



**TØI rapport
530/2001**

Lavere promillegrense – mindre promillekjøring?

Terje Assum

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0802-0175
ISBN 82-480-0214-4

Oslo, september 2001

Tittel: Lavere promillegrense - mindre promillekjøring?

Title: Reduced BAC limit - less drinking and driving?

Forfatter(e): Terje Assum

Author(s): Terje Assum

TØI rapport 530/2001
Oslo, 2001-09
56 sider
ISBN 82-480-0214-4
ISSN 0802-0175

TØI report 530/2001
Oslo: 2001-09
56 pages
ISBN 82-480-0214-4
SSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet

Financed by:

Ministry of Transport and Communications

Prosjekt: 2420 Bruk av rusmidler i vegtrafikken

Project: 2420 The use of drugs in road traffic

Prosjektleder: Terje Assum

Project manager: Terje Assum

Kvalitetsansvarlig: Truls Vaa

Quality manager: Truls Vaa

Emneord:

Promillegrense; Promillekjøring; Trafikkulykke;
Intervjuundersøkelse; Bilfører

Key words:

BAC limit; Blood-alcohol concentration limit; Drink-driving;
Road accident; Survey; Driver; Norway

Sammendrag:

TØI har gjennomført en intervjuundersøkelse med 3001 bilførere før og etter senkingen av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 promille 1. januar 2001. Undersøkelsen viser at 86 prosent av førerne er klar over den nye promillegrensen og at det er blitt straffbart å kjøre med promille mellom 0,2 og 0,5. Straffen for slik kjøring og om hvilken alkoholmengde som skal til for å nå den nye grensen er også godt kjent blant bilførerne. Andelen førere som sier at de ikke vil drikke noe alkohol før de skal kjøre, har økt fra 82 til 91 prosent. Det er likevel ingen forskjell i andelen førere som sier at det i det minste er litt sannsynlig at de vil kjøre med promille over eller under den gamle promillegrensen. Det er vel kjent at de fleste alkoholpåvirkede førere innblandet i trafikkulykker har promille langt over 0,5. Denne undersøkelsen kan ikke vise om antall trafikkulykker med promilleførere vil bli redusert som følge av den senkede grensen. Det er derfor viktig at undersøkelsen følges opp med en undersøkelse av trafikkulykker med alkoholpåvirkede førere.

Summary:

The Institute of Transport Economics, Norway has carried out a survey on the effect of the reduced BAC (blood alcohol concentration) limit of 0.02 per cent in Norway which took effect January 1, 2001. 3001 driver's license holders were interviewed before and after the amendment. The percentage of drivers claiming that they will drink no alcohol before driving has increased from 82 to 92 percent, thus the distinction between driving a motor vehicle and drinking alcohol has become sharper. However, there is no difference in the percentage of drivers saying they are at least a little likely to drive with a BAC above or below the former BAC limit. It is a well-known fact that drivers influenced by alcohol and involved in accidents have on the average much higher BACs than 0.05 percent. This study cannot show whether the number of alcohol-related road accidents will be reduced as a consequence of the reduced BAC limit. It is of utmost importance that a follow-up study on alcohol-related accidents be carried out.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Promillegrensen i Norge ble senket fra 0,5 til 0,2 med virkning fra 1. januar 2001. TØI har på oppdrag for Samferdselsdepartementet gjennomført en undersøkelse av virkningen av denne endringen. Undersøkelsen er gjennomført ved intervjuer med 3001 bilførere i juni 1998 og samme antall i juni 2001. Intervjuingen er gjennomført per telefon av Opinion AS, Bergen.

Forsker Terje Assum har vært prosjektleder ved TØI, har analysert data og skrevet rapporten. Forsker Alf Glad utarbeidet prosjektforslaget, medvirket til arbeidsopplegget for prosjektet og har drøftet noen av resultatene fra prosjektet med prosjektlederen. Per Helge Tveter har vært Samferdselsdepartementets kontaktperson.

Forskningsleder Truls Vaa har vært ansvarlig for kvalitetssikring, og sekretær Unni Wettergreen har vært ansvarlig for tekstbehandling av rapporten.

Oslo, september 2001
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Knut Østmoe
instituttssjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Promillekjøring og trafikkulykker	1
1.1	Promillekjøring øker ulykkesrisikoen.....	1
1.2	Hvorfor senke promillegrensen?.....	3
1.3	Endret grense – hva går det ut på?.....	4
2	Gir lavere promillegrense mindre promillekjøring og færre trafikk-ulykker med alkoholpåvirkede førere?.....	5
2.1	Erfaringer fra andre land.....	5
2.2	Hva skal undersøkelsen vise?	7
2.3	Problemstilling og hypoteser	7
3	Metode og data: Hvordan måle virkning av senket promillegrense?	9
3.1	Virkning på ulykker kan ikke vises	9
3.2	Virkning på kunnskaper, holdninger og atferd, promillekjøring.....	9
3.3	Datainnsamling og analyse	10
3.4	Telefonintervjuer.....	12
3.5	Populasjon, utvalg og statistisk signifikans	12
3.6	Frafall og skjevheter	12
4	Resultater: Før og etter senket promillegrense	15
4.1	Kunnskap om promillegrense, overvåking og straff.....	15
4.2	Sosiale normer - reaksjoner fra kjente	19
4.3	Promillekjøring	20
4.4	Bilbruk ved servering av alkohol.....	23
4.5	Endringer etter senket promillegrense	24
5	Resultater: Hva påvirker promillekjøring?	26
5.1	Sosial bakgrunn.....	26
5.2	Kunnskap	27
5.3	Risiko for å bli tatt i kontroll.....	28
5.4	Sosiale normer	28
6	Diskusjon og konklusjon.....	30
6.1	Hvorfor ingen endring i promillekjøring?.....	30
6.2	Andre faktorer som kan ha påvirket resultatet?	30
6.3	Utvikling på lengre sikt?.....	32
6.4	Mulige tiltak for videre reduksjon av promilleulykker.....	32
6.5	Behov for videre forskning	33
6.6	Konklusjon.....	33
7	Litteratur.....	34
8	Vedlegg	37
8.1	Spørreskjema 1998.....	37
8.2	Spørreskjema 2001.....	42
8.3	Beregning av andel som vil kjøre med promille mellom 0,01 og 0,5.....	47
8.4	Akseptert alkoholmengde før kjøring og sannsynlighet for promillekjøring.....	48
8.5	Kunnskap, normer og promillekjøring etter sosial bakgrunn	49

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.

Summary:

Reduced BAC limit – less drinking and driving?

Reduction of the BAC limit from 0.05 to 0.02 percent

As the first country in the world Norway introduced a legal BAC (blood alcohol concentration) limit of 0.05 percent (50 milligrams alcohol per 100 milliliter blood) in 1936, and has a long tradition of strict enforcement, with three weeks imprisonment as the normal punishment up to 1988. After 1988 fines were the normal punishment for first offense up to BAC of 0.15 percent and imprisonment above BAC of 0.15 percent. In addition the driver's license is suspended, for one year or more. The attitudes towards drinking and driving, even towards driving with a BAC below the legal limit have been rather reprehensible (Vaas & Elvik, 1992).

After Sweden reduced the legal limit from 0.05 to 0.02 percent in 1990, the pressure increased for a similar reduction in Norway, and the amendment came into effect by January 1, 2001. The stated reasons for this amendment were to reduce the amount of impaired driving and to demonstrate that the driving of a motor vehicle and consumption of alcohol do not belong together. The reduction of alcohol-related road accidents were hardly mentioned in the official documents in this matter, but this reduction was maybe taken for granted, if only a reduction in drinking and driving could be achieved.

The normal punishment for driving with a BAC between 0.02 and 0.05 percent is a fine, and the license is not suspended.

Drinking and driving increases accident risk

It is a well-established fact that the consumption of alcohol before driving a motor vehicle increases the accident risk (Desapriya & Nobutada, 2000; Glad & Vaas, 1993). However, the importance of rather low blood alcohol concentrations (BAC) for accident risk is still discussed. Norwegian studies (Gjerde et al 1993; Statistics Norway 1992) find that drivers involved in fatal, alcohol-related road accidents have on the average quite high BACs, above 0.1 percent, whereas Moskowitz & Robinson (1987) claim that as to divided attention "*Impairment began below .02 %, with 60 percent of the studies reporting impairment at or below .05%.*" and further "*Impairment occurs in most areas at the lowest BAC that can be reliably chemically determined.*".

The question is thus what effect a reduction of the legal BAC limit from 0.05 percent to 0.02 percent will have?

Hypotheses

Strictly speaking, the reduction of the legal limit should be expected to take effect on driving with BACs in the range of 0.02 to 0.05 percent. However, there is reason to believe that even driving with BAC above 0.05 may be affected according to Mann et al (2001): “*Most studies that have examined the impact of a lowered legal limit on measures of driver BACs, or BAC levels in arrested or fatally injured drivers, have observed a substantial impact on BAC levels other than those specifically affected by the change in limits.*” Two hypotheses are consequently addressed:

The reduction of the legal BAC limit from 0.05 to 0.02 percent will

1. Reduce driving with BAC between 0.02 and 0.05 percent,
2. Reduce driving with BAC above 0.05 percent.

Survey of license holders – no control group

As the reduction of alcohol-related road accidents should be the most important objective of the amendment, the effect should preferably be assessed in terms of possible changes in such accidents. However, Statistics Norway, which is responsible for the road accident statistics in Norway, discontinued the production of statistics of alcohol-related accidents in 1996, having no plans to revive these statistics. Consequently, the only option is to assess the effect in terms of the amount of drinking and driving, taking for granted that a reduction in drinking and driving will bring about a reduction in alcohol-related accidents. Drinking and driving is most reliably measured by roadside surveys. Such surveys are however, rather costly, and therefore the Norwegian authorities did not want a roadside survey. A survey of driver knowledge and behavior was then made by questionnaire to a random sample of Norwegian license holders before and after the amendment, June 1998 and June 2001, respectively.

The legal amendment was made effective for the whole country at the same time. Establishing a control group of drivers not affected by the amendment was consequently not possible. In principle it is therefore not possible to state whether changes in driver knowledge and behavior observed between 1998 and 2001 are due to the legal amendment or to other factors.

Operationalization of drinking and driving

Drinking and driving was measured by the following questions:

How much alcohol would you drink before driving an hour later?

How likely are you to drive with a BAC above the legal limit within the next three years?

How likely are you to drive after drinking, but with a BAC below the legal limit within the next three years?

In addition the following question was asked in 2001:

How likely are you to drive with a BAC above the former legal limit of 0.05 percent within the next three years?

Other issues

In addition questions were asked about knowledge, perceived risk and behavior such as:

- Knowledge of legal limit
- Knowledge of amount of alcohol required reaching the limit
- Perceived risk of apprehension
- Knowledge about penalties for drinking and driving
- Social norms of drinking and driving
- The use of a car when going to occasions where alcohol is expected to be served
- Frequency of designating a driver when going to occasions where alcohol is expected
- Kms driven per year
- Age, gender, education and place of residence

Data collection

Random samples of driver's license holders were interviewed by telephone by a professional opinion poll company in June 1998 and June 2001. The response rate was 56 percent in 1998 and 53 percent in 2001. A total of 3001 interviews were completed both years.

Knowledge of the BAC limit and the penalty

To comply with the reduced BAC limit, the drivers have to know the limit. 86 percent of the license holders answered correctly as to the BAC limit both before and after the change. To comply with the rule, it is also necessary to know approximately how much alcohol it takes to get to the limit. 47 percent knew the right answer¹ after the change and 42 percent knew the right answer before.

Knowledge about the penalty for drinking and driving would also be necessary in considering whether or not to drink and drive. The penalty for drinking and driving in Norway is a combination of imprisonment, fines and suspension of the license, depending on the actual BAC level. The majority of Norwegian drivers have realized that the BAC limit is changed. In 1998 80 percent of the drivers said there would be no reaction or a warning for driving with a BAC of 0.03 percent. In 2001 64 percent said it would be a fine, either fixed or depending upon income, which is the right answer. 8 percent thought that the penalty would

¹ It is difficult to state the accurate amount of alcohol it takes to get to the limit, but a simplified answer would be two bottles (0.33 liters) of normal beer (4.5 percent alcohol) to get to a BAC of 0.05 and one bottle of normal beer to get to 0.02 percent for a man of 70 kg. For the sake of simplicity a similar question was not asked about women.

be some kind of imprisonment, and 26 percent thought that the license would be suspended, which is not the case. As to the penalty for driving with a BAC of 0.07 percent the answers are pretty much the same before and after the reduction of the limit, except that 20 per more give more than one answer in 2001.

Subjective risk of apprehension

The risk of apprehension is normally considered one of the more important factors affecting road traffic behavior, i.e. the subjective risk rather than the objective risk. Apprehension statistics are not widely published in Norway. There are only small differences in the drivers' opinions concerning subjective risk of apprehension between 1998 and 2001.

Social norms

People are known to be affected by the social norms. Ajzen and Fishbein (1980) describes as "a person's subjective norm, i.e. his perception that most people who are important to him think he should or should not perform the behavior in question." The subjective norm as to driving after drinking one bottle of beer has changed somewhat. The percentage of drivers who think people they know would dislike driving after one bottle of beer (0.33 liter, 4.5 percent alcohol) has increased from 63 percent in 1998 to 71 percent in 2001. The norm for driving after four bottles of beer has, however, remained the same.

The most striking fact is, however, the widespread strictness of the norms against drinking and driving. Even in 1998 63 percent of the drivers claimed that people they knew would dislike their drinking and driving after one bottle of beer even though the majority thought that two bottles or more would be necessary to reach the legal limit of 0.05 percent.

More or less drinking and driving?

A bottle of normal beer would be the maximum amount a man of 70 kilograms could drink and still be on the legal side of the 0.02 percent limit. Only 1 percent in 1998 and 0 percent in 2001 claim that they would drink more than this amount before driving. However, the percentage that would not drink at all before driving has increased from 82 percent to 91 percent.

Two percent in 1998 and 8 percent in 2001 claim they are likely to drive with a BAC above the legal limit (0.05 percent in 1998 and 0.02 percent in 2001), which may be reasonable, as the limit has been reduced. What is more important is however, the percentage likely to drive with a BAC in the range of 0.02 to 0.05 percent. This percentage cannot be calculated exactly as questions were only asked above and below 0.05 in 1998. However, the percentage of license holders likely to drive with a BAC below, but not above 0.05 was 13.6 in 1998 and 13.3 in 2001, i.e. *no change* from 1998 to 2001. Moreover, the percentage of drivers likely to drive with a BAC above 0.05 per is the same, 2 percent, in 1998 and 2001.

Driving a car to occasions where alcohol is served

As the amount of alcohol that can be consumed without exceeding the BAC limit has been reduced, it is reasonable to expect that people would drive a car to places where alcohol is served to a lesser degree in 2001 than in 1998. However, there is no change in driving a car to such a place.

As a consequence of the reduced BAC limit, designating a driver not to drink alcohol and drive the others home from places where alcohol is served, should be expected to increase. However, no change has occurred in designating a driver.

Changes from 1998 to 2001

The following factors have changed from 1998 to 2001:

- 86 percent knew the correct limit both in 1998 and 2001, and they had thus perceived the legal change.
- The amount of alcohol required reaching the limit has consequently also changed. 42 percent in 1998 and 47 percent in 2001 answered correctly, the latter having perceived the change.
- The knowledge of the changed penalty for driving with a BAC of 0.03 percent.
- The social norm for driving after drinking *one* bottle of beer.
- The amount of alcohol accepted by oneself before driving.

The following factors have not changed:

- The subjective risk of apprehension.
- The knowledge of penalty for driving with a BAC of 0.07 percent.
- The social norm for driving after *four* bottles of beer. It has changed a little in the opposite direction.
- The likelihood of driving with a BAC *below*, but not above 0.05 percent.
- The likelihood of driving with a BAC *above* 0.05 percent.
- Likelihood of driving a car to an occasion where alcohol is served.
- Designating a driver to drive home from occasions where alcohol is served.

Why no change in drinking and driving?

The most surprising of the results described in chapter 3 is perhaps that the likelihood of driving with a BAC below or above the old BAC limit of 0.05 percent has not changed even though the amount people would drink before driving has changed and the social norm of driving after one bottle of beer has also changed. However, only 1 percent of the interviewees said in 1998 that they would drive after drinking two bottles of beer or more, which is what it takes to get considerably above the 0.02 limit. This fact shows that the potential for improvement was diminutive before the reduction of the legal limit.

The cause of the observed changes

As there is no control group not affected by the reduced BAC limit, it is impossible to claim that the changes observed are caused by the legal amendment. However, the changes in knowledge about the limit, the penalties and the amount of alcohol it takes to get to the limit, could hardly be caused by other factors than the publicity created by the amendment.

The changes in the social norm and the amount of alcohol the drivers themselves accept to drink before driving can of course be caused by other factors. However, the norm for driving after four bottles of beer, which was illegal even before the amendment, has not changed, a fact supporting the hypothesis that the change in the norm for driving after one bottle of beer is in fact caused by the amendment. The change in the amount of alcohol the drivers themselves would drink before driving, is most likely caused by the change in the norm. It may of course be due to other factors, though no other likely factors are evident.

Was the reduced limit successful?

The first hypothesis is that the new BAC limit will reduce the driving with BACs between 0.02 and 0.05 percent. There is no change in the percentage of license holders saying that they are at least a little likely to drive with a BAC below, but not above the former limit of 0.05 percent. Consequently the first hypothesis has to be rejected. However, the percentage claiming that they will drink no alcohol before driving has increased by 10 percent.

The second hypothesis is that the new limit will also reduce the driving with BACs above 0.05 percent. There is no significant change in the percentage of license holders saying that they are likely to drive with a BAC above 0.05 percent. Thus, the second hypothesis has to be rejected as well.

The objective of the reducing driving with BACs below or above 0.05 percent has not been achieved so far. However, the after-survey was carried out less than six months after the amendment came into effect. Another explicit objective of the amendment was “to demonstrate that driving of a motor vehicle and the consumption of alcohol do not belong together.” (Odelsting Proposition 26 (1999-2000)). In terms of this objective the amendment may be considered successful as the social norm of driving after only one bottle of beer has become stricter and more people claim that they drink no alcohol before driving.

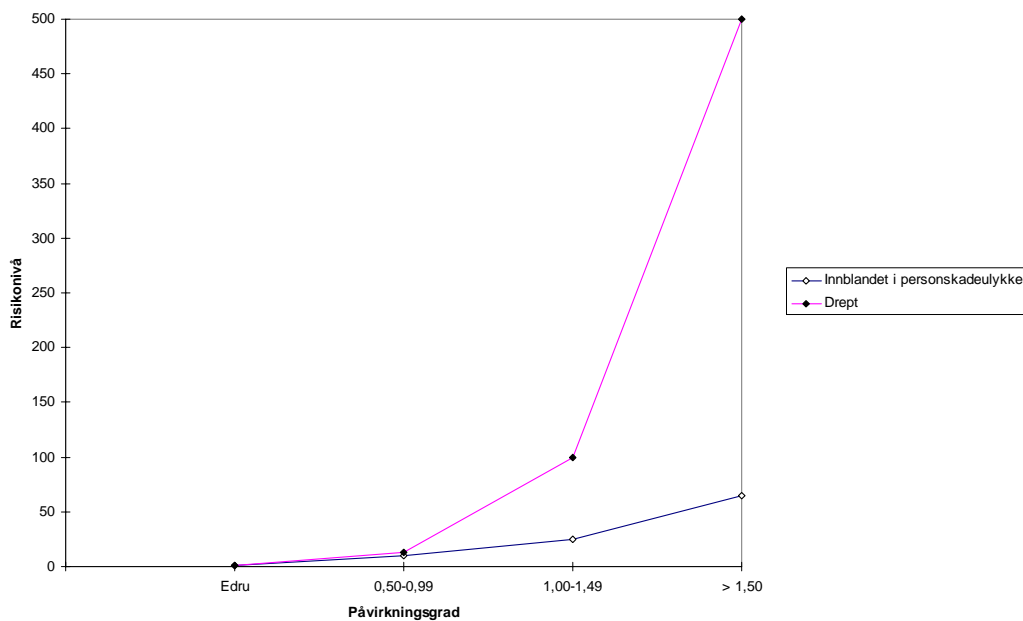
The most important question whether or not the reduced limit will reduce the number of alcohol-related road accidents cannot be answered by the kind of data presented in this paper, and it is also too early to say. Bernhoft and Behrendorff (2000) have shown that even if drinking and driving was reduced in Denmark by a reduced BAC limit, the number of alcohol-related accidents need not be reduced. If no reduction of alcohol-related accidents is observed in Norway, the question could be asked whether the reduced BAC limit is a necessary restriction on Norwegian drivers.

1 Promillekjøring og trafikkulykker

1.1 Promillekjøring øker ulykkesrisikoen

Alkohol virker på det sentrale nervesystemet, noe som fører til at sansene svekkes, evnen til å bearbeide inntrykk og fatte beslutninger reduseres, og reaksjonsevnen blir dårligere. Den alvorligste konsekvensen av promillekjøring er den økte ulykkesrisiko som promilleførere har (Glad og Vaas 1993).

Alkoholpåvirkning blant førere av motorkjøretøy regnes som den enkeltfaktor som øker risikoen for trafikkulykker mest (Assum og Glad 1990).



Figur 1.1: Risiko ved ulike promillenivå i forhold til edru fører. Norge. (Kilde: Glad og Vaas 1993)

Figur 1.1 viser at risikoen for å bli innblandet i personskadeulykker og i sær i dødsulykker øker sterkt med økende promille. Risikoen for å bli innblandet i en dødsulykke er 500 ganger høyere for en fører med 1,5 eller høyere promille i forhold til en edru fører. Tilsvarende resultater er funnet i mange utenlandske undersøkelser (Desapriya & Nobutada, 2000).

For 1987 er det beregnet at 97 personer, eller om trent 24 prosent av alle trafikkdrepte, ble drept i ulykker hvor minst én ulovlig alkoholpåvirket fører var innblandet (Assum og Ingebrigtsen 1990). I 1987 var grensen for ulovlig alkoholpåvirkning 0,5 promille. Hvor mange som ble drept i trafikkulykker hvor minst én fører har promille på 0,2 – 0,5 er ikke kjent.

Tabell 1.1: Alkoholpåvirkede førere og alle førere av motorkjøretøy innblandet i trafikkulykker etter ulykkestype. 1995. Prosent

Ulykkestype	Promilleulykker	Alle trafikkulykker
Kjøretøy i samme retning	3	25
Møteulykker	11	20
Avsvingning og kryss	6	33
Enslig kjøretøy utfor veien	78	16
Påkjørt fotgjenger	3	7
I alt	101	101

Kilde: Statistisk sentralbyrå 1997, tabell 51. Antall er ikke oppgitt i tabeller for alkoholpåvirkede førere. Alkoholpåvirkede førere omfatter her også alkoholpåvirkning under 0,5 promille.

Tabell 1.1 viser at alkoholpåvirkede førere først og fremst er en fare for seg selv og eventuelt sine passasjerer, idet 78 prosent av ulykkene med alkoholpåvirket fører er ulykker med enslig kjøretøy.

Tabell 1.2: Alkoholpåvirkede førere av motorkjøretøy innblandet i trafikkulykker etter gjennomsnittlig promillekonsentrasjon og andel med promille mindre eller lik 0,49. 1991

Førers alder år	Gjennomsnittlig promillekonsentrasjon	Prosentandel med promille mindre eller lik 0,49
16 – 17	1,09	19
18 – 19	1,22	20
20 – 24	1,35	15
25 – 29	1,49	17
30 – 39	1,47	16
40 – 49	1,97	6
50 og over	1,18	30
Alle	-	16

Kilde: Statistisk sentralbyrå 1992, tabell 49. Antall promilleførere er ikke oppgitt.

Tabell 1.2 viser at gjennomsnittlig alkoholkonsentrasjon for ulykkesinnblandede promilleførere er langt over grensen på 0,5 som gjaldt i 1991. Bare 16 prosent av disse førerne hadde en promille under 0,5, dvs. at de i prinsippet kunne vært påvirket av en senket promillegrense.

Gjerde et al (1993) fant at 28 prosent av et utvalg drepte bilførere i Norge i 1989-90 hadde alkohol i blodet. 27 prosent hadde promille over 0,5, og medianpromillen¹ var 1,8. Tilsvarende tendens er funnet i Finland for hele 1990-

¹ Median er den verdien som deler et materiale i to like store halvdel. Det vil i dette tilfelle si at halvparten av de drepte førerne hadde promille under 1,8 og halvparten over 1,8. Materialet inkluderer bare førere som var påvirket av alkohol. Median er mindre påvirket av noen få ekstreme verdier enn gjennomsnitt. Gjennomsnittspromillen i dette materialet er derfor antakelig høyere enn 1,8.

tallet. Av alle førere innblandet i dødsulykker, hadde 14 prosent promille over 1,2, mens 0,6 prosent hadde promille mellom 0,2 og 0,49 (Valt 2001, tabell 5.2.a). Også internasjonalt viser det seg at: *”...førere i de lavere promilleområdene, inkludert de som ville bli påvirket av senking av promillegrensen, utgjør en relativt liten andel av de påvirkede førerne og er ansvarlig for en relativt liten andel av alkoholrelaterte arrestasjoner, kollisjoner, skader og dødsfall....”* (Mann et al 2001; p. 579).

Alkoholbruk er utvilsomt en faktor som øker risikoen for trafikkulykker. De undersøkelsene som er referert ovenfor, tyder imidlertid på at det er alkoholkonsentrasjoner over 0,5 promille og i sær over 1,0 promille som medfører høy risiko for trafikkulykker. På den annen side viser flere undersøkelser utført under laboratoriemessige forhold, at funksjoner som antas å være viktige for kjøring i trafikk, svekkes ved lavere promille. Moe og Giæver (1988) fant at feilprosenten blant fotballspillere økte med 25 prosent ved promillenivå 0,3 – 0,4. Moskowitz & Robinson (1987) har oppsummert en rekke slike studier, og skriver at i undersøkelser hvor testpersonene skal utføre flere oppgaver samtidig, noe som regnes for viktig for kjøring i veitrafikk, viste de fleste av 15 studier, svekkelse av denne ferdigheten ved ganske lave blodalkoholkonsentrasjoner. *”Svekkelse begynte under 0,2 promille og 60 prosent av studiene viste svekkelse ved eller under 0,5 promille”* (p. 84). Moskowitz & Robinson (1987, p. 86) konkluderer slik: *”Svekkelse forekommer på alle (atferds-) områder ved den laveste blodalkoholkonsentrasjon som kan bestemmes kjemisk pålitelig....Dette tyder på at det ikke finnes noe nedre terskelnivå under hvilket svekkelse ikke eksisterer....”*.

Det synes å være en viss motsetning i betydning av lav promille mellom risikostudier utført i veitrafikken og prestasjonsstudier utført under laboratoriemessige betingelser. Spørsmålet om hvorfor de reduserte ferdigheter som påvises ved lave alkoholkonsentrasjoner under laboratoriemessige forhold, ikke synes å gi vesentlige utslag på ulykker i trafikken, kan ikke drøftes videre her. Spørsmålet i denne undersøkelsen blir dermed hvilken virkning på trafikkulykker som kan ventes av at promillegrensen er senket fra 0,5 til 0,2.

1.2 Hvorfor senke promillegrensen?

I Høringsnotatet om forslaget til senking av promillegrensen sies det: *”Formålet med de foreslåtte endringene er å begrense omfanget av alkoholpåvirket kjøring”* (Samferdselsdepartementet 1999). Det heter videre at *”Virkingen 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”,* og *”Primært er det... grunn til å tro at en senking av promillegrensen vil kunne ha effekt i forhold til omfanget av kjøring med lav promille, og da særlig rundt det promilleområdet som omfattes av lovendringen. Hvor sterk denne effekten vil være, er imidlertid svært vanskelig å vurdere, da dette bl.a. vil være avhengig av hvordan de aktuelle motorvognførerne vurderer ulykkesrisikoen, generelle holdninger til alkohol og kjøring med alkohol m.v.”*

Uten at det sies direkte kan det synes som poenget med å senke promillegrensen er å redusere omfanget av kjøring med lav promille, uansett hvilken virkning dette vil ha på trafikkulykkene. Sett fra trafiksikkerhetssynspunkt kan dette virke noe underlig, da det er ulykkene forårsaket av promilleførere, ikke promillekjøring i seg selv, som er problemet. I et nytte/kostnadsperspektiv vil nytten av en senket promillegrense være de unngåtte trafikkulykkene, mens den reduserte nytte trafikantene får ved ikke lenger å kunne kjøre bil etter å ha drukket litt alkohol må trekkes fra nytten av de unngåtte ulykkene, for å komme fram til nettoytten.

Uansett hva som står i dokumentene om saken, må hovedhensikten med å senke promillegrensen fra et trafiksikkerhetssynspunkt være å redusere antall ulykker med alkoholpåvirkede førere. I tillegg ”er det viktig gjennom denne lovendringen å markere at føring av motorvogn og bruk av alkohol ikke hører sammen” (Ot.prp. 26 (1999-2000), s. 22), altså lage et klart skille mellom alkoholbruk og bilkjøring. Videre kan en slik lovendring skape debatt og oppmerksomhet om problemet, og dermed gjøre bilførerne mer oppmerksomme på problemet og øke deres oppfattede risiko for å bli tatt (Mann et al 2001). Ofte vil en slik lovendring også føre til mer kontroll av regelen, i hvert fall i en overgangsperiode.

1.3 Endret grense – hva går det ut på?

”Grensene for alkoholkonsentrasjon i henholdsvis blod og utåndingsluft vil etter forslaget bli senket fra 0,5 promille² til 0,2 promille og fra 0,25 milligram per liter luft til 0,1 milligram per liter luft.” (Samferdselsdepartementet 1999).

”Straffen for kjøring med promille under 0,5 skal etter forslaget normalt være bot ...Dette innebærer at straff for slik lavpromillekjøring vanligvis vil kunne ilegges med forelegg.” (Samferdselsdepartementet 1999).

Ved kjøring med promille over 0,5 blir førerkortet inndratt for minst ett år, ved gjentatt promillekjøring blir førerkortet inndratt for alltid. Det hevdes ofte at inndragning av førerkort er en alvorligere belastning enn bot eller fengsel for promillekjøringen. Formelt sett er ikke inndragningen av førerkort en del av straffen, men en administrativ forordning som gjøres av politiet. Ved den senkede promillegrensen vil førerkortet først bli inndratt ved 0,4 - 0,45 promille, hvis det ikke foreligger skjerpene omstendigheter (Ot.prp.nr.26 (1999-2000), s. 22). Første gangs pågrepelse for kjøring med promille under 0,4 - 0,45 vil altså ikke medføre inndragelse av førerkortet.

² 0,5 promille = 50 milligram alkohol per 100 milliliter blod

2 Gir lavere promillegrense mindre promillekjøring og færre trafikkulykker med alkoholpåvirkede førere?

2.1 Erfaringer fra andre land

2.1.1 Sverige

I Sverige ble promillegrensen redusert fra 0,5 til 0,2 fra 1. juli 1990. Dødsulykker ble redusert med 8 prosent og alle trafikkulykker med 4 prosent fra perioden 1985-1990 til perioden 1990-93. Det kan imidlertid ikke slutes at denne utviklingen alene kan tilskrives senkningen av promillegrensen. I forbindelse med senkingen av promillegrensen skjedde det nemlig også andre forandringer, f.eks. ble lovgivningen vedrørende straff for promillekjøring endret, og det forekom en nedgang i de unges bilkjøring på grunn av dårlige konjunkturer (Norström og Andersson 1996; Norström og Laurell 1997). I tillegg ble politiets promillekontroller fordoblet (Samferdselsdepartementet 1999; s. 4). I samme perioden var det tilsvarende ulykkesutvikling i Norge, uten at promillegrensen var endret her (Glad & Vaa, 1997).

2.1.2 Danmark

1. mars 1998 ble promillegrensen i Danmark senket fra 0,8 til 0,5. Andelen av bilførere som ikke drakk alkohol eller bare drakk én drink før kjøring, økte fra 71 prosent før endringen til 80 prosent etter. Førernes kunnskap om grensen økte fra 40 prosent før endringen til 80 prosent etter. Likevel er både *antall* dødsulykker med alkoholpåvirkede førere og *andelen* alkoholrelaterte dødsulykker av alle dødsulykker høyere etter senkingen enn før (Bernhoft og Behrendorff 2000).

2.1.3 Generelt

I forbindelse med evalueringen av redusert promillegrense i Danmark, er det gjennomført en litteraturundersøkelse om virkningen av reduserte promillegrenser. Denne sammenfattes slik: ”*Generelt viser undersøgelserne, at der i de lande, hvor promillegrænsen er blevet sænket, er sket et fald i antal uheld fra før til efter lovændringen. Men hvis dette fald ses i lyset af det generelle fald i antal uheld, der igennem de seneste år er set i mange lande, så kan det dermed ikke slutes at lovændringen om promillegrænsen som sådan er årsag til faldet.*”

Heller ikke, hvis uheld med spritbilister er faldet mere end det generelle fald i uheld, kan det umiddelbart slutes, at dette skyldes ændringen i promillegrænsen. I forbindelse med lovændringen vil der som oftest være andre tiltag, der også kan have en effekt, såsom øget politikontrol, brug af nyt udstyr til at teste bilister for alkoholpåvirkning samt information om lovændringen og om alkohols negative virkning på uheldsrisikoen.

*Den nedgang i uheld, der dog mange steder er set, kan således ikke umiddelbart **alene** tilskrives selve ændringen af promillegrænsen, men skyldes en kombination af tiltag, såsom information, øget politiovervågning samt differentierede promillegrænser, f. eks. i form av en lavere promillegrænse eller skærpede sanktioner for unge førere” (Bernhoft og Behrendorff 2000; s. 38).*

På den annen side skriver Desapriya and Nobutada (2000; s. 9) ”*Evalueringer av senkede promillegrænser er tilgjengelig fra flere land, og den generelle konklusjonen fra disse undersøkelsene er at slike reformer reduserer antall alkoholrelaterte trafikulykker.*” Imidlertid legger Desapriya og Nobutada (2000; s. 9) også vekt på kombinasjonen av tiltak: ”*.... de landene som har innført en omfattende og generell juridisk tilnærming til kontroll med promillekjøring er ikke bare tilbøyelige til å ha gjennomført et bredere spekter av tiltak, men tiltakene er vanligvis håndhevet mye strengere, noe som fører til et sosialt og politisk miljø som er mye mer motvillig innstilt til promillekjøring.*”

Trafikksikkerhetshåndbok (Elvik, Mysen og Vaa, 1997, p. 624) finner ulike grader av ulykkesreduksjon som følge av innføring av promillegrense eller senking av grensen. Ulykkesreduksjonen varierer fra 26 prosent reduksjon i dødsulykker som følge av innføring av promillegrensen til 1 prosent økning i døds- og personskadeulykker på dagtid som følge av senking av promillegrense.

Mann et al (2001; p. 579) har også gjennomgått internasjonale erfaringer med å innføre eller redusere promillegrenser, og skriver: ”*Tidligere undersøkelser har vist at innføring av nye promillekjøringslover eller –politikk kan ha en vesentlig avskrekkende effekt hvis de innføres på visse betingelser.... Flere forfattere har hevdet at denne startvirkningen skyldes en økning i oppfattet risiko for å bli tatt, noe som skyldes det høye nivået på offentlig omtale som er knyttet til nye sanksjoner, mens den etterfølgende reduserte virkningen skyldes at folk innser at risikoen for å bli tatt ikke er så høy som man opprinnelig trodde.*

..... selv om virkningen av juridiske tiltak på kollisjoner, skadde og drepte i trafikken kan være gunstig, er stor variasjon observert. Denne variasjonen kan komme av forskjeller i offentlige informasjonstiltak som omgir nye lover. Den generelt avskrekkende virkningen av nye lover.... synes å avhenge av folks oppmerksomhet på dem, som igjen er påvirket av en rekke faktorer inkludert hvor synlig håndhevingen er.”

Det er altså vanskelig å skille virkning av en senket promillegrense fra virkning av andre tiltak som gjennomføres samtidig. I Norge som har hatt streng behandling av promillekjøring lenge, kan derfor senking av promillegrensen ha en annen effekt enn i land hvor innstramming av alkoholbruk og bilkjøring er noe nytt.

2.2 Hva skal undersøkelsen vise?

Som nevnt i kapittel 1.2 er den trafiksikkerhetsmessige hensikten å redusere antallet trafikkulykker med fører med alkoholkonsentrasjon i området 0,2-0,5 promille. Som det framgår av avsnittet over, er det imidlertid svært vanskelig å påvise at en eventuell nedgang i slike ulykker faktisk skyldes senkingen av promillegrensen. For å kunne påvise dette må det gjennomføres et eksperiment hvor utviklingen sammenlignes i to områder som er like på alle måter unntatt med hensyn til endring av promillegrensen. I praksis er dette vanskelig. Det måtte i så fall medføre at prinsippet om likhet for loven måtte vike ved å gjennomføre en lovendring i visse deler av landet, men ikke i andre. En annen mulighet er å sammenligne utviklingen i alkoholrelaterte trafikkulykker med utviklingen i trafikkulykker hvor ingen alkoholpåvirkede førere er innblandet. Uansett vil det være interessant å sammenligne antall trafikkulykker med alkoholpåvirket fører før og etter senking av grensen, men en slik sammenligning må vente til det har gått en tilstrekkelig lang periode etter endringen, minst ett år. Dessuten er det problemer med statistikk over ulykker med alkoholpåvirket fører, som beskrevet i avsnitt 3.1.

En mulighet for å vise virkninger av endret promillegrense forholdsvis raskt etter at endringen var trådt i kraft, var å undersøke endringer i kunnskap, holdninger og atferd ut fra den forutsetning at kunnskap om endring av promillegrensen er en betingelse for mindre drikking før kjøring, og at mindre drikking før kjøring er en betingelse for færre ulykker med alkoholpåvirkede førere. Det siste var en rimelig antakelse da undersøkelsen ble planlagt, men de danske resultatene i avsnitt 2.1.2 viser at denne antakelsen ikke alltid gjelder.

2.3 Problemstilling og hypoteser

Senkningen av promillegrensen skal påvirke kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5. Imidlertid kan det tenkes at senkningen også påvirker kjøringen med promille over 0,5. Norström og Andersson (1996) fant en forskyvning av promillen blant dømte førere mot et lavere nivå etter innføring av 0,2 –grensen i Sverige. Etter senkningen var andelen blant dømte med promille over 1,5 lavere enn før, mens andelen med promille mellom 0,5 og 1,5 var høyere enn før. Dette tolkes som et resultat av mer oppmerksomhet om promillekjøring, som også påvirket førere med høy promille. Dessuten økte kontrollen av promillekjøring vesentlig, som påpekt i avsnitt 2.1.1. At senking av promillegrensen virker også på kjøring med promille over den tidligere grensen, ser ut til å gjelde generelt ”*De fleste studier som har undersøkt virkningen av senket lovlig grense på mål som føreres promille eller promille blant arresterte eller drepte førere, har vist en vesentlig virkning på andre promillenivåer enn de som er spesifikt berørt av grenseendringen. Denne virkningen er observert når grensene er redusert til 0,8 promille ...og til 0,5 promille eller lavere.....Det materiale som for tida er tilgjengelig tyder på at en reduksjon av promillegrensen virker på alle promillenivåer, inkludert andelen førere med høyest promille....*” (Mann et al 2001; p. 579).

Om senkning av grensen i Norge ga så mye oppmerksomhet omkring problemet med promillekjøring, at det kan ventes å virke på førere også med promille over

0,5, gjenstår å se. Det kan tenkes at dette har ført til generelt mindre kjøring med promille over 0,5, men det er også mulig at det har gitt liknende effekt som i Sverige og andre land, en forskyvning mot et lavere promillenivå blant førere som har promille over 0,5. Dette siste er imidlertid ikke mulig å undersøke med meningsmåling blant vanlige bilførere. Dette kan først gjøres når det foreligger statistikk over døpte for promillekjøring for de første årene etter senking av grensen. Derimot kan det undersøkes om senkingen av grensen også har påvirket omfanget av kjøring med promille over 0,5.

Det er altså to hypoteser om hyppigheten av promillekjøring som skal undersøkes:

1. Innføringen av en lavere promillegrense vil føre til en lavere hyppighet av kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5.
2. Innføringen av en lavere promillegrense vil føre til en lavere hyppighet av kjøring med promille over 0,5.

3 Metode og data: Hvordan måle virkning av senket promillegrense?

3.1 Virkning på ulykker kan ikke vises

Siden reduksjon i trafikkulykker med alkoholpåvirkede førere er det trafikkikkerhetsmessige formålet med den senkede promillegrensen, er det ønskelig å vite om antall slike ulykker er redusert etter 1. januar 2001. Statistisk sentralbyrå, som lager den offisielle statistikken over trafikkulykker i Norge, har imidlertid ikke produsert statistikk over trafikkulykker med alkoholpåvirket fører siden 1996. Slik statistikk vil heller ikke bli prioritert i framtida (muntlig opplysning fra Aud Beck, Statistisk sentralbyrå, 26. juli 2001). Det er derfor ikke mulig å vise om trafikkulykker med alkoholpåvirket fører er redusert etter 1. januar 2001 uten å bestille produksjon av slik statistikk spesielt.

3.2 Virkning på kunnskaper, holdninger og atferd, promillekjøring

Diskusjonen i kapittel 2 har pekt på en rekke forhold som det vil være ønskelig å få informasjon om i forbindelse med en evaluering av senkingen av promillegrensen. Bruk av spørreundersøkelse er velegnet til å undersøke hvordan førerne vurderer ulike konsekvenser av å kjøre med promille eller ikke.

Beslutningene som følger av vurderingene er nær knyttet til faktisk atferd - kjører førerne etter å ha drukket eller lar de bilen stå? Lar de være å ta med bil til steder hvor de venter at det blir servert alkohol? Det ville likevel være mer pålitelig å observere atferden direkte, men dette er vanskelig av praktiske og økonomiske grunner. Dessuten gir ren observasjon av atferd liten forklaring på hva som har skjedd. Den muligheten som gjenstår for å finne hvilke beslutninger førerne tar, er å spørre førerne hva de har gjort eller hva de tror de vil gjøre i situasjoner der de må velge mellom å kjøre eller ikke kjøre etter å ha drukket, der de må velge mellom å ta med bil eller ikke til steder der det vil bli servert alkohol og om de vil utpeke en fører som holder seg edru.

Selv om registrering av promilleførere på vegene er den mest holdbare metoden, er det imidlertid mulig å få et visst bilde av omfanget/hyppigheten ved å stille spørsmål til førerne. Det kunne være ønskelig å spørre bilførere om hvor ofte de har kjørt med promille i en avgrenset tidsperiode. Fordi promillekjøring forekommer nokså sjelden, er det vanskelig å bruke slike spørsmål. For å få tilstrekkelig antall rapporterte tilfeller av promillekjøring til å påvise forskjeller fra før til etter innføringen av den lavere grensen, måtte det derfor enten brukes meget store utvalg eller førerne måtte rapportere for en nokså lang periode, for

eksempel 2-3 år. Med det siste alternativet ville det gå for lang tid før resultatene av evalueringen forelå, til at det er aktuelt. Med det første alternativet måtte utvalget være svært stort og dermed dyrt.

Vi har derfor spurt et utvalg av bilførerne om hvor sannsynlig det er at de vil kjøre med promille. Ulempen med et slikt spørsmål er selvfølgelig at det kan være dårlig samsvar mellom hva førerne svarer og det de faktisk gjør. For det første kan potensielle promilleførere være lite villige til å innrømme at de kan tenke seg å kjøre med promille, selv om intervjuingen er anonym. For det andre kan intensjonene være de beste når spørsmålet besvares, men andre motiver kan være sterkere når valget gjøres i praksis. Det er en viss fare for at oppmerksomhet og omtale av promilleproblemet kan påvirke intensjonene mer enn den faktiske atferden. Når en måler effekten gjennom intensjonene kan en derfor finne effekter som er større enn det som gjelder for faktisk atferd. Spørsmål om intensjonene kan likevel gi indikasjoner på om virkningen av senkingen av promillegrensen har hatt en effekt, særlig om en ser intensjonene i sammenheng med vurderingene førerne gjør.

Det er ønskelig med informasjon om førernes kjennskap til promillegrensen. Denne informasjonen kan skaffes gjennom intervjuer. Det samme gjelder førernes oppfatning av risikoen for å bli tatt i promillekontroll og førernes kunnskap om straff for promillekjøring.

3.3 Datainnsamling og analyse

3.3.1 Før- etter undersøkelse - Sammenlikningsområde ikke mulig

Effekten av den lavere grensen må undersøkes ved å sammenlikne situasjonen før og etter senkingen. Siden den nye grensen gjelder for hele landet, er det ikke mulig å sammenligne med et tilsvarende område, såkalt kontrollområde, hvor endringen ikke gjennomføres, og hvor alle andre relevante forhold er like. Naboland som Sverige kan eventuelt brukes, men det er lite rimelig å anta at alle andre relevante forhold er like. Faren med å ikke ha en kontrollgruppe er at det blir vanskelig å ta hensyn til forhold som virker inn på omfanget/hyppigheten av promillekjøring og som endrer seg samtidig med at grensen senkes. Hvis f. eks. prisen på alkohol øker sterkt på samme tid som promillegrensen blir senket, kan dette ha innflytelse på alkoholforbruket som i sin tur kan virke på omfanget av promillekjøring. Dermed vil vi ikke vite om en reduksjon i promillekjøringen skyldes senkingen av grensen eller økningen av prisene. Eller motsatt, hvis prisen på alkohol skulle synke vesentlig samtidig med senking av promillegrensen, kan dette oppveie en eventuell reduksjon i promillekjøring på grunn av senket promillegrensen. Undersøkelsesopplegget som brukes, har derfor svakheter, men disse er umulig å unngå når en regel innføres for hele landet samtidig.

Førundersøkelsen pågikk da mediaomtalen begynte

Den nye promillegrensen trådte i kraft 1. januar 2001. Det er mest sannsynlig at førernes atferd ikke endres så mye fra en dato til den neste, men over en lengre periode. Myndighetene informerte om endringen på forhånd, og media omtalte den nye grensen allerede i debatten før beslutningen om den ble tatt. En del førere kunne derfor tro at den nye grensen gjaldt fra et tidligere tidspunkt enn den faktisk gjorde, og handle deretter. Siden dette ”skyldes” tiltaket som innføres, burde førundersøkelsen helst være gjennomført før mediaomtalen om tiltaket ble for omfattende. Intervjuundersøkelsen skulle gjennomføres i juni 1998. På grunn av fotball-VM, som pågikk i denne perioden, var det vanskelig å oppnå tilstrekkelig mange intervjuer, i sær med menn. Intervjuingen ble derfor avsluttet først 3. juli 1998. Samferdselsdepartementets politiske ledelse gikk ut med forslaget om å endre promillegrensen 28. juni 1998, og bl.a. Aftenposten hadde en kort omtale av forslaget neste morgen (morgennr. 29.6.98, s. 4). Litt større oppfølgingsartikler kom først 4.7.98 (s.44) og 5.7.98 (s.3), dvs. etter at intervjuingen var avsluttet. Siden forslaget hadde vært fremmet mange ganger før, virket det ikke som media interesserte seg særlig for det eller omtalte det i særlig grad. Romerikes blad hadde et helsides oppslag om saken 6. juli 1998. Det er ikke gjort noen systematisk gjennomgang av media for å kartlegge omfang av omtale. 1755 av 3000 intervjuer i førundersøkelsen, 58,5 prosent, var gjennomført da Departementet offentliggjorde forslaget. Som vist i Tabell 3.3 var det to prosent flere av dem som ble intervjuet etter offentliggjøringen av forslaget som hadde riktig svar på hva promillegrensen var.

Etterundersøkelsen snaut et halvt år etter at den nye grensen trådte i kraft.

Det er mulig at det tok noe tid fra den nye grensen ble innført, 1. januar 2001, til alle førerne var klar over det og over hva den innebærer. Dessuten kan det være sesongvariasjoner i promillekjøring, slik at det vil være en fordel å gjennomføre etterundersøkelsen på samme tid av året som førundersøkelsen. Etterundersøkelsen ble derfor gjennomført i juni 2001.

Nye tiltak som får mye omtale, kan ha en god effekt til å begynne med, men etter hvert kan effekten reduseres og bli helt borte. Det kan derfor være grunn til å foreta en ny etterundersøkelse etter et par år for å se om effekten holder seg.

Sammenligning med andre undersøkelser

Det er tidligere foretatt et par spørreundersøkelser som bl.a. tok sikte på å få informasjon om føreres kunnskap om, holdning til og omfanget av promillekjøring (NTR, 1991; Vaas og Elvik, 1992). I NTR-undersøkelsen ble data samlet inn i 1986 og i undersøkelsen til Vaas og Elvik i 1991. Resultatene fra disse undersøkelsene gjelder for en tid så langt tilbake at de ikke kunne brukes som førundersøkelse i en evaluering av en ny promillegrense. Det er likevel interessant å undersøke utvikling over tid. Vi har derfor brukt noen av spørsmålene som ble benyttet i disse undersøkelsene, både fordi de gir informasjon som er aktuell i denne evalueringen og fordi en kan få undersøkt om det har skjedd endringer i løpet av de siste 10 –12 årene når det gjelder førernes syn på og holdning til promillekjøring.

3.4 Telefonintervjuer

Undersøkelsen er gjennomført som telefonintervjuer av Opinion AS etter et spørreskjema utarbeidet ved TØI og tilpasset til telefonintervjuer i samarbeid mellom TØI og Opinion AS. Intervjuene i førundersøkelsen er utført i perioden 1. juni til 3. juli 1998, og i etterundersøkelsen 4. – 22. juni 2001, i begge tilfeller mandag til fredag.

3.5 Populasjon, utvalg og statistisk signifikans

Den interessante populasjonen for undersøkelsen er personer som kjører bil i Norge. Av praktiske grunner ble dette avgrenset til norske telefonabonnenter som har førerkort for bil. Personer som er bosatt i utlandet, og personer bosatt i Norge, men som ikke har telefon, er derfor utelatt, selv om disse gruppene kan kjøre bil i Norge. Det er liten grunn til å anta personer bosatt i utlandet foretar en stor del av promillekjøringen i Norge.

Generelt sett er det mulig å påvise mindre forskjeller jo større utvalget er. Tar en utgangspunkt i en forskjell som er ønskelig å kunne påvise, kan en grovt beregne hvor store utvalg som trengs. Hvis det for eksempel er 10% av førerne som sier at de kan komme til å promillekjøre i før-undersøkelsen og 8 % som sier det samme i etter-undersøkelsen (en reduksjon på 20 %) trengs det data fra vel 1000 personer for at denne forskjellen skal være signifikant på 5 prosent nivå. Tar en hensyn til svarprosenten må det da trekkes ut 2000-2500 førere til både før- og etterundersøkelsen. For å påvise en mindre reduksjon, for eksempel på 10 %, må en ha data fra ca 4 500 personer og det uttrukne utvalget vil være nær 10 000 førere. Det nødvendige utvalget vil også være avhengig av nivået endringen skjer fra. Det trengs et større utvalg for å påvise en reduksjon fra 5 % til 4 % enn fra 10 % til 8 %. På den annen side koster undersøkelsen mer, jo større utvalget er.

I denne undersøkelsen er statistisk signifikans beregnet ved kji-kvadrat test, Pearson's Chi square, ved hjelp av dataprogrammet SPSS (SPSS 1994). Det er brukt signifikansnivå på 1 prosent. Fordi utvalget er så stort som 6002 enheter, vil selv ganske små forskjeller være signifikante på dette nivået.

Det kan nevnes at i en tidligere nordisk undersøkelse (NTR, 1991) ble samme spørreskjema om promillekjøring brukt i hvert av de nordiske landene og resultatene sammenliknet. Med uttrukne utvalg på rundt 4000 var det mulig på å påvise en rekke signifikante forskjeller mellom landene.

3.6 Frafall og skjevheter

I førundersøkelsen ble det totalt trukket og brukt 6488 telefonnummer. 1095 respondenter oppgav at de ikke hadde førerkort, og var dermed å regne som utenfor populasjonen. 1432 nektet å svare og 950 telefonnummer ga ikke svar ved oppringning. Det ble dermed 3001 gjennomførte intervjuer, som utgjør en svarprosent på 55,6, dvs. $3001/(6488 - 1095)$.

I etterundersøkelsen ble et trukket ut 6615 telefonabonnenter. 972 hadde ikke førerkort, 1366 nektet å svare på undersøkelsen og 1276 telefonnummer ga ikke svar ved oppringning. Det ble gjennomført 3001 intervjuer. Dette gir en svarprosent på 53,2, $3001/(6615 - 972)$.

I tillegg til de skjevheter som skyldes at alle bosatte i Norge ikke har telefon, kan det også ha oppstått skjevheter som følge av hvem som er hjemme når Opinion ringte og hvem som tar telefonen. Slike skjevheter kan f.eks. være forskjeller i fordeling i kjønn og alder mellom norske førerkortinnehavere og respondentene. Disse skjevhetene blir imidlertid av mindre betydning når hovedpoenget er så vise utviklingen mellom to år, så fremt intervjuingen ble gjennomført på samme måte i de to årene.

Tabell 3.1: Norske førerkortinnehavere og respondenter i undersøkelsen etter kjønn. Prosent

	Førerkortinnehavere*	Førundersøkelse	Etterundersøkelse
Menn	55	48,7	48,6
Kvinner	45	51,3	51,4
I alt	100	100	100
Antall	2 680 352	3001	3001

* innehavere av førerkort for personbil, dvs. for klasse B og BE for 1995. Oppgitt av Garbekken, Vegdirektoratet, juni 1998.

Tabell 3.1 viser at kvinner er overrepresentert og menn underrepresentert i undersøkelsen i forhold til innehavere av førerkort. For førundersøkelsen kan dette skyldes at intervjuingen foregikk samtidig med fotball-VM og at menn pga større fotballinteresse var vanskeligere å få til telefonen. Når vi finner samme fordeling også i etterundersøkelsen, skyldes det kanskje heller at kvinner er mer hjemme enn menn.

Tabell 3.2: Norske førerkortinnehavere og respondenter i undersøkelsen etter alder. Prosent

Alder – år	Førerkortinnehavere*	Førundersøkelse	Etterundersøkelse
18-24	12,6	8,2	6,1
25-34	23,1	22,8	17,8
35-49	32,7	34,3	34,3
50-64	19,4	22,7	28,9
65 og over	12,0	12,0	12,9
I alt	99,8	100	100
Antall	2621603	3001	3001

* Innehaver av førerkort for personbil, dvs. klasse B og BE, for 1995.

Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS, 1996, side 86.

Tabell 3.2 viser at aldersgruppen 18-24 år er underrepresentert og aldersgruppen 50-64 år er overrepresentert i både i 1998 og 2001, men mest i 2001. I. Det er vanlig at ungdom er underrepresentert i slike undersøkelser, fordi de flytter oftere og fordi de er mindre hjemme enn middelaldrende og eldre.

Svarprosenten ved denne undersøkelsen er om trent som i andre slike undersøkelser eller litt høyere. En tidligere undersøkelse om kjennskap til regler om promillekjøring (Vaas og Elvik 1992) hadde 46 prosent svar. Bortsett fra de skjevheter etter kjønn og alder som er vist over, er det vanskelig å si hvordan resultatene vil ha vært dersom svarprosenten hadde vært høyere. En antakelse kan være at folk som kjører med promille i mindre grad enn andre førere vil svare på telefonintervju om dette. I så fall ville andelen promilleførere ha vært høyere enn det undersøkelsen viser. Hvis denne antakelsen er riktig, vil den rimeligvis gjelde både før og etter senkingen av promillegrensen, og sammenligningen mellom før- og etter-situasjonen blir derfor ikke særlig påvirket av en slik mulig feilkilde.

Tabell 3.3: Kunnskap om promillegrense i førundersøkelsen etter intervjudato. Prosent

Intervjudato – 1998	Før 27. juni	Etter 27. juni
Riktig svar	84,6	86,7
Angir for lav grense	6,4	5,0
Angir for høy grense	1,5	0,8
Ikke sikker	7,5	7,4
I alt	100,0	99,9
Antall	1755	1245

Som nevnt offentliggjorde Samferdselsdepartementet forslaget om lovendring 27. juni. Dette var en søndag, og ingen ble intervjuet denne dagen. I Tabell 3.3 er svarene på spørsmålet om promillegrensen slått sammen til fire kategorier, riktig svar, for lav grense, for høy grense, ikke sikker. Tabellen viser minimal forskjell mellom dem som ble spurt før og etter 27. juni, og det ser derfor ut til at offentliggjøring av forslaget om senket promille har hatt liten betydning for kunnskap om promillegrensen.

4 Resultater: Før og etter senket promillegrense

4.1 Kunnskap om promillegrense, overvåking og straff

Kunnskap er en av faktorene som påvirker handling. For handlingen promillekjøring er kunnskap om hva promillegrensen er, kunnskap om hvor mye alkohol man må drikke for å nå denne grensen, kunnskap om sannsynligheten for å bli tatt hvis man kjører med promille og kunnskap om hva straffen er, viktige faktorer. Dessuten antas sosiale normer å ha betydning for atferd. Nedenfor vises resultater fra denne undersøkelsen om disse faktorene, og resultatene sammenlignes med tidligere undersøkelser i den grad slike foreligger.

4.1.1 Promillegrense

Tabell 4.1: "Ifølge norsk lov blir en bilfører ansett som promillefører når alkohol-konsentrasjonen i kroppen overstiger en viss grense, den såkalte promillegrensen. Vet du hva denne grensen er?" 1998 og 2001. Prosent³

Promille	1998	2001
0,0 – 0,1	1	5
0,2	3	86
0,3 - 0,4	2	1
0,5	86	3
0,6 – 0,8	1	0
Andre svar	1	1
Ikke sikker	7	4
I alt	101	100
Antall	3001	3001

Signifikant på 1 prosent nivå

Tabell 4.1 viser at 86 prosent kjente riktig promillegrense både i 1998 og i 2001. I forbindelse med endringer i straffen for promillekjøring, ble det gjennomført en undersøkelse om folks kunnskap om regler for promillekjøring. Vaas og Elvik (1992) fant da at 58 prosent kjente promillegrensen i den nye loven og 80 prosent i den gamle loven. Vaas og Elvik spør om promillegrensen i "den gamle

³ I tabellene i dette kapittelet blir for enkelhets skyld spørsmålet i spørreskjemaet brukt som overskrift på tabellen. Formelt sett skulle teksten ha vært "Norske førerkortinnehavere etter svar på spørsmålet "....." og etter år. Prosent"

promilleloven” og i ”den nye promilleloven”, til tross for at grensen ikke var endret. Dette kan ha virket villedende, og ha ført til at så pass få som 58 prosent svarer riktig for den ”nye promilleloven”. 80 prosent riktig svar for ”den gamle promilleloven” stemmer godt med vårt resultat.

4.1.2 Alkoholmengde

Tabell 4.2: ”Hvor mye tror du at en mann på 70 kg må drikke i løpet av en time for å få en promille litt over grensen på 0,5 (1998) / på 0,2 (2001)”? Prosent

	1998	2001
Mindre enn en halvflaske lettøl eller tilsvarende*		4
Én halvflaske lettøl(0,33 liter) eller tilsvarende	1	10
Én halvflaske pils (0,33 liter), ett glass vin eller tilsvarende	14	47
To halvflasker pils eller tilsvarende	42	17
Tre halvflasker pils eller tilsvarende	16	2
Fire halvflasker pils eller tilsvarende	5	1
Mer enn fire halvflasker pils eller tilsvarende	2	0
Ikke sikker	21	18
I alt	101	100
Antall	3001	3001
Signifikant på 1 prosent nivå.		* Ikke brukt som svaralternativ i 1998

Tabell 4.2 viser at i 1998 svarte 42 prosent av de spurte riktig, to halvflasker pils, på spørsmål om hvor mye en mann på 70 kg må drikke i løpet av en time for å få promille litt over 0,5. Omtrent 15 prosent mente alkoholmengden er mindre, mens vel 22 prosent mente den er høyere. 21 prosent var ikke sikre. Over halvparten svarte altså riktig eller lavere alkoholmengde, mens over 40 prosent oppga for høy alkoholmengde eller er usikre.

I 2001 oppgir 47 prosent riktig svar, dvs at en halvflaske pils er grensen for det en mann på 70 kg kan drikke⁴. Andelene som svarer for stor og for liten mengde er omtrent de samme som i 1998.

I begge årene oppgir over halvparten riktig alkoholmengde eller lavere.

4.1.3 Overvåking

Politikontroll antas å være et effektivt tiltak mot ulykker ved promillekjøring. Promillekontroll reduserer dødsulykker med 9 prosent og personskaueulykker ved promillekjøring med 7 prosent (Elvik, Mysen og Vaa, 1997). Det antas at førernes oppfatning av sannsynligheten for å bli tatt i kontroll er en av de viktigste faktorer i avgjørelsen om å overholde regler i trafikken eller ikke (NTR 1991, s. 71).

⁴ Det er vanskelig å gi et eksakt svar på hvor mye en person kan drikke for å nå promillegrensen, men forenklet kan det sies at 2 halvflasker pils er riktig for å nå 0,5 promille og én halvflaske pils er riktig for 0,2 promille for en mann på 70 kg. Muntlig opplysning fra Anders Bjørneboe, Rettstoksikologisk institutt, 30. juli 2001. For enkelhets skyld er det ikke stilt tilsvarende spørsmål om kvinner.

Tabell 4.3: "Hvis det på en vanlig dag er 1000 personer som kjører med promille over den tillatte grensen, hvor mange av disse tror du vil bli tatt av politiet?" 1998 og 2001. Prosent

	1998	2001
1 person	20	23
2 - 5 personer	27	28
6-10 personer	17	15
11-30 personer	8	7
31-100 personer	11	9
Flere enn 100 personer	5	4
Ikke sikker	12	14
I alt	100	100
Antall	3001	3001

Signifikant på 1 prosent nivå

Tabell 4.3 viser at det er stor spredning i folks oppfatning av sannsynligheten for å bli tatt for promillekjøring både i 1998 og i 2001. Endringen fra 1998 til 2001 må vurderes som liten, selv om den er signifikant. Litt flere tror sjansen for å blitt tatt er 5 av 1000 eller mindre i 2001 enn i 1998. Den store spredningen kan antyde at dette spørsmålet er vanskelig å svare på og at mange derfor er usikre, men likevel oppgir et svar.

4.1.4 Straff

Tabell 4.4: "Hvordan tror du myndighetene vil reagere overfor en bilfører som har 0,3 i promille, og blir stoppet i kontroll, men ellers ikke har kjørt ulovlig eller vært innblandet i ulykke?" 1998 og 2001. Prosent

	1998	2001
Ingen reaksjon	52	1
Advarsel	28	7
Bot på et fast beløp	4	43
Bot avhengig av inntekt	1	21
Betinget fengsel	0	3
Ubetingsfengsel	0	5
Inndragning av førerkort for et halvt år eller mindre	5	17
Inndragning av førerkort mellom ½ år og 1 ½ år	0	5
Inndragning av førerkort mellom 1 ½ og 2 ½ år	0	5
Inndragning av førerkort for mer enn 2 ½ år	0	1
Ikke sikker	13	13
I alt	103	121
Antall	3001	3001

Siden det er mulig å gi flere enn ett svar på dette spørsmålet, blir prosentsummen høyere enn 100, og forskjellene mellom de to årene er testet statistisk svar for svar. Alle forskjellene mellom svarene, unntatt for "Ikke sikker", er signifikante på 1 prosent nivå.

For folk som av moralske grunner avstår fra promillekjøring, spiller det liten rolle hva straffen er. De vil ikke kjøre med alkohol i kroppen uansett straff og risiko for å bli tatt. For andre kan risikoen for å bli tatt og straffen være avgjørende for hva man gjør. Det er derfor viktig at folk vet omtrent hva straffen er. Straffen for promillekjøring i Norge er forholdsvis komplisert og består av elementene betinget og ubetinget fengsel i varierende antall dager, bøter av varierende størrelse og inndragning av førerkort i kortere eller lengre tid. Det er derfor vanskelig å stille enkle spørsmål om straff for promillekjøring og få eksakte svar på slike spørsmål. Vi har likevel prøvd.

Tabell 4.4 viser tydelig at de fleste norske førerkortinnehavere har forstått at promillegrensen er endret. I 1998 var det 80 prosent som mente at det ville bli ingen reaksjon eller en advarsel ved kjøring med 0,3 promille. I 2001 var det bare 8 prosent som mener det samme. I 2001 mente 64 prosent at reaksjonen ville være bot, enten fast eller avhengig av inntekt. Åtte prosent oppga fengselsstraff, og 27 prosent mente at førerkortet ville bli inndratt. Verken fengsel eller inndragelse av førerkort er riktig. Flertallet synes altså å være godt informert om reaksjon ved kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5, selv om et betydelig mindretall tror straffen er strengere enn den faktisk er.

Straffen for kjøring med promille på 0,7 er ikke forandret fra 1998 til 2001. Tabell 4.5 viser signifikant forskjell mellom de to årene for bot på fast beløp, betinget og ubetinget fengsel, men som helhet er inntrykket av tabellen likevel ingen vesentlig endring i oppfatning av straffen, slik det er for straffen for kjøring med promille på 0,3. Det er flere som har gitt mer enn ett svar i 2001, noe som kanskje reflekterer at det har vært medieoppmerksomhet om promillekjøring i forbindelse med endring av grensen.

Tabell 4.5: "Hvordan tror du myndighetene vil reagere overfor en bilfører som har 0,7 i promille, og blir stoppet i kontroll, men ellers ikke har kjørt ulovlig eller vært innblandet i ulykke?" 1998 og 2001. Prosent

	1998	2001
Ingen reaksjon	1	0 *
Advarsel	1	1
Bot på et fast beløp	19	27 *
Bot avhengig av inntekt	27	26
Betinget fengsel	6	9 *
Ubetinget fengsel	25	34 *
Inndragning av førerkortet for et halvt år eller mindre	21	16 *
Inndragning av førerkort mellom ½ år og 1 ½ år	18	19
Inndragning av førerkort mellom 1 ½ og 2 ½ år	21	19
Inndragning av førerkort for mer enn 2 ½ år	3	10 *
Ikke sikker	10	10
I alt	152	171
Antall	3001	3001

* Signifikant på 1 prosent nivå.

Kunnskapen om promillegrensen er svært god blant norske bilførere. Kunnskapen om reaksjon på promillekjøring og hvor mye alkohol som skal til for å nå grensen, er også god. Mer enn halvparten oppgir riktig eller lavere alkoholmengde både i 1998 og 2001.

4.2 Sosiale normer - reaksjoner fra kjente

Sosiale normer uttrykt ved reaksjoner fra ”viktige andre” som familie, venner og kjente antas å ha stor betydning for folks atferd. Dette gjelder også i trafikken, og når promillekjøring er så lite vanlig i Norge i forhold til i andre land (Desapriya and Nobutada 2000; p 14), skyldes dette antakelig utbredte sosiale normer som fordømmer bruk av alkohol sammen med bilkjøring.

Tabell 4.6 viser at andel som mener at folk de kjenner vil mislike at de kjører etter å ha drukket en halvflaske pils har økt fra 63 til 71 prosent. I 1998 var det altså så mange som 63 prosent som oppfattet uformelle normer mot å kjøre etter å ha drukket en halvflaske pils, til tross for at det bare var cirka 15 prosent av de spurte mener at en halvflaske pils er nok til å overskride promillegrensen. I 2001 er det 61 prosent som mener at halvflaske pils er nok til å nå promillegrensen, mens 71 prosent mener at folk de kjenner vil mislike kjøring etter denne alkoholmengden. Den reduserte promillegrensen har fått promillegrensen mer i overensstemmelse med den uformelle normen blant flertallet av førerne, samtidig som senkingen av promillegrensen ser ut til å ha fått flere til å oppfatte en slik uformell norm.

Tabell 4.6: ”Hvordan tror du folk du kjenner ville reagere dersom du kjørte bil en time etter å ha drukket en halvflaske pils eller tilsvarende? Tror du de ville mislike det sterkt, ville de mislike det noe, ville de ikke reagere noe særlig, eller ville de overhodet ikke reagere?” 1998 og 2001. Prosent

	1998	2001
Mislike det sterkt	34	41
Mislike det noe	29	30
Ikke reagere noe særlig	20	18
Ikke reagere i det hele tatt	12	7
Ikke sikker	5	4
I alt	100	100
Antall	2578	2548

Signifikant på 1 prosent nivå.

Resultatet fra 1998 kan tolkes som støtte til en lavere promillegrense, men tyder også på at en lavere formell grense ikke ville få særlig betydning for promillekjøring på kort sikt fordi den uformelle normen allerede regulerte alkoholbruk ved bilkjøring i store deler av befolkningen strengere enn den formelle promillegrensen på 0,5 gjorde. På den annen side ser det som nevnt ut til at en lovfestet lavere grense har styrket den uformelle normen.

Tabell 4.7: ”Hvordan tror du folk du kjenner ville reagere dersom du kjørte bil en time etter å ha drukket fire halvflasker pils eller tilsvarende? Tror du de ville mislike det sterkt, ville de mislike det noe, ville de ikke reagere noe særlig, eller ville de overhodet ikke reagere?” 1998 og 2001. Prosent

	1998	2001
Mislike det sterkt	92	93
Mislike det noe	6	5
Ikke reagere noe særlig	0	0
Ikke reagere i det hele tatt	0	1
Ikke sikker	2	1
I alt	100	100
Antall	3001	3001

Signifikant på 1 prosent nivå

Tabell 4.7 viser at ingen vesentlig endring i reaksjonen på å drikke 4 halvflasker pils før bilkjøring 1998 til 2001. Endringen er riktignok statistisk signifikant, men dette skyldes først og fremst at utvalget er så stort.

4.3 Promillekjøring

Gitt at risikoen for en ulykke er konstant ved kjøring med en viss mengde alkohol i kroppen, er antall ulykker avhengig av hvor mye promillekjøring som forekommer. I denne undersøkelsen er omfanget av promillekjøring målt ved tre spørsmål,

- 1) hvor mye folk tillater seg å drikke når de skal kjøre en time seinere,
- 2) hvor sannsynlig de mener det er at de kommer til å kjøre med promille over 0,2
- 3) og med promille over 0,5.

På grunn av endringen i loven, er de to siste spørsmålene formulert litt forskjellig i før- og etterundersøkelsene. Se spørreskjema i vedlegg 8.1 og 8.2.

Fordi promillekjøring er en lite akseptert atferd, som vist forn, kan det være grunn til å tro at mange svarer mer ”pyntelig” på dette spørsmålet enn det de ville gjøre i praksis. Så fremt tendensen til å pynte på svaret ikke har endret seg fra 1998 til 2001, blir likevel sammenligningen mellom de årene bli riktig.

Tabell 4.8 viser at 82 prosent i 1998 og 92 prosent av de spurte i 2001 oppga at de ikke tillot seg å drikke noe alkohol når de skal kjøre bil, inkludert de som oppga at de var totalavholdende.

Tabell 4.8: "Hvor mye alkohol tillater du deg å drikke om du skal kjøre en time senere?" 1998 og 2001. Prosent

	1998	2001
Ingenting når jeg skal kjøre bil (inkludert avholdsfolk)	82	92
Én halvflaske lettøl(0,33 liter) eller tilsvarende	12	6
Én halvflaske pils (0,33 liter), ett glass vin eller tilsvarende	6	2
To halvflasker pils eller tilsvarende, eller mer	1	1
I alt	101	100
Antall	3001	3001

Signifikant på 1 prosent nivå

I en undersøkelse gjennomført av MMI (2001) for Statens Vegvesen, Akershus vegkontor i mai 2001 oppga 85 prosent at de aldri tok et glass øl eller vin og likevel kjørte bil etterpå, før senkingen av promillegrensen. Etter den nye promillegrensen er det 98 prosent som oppgir at de ikke drikker alkohol når de skal kjøre bil. Tatt i betraktning at spørsmålsformuleringene er litt annerledes enn i vår undersøkelse, stemmer dette bra med våre tall fra 1998 og 2001.

Tabell 4.8 viser at i 1998 ville bare 7 prosent drikke en halvflaske pils eller mer før de kjørte bil, selv om 42 prosent ifølge Tabell 4.2 mente at man må drikke to halvflasker pils for å nå promillegrensen på 0,5. I 2001 oppga bare 3 prosent at de tillot seg å drikke én halvflaske pils når de skal kjøre, selv om 47 prosent mener at dette er det kvantum som skal til for å nå grensen på 0,2 promille. Både før og etter senkingen av promillegrensen er flertallet av norske bilførere strengere med bruk av alkohol før kjøring enn det de selv mener at loven krever.

I Tabell 4.9 er stilt sammen svarene på spørsmålene om sannsynlighet for egen kjøring over og under promillegrensen i 1998 og 2001, samt for 2001 spørsmålet om kjøring over den gamle grensen på 0,5. Tabell 4.9 viser at to prosent av de spurte i 1998 og 8 prosent i 2001 oppga at det er svært, ganske eller litt sannsynlig at de ville kjøre med promille *over den lovlige grensen* (over 0,5 i 1998 og 0,2 i 2001) i løpet av de neste tre årene. Det er altså 6 prosent flere som finner det sannsynlig at de vil bryte 0,2 grensen i 2001 enn som fant det sannsynlig at de ville bryte 0,5 grensen i 1998. At andelen som vil kjøre med promille over den lovlige grensen, har økt, kan være rimelig i og med at grensen er senket.

Tabell 4.9 viser at i 1998 oppga 15 prosent en viss sannsynlighet for at de ville kjøre etter å ha drukket alkohol, men uten at promillen var over grensen, mens 70 prosent mente dette var lite, ganske eller svært usannsynlig eller var avholdsfolk. Forskjellen mellom spørsmålene om å kjøre med promille over og under lovlig grense i 1998, kan tolkes som et potensial for effekt av senket promillegrense. De som sa at det er sannsynlig at de vil kjøre med promille litt under grensen, men ikke med promille over grensen, er de som først og fremst kan tenkes å endre atferd når grensen senkes. Som vist i vedlegg 8.3 utgjorde dette i alt 407 førere i 1998 eller 13,6 prosent av alle spurte førere. De tilsvarende tallene for 2001 var 398 førere eller 13,3 prosent. Det er altså i praksis ingen forskjell i andelen av førerne som vil kjøre med promille under 0,5 mellom 1998 og 2001.

Tabell 4.9: "Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene kommer til å kjøre med promille over og under den lovlige promillegrensen (1998)samt under og over 0,2 promille og over 0,5 promille (2001)?" 1998 og 2001. Prosent

Sannsynlighet for å kjøre med promille	1998		2001		
	under 0,5	over 0,5	under 0,2	over 0,2	over 0,5
Svært, ganske eller litt sannsynlig	15	2	13	8	2
Litt eller ganske usannsynlig	13	6	12	11	4
Svært usannsynlig	57	77	58	66	78
Totalavholdende (spm ikke stilt)	14	14	15	15	15
Ikke sikker	1	0	1	1	1
I alt	100	99	100	101	100
Antall	3001	3001	3001	3001	3001

Statistisk signifikans i forskjeller kan ikke beregnes på grunn av litt forskjellig spørsmålsstilling i de to årene, fordi promillegrensen var forskjellig. Det er bare fordelingene for kjøring med promille over 0,5 som sammenlignes direkte for de to årene. Selv om disse fordelingene skulle være statistisk signifikante, kan de vanskelig sies å være vesentlig forskjellige i realiteten.

Hvordan kan det stemme at andelen som ikke vil drikke alkohol når de skal kjøre bil, har økt fra 82 til 91 prosent (Tabell 4.8), mens andelen som angir i det minste en liten sannsynlighet for å kjøre bil med promille under eller over 0,5 ikke er endret?

For å svare på dette spørsmål er det i Vedlegg 8.4 vist fem tabeller for sammenheng mellom alkoholmengde som førerne oppgir som akseptabel for seg selv før kjøring en time seinere og oppgitt sannsynlighet for egen promillekjøring neste tre år. Dette er også sammenfattet i Tabell 4.10, som viser at blant dem som oppgir å ikke drikke noe alkohol en time før kjøring, er det en liten prosentandel som likevel oppgir en viss sannsynlighet for kjøring med promille på ulike nivåer neste tre år. Det kan være flere forklaringer på dette. For det første gjelder spørsmålene i prinsippet to forskjellige forhold, selv om disse i praksis vil være nær knyttet til hverandre. For det andre at førerne ikke vil drikke alkohol når de vet at de skal kjøre en time seinere, men at de kan tenke seg en viss sannsynlighet

Tabell 4.10: Prosentandeler som oppgir en viss sannsynlighet for promillekjøring etter akseptert alkoholmengde før kjøring en time seinere og etter år og promillenivå

År	Promille-nivå	Akseptert alkoholmengde før kjøring en time seinere			
		Ingen-ting	En halv-flaske lettøl	En halv-flaske pils	To halvflasker pils eller mer
1998	Under 0,5	7	37	84	75
	Over 0,5	1	3	7	45
2001	Under 0,2	9	53	74	40
	Over 0,2	6	18	46	53
	Over 0,5	2	3	12	33

Ikke mulig å beregne statistisk signifikans på grunn av forskjellig spørsmålsstilling

for å komme til å kjøre med promille på et visst nivå f.eks. dagen etter at de har drukket, såkalt ”bakruspromille”. For det tredje at de ikke vil binde seg til å svare på hva de kommer til å gjøre tre år framover, f. eks. i et nødsfall kjøre med promille for å en skadet person til lege.

Annen linje i Tabell 4.10 viser at bare én prosent av dem som ikke vil drikke noe før kjøring i 1998 oppga en viss sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5, mens 45 prosent av dem som kunne tenkes seg å drikke to halvflasker pils eller mer før kjøring, oppga en viss sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5. Tilsvarende store forskjeller finnes for kjøring med promille under 0,5 i 1998 og for over og under 0,2 samt for over 0,5 i 2001. Dette viser at det er en klar sammenheng mellom den grensen for alkohol før bilkjøring som folk setter for seg selv og vurdering av egen sannsynlighet for å kjøre med promille.

I 2001 er det også spurt om hvor sannsynlig det er at de vil kjøre med promille over 0,5. Som vist i Tabell 4.9 er denne svarfordelingen er nesten identisk lik svarfordelingen fra 1998. Det ser altså ikke ut til at den senkede promillegrensen påvirker kjøring med promille over 0,5.

4.4 Bilbruk ved servering av alkohol

Siden mengden alkohol som kan drikkes uten å overskride promillegrensen er redusert, vil det være rimelig å anta at folk i mindre grad tar med bil til steder hvor det serveres alkohol i 2001 enn i 1998. Som vist i Tabell 4.8 var det 19 prosent som tillot seg å drikke en halvflaske lettøl eller mer i 1998. Denne andelen er redusert til 9 prosent i 2001.

Tabell 4.11: ”Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene tar med deg bil til et sted der du vet at det vil bli servert alkohol?” 1998 og 2001. Prosent

	1998	2001
Svært sannsynlig	46	43
Ganske sannsynlig	25	28
Litt sannsynlig	11	8
Litt usannsynlig	2	0
Ganske usannsynlig	3	7
Svært usannsynlig	12	13
Ikke sikker	1	1
I alt	100	100
Antall	2577	2548

Signifikant på 1 prosent nivå. Spørsmålet er bare stilt til førere som oppgir at de drikker alkohol.

Tabell 4.11 viser en svært liten, men riktignok signifikant reduksjon i andelen som oppgir en viss sannsynlighet for å ta med bil til steder hvor det serveres alkohol.

Som en følge av den lavere promillegrensen kan det ventes at behovet er blitt større for å avtale hvem som skal kjøre hjem fra steder hvor det serveres alkohol. I følge Tabell 4.12 har imidlertid ikke vanen med å avtale hvem som skal kjøre, endret seg fra 1998 til 2001. Tabell 4.12 viser likevel at det er ganske utbredt å avtale på forhånd at en bestemt person skal la være å drikke og kjøre de andre hjem, når det serveres alkohol. 56 -57 prosent av de spurte oppgir at dette forekommer alltid eller ofte når det serveres alkohol. Det er mulig at folk til en viss grad svarer litt mer ”pyntelig” enn det som er helt riktig på slike spørsmål, men det viser i alle fall all at slike avtaler er en vanlig løsning på alkoholbruk og bilkjøring i Norge.

Tabell 4.12: ”Hvor vanlig er det blant folk du kjenner å avtale på forhånd at en bestemt person lar være å drikke og kjører de andre hjem fra anledninger hvor folk drikker alkohol?” 1998 og 2001. Prosent

	1998	2001
Forekommer alltid når det serveres alkohol	20	22
Forekommer ofte når det serveres alkohol	36	35
Forekommer av og til når det serveres alkohol	16	16
Forekommer sjelden eller aldri når det serveres alkohol	23	21
Er aldri steder der det serveres alkohol	6	6
I alt	101	100
Antall	3001	3001

Ikke signifikant på 5 prosent nivå

4.5 Endringer etter senket promillegrense

I avsnitt 4.3 er det vist at det ikke er noen endring i kjøring med promille under 0,5 mellom 1998 og 2001. Den første hypotesen, at senking av promillegrensen vil føre til lavere hyppighet av kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5, må følgelig forkastes, selv om det også er vist at andelen av førerkortinnehaverne som ikke vil drikke alkohol når de skal kjøre bil en time seinere, har økt fra 82 til 91 prosent.

Den andre hypotesen er at den senkede grensen også vil redusere kjøring med promille over 0,5. Det er ingen endring av betydning i andelen av førere som sier de med en viss sannsynlighet vil kjøre med promille over 0,5. Den andre hypotesen må derfor også forkastes.

Fra 1998 til 2001 er følgende forhold *endret*:

- Kunnskap om hva som er promillegrensen.
- Kunnskap om hvilken alkoholmengde som skal til for å nå grensen.
- Kunnskap om straff for å kjøre med 0,3 promille.
- Sosial norm for kjøring etter én halvflaske pils.
- Alkoholbruk før egen kjøring.

Følgende forhold er *ikke* eller lite endret:

- Oppfattet risiko for å bli tatt for promillekjøring.
- Kunnskap om straff for å kjøre med 0,7 promille.
- Sosial norm for kjøring etter 4 halvflasker pils.
- Vurdering av sannsynlighet for selv å kjøre med promille under 0,5.
- Vurdering av sannsynlighet for selv å kjøre med promille over 0,5.
- Sannsynlighet for å ta med bil til steder hvor det serveres alkohol.
- Avtale om hvem som skal kjøre hjem fra steder hvor der serveres alkohol.

Det er altså funnet endringer i kunnskaper og normer som berøres av senking av grensen til 0,2 promille, men ikke i kunnskap og normer som ikke berøres av denne senkingen og heller ikke i oppgitt sannsynlighet for promillekjøring.

Fordi det ikke er mulig å vite hva som ville skjedd, hvis promillegrensen ikke var blitt endret, er det prinsipielt umulig å hevde at de endringene som kan påvises fra 1998 til 2001, er skapt av den senkede promillegrensen. Endringene kan i prinsippet være forårsaket av endringer i andre faktorer som antall utsalgssteder for alkohol eller tilgang til alternativ transport osv. Det er imidlertid vanskelig å tolke kunnskap om endret grense og endret straff som konsekvens av andre faktorer enn senking av grensen. Endring i normen for kjøring etter én halvflaske pils kan selvsagt skyldes andre forhold, men det er nærliggende å tolke dette som en konsekvens av lovendringen, og å tolke endringen i alkoholbruk før kjøring som en konsekvens av endret norm.

5 Resultater: Hva påvirker promillekjøring?

Når myndighetene skal sette inn tiltak for å redusere promillekjøring, er det viktig å vite hva som får folk til å kjøre med promille eller la det være, og hvilke grupper av fører som i størst og minst grad kjører med promille. Faktorer som påvirker om bilførere vil kombinere alkoholbruk og bilkjøring eller ikke, kan være mange, f.eks. tilgang til annen transport, generell respekt for lover og regler, kunnskap om lover og konsekvenser av å bryte dem, sosiale normer i nærmiljøet osv. Disse faktorene kan igjen henge sammen med egenskaper ved den enkelte person, som kjønn, alder og utdanning, og ved personenes tilknytning til samfunnet gjennom lokalsamfunn, geografiske forhold osv.

Som vist i kapittel 4 er det to spørsmål gjelder promillekjøring, spørsmålet om sannsynlighet for å kjøre med promille neste tre år og spørsmålet om hvor mye folk tillater seg å drikke før de skal kjøre bil. Faktorer som kunnskap om promillegrensen, kunnskap om risiko for å bli tatt for promillekjøring, kunnskap om straff for promillekjøring, samt sosiale normer kan tenkes å påvirke valget av å kjøre med promille eller ikke. Også kjønn og alder, bosted og årlig kjørelengde er faktorer som direkte eller indirekte kan tenkes å påvirke dette valget.

5.1 Sosial bakgrunn

Atferd varierer etter egenskaper ved personer og ved det samfunnet de lever i. Promillekjøring er en handling som består av kombinasjonen av alkoholbruk, bilkjøring, og det er et brudd på godt kjente regler. Hvor i samfunnet kan promillekjøring ventes å forekomme? Selv om promillegrensen er forandret, er det liten grunn til å tro at sammenhengen mellom sosial bakgrunn og promillekjøring har forandret seg vesentlig på så kort periode som tre år. Sammenhengene vil derfor bare bli vist ut fra tall for 2001.

5.1.1 Kjønn og alder

Glad (1985; s. 16) viser at menn utfører 90-95 prosent av all promillekjøring og at det er mindre promillekjøring blant yngre enn blant middelaldrende og eldre førere. Det er imidlertid over 15 år siden Glads undersøkelse ble gjennomført, og forholdene kan ha endret seg. Tabell 8.9 i vedlegg 8.5 viser at 97 prosent de eldste kvinnene mot 82 prosent av de yngste mennene, ikke drikker noen ting når de skal kjøre bil. Tabell 8.10 i vedlegg 8.5 viser at menn og de yngste førerne oppgir at det er mer sannsynlig at de vil kjøre med promille enn kvinner og eldre førere.

5.1.2 Utdannelse

Utdannelse kan tenkes å påvirke kunnskap og lovlydighet, som igjen kan påvirke promillekjøring. I Norge har de yngre i stor grad mye mer utdanning enn de eldre. For å få fram virkning av utdanning, må man se på sammenheng mellom utdanning og alkoholbruk i ulike aldersklasser, slik det er gjort i Tabell 8.11 i vedlegg 8.5. Denne tabellen viser at førere med liten utdanning ut over den obligatoriske er strengere med hva de drikker før kjøring enn førere med utdanning ut over den obligatoriske. Forskjellen er sterkest blant de yngste.

5.1.3 Årlig kjørelengde

Folk som kjører langt per år, skulle oftere komme i en situasjon hvor det kan være fristende å kjøre etter å ha drukket alkohol. På den annen side er folk som kjører langt, mer avhengig av bilkjøring, og risikoen for å miste førerkortet skulle derfor være mer alvorlig for disse. Ut fra dette kan det antas at folk med lang årlig kjørelengde er mer tilbøyelige til å kjøre med promille mellom 0,2 og 0,5, som ikke medfører tap av førerkort, men ikke mer tilbøyelige til å kjøre med promille over 0,5.

Tabell 8.12 viser en svak tendens til at førere som kjører langt tillater seg å drikke litt mer enn førere med liten årlig kjørelengde. Tabell 8.13 viser en svak tendens til at folk med lang årlig kjørelengde i større grad enn folk med kort årlig kjørelengde oppgir en viss sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,2. Tabell 8.14 viser en tilsvarende tendens for kjøring med promille under 0,2. Det er ingen forskjell i kjøring med promille over 0,5 etter kjørelengder, viser tabell Tabell 8.15 i vedlegg 8.5.

5.1.4 By og land

Promillekjøring avhenger til dels av transportmuligheter. Avstandene er kortere og annen transport enn privatbil er mer tilgjengelig i byer og tettsteder enn i spredtbygde områder. Det antas derfor å være mer promillekjøring i spredtbygde områder enn i byer og tettsteder. På den annen side er det antakelig langt flere utsalgssteder for alkohol i byer. Glad (1985) finner større hyppighet av promillekjøring i byer enn utenfor byer.

Tabell 8.16 og Tabell 8.17 viser minimale forskjeller i promillekjøring mellom landkommuner og bykommuner.

5.2 Kunnskap

Kunnskap antas å ha betydning for atferd. Det kan være rimelig å anta at kjennskap til promillegrensen er en forutsetning for å overholde den. På den annen side kan det hevdes at de som skiller sterkest mellom alkoholbruk og bilkjøring ved aldri å drikke alkohol når de skal kjøre bil, ikke har behov for å kjenne til promillegrensen, risiko for å bli tatt, eller straffen for promillekjøring.

Tabell 8.18 viser at det ikke er noen klar sammenheng mellom kunnskap om promillegrensen og hvor mye bilførere tillater seg å drikke før de skal kjøre bil.

Tabell 8.19 viser ingen tydelig sammenheng mellom kunnskap om promillegrensen og sannsynlighet for egen promillekjøring. Tabell 8.20 viser en svak sammenheng mellom kunnskap om hvor mye man kan drikke for å nå promillegrensen og hvor mye man tillater seg selv å drikke før kjøring. Selv blant folk som mener at en mann på 70 kg kan drikke tre halvflasker eller mer for å komme litt over 0,2 promille, oppgir bare 3 prosent at de selv vil drikke to halvflasker pils eller mer en time før de skal kjøre.

Kunnskap om promillegrensen ser altså ikke ut til å ha noen stor betydning for atferden på dette området.

5.3 Risiko for å bli tatt i kontroll

Som nevnt antas risikoen for å bli tatt i kontroll å være viktig for overtredelse av trafikkregler eller ikke. Det er derfor rimelig å anta at de som antar at 100 av 1000 promilleførere vil bli tatt, er mer tilbakeholdne med drikking før kjøring og vil oppgi lavere sannsynlighet for å kjøre med promille over grensen, enn de som antar at 1 av 1000 promilleførere blir tatt.

Tabell 8.21 viser en svak sammenheng mellom oppfattet risiko for å bli tatt for promillekjøring og hvor mye bilførere tillater seg å drikke før kjøring. Tabell 8.22 viser også en svak sammenheng mellom oppfattet risiko for å bli tatt for promillekjøring og vurdering av sannsynlighet for at en selv skal kjøre med promille over grensen neste tre år. Andelen som finner dette svært usannsynlig øker fra 77 prosent blant dem som oppfatter risikoen som én av tusen til 87 prosent blant dem som oppfatter risikoen som mer enn 100 av 1000. Forskjellen er likevel forbausende liten ut fra den betydningen subjektiv eller oppfattet oppdagelsesrisiko antas å ha for brudd på trafikkregler. En grunn til at oppfattet oppdagelsesrisiko har såpass liten betydning, kan være at sosiale normer regulerer promillekjøring i større grad enn politikontrollen gjør det.

5.4 Sosiale normer

Både i sosiologi og sosialpsykologi antas sosiale normer å ha stor betydning for folks atferd (se f eks Østerberg, 1984). Ajzen & Fishbein (1980; p. 57) snakker om ”subjektiv norm” som ”refererer til personens oppfattelse at viktige andre personer ønsker utførelse eller ikke av en spesifikk handling”, og videre (p. 58) ”I de fleste tilfeller finner vi at folk har positive holdninger til atferd som deres viktige andre mener de bør utføre og negative holdninger til atferd som deres viktige andre mener de ikke bør utføre.”

Tabell 8.23 viser en klar sammenheng mellom kjentes reaksjon på drikking før bilkjøring og hvor mye en selv tillater seg å drikke. De som har kjente som sterkt misliker bilkjøring etter en halv pils er mye strengere med hensyn til hva de tillater seg å drikke, enn de som har kjente som ikke reagerer på dette. Spørsmålet om reaksjon på kjøring etter 4 halvflasker pils er ikke stilt til avholdsfolk eller til folk som sier at deres kjente vil mislike sterkt kjøring etter en halvflaske pils. Også Tabell 8.24 viser at reaksjon på kjøring etter fire halvflasker pils virker inn på hva en selv tillater seg å drikke. Andelen som tillater seg å drikke to

halvflasker pils eller mer før kjøring øker fra 1 prosent blant dem som har kjente som vil mislike 4 halvflasker pils før kjøring til 16 prosent blant dem som har kjente som ikke vil reagere på dette. De sosiale normene har altså klar effekt på hva folk tillater seg å drikke før de kjører bil.

Tabell 8.25 viser at det er sterk sammenheng mellom oppfattet sosial norm og sannsynligheten for å kjøre med promille over 0,2 neste tre år. Andelen som finner det svært usannsynlig at de skal kjøre med promille over 0,2 neste tre år, avtar fra 86 prosent blant dem som har kjente som sterkt misliker at noen drikker en halvflaske pils en time før kjøring til 57 prosent blant dem som har kjente som ikke reagerer i det hele tatt.

Tabell 8.27 viser at den sosiale normen påvirket egen vurdering av sannsynlighet for promillekjøring også i 1998. Tabell 8.26 viser også sterk sammenheng mellom sosiale normer og promillekjøring. Andelen som finner det svært usannsynlig å kjøre med promille over 0,2 synker fra 91 prosent av de som er avholdsfolk eller har kjente som misliker kjøring etter en halvflaske pils til 58 prosent blant dem som har kjente som ikke vil reagere på kjøring etter 4 halvflasker pils.

Også kjøring med promille over 0,5 avhenger av normen blant kjente, viser Tabell 8.28. Blant dem som har kjente som ikke reagerer på drikking av 4 halvflasker pils før kjøring, er det 15 prosent som angir en viss sannsynlighet for kjøring med promille over 0,5.

Mens kunnskap om promillegrense og kunnskap om hvor mye man kan drikke for å nå promillegrensen ikke ser ut til å ha betydning for promillekjøring, og oppfattet risiko for å bli tatt bare har en viss betydning, har de sosiale normene stor betydning for hva folk sier de vil gjøre med hensyn til promillekjøring. Spørsmålet er dermed om normene er internalisert, slik at folk vil følge dem også når venner og kjente ikke kan observere hva den enkelte gjør. I og med at folk oppgir å drikke langt mindre før de skal kjøre bil, enn det normene sier, jfr Tabell 8.23 og Tabell 8.24, er det grunn til å tro at de sosiale normene mot promillekjøring er så sterke i Norge at folk fleste følger dem også når de vet at de ikke blir observert. Selv blant dem som sier at kjente ikke vil reagere på kjøring etter fire halvflasker pils (Tabell 8.24) er det 80 prosent som oppgir at de ikke vil drikke noe før bilkjøring. De fleste har altså sterke internaliserte normer for hva alkoholbruk og bilkjøring, dersom de svarer sant på dette spørsmålet. Det kan naturligvis stilles spørsmål om hvordan folk er blitt påvirket til slike regler for egen atferd, men det faller utenfor rammen av denne undersøkelsen å svare på dette.

6 Diskusjon og konklusjon

Undersøkelsen viser at et stort flertall av norske førere har oppfattet at promillegrensen er senket, at det er blitt straffbart å kjøre med promille under 0,5. Andelen som ikke rører alkohol før bilkjøring har økt fra 82 til 91 prosent. Andelen som oppgir en viss sannsynlig for å kjøre med promille over lovlig grense har økt fra 2 prosent til 8 prosent. Andelen som oppgir en viss sannsynlighet for å kjøre med promille under 0,5, men ikke over 0,5 er 13 prosent begge år, og andelen som oppgir en viss sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5 er 2 prosent begge, altså ingen endring. Andelen som mener at folk de kjenner vil mislike at de kjører etter å ha drukket en halvflaske pils har økt fra 63 til 71 prosent.

6.1 Hvorfor ingen endring i promillekjøring?

Det mest overraskende resultatet av undersøkelsen er kanskje at egen vurdering av sannsynlig for å kjøre med promille over eller under den gamle grensen på 0,5 ikke har endret seg, selv om den alkoholemengden folk vil drikke før kjøring og den sosiale normen om kjøring etter en pils *har* endret seg. Imidlertid var det bare én prosent av de spurte i 1998 som sa at de ville kjøre etter å ha drukket to halvflasker pils eller mer, dvs. den alkoholemengden som er nødvendig for å komme vesentlig over 0,2 grensen. Dette viser at potensialet for reduksjon var minimalt før senkingen av promillegrensen. Det kunne derfor ikke ventes noen vesentlig reduksjon i kjøring med promille under 0,5 som følge av senkingen.

6.2 Andre faktorer som kan ha påvirket resultatet?

Siden det ikke har vært mulig å få til en kontrollgruppe som ikke er påvirket av senking av promillegrensen, er det i prinsippet umulig å hevde at de påviste endringene skyldes lovendringen. Imidlertid kan endringene i *kunnskap* om grensen, straffen og den alkoholemengden som trengs for å nå grensen, neppe skyldes andre faktorer enn den informasjonen og oppmerksomheten som har fulgt med lovendringen.

Endringene i den sosiale normen for mengden alkohol som aksepteres før kjøring og den mengden alkohol førerne selv aksepterer, kan naturligvis skyldes andre faktorer. Imidlertid har normen for kjøring etter fire halvflasker pils, som var ulovlig også før endringen, ikke forandret seg. Dette støtter hypotesen om at forandringen i normen for å kjøre etter en halvflaske pils faktisk skyldes lovendringen. Endringen i hva førerne selv aksepterer før de skal kjøre, henger antakelig sterkt sammen med endringen i normen. I prinsippet kan disse endringene selvsagt skyldes andre faktorer, men det er ikke lett å peke på andre muligheter.

6.2.1 Økt promillekontroll

Selv om politiets promillekontroller skulle ha endret seg fra 1998 til 2001, viser Tabell 4.3 kun en minimal endring i folks *oppfattede* risiko for å bli tatt for promillekjøring. Det er den oppfattede risikoen, ikke den faktiske, som påvirker folks atferd, og det er derfor liten grunn til å tro at eventuelt endret innsats fra politiet skulle ha påvirket folks atferd.

6.2.2 Lovgivningsprosess og informasjon

Lovendringer, i sær når de er kontroversielle, skaper ofte debatt i media. Senkingen av promillegrensen har vært diskutert i mange år. Samferdselsdepartementets politiske ledelse gikk ut med forslaget om å endre promillegrensen 28. juni 1998, og bl.a. Aftenposten hadde en kort omtale av forslaget neste morgen (morgennr. 29.6.98, s. 4), og litt større oppfølgingsartikler 4.7.98 (s.44) og 5.7.98 (s.3). Forslaget ble sendt på høring 22. juni 1999, altså et år etterpå, og forslag om lovendring ble vedtatt i statsråd 22. desember 1999 og oversendt til Stortinget, som vedtok endringen 6. juni 2000. Fra regjeringen gikk ut med forslaget til lovendringen trådte i kraft gikk det altså 2 ½ år. Media hadde dermed lang tid til å behandle temaet.

Uten å foreta systematisk pressejennomgang på temaet registrerte TØI noen få artikler i Aftenposten og Dagsavisen i desember 2000 og januar 2001. Mediedekningen har tydeligvis vært tilstrekkelig til at et stort flertall av norske førerkortinnehavere har forstått at promillegrensen ble endret. I en slik situasjon er det meningsløst å diskutere om det er lovendringen eller informasjon som har endret folks kunnskap. Lovendringen har skapt nok publisitet og informasjon til at de fleste førerne har fått kunnskap om den.

6.2.3 Endret sosial norm?

Som vist i avsnitt 5.4 har de sosiale normene betydning for hva folk vil drikke før bilkjøring og sannsynlighet for promillekjøring. Spørsmålet om det er normer og holdninger som fører til lover og lovendringer, eller om lover og lovendringer fører til endringer i holdninger og normer, er en diskusjon som det vil føre for langt å ta her, se Ross (1975), Andenæs (1978) eller Hauge og Snortum (1986). Som vist i avsnitt 4.2 har normen for å mislike kjøring etter en halvflaske pils blitt mer utbredt, mens det er liten endring i normen for å mislike kjøring etter 4 halvflasker. Dette tyder på at lovendringen har hatt en viss innflytelse på utbredelsen av normen.

6.2.4 Tilgang til alternativ transport

Dersom det er vanskelig eller dyrt å finne andre transportmåter enn å kjøre bil selv, kan folk lettere fristes til å kjøre bil etter at de har drukket. Over lenger tid er kollektivtrafikken på kvelden og natta bedret i en del byområder, og på sikt kan slike endringer ha ført til endringer i promillekjøring. Det er imidlertid liten grunn til å tro at transporttilbudet har endret seg så mye i landet som helhet fra 1998 til 2001 at dette har hatt betydning for resultatene av undersøkelsen.

6.2.5 Færre promilleulykker?

Som nevnt i avsnitt 3.1 kan denne undersøkelsen ikke vise utvikling i ulykker med promilleførere. Trafikksikkerhetsmessig er formålet med å redusere promillegrensen å redusere ulykkene, og det er derfor viktig å vise om antall slike ulykker er redusert etter senkingen av promillegrensen. Fram til 1996 produserte Statistisk sentralbyrå statistikk over trafikkulykker med alkoholpåvirket fører ved å koble data for trafikkulykker med data for blodprøver fra Rettstoksikologisk institutt. Begge typer data finnes også for 1997 og seinere år. Det som trengs er å koble dem sammen, produsere statistikken og bearbeide resultatene. Dette bør være en overkommelig og prioritert oppgave.

6.3 Utvikling på lengre sikt?

Etter-undersøkelsen er gjennomført et halvt år etter lovendringen. Virkningen av et tiltak som senket promillegrense kan endres over tid etter hvert som folk venner seg til det eller oppmerksomheten blir mindre, jfr. Mann et al (2001). Endringen kan tenkes å gå i minst to retninger – førerne blir mindre skjerpet etter hvert, eller det kan bli en selvfølge å skille mellom alkoholbruk og bilkjøring. Det viktige er å følge opp om et år eller to.

6.4 Mulige tiltak for videre reduksjon av promilleulykker

I 1981/82 ble 0,2 prosent av all kjøring med motorvogn på norske veier utført av førere med promille over 0,5 (Glad 1985). Forekomsten av promillekjøring er ikke undersøkt etter dette, men det er grunn til å tro at omfanget av promillekjøring ikke har økt. Det er derfor vanskelig å redusere denne forekomsten ytterligere med tilfeldige promillekontroller på veiene. Det er likevel viktig å ha en del slike kontroller for å opprettholde den subjektive risiko for å bli tatt for promillekjøring, og for å markere at myndighetene ser alvorlig på promillekjøring, og derved unngå at promillekjøringen øker. Selv om promillekjøring forekommer sjelden, utgjør ulykkene med alkoholpåvirkede førere en vesentlig andel av trafikkulykkene, som vist i kapittel 1. Spørsmålet blir da hva som kan gjøres for å redusere ulykkene med alkoholpåvirkede førere ytterligere? Det finnes ikke et enkelt svar på dette spørsmålet, men noe kan gjøres. For det første bør kontrollene konsentreres til tider og steder hvor det antas å forekomme mye promillekjøring eller hvor risikoen for promilleulykker er høy. Dernest er det viktig å følge opp førere som er tatt for promillekjøring, eventuelt la alkoholås⁵ i bilene til slike førere være en forutsetning for at de får førerkortet tilbake. For de tredje viser denne undersøkelsen at sosiale normer har betydning for promillekjøring. Det kan derfor være aktuelt å prøve å påvirke normer, f eks med en kampanje tilsvarende ”Sei ifrå” kampanjen (Amundsen, Elvik og Fridstrøm, 1999). For de fjerde har økt skjenkerettsalder vist seg å være svært

⁵ Alkoholås er en tenningslås som tester at føreren ikke har alkohol i utåndningsluften.

effektivt for å redusere promilleulykker blant unge førere, i gjennomsnitt 24 prosent reduksjon i dødsulykker (Elvik, Mysen og Vaa, 1997, p. 624).

6.5 Behov for videre forskning

Det er først og fremst behov for å undersøke virkningen av den nye promillegrensen på trafikkulykker med alkoholpåvirket fører innblandet. Har disse økt, avtatt eller er antallet omtrent det samme? Dette kan undersøkes ved å koble trafikkulykkesdata fra Statistisk sentralbyrå med og blodprøvedata fra Statens rettskoksikologiske institutt. Utviklingen bør ses over endel år, f eks fra 1996 til 2002

Det kan også være viktig å vise utvikling i promillenivå blant personer dømt for promillekjøring. Synker dette slik det gjorde i Sverige etter reduksjon av promillegrensen der (Norström & Andersson, 1996) eller ikke?

Dessuten er denne undersøkelsen utført bare et halvt år etter at senking av promillegrensen ble innført. Det er derfor all grunn til å følge opp om et par år, for å undersøke om normene for promillekjøring og hva folk vil drikke før kjøring, holder seg, eller om de blir mindre restriktive.

6.6 Konklusjon

Den nye promillegrensen på 0,2 er kjent for det store flertallet av norske førere, og den lavere grensen ser ut til å ha ført til at enda flere norske bilførere er svært forsiktig med hva de drikker før de skal kjøre. Derimot ser det ikke ut til at senkingen har påvirket forekomsten av kjøring med promille, hverken over eller under 0,5.

Det er for tidlig å si om det blir færre trafikkulykker med alkoholpåvirkede førere. 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 i slike ulykker kan undersøkes nærmere. Som vist kapittel 1 har alkoholpåvirkede førere innblandet i trafikkulykker stort sett promille langt over den gamle grensen.

Statistisk sentralbyrå har siden 1996 ikke produsert statistikk over trafikkulykker med alkoholpåvirkede førere 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.

7 Litteratur

- Ajzen, I og Fishbein, M. 1980
Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior. Englewood Cliffs, N.J. Prentice-Hall, Inc.
- Amundsen, A H, Elvik, R og Fridstrøm, L. 1999
Virkninger av "Sei ifrå" kampanjen i Sogn og Fjordane på antall skadde og drepte i trafikken. TØI-rapport 425. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Andenæs, J. 1978
The effects of Scandinavia's drinking-and-driving laws. Facts and hypotheses. In Hauge, R. (ed): *Drinking and Driving in Scandinavia*. Scandinavian Studies in Criminology 6:35-53. Oslo, Universitetsforlaget.
- Assum, T og Glad, A. 1990
Alkohol og trafikk i Norge: En situasjonsrapport. Arbeidsdokument TST/0189/90 av 11.4. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Assum, T og Ingebrigtsen, S. 1990
Ulykker med alkoholpåvirkede førere 1987. TØI-notat 0915. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Bernhoft, I M og Behrendorff, I. 2000
Alkohol og bilkørsel. Effekt av ændret promillegrænse. København, Danmarks transportforskning.
- Desapriya, E B R and Nobutada, I. 2000
Commentary: Lower legal BAC limit and traffic safety: Some international evidence. Journal of Traffic Medicine, Vol. 28, No.1-2, pp.7-20.
- Elvik, R, Mysen, A B og Vaa, T. 1997
Trafikksikkerhåndbok. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Gjerde, H, Beylich, K M og Mørland, J. 1993
Incidence of alcohol and drugs in fatally injured car drivers in Norway. Accident Analysis and Prevention, Vol. 25, pp. 479-483.
- Glad, A. 1985
Omfanget av og variasjonen i promillekjøringen. TØI-notat. Oslo. Transportøkonomisk institutt.
- Glad, A. 1985
Research on Drinking and Driving in Norway. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Glad, A og Vaas, K. 1993
Ruspåvirket kjøring og ruspåvirkete førere. Et informasjonshefte om situasjonen i Norge. Oslo, Transportøkonomisk institutt/Rusmiddeldirektoratet.

- Glad, A og Vaa, T. 1997
Lavere promillegrense krever mer kontroll. Samferdsel nr. 4.
- Hauge, R og Snortum, J R. 1986
Den skandinaviske myte – en realitet? Om virkningene av nordisk promillelovgivning. Tidsskrift för nordisk alkoholforskning, Vol. 3:183-190.
- Mann, R E, Macdonald, S, Stoduto, G, Bondy, S, Jonah, B og Shaikh, A. 2001
The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review. Accident analysis and Prevention, Vol. 33, No. 5, pp. 569-583.
- Markeds- og mediainstituttet. 2001
Holdninger til trafiksikkerhet. Oslo, Statens vegvesen – Akershus vegkontor.
- Moskowitz, H and Robinson, C. 1987
Driving-related skills impairment at low blood alcohol levels. I Noordzij, P C and Roszbach, R. Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T86. Amsterdam, Excerpta Medica.
- Norström, T og Andersson, J. 1996
Från 0,5 till 0,2 promille. Vilken effekt fick 1990 års reform av trafikbrottslagen? Stockholm, Brottsförebyggande rådet.
- Norström, T og Laurell, H. 1997
Effects of the lowering of the legal BAC limit in Sweden. Proceedings from the 14th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Annecy.
- NTR. 1991
Faktorer som påvirker beslutningene om alkoholpåvirket kjøring. En kartlegging og sammenlikning mellom de nordiske landene. Oslo.
- Ross, H L. 1975
The Scandinavian Myth: The effectiveness of drinking-and-driving legislation in Sweden and Norway. The Journal of Legal Studies 4: 285-310.
- Samferdselsdepartementet. 1999
Senking av promillegrensen. Høringsnotat om forslag til endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 og i enkelte andre lover.
- Samferdselsdepartementet. 1999-2000
Om lov om endring av i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover. Ot.prp.nr. 26.
- SPSS Inc. 1994
SPSS 6.1. Syntax Reference Guide. Chicago.
- Statistisk sentralbyrå. 1992
Veitrafikkulykker 1991. Oslo/Kongsvinger.
- Statistisk sentralbyrå. 1997
Veitrafikkulykker 1996. Oslo/Kongsvinger.
- Statistisk sentralbyrå. 2001
Muntlig opplysning fra Aud Beck, 27. juli.
- Vaas, K og Elvik, R. Føreres kunnskap om og holdning til promillelovgivningen. Oslo. Transportøkonomisk institutt. 1992

Valt. 2001

Yhteenveto liikennevahinkojen tutkijalautakuntien tutkimista rattijuopumusonnettomuuksista vuosina 1968-2000. Helsinki, Finnish Motor Insurers' Centre.

Østerberg, D. 1984

Sosiologiens nøkkelbegreper og deres opprinnelse. Oslo. J W Cappelens forlag.

8 Vedlegg

8.1 Spørreskjema 1998

God dag, mitt navn er (.....), og jeg ringer fra OPINION AS. Vi gjennomfører en undersøkelse rettet mot personer som har førerkort for bil, og jeg lurte på om du eller andre i husstanden har førerkort? HVIS JA: Har du 4-5 minutter til å svare på noen spørsmål?

1. Omtrent hvor mange kilometer har du selv kjørt bil de siste 12 månedene? Vi tenker her på totalt antall kilometer, også eventuell kjøring i yrkessammenheng.

LES OPP KATEGORIENE

- 1: Mindre enn 5 000 km
- 2: 5 000 - 9 999 km
- 3: 10 000 - 14 999 km
- 4: 15 000 - 19 999 km
- 5: 20 000 - 24 999 km
- 6: 25 000 km eller mer
- 7: Har ikke kjørt bil selv siste 12 måneder
- 8: Ikke sikker

2. Hender det at du drikker alkohol, eller er du totalavholdende?

(Til intervjuer: spørsmålet gjelder drikking av alkohol i enhver sammenheng, ikke bare i forbindelse med bilkjøring!!)

- 1: Ja, hender jeg drikker alkohol
- 2: Nei, er totalavholdende => GÅ TIL SPM 4

3. Hvor mye alkohol tillater du deg å drikke om du skal kjøre 1 time senere?

HVIS RESPONDENTEN SVARER 'INGENTING', SPØR OM DETTE OGSÅ
GJELDER LETTØL!

- 1: Ingenting når jeg skal kjøre bil
- 2: Én halvflaske lettøl(0,33 liter) eller tilsvarende
- 3: Én halvflaske pils (0,33 liter), ett glass vin eller tilsvarende
- 4: To halvflasker pils eller tilsvarende
- 5: Tre halvflasker pils eller tilsvarende
- 6: Fire halvflasker pils eller tilsvarende
- 7: Mer enn fire halvflasker pils eller tilsvarende
- 8: Ikke sikker

4. Ifølge norsk lov blir en bilfører ansett som promillefører når alkoholkonsentrasjonen i kroppen overstiger en viss grense, den såkalte promillegrensen. Vet du hva denne grensen er?

- 1: 0,0 promille
- 2: 0,1 promille
- 3: 0,2 promille
- 4: 0,3 promille
- 5: 0,4 promille
- 6: 0,5 promille
- 7: 0,6 promille
- 8: 0,7 promille

- 9: 0,8 promille
- 10: 0,9 promille
- 11: 1,0 promille
- 12: 1,1 promille
- 13: Andre svar _____ (notér)
- 14: Ikke sikker

HVIS SVART ALTERNATIV 2 PÅ SPM 2 : GÅ TIL SPM 8

5. Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene kommer til å kjøre med promille over den lovlige grensen på xx promille (hvis svart 'Ikke sikker på spm 4: <på 0,5 promille>)?

- 1: Svært sannsynlig
- 2: Ganske sannsynlig
- 3: Litt sannsynlig
- 4: Litt usannsynlig
- 5: Ganske usannsynlig
- 6: Svært usannsynlig
- 7: Ikke sikker

6. Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene kommer til å kjøre etter å ha drukket alkohol, men uten at promillen er over grensen på xx promille (hvis svart 'Ikke sikker' på spm 4: <på 0,5 promille>)?

- 1: Svært sannsynlig
- 2: Ganske sannsynlig
- 3: Litt sannsynlig
- 4: Litt usannsynlig
- 5: Ganske usannsynlig
- 6: Svært usannsynlig
- 7: Ikke sikker

7. Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene tar med deg bil til et sted der du vet at det vil bli servert alkohol?

- 1: Svært sannsynlig
- 2: Ganske sannsynlig
- 3: Litt sannsynlig
- 4: Litt usannsynlig
- 5: Ganske usannsynlig
- 6: Svært usannsynlig
- 7: Ikke sikker

8. Hvor vanlig er det blant folk du kjenner å avtale på forhånd at en bestemt person lar være å drikke og kjøre de andre hjem fra anledninger hvor folk drikker alkohol?

- 1: Forekommer alltid når det serveres alkohol
- 2: Forekommer ofte når det serveres alkohol
- 3: Forekommer av og til når det serveres alkohol
- 4: Forekommer sjelden eller aldri når det serveres alkohol
- 5: Er aldri steder der det serveres alkohol

HVIS SVART ALTERNATIV 1 PÅ SPM 2:

9. Hvordan tror du folk du kjenner ville reagere dersom du kjørte bil en time etter å ha drukket en halvflaske pils eller tilsvarende? Tror du de ville mislike det sterkt, ville de mislike det noe, ville de ikke reagere noe særlig, eller ville de overhodet ikke reagere?

- 1: Mislike det sterkt
- 2: Mislike det noe
- 3: Ikke reagere noe særlig
- 4: Ikke reagere i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

10. TV, radio og aviser tar fra tid til annen opp spørsmål om promillekjøring. Synes du media tar opp slike spørsmål.....

LES OPP ALT. 1-5

- 1: I alt for stor grad
- 2: I litt for stor grad
- 3: Omtrent passe
- 4: I litt for liten grad
- 5: I alt for liten grad
- 6: Ikke sikker

11. Hvor mye tror du at en mann på 70 kg må drikke i løpet av en time for å få en promille litt over grensen på 0,5?

- 1: Én halvflaske lettøl(0,33 liter) et glass lettvin eller tilsvarende
- 2: Én halvflaske pils (0,33 liter), ett glass vin eller tilsvarende
- 3: To halvflasker pils eller tilsvarende
- 4: Tre halvflasker pils eller tilsvarende
- 5: Fire halvflasker pils eller tilsvarende
- 6: Mer enn fire halvflasker pils eller tilsvarende
- 7: Ikke sikker

12. Hvis det på en vanlig dag er 1000 personer som kjører med promille over den tillatte grensen på 0,5 , hvor mange av disse tror du vil bli tatt av politiet?

(Til intervjuer: med 'vanlig dag' menes det både hverdager og helgedager, men IKKE dager i forbindelse med spesielle høytider, som Nyttårsaften, 1. nyttårsdag, 17./18. mai og tilsvarende)

ALTERNATIVENE 12 OG 13 SKAL BARE BRUKES DERSOM RESPONDENTEN IKKE KAN ANGI ET MER NØYAKTIG SVAR!!

- 1: 1 person
- 2: 2 personer
- 3: 3 personer
- 4: 4-5 personer
- 5: 6-10 personer
- 6: 11-15 personer
- 7: 16-20 personer
- 8: 21-30 personer
- 9: 31-50 personer
- 10: 51-100 personer
- 11: Flere enn 100 personer
- 12: Usikker, men mellom 1 og 5 personer
- 13: Usikker, men mellom 1 og 10 personer
- 14: Ikke sikker

HVIS SVART ALTERNATIV 1 PÅ SPM 2 OG IKKE SVART ALTERNATIV 1 PÅ SPM 9:

13. Hvordan tror du folk du kjenner ville reagere dersom du kjørte bil en time etter å ha drukket 4 halvflasker pils eller tilsvarende? Tror du de ville mislike det sterkt, ville de mislike det noe, ville de ikke reagere noe særlig, eller ville de overhodet ikke reagere?

- 1: Mislike det sterkt
- 2: Mislike det noe
- 3: Ikke reagere noe særlig
- 4: Ikke reagere i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

14. Hvordan tror du myndighetene vil reagere overfor en bilfører som har 0,3 i promille, og blir stoppet i kontroll, men ellers ikke har kjørt ulovlig eller vært innblandet i ulykke?

FLERE SVAR MULIG

- 2: Ingen reaksjon
- 3: Advarsel
- 4: Bot på et fast beløp
- 5: Bot avhengig av inntekt
- 6: Betinget fengsel
- 7: Ubetinget fengsel
- 8: Inndragning av førerkortet for et halvt år eller mindre
- 9: Inndragning av førerkort mellom ½ år og 1 ½ år
- 10: Inndragning av førerkort mellom 1 ½ og 2 ½ år
- 11: Inndragning av førerkort for mer enn 2 ½ år
- 12: Ikke sikker

HVIS SVART ALTERNATIV 4 PÅ SPM 14:

14a. Hvor stor tror du denne boten vil være?

ANTALL KRONER (1-99999)

0=IKKE SIKKER

HVIS SVART ALTERNATIV 5 PÅ SPM 14:

14b. Hvor mange måneders nettolønn tror du denne boten vil utgjøre?

ANTALL MÅNEDER (1-12)

0=IKKE SIKKER

15. Hvordan tror du myndighetene vil reagere overfor en bilfører som har 0,7 i promille, og blir stoppet i kontroll, men ellers ikke har kjørt ulovlig eller vært innblandet i ulykke?

FLERE SVAR MULIG

- 2: Ingen reaksjon
- 3: Advarsel
- 4: Bot på et fast beløp
- 5: Bot avhengig av inntekt
- 6: Betinget fengsel
- 7: Ubetinget fengsel
- 8: Inndragning av førerkortet for et halvt år eller mindre
- 9: Inndragning av førerkort mellom ½ år og 1 ½ år
- 10: Inndragning av førerkort mellom 1 ½ og 2 ½ år
- 11: Inndragning av førerkort for mer enn 2 ½ år
- 12: Ikke sikker

HVIS SVART ALTERNATIV 4 PÅ SPM 15:

15a. Hvor stor tror du denne boten vil være?

ANTALL KRONER (1-99999)

0=IKKE SIKKER

HVIS SVART ALTERNATIV 5 PÅ SPM 15:

15b. Hvor mange måneders nettolønn tror du denne boten vil utgjøre?

ANTALL MÅNEDER (1-12)

0=IKKE SIKKER

16. Til slutt har jeg noen bakgrunnsspørsmål:

Hvilket år er du født?

17. Hvor mange års utdanning utover grunnskolen har du?

- 1: Ingen
- 2: 1 - 3 år
- 3: 4 - 6 år
- 4: Flere enn 6 år

18. Kjønn?

- 1: Mann
- 2: Kvinne

19. Det var det jeg hadde å spørre deg om. Tusen takk for hjelpen, og ha en god kveld videre!

8.2 Spørreskjema 2001

1. Omtrent hvor mange kilometer har du selv kjørt bil de siste 12 månedene? Vi tenker her på totalt antall kilometer, også eventuell kjøring i yrkessammenheng.

LES OPP KATEGORIENE

- 1: Mindre enn 5 000 km
- 2: 5 000 - 9 999 km
- 3: 10 000 - 14 999 km
- 4: 15 000 - 19 999 km
- 5: 20 000 - 24 999 km
- 6: 25 000 km eller mer
- 7: Har ikke kjørt bil selv siste 12 måneder
- 8: Ikke sikker

2. Hender det at du drikker alkohol, eller er du totalavholdende?

(Til intervjuer: spørsmålet gjelder drikking av alkohol i enhver sammenheng, ikke bare i forbindelse med bilkjøring!!)

- 1: Ja, hender jeg drikker alkohol
- 2: Nei, er totalavholdende => GÅ TIL SPM 4

3. Hvor mye alkohol tillater du deg å drikke om du skal kjøre 1 time senere?

HVIS RESPONDENTEN SVARER 'INGENTING', SPØR OM DETTE OGSÅ GJELDER LETTØL!

- 1: Ingenting når jeg skal kjøre bil
- 2: Én halvflaske lettøl(0,33 liter) eller tilsvarende
- 3: Én halvflaske pils (0,33 liter), ett glass vin eller tilsvarende
- 4: To halvflasker pils eller tilsvarende
- 5: Tre halvflasker pils eller tilsvarende
- 6: Fire halvflasker pils eller tilsvarende
- 7: Mer enn fire halvflasker pils eller tilsvarende
- 8: Ikke sikker

4. Ifølge norsk lov blir en bilfører ansett som promillefører når alkoholkonsentrasjonen i kroppen overstiger en viss grense, den såkalte promillegrensen. Vet du hva denne grensen er?

- 1: 0,0 promille
- 2: 0,1 promille
- 3: 0,2 promille
- 4: 0,3 promille
- 5: 0,4 promille
- 6: 0,5 promille
- 7: 0,6 promille
- 8: 0,7 promille
- 9: 0,8 promille
- 10: 0,9 promille
- 11: 1, 0 promille
- 12: 1,1 promille
- 13: Andre svar _____ (notér)
- 14: Ikke sikker

HVIS SVART ALTERNATIV 2 PÅ SPM 2 : GÅ TIL SPM 8

5. Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene kommer til å kjøre med promille over den lovlige grensen på xx promille (hvis svart 'Ikke sikker på spm 4: <på 0,2 promille>)?

- 1: Svært sannsynlig
- 2: Ganske sannsynlig
- 3: Litt sannsynlig
- 4: Litt usannsynlig
- 5: Ganske usannsynlig
- 6: Svært usannsynlig
- 7: Ikke sikker

5B. Hvis svart 1,2, 3 eller 7 på spm 5

Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene kommer til å kjøre med promille over den tidligere grensen på 0,5 promille?

- 1: Svært sannsynlig
- 2: Ganske sannsynlig
- 3: Litt sannsynlig
- 4: Litt usannsynlig
- 5: Ganske usannsynlig
- 6: Svært usannsynlig
- 7: Ikke sikker

6. Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene kommer til å kjøre etter å ha drukket alkohol, men uten at promillen er over grensen på xx promille (hvis svart 'Ikke sikker' på spm 4: <på 0,2 promille>)?

- 1: Svært sannsynlig
- 2: Ganske sannsynlig
- 3: Litt sannsynlig
- 4: Litt usannsynlig
- 5: Ganske usannsynlig
- 6: Svært usannsynlig
- 7: Ikke sikker

7. Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du i løpet av de neste 3 årene tar med deg bil til et sted der du vet at det vil bli servert alkohol?

- 1: Svært sannsynlig
- 2: Ganske sannsynlig
- 3: Litt sannsynlig
- 4: Litt usannsynlig
- 5: Ganske usannsynlig
- 6: Svært usannsynlig
- 7: Ikke sikker

8. Hvor vanlig er det blant folk du kjenner å avtale på forhånd at en bestemt person lar være å drikke og kjører de andre hjem fra anledninger hvor folk drikker alkohol?

- 1: Forekommer alltid når det serveres alkohol
- 2: Forekommer ofte når det serveres alkohol
- 3: Forekommer av og til når det serveres alkohol
- 4: Forekommer sjelden eller aldri når det serveres alkohol
- 5: Er aldri steder der det serveres alkohol

HVIS SVART ALTERNATIV 1 PÅ SPM 2:

9. Hvordan tror du folk du kjenner ville reagere dersom du kjørte bil en time etter å ha drukket en halvflaske pils eller tilsvarende?

Tror du de ville mislike det sterkt, ville de mislike det noe, ville de ikke reagere noe særlig, eller ville de overhodet ikke reagere?

- 1: Mislike det sterkt
- 2: Mislike det noe
- 3: Ikke reagere noe særlig
- 4: Ikke reagere i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

10. Hvor mye tror du at en mann på 70 kg må drikke i løpet av en time for å få en promille litt over grensen på 0,2?

- 1: Mindre enn én halvflaske lettøl (0,33 liter)
- 2: Én halvflaske lettøl(0,33 liter), et glass lettvin eller tilsvarende
- 3: Én halvflaske pils (0,33 liter), ett glass vin eller tilsvarende
- 4: To halvflasker pils eller tilsvarende
- 5: Tre halvflasker pils eller tilsvarende
- 6: Fire halvflasker pils eller tilsvarende
- 7: Mer enn fire halvflasker pils eller tilsvarende
- 8: Ikke sikker

11. Hvis det på en vanlig dag er 1000 personer som kjører med promille over den tillatte grensen på 0,2, hvor mange av disse tror du vil bli tatt av politiet?

(Til intervjuer: med 'vanlig dag' menes det både hverdager og helgedager, men IKKE dager i forbindelse med spesielle høytider, som Nyttårsaftnen, 1. nyttårsdag, 17./18. mai og tilsvarende)

ALTERNATIVENE 12 OG 13 SKAL BARE BRUKES DERSOM
RESPONDENTEN IKKE KAN ANGI ET MER NØYAKTIG SVAR!!

- | | | | |
|-----|--------------------------------------|------|-----------------|
| 1: | 1 person | /6: | 11-15 personer |
| 2: | 2 personer | /7: | 16-20 personer |
| 3: | 3 personer | /8: | 21-30 personer |
| 4: | 4-5 personer | /9: | 31-50 personer |
| 5: | 6-10 personer | /10: | 51-100 personer |
| 11: | Flere enn 100 personer | | |
| 12: | Usikker, men mellom 1 og 5 personer | | |
| 13: | Usikker, men mellom 1 og 10 personer | | |
| 14: | Ikke sikker | | |

HVIS SVART ALTERNATIV 1 PÅ SPM 2 OG IKKE SVART ALTERNATIV
1 PÅ SPM 9:

12. Hvordan tror du folk du kjenner ville reagere dersom du kjørte bil en time etter å ha drukket 4 halvflasker pils eller tilsvarende?

Tror du de ville mislike det sterkt, ville de mislike det noe, ville de ikke reagere noe særlig, eller ville de overhodet ikke reagere?

- 1: Mislike det sterkt
- 2: Mislike det noe
- 3: Ikke reagere noe særlig
- 4: Ikke reagere i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

13. Hvordan tror du myndighetene vil reagere overfor en bilfører som har 0,3 i promille og blir stoppet i kontroll, men ellers ikke har kjørt ulovlig eller vært innblandet i ulykke?

FLERE SVAR MULIG

- 2: Ingen reaksjon
- 3: Advarsel
- 4: Bot på et fast beløp
- 5: Bot avhengig av inntekt
- 6: Betinget fengsel
- 7: Ubetinget fengsel
- 8: Inndragning av førerkortet for et halvt år eller mindre
- 9: Inndragning av førerkort mellom ½ år og 1 ½ år
- 10: Inndragning av førerkort mellom 1 ½ og 2 ½ år
- 11: Inndragning av førerkort for mer enn 2 ½ år
- 12: Ikke sikker

HVIS SVART ALTERNATIV 4 PÅ SPM 13:

13a. Hvor stor tror du denne boten vil være?

ANTALL KRONER (1-99999)

0=IKKE SIKKER

14. Hvordan tror du myndighetene vil reagere overfor en bilfører som har 0,7 i promille og blir stoppet i kontroll, men ellers ikke har kjørt ulovlig eller vært innblandet i ulykke?

FLERE SVAR MULIG

- 2: Ingen reaksjon
- 3: Advarsel
- 4: Bot på et fast beløp
- 5: Bot avhengig av inntekt
- 6: Betinget fengsel
- 7: Ubetinget fengsel
- 8: Inndragning av førerkortet for et halvt år eller mindre
- 9: Inndragning av førerkort mellom ½ år og 1 ½ år
- 10: Inndragning av førerkort mellom 1 ½ og 2 ½ år
- 11: Inndragning av førerkort for mer enn 2 ½ år
- 12: Ikke sikker

HVIS SVART ALTERNATIV 4 PÅ SPM 14:

14a. Hvor stor tror du denne boten vil være?

ANTALL KRONER (1-99999)

0=IKKE SIKKER

HVIS SVART ALTERNATIV 5 PÅ SPM 14:

14b. Hvor mange måneders nettolønn tror du denne boten vil utgjøre?

ANTALL MÅNEDER (1-12)

0=IKKE SIKKER

15. Til slutt har jeg noen bakgrunnsspørsmål:

Hvilket år er du født?

16. Hvor mange års utdanning utover grunnskolen har du?

- 1: Ingen
- 2: 1 - 3 år
- 3: 4 - 6 år
- 4: Flere enn 6 år

17. Kjønn?

- 1: Mann
- 2: Kvinne

19. Det var det jeg hadde å spørre deg om. Tusen takk for hjelpen, og ha en god kveld videre!

8.3 Beregning av andel som vil kjøre med promille mellom 0,01 og 0,5

Tabell 8.1: Sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5 og sannsynlighet for å kjøre med promille under 0,5. 1998. Antall

Sannsynlighet for å kjøre med		promille under 0,5						ikke sikker	I alt
		Svært	ganske	litt	litt	ganske	svært		
Promille over 0,5		sannsynlig			usannsynlig				
Svært	sannsynlig	13	1	1		2	1		18
Ganske		5	4			1	1	1	12
Litt		15	3	6	2		1	1	28
litt	usannsynlig	7	4	7	8	5	4		35
ganske		12	24	33	15	53	16		153
Svært		44	89	187	97	208	1676	23	2324
ikke sikker				2		2	2	2	8
I alt		96	125	236	122	271	1701	27	2578

Antall som i 1998 kan tenke seg å kjøre med promille under 0,5 men ikke over 0,5 = 407 (fete typer i tabellen). Andel = $407/3001 = 13,6$ prosent.

Tabell 8.2: Førere som oppgir at det er usannsynlig at de vil kjøre med promille over 0,5 etter sannsynlighet for å kjøre med promille under 0,2 og over 0,2. 2001 Antall

Sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,2	å kjøre med promille under 0,2				I alt
	Svært, ganske eller litt sannsynlig	Litt eller ganske usannsynlig	Svært usannsynlig	Ikke sikker	
Svært, ganske eller litt sannsynlig	124	19	39	2	184
Litt eller ganske usannsynlig	92	141	79	8	320
Svært usannsynlig	121	209	1617	21	1968
Ikke sikker	1	2	4	3	10
I alt	338	371	1739	34	2482

Tabell 8.2 inneholder bare førere som oppgir at det er usannsynlig at de vil kjøre med promille over 0,5 (dvs. spm 05b = 4, 5 eller 6), og den viser at i alt 398 førere oppgir at det i det minste er litt sannsynlig at de kommer til å kjøre med promille over eller under 0,2 (fete typer). Av hele utvalget på 3001 førere utgjør dette 13,3 prosent

Tabell 8.3: Kjøre med promille over 0,5 og over 0,2, inkludert avholdsfolk. 2001. Antall

Over 0,2	Over 0,5				Antall
	Sannsynlig	Litt eller ganske usannsynlig	Svært usannsynlig	Ikke sikker	
Sannsynlig	45	60	124	6	235
Litt eller ganske usannsynlig	2	68	252	0	322
Svært usannsynlig	4	5	2416 (1963)	0	2425 (1972)
Ikke sikker	1	0	10	8	19
Antall	52	133	2802 (2349)	14	3001 (2548)

8.4 Akseptert alkoholmengde før kjøring og sannsynlighet for promillekjøring.

Tabell 8.4: Førere etter sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,2 og etter alkoholmengde før kjøring. 2001. Prosent

Kjøre med promille over 0,2	Alkoholmengde før kjøring en time seinere					Alle
	Ingen-ting	Halv lettøl	Halv pils	To halve pils eller mer	Ikke sikker	
Sannsynlig	6	18	46	53	-	8
Ganske usannsynlig	9	31	25	27	-	11
Svært usannsynlig	84	50	26	20	-	81
Ikke sikker	1	1	3	0	-	1
I alt	100	100	100	100	-	101
Antall	2751	167	65	15	3	3001

Tabell 8.5: Førere etter sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5 og etter alkoholmengde før kjøring. 2001. Prosent

Kjøre med promille over 0,5	Alkoholmengde før kjøring en time seinere					Alle
	Ingen-ting	Halv lettøl	Halv pils	To halve pils eller mer	Ikke sikker	
Sannsynlig	2	3	12	33		2
usannsynlig	98	97	86	53		97
Ikke sikker	1	0	2	13		1
I alt	101	100	100	99		100
Antall	2253	167	65	15	3	2548

Tabell 8.6: Førere etter sannsynlighet for å kjøre med promille under 0,2 og etter alkoholmengde før kjøring. 2001. Prosent

Kjøre med promille under 0,2	Alkoholmengde før kjøring					Antall
	Ingen-ting	Halv lettøl	Halv pils	To halve pils	Ikke sikker	
Sannsynlig	9	53	74	40	-	13
Ganske usannsynlig	12	22	14	13	-	12
Svært usannsynlig	78	24	8	47	-	73
Ikke sikker	1	1	5	0	-	1
I alt	100	100	101	100	-	99
Antall	2751	167	65	15	3	3001

Tabell 8.7: Førere etter sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5 og etter alkoholemengde før kjøring. 1998. Prosent

Kjøre med promille over 0,5	Alkoholemengde før kjøring en time seinere					Alle
	Ingen-ting	Halv lettøl	Halv pils	To halve pils eller mer	Ikke sikker	
Sannsynlig	1	3	7	45	-	2
Ganske usannsynlig	4	11	22	35	-	6
Svært usannsynlig	94	86	71	20	-	92
Ikke sikker	0	0	1	0	-	0
I alt	99	100	101	100		100
Antall	2449	364	164	20	4	3001

Tabell 8.8: Førere etter sannsynlighet for å kjøre med promille, men under 0,5 mot og etter alkoholemengde før kjøring. 1998. Prosent

Kjøre med promille under 0,5	Alkoholemengde før kjøring en time seinere					Alle
	Ingenting	Halv lettøl	Halv pils	To halve pils eller mer	Ikke sikker	
Sannsynlig	7	37	84	75	-	15
Ganske usannsynlig	11	26	12	10	-	13
Svært usannsynlig	81	35	4	15	-	71
Ikke sikker	1	2	0	0	-	1
I alt	100	100	100	100	-	100
Antall	2449	364	164	20	4	3001

8.5 Kunnskap, normer og promillekjøring etter sosial bakgrunn

Tabell 8.9: Bilførere etter hvor mye alkohol de tillater seg å drikke før bilkjøring og etter kjønn og alder. 2001. Prosent

Kjønn og alder	Alkoholemengde før egen kjøring				I alt	Antall
	Ingenting eller avholdende	En halv-flaske lettøl	En halv-flaske pils	To halv-flasker pils eller mer		
Alle menn	88	8	3	1	100	1458
Under 30	82	10	5	2	99	210
30 – 44	85	10	5	1	101	442
45 – 59	89	8	2	1	100	460
60 og mer	94	4	2	1	101	346
Alle kvinner	95	3	1	0	99	1543
Under 30	94	2	3	1	100	205
30 – 44	94	4	2	0	100	551
45 – 59	96	4	0	0	99	556
60 og mer	97	1	1	0	99	231
Alle	92	6	2	1	101	3001

Tabell 8.10: Bilførere etter sannsynlighet for promillekjøring og etter kjønn og alder. 2001. Prosent

Sannsynlighet for å kjøre med promille selv neste tre år					I alt	Antall
Kjønn	Svært, ganske eller litt sannsynlig	Litt eller ganske usannsynlig	Svært usannsynlig	Ikke sikker		
Menn	12	14	74	1	101	1458
Kvinner	4	8	87	1	100	1543
Alder – år						
Under 30	14	18	68	1	101	415
30 – 44	10	12	78	0	100	993
45 – 59	5	10	84	1	100	1016
60 og mer	5	5	89	1	100	577
Alle	8	11	81	1	101	3001

Tabell 8.11: Bilførere etter hvor mye alkohol de tillater seg å drikke før bilkjøring og etter alder og utdanning ut over obligatorisk . 2001. Prosent

Alder og utdanning	Alkoholmengde før egen kjøring				I alt	Antall
	Ingenting eller avholdende	En halv-flaske lettøl	En halv-flaske pils	To halv-flasker pils eller mer		
Under 30 år	88	6	4	1	99	415
Ingen	96	4	0	0	100	23
1 – 3 år	91	3	2	4	100	137
4 – 6 år	86	8	6	0	100	161
Mer enn 6 år	86	8	4	1	99	94
30 – 44 år	90	7	3	0	100	993
Ingen	92	3	5	0	100	60
1 – 3 år	92	6	3	0	101	321
4 – 6 år	91	7	2	0	100	332
Mer enn 6 år	86	9	4	1	100	280
45 – 59 år	92	6	1	0	99	1016
Ingen	98	1	0	1	100	83
1 – 3 år	94	4	1	0	99	296
4 – 6 år	94	5	0	0	99	331
Mer enn 6 år	89	9	2	0	100	306
60 år og mer	95	3	1	1	100	577
Ingen	99	0	0	1	100	106
1 – 3 år	95	3	1	0	99	162
4 – 6 år	96	2	1	1	100	161
Mer enn 6 år	92	5	3	1	101	148
Alle	92	6	2	1	101	3001

Tabell 8.12: Bilførere etter hvor mye alkohol de tillater seg å drikke før bilkjøring og etter årlig kjørelengde. 2001. Prosent

Årlig kjørelengde – km	Alkoholmengde før egen kjøring				I alt	Antall
	Intet	En halv-flaske lettøl	En halv-flaske pils	To halvflasker pils eller mer		
Under 5000	94	4	2	1	101	597
5000 – 9999	92	6	1	1	100	660
10 000 – 14999	92	5	2	1	100	628
15000 – 19999	90	6	4	0	100	364
20000 og mer	89	7	2	1	99	571
Ikke sikker	93	5	1	1	100	181
Alle	92	6	2	1	101	3001

Tabell 8.13: Bilførere etter sannsynlighet for promillekjøring og etter årlig kjørelengde. 2001. Prosent

Årlig kjørelengde – km	Sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,2 selv neste tre år				I alt	Antall
	Svært, ganske eller litt sannsynlig	Litt eller ganske usannsynlig	Svært usannsynlig	Ikke sikker		
Under 5000	7	8	84	1	100	597
5000 – 9999	6	8	86	1	101	660
10 000 – 14999	8	12	79	1	99	628
15000 – 19999	12	13	75	1	101	364
20000 og mer	10	14	76	1	101	571
Ikke sikker	3	8	88	1	100	181
Alle	8	11	81	1	101	3001

Tabell 8.14: Bilførere etter sannsynlighet for kjøring med promille, men under 0,2 og etter årlig kjørelengde. 2001. Prosent

Årlig kjørelengde – km	Sannsynlighet for å kjøre med promille, men under 0,2 neste tre år				I alt	Antall
	Svært, ganske eller litt sannsynlig	Litt eller ganske usannsynlig	Svært usannsynlig	Ikke sikker		
Under 5000	10	12	79	0	101	597
5000 – 9999	12	11	76	2	101	660
10 000 – 14999	12	14	73	1	100	628
15000 – 19999	18	14	67	1	100	364
20000 og mer	17	14	68	2	101	571
Ikke sikker	8	12	79	1	100	181
Alle	13	12	73	1	99	3001

Tabell 8.15: Bilførere etter sannsynlighet for kjøring med promille over 0,5 og etter årlig kjørelengde. 2001. Prosent

Sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5 neste tre år				I alt	Antall
Årlig kjørelengde – km	Svært, ganske eller litt sannsynlig	Litt, ganske eller svært usannsynlig	Ikke sikker		
Under 5000	3	97	0	100	597
5000 – 9999	2	98		100	660
10 000 – 14999	2	98	0	100	628
15000 – 19999	2	98	0	100	364
20000 og mer	3	97	0	100	571
Ikke sikker	1	98	1	100	181
Alle	2	98	0	100	3001

Tabell 8.16: Bilførere etter hvor mye alkohol de tillater seg å drikke før bilkjøring og etter kommunetype. 2001. Prosent

Kommunetype	Alkoholmengde før egen kjøring				I alt	Antall
	Ingen-ting	En halv-flaske lettøl	En halv-flaske pils	To halv-flasker pils eller mer		
By	91	7	2	1	101	1322
Land	93	5	2	1	101	1679
Alle	92	6	2	1	101	3001

Tabell 8.17: Bilførere etter sannsynlighet for promillekjøring og etter kommunetype. 2001. Prosent

Kommunetype	Sannsynlighet for å kjøre med promille selv neste tre år				I alt	Antall
	Svært, ganske eller litt sannsynlig	Litt eller ganske usannsynlig	Svært usannsynlig	Ikke sikker		
By	9	12	79	1	101	1322
Land	7	10	83	1	101	1679
Alle	8	11	81	1	101	3001

Tabell 8.18: Bilførere etter kunnskap om promillegrensen og etter maksimal mengde alkohol før kjøring. 2001. Prosent.. (Se tabell 4.1 og 4.8 for spørsmålsformulering)

Maks alkoholmengde ved egen kjøring en time seinere	Kunnskap om promillegrensen					Alle
	0,0 – 0,1	0,2	0,3 – 0,4	0,5	Høyere enn 0,5 / ikke sikker	
Ingen-ting eller avholdende	95	92	83	94	93	92
En halvflaske lettøl	5	6	14	4	4	6
En halvflaske pils	1	2	0	2	1	2
To halvflasker pils eller mer	0	0	2	0	2	1
I alt	101	100	99	100	100	101
Antall	145	2593	42	85	136	3001

Tabell 8.19: Bilførere etter kunnskap om promillegrensen og etter sannsynlighet for promillekjøring . 2001. Prosent. (Se tabell 4.1 og tabell 4.9 for spørsmålsformulering)

Sannsynlighet for å kjøre med promille neste tre år	Kunnskap om promillegrensen					Alle
	0,0 – 0,1	0,2	0,3 – 0,4	0,5	Høyere enn 0,5 / ikke sikker	
Svært, ganske eller litt sannsynlig	7	8	7	6	6	8
Litt eller ganske usannsynlig	7	11	17	5	4	11
Svært usannsynlig	86	80	76	88	90	81
Ikke sikker	1	1	0	1	0	1
I alt	101	100	100	100	100	101
Antall	145	2593	42	85	136	3001

Tabell 8.20: Bilførere etter kunnskap om hvor mye en mann på 70 kg kan drikke på en time for å få promille litt over 0,2 og etter maksimal mengde alkohol før kjøring. 2001. Prosent. (Se tabell 4.2 og tabell 4.8 for spørsmålsformulering)

Maks alkoholmengde ved egen kjøring en time seinere	Kunnskap om alkoholmengde for å nå promillegrensen						Alle
	Mindre enn en halv-flaske lettøl	En halv-flaske lettøl	En halv-flaske pils	To halv-flasker pils	Tre halv-flasker pils eller mer	Ikke sikker	
Ingenting eller avholdende	95	89	91	91	89	96	92
En halvflaske lettøl	3	8	7	5	4	3	6
En halvflaske pils	0	2	3	3	3	1	2
To halvflasker pils eller mer	1	1	0	1	3	0	1
I alt	99	100	101	100	99	100	101
Antall	128	311	1418	503	92	549	3001

Tabell 8.21: Bilførere etter oppfattet risiko for å bli tatt for promillekjøring og etter maksimal mengde alkohol før kjøring. 2001. Prosent

Maks alkoholmengde ved egen kjøring en time seinere	Oppfattet risiko for å bli tatt for promillekjøring – antall personer av 1000							Alle
	1	2 – 5	6 – 10	11 – 30	31 – 100	Flere enn 100	Ikke sikker	
Ingenting eller avholdende	89	91	94	92	92	94	95	92
En halvflaske lettøl	8	6	4	6	5	3	4	6
En halvflaske pils	3	3	2	1	3	2	1	2
To halvflasker pils eller mer	1	1	0	1	1	2	0	1
I alt	101	101	100	100	101	101	100	101
Antall	680	855	451	190	281	116	428	3001

Tabell 8.22: Bilførere etter oppfattet risiko for å bli tatt for promillekjøring og etter sannsynlighet for promillekjøring. 2001. Prosent

Sannsynlighet for å kjøre med promille neste tre år	Oppfattet risiko for å bli tatt for promillekjøring – antall personer tatt av 1000 som kjører med promille							Alle
	1	2 – 5	6 – 10	11 – 30	31 – 100	Flere enn 100	Ikke sikker	
Svært, ganske eller litt sannsynlig	11	9	6	4	8	5	4	8
Litt eller ganske usannsynlig	12	12	13	10	10	6	7	11
Svært usannsynlig	77	79	80	86	82	87	88	81
Ikke sikker	0	1	1	0	1	2	1	1
I alt	100	101	100	100	101	100	100	101
Antall	680	855	451	190	281	116	428	3001

Tabell 8.23: Bilførere etter reaksjon fra kjente ved bilkjøring etter en halvflaske pils og etter maksimal mengde alkohol før bilkjøring. 2001. Prosent

Maks alkoholemengde ved egen kjøring en time seinere	Reaksjon fra kjente på bilkjøring en time etter en halv pils					Alle
	Mislike sterkt	Mislike noe	Ikke reagere noe særlig	Ikke reagere i det hele tatt	Ikke sikker	
Ingenting	96	91	82	75	91	90
En halvflaske lettøl	4	7	11	10	5	7
En halvflaske pils	0	1	6	11	4	3
To halvflasker pils eller mer	0	0	1	3	0	1
I alt	100	99	100	99	100	101
Antall	1044	760	455	184	105	2548

Tabell 8.24: Bilførere etter reaksjon fra kjente ved bilkjøring etter 4 halvflasker pils og etter maksimal mengde alkohol før bilkjøring. 2001. Prosent

Maks alkoholemengde ved egen bilkjøring en time seinere	Reaksjon fra kjente på bilkjøring en time etter 4 halvflasker pils			Alle
	Mislike sterkt	Mislike noe	Ikke reagere	
Ingenting	87	80	80	86
En halvflaske lettøl	9	9	3	9
En halvflaske pils	4	9	3	4
To halvflasker pils eller mer	1	1	16	1
I alt	101	99	102	100
Antall	1307	138	31	1476

Tabell 8.25: Bilførere etter reaksjon fra kjente ved bilkjøring etter en halvflaske pils og etter sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,2 neste tre år. 2001. Prosent

Kjøring med promille over 0,2 neste tre år	Reaksjon fra kjente på bilkjøring en time etter en halv pils					Alle
	Mislike sterkt	Mislike noe	Ikke reagere noe særlig	Ikke reagere i det hele tatt	Ikke sikker	
Svært, ganske eller litt sannsynlig	4	6	18	28	9	9
Litt eller ganske usannsynlig	9	15	19	14	5	13
Svært usannsynlig	86	78	63	57	86	77
Ikke sikker	1	1	0	1	1	1
I alt	100	100	101	100	101	100
Antall	1044	760	455	184	105	2548

Tabell 8.26: Bilførere etter reaksjon fra kjente ved bilkjøring etter 4 halvflasker pils og etter sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,2 neste tre år. 2001. Prosent

Kjøring med promille over 0,2 neste tre år	Reaksjon fra kjente på bilkjøring en time etter 4 halvflasker pils					Alle
	Avholdende eller mislike halvflaske pils	Mislike sterkt	Mislike noe	Ikke reagere noe særlig	Ikke sikker	
Svært, ganske eller litt sannsynlig	3	11	26	33	15	8
Litt eller ganske usannsynlig	6	15	18	9	4	11
Svært usannsynlig	91	73	55	58	81	81
Ikke sikker	0	1	1	0	0	1
I alt	100	100	100	100	100	101
Antall	1497	1307	138	33	26	3001

Tabell 8.27: Bilførere etter reaksjon fra kjente ved bilkjøring etter en halvflaske pils og etter sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5 neste tre år. 1998. Prosent

Kjøring med promille over 0,5 neste tre år	Reaksjon fra kjente på bilkjøring en time etter en halv pils					Alle
	Mislike sterkt	Mislike noe	Ikke reagere noe særlig	Ikke reagere i det hele tatt	Ikke sikker	
Svært, ganske eller litt sannsynlig	1	1	3	8	2	2
Litt eller ganske usannsynlig	2	8	12	11	3	7
Svært usannsynlig	97	90	85	81	94	90
Ikke sikker	0	0	1	0	1	0
I alt	100	99	101	100	100	99
Antall	1292	757	521	306	125	3001

Tabell 8.28: Bilførere etter reaksjon fra kjente ved bilkjøring etter 4 halvflasker pils og etter sannsynlighet for å kjøre med promille over 0,5 neste tre år. 2001. Prosent

Kjøring med promille over 0,5 neste tre år	Reaksjon fra kjente på bilkjøring en time etter 4 halvflasker pils					Alle
	Avholdende eller mislike halvflaske pils	Mislike sterkt	Mislike noe	Ikke reagere	Ikke sikker	
Svært, ganske eller litt sannsynlig	1	2	5	15	4	2
Litt eller ganske usannsynlig	3	6	12	15	4	5
Svært usannsynlig	96	91	83	67	92	92
Ikke sikker	1	1	0	3	0	1
I alt	101	99	100	100	100	100
Antall	1044	1307	138	33	26	2548