

Sammendrag:

Lavere promillegrense – mindre promillekjøring?

Promillegrensen senket til 0,2 fra 1. januar 2001

1. januar 2001 ble grensen for kjøring av motorvogn med alkohol i kroppen satt ned til 0,2 fra 0,5 promille. Formålet med endringen var ”å begrense omfanget av alkoholpåvirket kjøring” ifølge høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet, men departementet sier også at ”Virkningen av en senking av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 i forhold til utviklingen i antall ulykker er vanskelig å vurdere. Det synes imidlertid lite trolig at en slik senking vil ha særlig effekt i forhold til de grovere tilfellene av promillekjøring”.

De fleste promilleførere innblandet i ulykker har promille over 1,0

Samferdselsdepartementet gjør rett i å ta et slikt forbehold, fordi minst to undersøkelser viser at det først og fremst er førere med promille over 1,0 som blir innblandet i trafikkulykker. Halvparten av drepte førere med promille i Norge rundt 1990 hadde promille på 1,8 eller mer. I følge tabell 1.2 i kapittel 1 hadde bare 16 prosent av alkoholpåvirkede førere innblandet i trafikkulykker i 1992 promille på 0,49 eller lavere, dvs. i det området som den senkede grensen først og fremst skal påvirke. Tabellen viser også at alkoholpåvirkede førere innblandet i trafikkulykker i gjennomsnitt hadde promille over 1 i 1991. Ulykkesinnblandede førere i 40-årene hadde en gjennomsnittspromille på hele 1,97. Tilsvarende tall finnes dessverre ikke for seinere år.

Bidrar den senkede grensen til å oppfylle målene?

I tillegg til å redusere omfanget av promillekjøring og redusere antall trafikkulykker med promillekjøring, var det også et formål ”gjennom denne lovendringen å markere at føring av motorvogn og bruk av alkohol ikke hører sammen.” Spørsmålet blir altså om senkingen av promillegrensen har oppfylt disse formålene:

- å redusere ulykkene med alkoholpåvirket førere.
- å begrense omfanget av alkoholpåvirket kjøring,
- å markere at bilkjøring og alkoholbruk ikke hører sammen.

Dette danner grunnlag for to hypoteser, nemlig at senking av promillegrensen vil:

1. redusere kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5
2. redusere kjøring med promille over 0,5.

Intervjuer med 3001 bilførere i 1998 og 2001

For å undersøke virkningen av lovendringen har TØI gjennomført en undersøkelse hvor 3001 førerkortinnehavere er intervjuet i 1998 og andre 3001 førerkortinnehavere er intervjuet i 2001. Svarprosenten var 56 i 1998 og 53 i 2001. En slik undersøkelse kan ikke vise utviklingen i ulykker med alkoholpåvirkede førere, men kan vise kunnskap om senket promillegrense, endringer i omfanget av alkoholpåvirket kjøring og om det er blitt et klarere skille mellom bilkjøring og alkohol.

God kunnskap om den nye promillegrensen

For å kunne ta hensyn til lovendringen må førerne vite at lovendringen har skjedd og hva den går ut på. I 1998 var det 86 prosent av førerne som visste at promillegrensen var 0,5. I 2001 var det også 86 prosent som visste at grensen var 0,2. I 1998 svarte 57 prosent riktig eller lavere på hvilken alkoholmengde som skal til for å nå grensen, og i 2001 var tilsvarende tall 61 prosent. I 1998 mente 80 prosent av de spurte førerne at kjøring med promille på 0,3 ikke ville gi noen reaksjon eller bare en advarsel hvis man ble oppdaget. I 2001 er det bare 8 prosent som mener dette. På spørsmål om reaksjon på kjøring med 0,7 promille er det ingen store forskjeller i svarene mellom 1998 og 2001. Det er da heller ingen endring i straffen for dette. Undersøkelsen viser klart at norske bilførere har oppfattet at promillegrensen er senket, at de har god kunnskap om tillatt alkoholmengde ved bilkjøring, og at det er blitt straffbart å kjøre med promille mellom 0,2 og 0,5.

Oppfattet risiko for å bli tatt er ikke endret

Det antas vanligvis at det er den risikoen for å bli tatt som folk oppfatter, som har betydning for å begå lovbrudd, ikke den faktiske risikoen. På spørsmål om hvor mange av 1000 promilleførere som vil bli tatt av politiet, er det ingen vesentlig endring fra 1998 og 2001. Førerne har altså ikke oppfattet noen endring i risikoen for å bli tatt for promillekjøring.

Mindre promillekjøring?

På spørsmålet "Hvor mye tillater du deg å drikke om du skal kjøre en time seinere?" var det 92 prosent i 2001 som svarte "Ingenting når jeg skal kjøre bil" (inkludert avholdsfolk) mot 82 prosent i 1998 – en økning på 10 prosent av dem som ikke rører alkohol før de skal kjøre.

På spørsmålet "Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste tre årene kommer til å kjøre med promille over den lovlige promillegrensen?" er det 2

prosent i 1998 og 8 prosent i 2001 som oppgir at dette i det minste er ”litt sannsynlig”. Andelen av førerne som vil kjøre med ulovlig promille, har altså økt, noe som kan være rimelig når grensen er senket.

For å vise om det kan ha blitt mindre kjøring med promille spurte vi om kjøring med promille over og under 0,5 begge årene. Både i 1998 og i 2001 var det vel 13 prosent som oppga at det er ”svært”, ”ganske” eller ”litt sannsynlig” at de vil kjøre med promille, men ikke over 0,5, dvs. ingen forskjell i antatt omfang av kjøring med promille i det området som lovendringen først og fremst skulle påvirke. Det er heller ingen forskjell i andelen som oppgir at det er sannsynlig at de vil kjøre med promille *over* 0,5. Den var 2 prosent i begge årene. Det ser altså ikke ut til å være noen endring i antatt kjøring med promille – hverken under eller over 0,5. Hvordan kan dette stemme med at flere oppgir at de ikke rører alkohol en time før bilkjøring? Spørsmålet om alkoholmengde gjaldt ”før kjøring en time seinere”, mens spørsmålet om sannsynlighet for kjøring med promille på de ulike nivåene ikke har noen begrensing på tida mellom drikking og kjøring. Det kan derfor være at en del førere har tenkt på muligheten for ”bakruskjøring”, dvs. at det er noe alkohol igjen i kroppen nesten morgen, mange timer etter at man har drukket, selv om man ikke drikker noe alkohol når man skal kjøre én time seinere.

Det er mulig at noen mennesker ikke svarer helt ærlig på spørsmål om promillekjøring – enten fordi man ikke vil innrømme at man kan tenkes å kjøre med promille eller fordi man slett ikke har til å hensikt å gjøre dette, men kanskje det blir slik likevel. Gitt at forholdet mellom intensjon og faktisk atferd ikke har endret seg fra 1998 til 2001, skulle dette ikke være en alvorlig feilkilde.

Det ser altså ut til at det ikke er blitt mindre promillekjøring, verken over eller under 0,5, som følge av lovendringen, men det er likevel flere som ikke rører alkohol én time før kjøring. Begge hypotesene foran, om redusert kjøring med promille over og under 0,5, må dermed forkastes.

Klarere markering av skille mellom bilkjøring og alkoholbruk

Sosiale normer eller hva andre mener om det vi gjør, antas å ha stor betydning for vår atferd. På spørsmålet om ”Hvordan tror du folk du kjenner ville reagere dersom du kjørte bil en time etter å ha drukket en halvflaske pils eller tilsvarende?” mente 63 prosent i 1998 og 71 prosent i 2001, altså 8 prosent flere, at deres kjente vil mislike dette sterkt eller noe. På tilsvarende spørsmål om kjøring etter fire halvflasker pils er det ingen vesentlig endring. Dette tyder på at det har skjedd en innstramning av de sosiale normene når det gjelder kjøring med forholdsvis lav promille. Dette stemmer også med endringen i den alkoholmengden folk selv oppgir at de tillater seg å drikke før kjøring, som nevnt ovenfor. Det tredje formålet, å markere skillet mellom bilkjøring og alkoholbruk klarere, er altså oppnådd til en viss grad. Undersøkelsen viser dessuten at det er klar sammenheng mellom de sosiale normene og sannsynlighet for promillekjøring.

Blir det færre trafikkulykker av dette?

Det er for tidlig å si om det blir færre ulykker med alkoholpåvirkede førere som følge av den reduserte promillegrensen. Heldigvis er det så få slike ulykker at det må gå minst ett år etter endringen, før antallet statistisk sett er stort nok til at utviklingen kan undersøkes nærmere. Som nevnt har alkoholpåvirkede førere innblandet i ulykker stort sett promille langt over den gamle grensen. Vil førere som tidligere kjørte med promille over 1,0 eller over 2,0 la seg påvirke av senking av grensen fra 0,5 til 0,2?

Statistisk sentralbyrå ikke har produsert statistikk over trafikkulykker med alkoholpåvirkede førere siden 1996, og vil antakelig heller ikke gjøre det uten spesiell bevilgning til dette formålet. Det er derfor å håpe at det kan finnes midler til slik statistikk, så det kan vises om den lavere promillegrensen vil oppfylle sitt viktigste formål, å redusere trafikkulykkene. Hvis ulykkesreduksjon ikke oppnås, kan det stilles spørsmål om promillegrensen på 0,2 er en nødvendig begrensning av bilførernes frihet. Selv om 91 prosent av norske bilførere ikke lenger rører alkohol før bilkjøring, er problemet alkohol og trafikk ikke løst hvis ulykkene fortsatt forekommer i samme omfang og med førere som drikker alkohol i svært store kvanta. Det er disse førerne innsatsen må rettes mot.