

Åtgärder för bekämpning av rattonykterhet i de nordiska länderna

(Innsatsen mot spritbilisme i de Nordiska lande)

INNEHÅLL

1. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER.....	4
1.1 RATTFYLLERIETS OMFATTNING.....	5
1.2 ANDRA BERUSNINGSMEDEL	6
1.3 VERKNINGSMEDEL	6
1.4 BRISTANDE KUNSKAP.....	7
2 INLEDNING – SYFTET MED RAPPORTEN	8
2.1 NTR:S GEMENSAMMA RESOLUTION	8
3 STATUS.....	10
3.1 STATISTISKT UNDERLAG.....	10
3.1.1 SAMMANFATTNING – om ländernas statistiska data.....	10
3.1.2 FINLAND – statistisk profil.....	12
3.1.3 NORGE – statistisk profil	16
3.1.4 DANMARK – statistisk profil.....	18
3.1.5 ISLAND – statistisk profil.....	19
3.1.6 FÄRÖARNA – statistisk profil	19
3.2 ANDRA BERUSNINGSMEDEL	19
3.2.1 FINLAND – andra berusningsmedel	22
3.2.2 SVERIGE – andra berusningsmedel.....	22
3.2.3 NORGE – andra berusningsmedel.....	23
3.2.4 ROSITA – vägtrafikkontroller med drogtestning	23
3.2.5 IMMORTAL – om bilkörning i påverkat tillstånd.....	24
3.3 ATTITYD OCH HANDLING.....	24
3.3.1 SVERIGE – bilförarnas attityder	25
3.3.2 FINLAND – bilförarnas attityder	26
3.3.3 NORGE – bilförarnas attityder.....	26
3.3.4 DANMARK – bilförarnas attityder	27
3.3.5 ISLAND – bilförarnas attityder	28
3.4 LAGSTIFTNING OCH STRAFF.....	28
3.4.1 SAMMANFATTNING – lagstiftning	28
3.4.2 FINLAND – lagstiftning.....	28
3.4.3 NORGE - lagstiftning.....	29
3.4.4 DANMARK – lagstiftning	29
3.4.5 SVERIGE – lagstiftning	30
3.4.6 ISLAND – lagstiftning.....	31
3.5 ALKOHOLAVGIFTER OCH KONSUMTION.....	31
3.5.1 SAMMANFATTNING – skatter och konsumtion.....	31
3.5.2 DANMARK – skatter och konsumtion.....	32

3.5.3	<i>SVERIGE – skatter och konsumtion</i>	32
3.5.4	<i>NORGE – skatter och konsumtion</i>	33
3.5.5	<i>FINLAND – skatter och konsumtion</i>	34
3.5.6	<i>FÄRÖARNA – skatter och konsumtion</i>	34
4	PREVENTIVT ARBETE I NTR:S MEDLEMSORGANISATIONER	35
4.1	SAMMANFATTNING – DEN GEMENSAMMA GRUNDEN.....	35
4.2	NORGE – TRYGG TRAFIKK	35
4.2.1	<i>Nationell handlingsplan</i>	36
4.3	SVERIGE – NATIONALFÖRENINGEN FÖR TRAFIKSÄKERHETENS FRÄMJANDE.....	36
4.3.1	<i>Nationell handlingsplan</i>	37
4.4	FINLAND – TRAFIKSKYDDET	37
4.4.1	<i>Nationell trafiksäkerhetsplan</i>	38
4.5	DANMARK – RÅDET FOR STØRRE FÆRDSELSSIKKERHED	39
4.5.1	<i>Nationell handlingsplan</i>	39
4.6	ISLAND – UMFERDARSTOFA.....	39
4.7	FÄRÖARNA – RADID FYRI FERDSLUTRYGD.....	40
5	ANDRA PREVENTIVA INSTANSER	41
5.1	SAMMANFATTNING – POLISENS KONTROLLMÖJLIGHETER.....	41
5.1.1	<i>NORGE – polisens insats</i>	41
5.1.2	<i>FINLAND – polisens insats</i>	42
5.1.3	<i>SVERIGE – polisens insats</i>	43
5.1.4	<i>DANMARK – polisens insats</i>	44
5.1.5	<i>ISLAND – polisens insats</i>	44
5.1.6	<i>FÄRÖARNA – polisens insats</i>	45
5.2	ALKOLÅS OCH ANDRA TEKNISKA MÖJLIGHETER.....	45
5.2.1	<i>SAMMANFATTNING – om alkoholås</i>	45
5.2.2	<i>FINLAND - alkoholås</i>	45
5.2.3	<i>DANMARK – alkoholås</i>	46
5.2.4	<i>SVERIGE – alkoholås</i>	46
5.2.5	<i>NORGE – alkoholås</i>	48
5.2.6	<i>ISLAND – alkoholås</i>	48
6	FÖREBYGGANDE AV RATTFYLLERIOLYCKOR I ETT BREDARE PERSPEKTIV	49
6.1.1	<i>SAMMANFATTNING – en bredare insats</i>	49
6.1.2	<i>SVERIGE – samhällsinsats på bred front</i>	49
6.1.3	<i>NORGE – andra aktörer</i>	53
6.1.4	<i>FINLAND – andra aktörer</i>	54
6.1.5	<i>DANMARK – A/T-kurser</i>	55
6.1.6	<i>ISLAND – andra aktörer</i>	55

7	BILAGA – STATISTIK OM RATTFYLLERIOLYCKOR OCH LAGSTIFTNING	56
7.1	ANTAL OMKOMNA, RATTFYLLERIOLYCKOR	56
7.2	ANTAL OMKOMNA I RATTFYLLERIOLYCKOR, PROCENT AV DET TOTALA ANTALET OMKOMNA	56
7.3	ANTAL OMKOMNA I RATTFYLLERIOLYCKOR PER MILJ. INVÅNARE.....	56
7.4	ANTAL RATTFYLLERIOLYCKOR TOTALT	56
7.5	LÄNDERNAS PROMILLEGRÄNSER	57
7.6	SANKTIONER, FÖRSTA TILLFÄLLET.....	57
7.7	ANTAL ÅTAL FÖR RATTFYLLERI, 2004.....	58

1. Sammanfattning och slutsatser

Huvudsyftet med rapporten är att ge läsaren en överblick över de nordiska ländernas problem och utmaningar på rattfylleriområdet. Bilkörning i narkotika- och läkemedelspåverkat tillstånd behandlas sekundärt. Det finns många likheter mellan länderna när det gäller den faktiska utbredningen av rattfylleriet. Däremot varierar metoderna för att bekämpa problemet i ganska hög grad från land till land.

En gemensam utgångspunkt

Gemensamt för de nordiska länderna är att alkoholkonsumtionen ökat under senare år. Dessutom finns ett dokumenterat samband mellan den ökade alkoholkonsumtion och det växande antalet alkoholpåverkade förare. Detta går stick i stäv med ländernas målsättning att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor, och bidrar till ytterligare utmaningar i kampen mot rattfylleriet.

Det är framför allt män som står för rattfylleriet, och det handlar både om yngre och äldre män. En stor del av dem som åker fast för rattfylleri har en hög promillehalt i blodet, vilket tyder på att många inte bara är fulla bakom ratten, utan helt enkelt har ett allmänt högt alkoholintag. Av dem som fastnar i polisens kontroller har åtskilliga tagits för rattfylleri redan tidigare, och de kör bil trots indraget körkort. Strängare straff och lägre promillegränser ser ut att ha en effekt när det gäller bilförare med promillehalter på gränsen till rattfylleri, men inte på den hårda kärnan med tendens till återfall.

Det saknas fortfarande kunskap om vilka dessa bilister verkligen är: Klart är dock att den här gruppen utgör ett trafiksäkerhetsproblem i samtliga de berörda länderna. Även om de nordiska ländernas trafiksäkerhetsorganisationer har arbetat på olika sätt för att förhindra rattfylleri, förefaller rattfylleristernas profiler vara densamma i alla länderna. Var tredje eller fjärde trafikolycka i de nordiska länderna bedöms vara alkoholrelaterad.

Narkotikapåverkade bilister och bilförare med både alkohol och narkotika/läkemedel i blodet är ett växande problem på de nordiska vägarna. Enligt information från polisen i de olika länderna förefaller antalet narkotika- och läkemedelspåverkade bilister öka. I föreliggande rapport diskuteras framför allt problemet med alkoholpåverkade bilister, men även problematiken runt läkemedel och narkotika.

1.1 Rattfylleriets omfattning

Det är stora skillnader mellan de olika länderna när det gäller hur alkoholrelaterade trafikolyckor registreras och rapporteras till myndigheterna. Därför har man också olika grad av överblick över rattfylleriet i de olika länderna. Undersökningar tyder dock på att rattfylleriet i praktiken är lika utbrett i alla länderna, åtminstone om man ser till Norge, Sverige, Finland och Danmark. Var tredje eller fjärde trafikolycka i de nordiska länderna bedöms vara alkoholrelaterad. Mot bakgrund av den kunskap som finns kan framför allt tre grupper av rattfyllerister urskiljas i de nordiska länderna:

- De bilister som då och då kör med alkohol i blodet och chansar på att det ska gå bra att t.ex. ta sig hem – det handlar alltså om bilkörning på gränsen till rattfylleri.
- Unga män som kör i berusat tillstånd.
- Medelålders män med ett högt alkoholintag och hög promillehalt i blodet, och som upprepade gånger fastnar i polisens kontroller.

Det är framför allt den första gruppen som riskerar att hamna nära rattfyllerigränsen. Denna grupp är mer mottaglig för kampanjer och skärpt lagstiftning.

De unga har ett större riskbeteende i allmänhet och chansar ofta. Deras beteende är ofta spontant, och de är ofta inblandade i olyckor – framför allt på kvällar och helger. Särskilda insatser och speciell kommunikation krävs för att nå denna målgrupp.

När det gäller den tredje gruppen har man i de nordiska länderna blivit alltmer medveten om att det bakom rattfylleriet ofta döljer sig ett verkligt alkoholberoende. Rattfylleriet är således inte enbart ett trafiksäkerhetsproblem, utan ett av flera symptom på ett allmänt alkoholproblem och därmed också ett samhällsproblem. Det förefaller därför rimligt att vidga perspektivet och involvera andra aktörer än enbart trafiksäkerhetsorganisationerna i arbetet med att förebygga och bekämpa rattfylleri/alkoholberoende. Andelen kvinnliga rattfyllerister är låg (en av tio), men förefaller öka i de olika länderna.

Att det finns olika målgrupper innebär att man behöver arbeta med rattfylleriet på flera nivåer. I första hand krävs:

- En allmän påminnelse till alla, och i synnerhet till de bilister som då och då kör alkoholpåverkade, om att rattfylleri är oacceptabelt och måste förhindras.
- En målgruppsanpassad insats för de unga.
- En målgruppsanpassad insats för de medelålders män som har ett högt intag av alkohol och som ofta återfaller i beteendet.

Det är framför allt punkterna två och tre – den allmänna påminnelsen och arbetet med att nå de unga – som är föremål för de nordiska trafiksäkerhetsorganisationerna strävanden. Mer sällan är insatserna riktade mot den tredje gruppen, den hårda kärnan. I Sverige har man dock genomfört en del konkreta satsningar och försök som bland annat involverat behandlingssystem och tester med alkohol i rattfylleridömdas bilar.

1.2 Andra berusningsmedel

Användningen av narkotika och läkemedel förefaller öka i de nordiska länderna generellt. Problemet väntas dessutom bli ännu större i framtiden.

I Sverige och Norge utbildas polisen i att avläsa tecken på narkotika- och läkemedelspåverkan hos bilister, och här fångar man också upp betydligt fler förare med narkotika eller läkemedel i blodet. Idag finns endast begränsad kunskap på detta område, och mer kunskap behövs om den här gruppen av bilister. En lagstadgad nolltolerans för andra berusningsmedel än alkohol gör det lättare att vidta åtgärder gentemot de påverkade bilisterna – samtidigt som det blir enklare att tillämpa lagen i praktiken. I Sverige och Finland har man nolltolerans mot narkotika och läkemedel, och här avslöjar man också betydligt fler drogpåverkade bilförare än i Danmark. Idag finns enkla svett- och salivtest som används i flera andra länder, och polisen i Norge och Sverige får utbildning i att avläsa narkotika- och läkemedelspåverkan hos bilister t.ex. med hjälp av pupillernas storlek. Man borde dock kunna utveckla enklare testredskap, jämförbara med alkometrar, för att drogtesta bilisterna i samband med poliskontroller.

1.3 Verkningsmedel

Sartre 3-undersökningen¹ visar att risken att åka fast vid polisens alkoholkontroll skiljer sig åt från land till land (Sverige, Finland och Danmark), men att bilisternas subjektiva riskuppfattning ligger ungefär på samma nivå, oavsett omfattningen av kontrollerna i det aktuella landet. Själva tanken på att polisen

¹ Sartre är en förkortning för "Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe". Projektet, vars syfte är att undersöka attityder och beteenden bland de europeiska bilisterna, baseras bland annat på en representativ enkätundersökning.

kontrollerar bilisterna bidrar alltså till att påverka riskuppfattningen och därmed också omfattningen av bilkörning i påverkat tillstånd.

Det går även att hitta skillnader vad gäller attityder och handlingar i de olika länderna. Medan attityden till exempelvis rattfylleri skiljer sig åt i de olika länderna (exempelvis har danskarna en mer avslappnad attityd än svenskarna), så är andelen rattfyllerister på vägarna i stort sett densamma. De skilda attityderna avspeglar sig alltså inte i det faktiska rattfylleriet i de olika länderna.

Försök med alkolås verkar lovande. Låsens utbredning och popularitet varierar stort mellan länderna, och det är i Sverige man kommit längst på området. Även i Finland och Norge pågår försök med alkolås, medan man i Danmark ännu inte har undersökt alkolåsens potential. I Sverige är ambitionen att alkolås senast 2010 ska vara installerade i nya bussar och lastbilar och 2012 i nya personbilar.

Precis som användningen av alkolås varierar i de nordiska länderna, så skiljer sig länderna åt när det gäller samarbete och hantering av rattfylleri i ett bredare samhällsperspektiv. Det främsta exemplet på brett samarbete är Alkohol-OLA²; ett projekt där en lång rad aktörer samarbetar för att resor och transporter ska vara garanterat alkoholfria.

1.4 Bristande kunskap

Det är skillnad på kunskapen om rattfyllerister i de nordiska länderna. I Danmark och Finland undersöks samtliga trafikolyckor med avseende på samband med alkohol. Det gör man däremot inte i Norge och Sverige.

En brist som är gemensam för alla länderna är att det saknas exakt kunskap om vilka rattfylleristerna är och vilka verkningsmedel som är de mest effektiva. Allmänt sett krävs större systematik i insatserna liksom bättre utvärdering av dem. Det är framför allt i Norge som det saknas statistik om rattfylleriets utbredning, men det finns också brister i Sveriges registrering av alkoholrelaterade trafikolyckor. Bland annat efterlyses ett system för registrering av resultaten från provtagningar som gjorts på bilister, så att en bedömning kan göras av förekomsten av alkohol och andra berusningsmedel i trafiken. Ett sådant register skulle göra det möjligt att följa utvecklingen, vidta förebyggande åtgärder samt utvärdera dessa.

² OLA är en förkortning för "Objektiva fakta, Lösningar och Avsikter

Vidare efterlyses forskning om olika rehabiliteringsmöjligheter och vilka effekter de skulle kunna ha på de personer som åker fast för att ha kört i påverkat tillstånd. Både när det gäller alkoholpåverkade och narkotikapåverkade bilister fattas det allmänt sett speciella behandlingsprogram, liksom utvärderingar av dessa program.

2 Inledning – syftet med rapporten

Vid Nordiska Trafiksäkerhetsrådets (NTR)³ årsmöte 2004 fattades ett beslut om att närmare undersöka arbetet mot rattfylleri i de olika länderna; dels för att få mer kunskap, dels för att få en överblick över möjligheterna till gemensamma insatser mot rattfylleriet. Utgångspunkten är att rattfylleri utgör ett betydande problem i trafiken, men att rattfylleriet samtidigt handlar om mer än bara ett trafiksäkerhetsproblem: det är ett samhällsproblem som involverar även andra aktörer.

Syftet med denna rapport är att åstadkomma en samlad översikt över de nordiska ländernas gemensamma och skilda utgångspunkter. Rapporten ska ge överblick över ländernas statistik och över konkreta insatser och utmaningar, och därmed lägga grunden till en gemensam kunskapsbas och möjliga gemensamma insatser i framtiden.

Trafikolyckor som följd av narkotika och andra berusningsmedel är också ett växande problem i de nordiska länderna. Det är inte i första hand denna problematik som står i fokus för rapporten, men problemet berörs.

2.1 NTR:s gemensamma resolution

Den gemensamma resolutionen från Nordiska Trafiksäkerhetsrådet lyder som följer:

”NTR ser med stor oro på det ökande rattfylleriet i de nordiska länderna. Det utgör ett påtagligt hot mot den positiva utvecklingen inom trafiksäkerhetsområdet. Sambandet mellan fallande priser, en ökande tillgänglighet och ett mer utbrett rattfylleri är klarlagt. Det är också klarlagt att en stor del av rattfylleriet har en bakgrund i alkoholism.”

I de flesta länder har det under de senaste årtiondena skett en markant attitydförändring. Rattfylleri är idag socialt oacceptabelt. Diskussionen bland de nordiska ländernas trafiksäkerhetsorganisationer

³ Det Nordiska Trafiksäkerhetsrådet (NTR) består av följande organisationer: Rådet for Større Færdselssikkerhed (DK), Trygg Trafikk (NO), Trafikskyddet (SF), Nationalforeningen for trafiksäkerhetens främjande, NTF (SE), Umferdastofa (IS) och Radid fyrí Ferdslytrygd (FO).

handlar i synnerhet om det faktum att en betydande andel av de personer som idag sätter sig bakom ratten i alkoholpåverkat tillstånd gör det för att de har en allmänt hög alkoholkonsumtion. Men det är också viktigt att studera rattfylleriet bland unga, som trots att de inte nödvändigtvis karakteriseras av en allmänt hög alkoholkonsumtion, ändå är överrepresenterade i olycksstatistiken.

NTR understryker att rattfylleri inte endast är ett trafiksäkerhetsproblem, utan snarast ett samhällsproblem som kräver ökad insats från flera aktörer. Idag existerar inga långsiktiga, systematiska insatser där andra aktörer är involverade i förebyggandet av rattfylleri.

Rapporten utgår från det faktum att rattfylleriet fortfarande är ett stort problem i samtliga nordiska länder. I rapporten behandlas dock inte ländernas skilda dryckeskulturer eller på vilket sätt de olika ländernas politiska strukturer eller medlemskap i exempelvis EU påverkar det arbete som utförs o.s.v.

Arbetsgruppen

I förbindelse med den resolution NTR formulerade i september 2004 tillsattes en arbetsgrupp som först och främst skulle kartlägga problemets omfattning i de nordiska länderna. Första uppgiften blev därför att utarbeta denna rapport, som ger en allmän inblick i de nordiska ländernas status, de utmaningar som finns och de åtgärder och samarbetsprojekt man satsat på för att få ned antalet rattfyllerister och rattfyllerirelaterade olyckor.

Arbetsgruppen består av representanter från Sverige, Finland, Norge och Danmark.

Rapporten omfattar så långt möjligt även Island och Färöarna. Viktiga lärdomar kan dras av andras metoder och erfarenheter. Med denna rapport har grunden lagts till ett framtida samarbete och ett gemensamt lärande. Rapporten kommer därför att ligga till grund för NTR:s vidare samarbete och arbetet med att minska antalet rattfyllerister och rattfyllerirelaterade olyckor. Det handlar om ett arbete där vi som trafiksäkerhetsorganisation dels kan bidra till utveckling och spridning av tekniska lösningar, dels kan påverka andra aktörer att ta ett betydligt större ansvar för rattfylleriet och att spela en viktigare roll. Rattfylleriet är ett samhällsproblem och berör som sådant även andra aktörer.

3 Status

I detta avsnitt redogörs för statistiska data om rattfylleriets utbredning i de olika länderna samt för den kunskap som finns om problemet. Vidare diskuteras kunskapen om och attityden till bilkörning i narkotika- och läkemedelspåverkat tillstånd i de olika länderna. Skillnader i attityder och handlingssätt mellan de olika länderna presenteras vidare, liksom lagstiftning, påföljder och alkoholkonsumtion i varje land.

Här följer ett kort sammandrag av de allmänna tendenserna i de nordiska länderna vad gäller bilkörning i alkoholpåverkat tillstånd:

- Bland de länder som använder sin statistik för att visa på koppling mellan kön och rattfylleri (Finland, Danmark, Sverige) ses en klar övervikt för manliga lagöverträdare: cirka nio av tio rattfyllerister är män. Kvinnornas andel i rattfylleristatistiken förefaller dock öka.
- Unga män är överrepresenterade i statistiken över rattfylleriolyckor. Fler äldre än yngre rattfyllerister upptäcks i samband med poliskontroller. Unga alkoholpåverkade bilförare har en högre olycksrisk än äldre alkoholpåverkade bilförare.
- Befolkningarna i de nordiska länderna är generellt negativa till all form av bilkörning i påverkat tillstånd. I vissa länder uppger många dock att de under de senaste åren har kört bil med alkohol i blodet eller varit passagerare i en bil där föraren varit alkoholpåverkad. Det tyder på att man inte alltid lever som man lär.
- I flera länder finns information som tyder på att en stor del av rattfylleristerna är storkonsumenter av alkohol. Ofta har de kontrollerade bilisterna en ganska hög promillehalt i blodet.
- Antalet narkotika- och läkemedelspåverkade bilister ökar i de nordiska länderna.

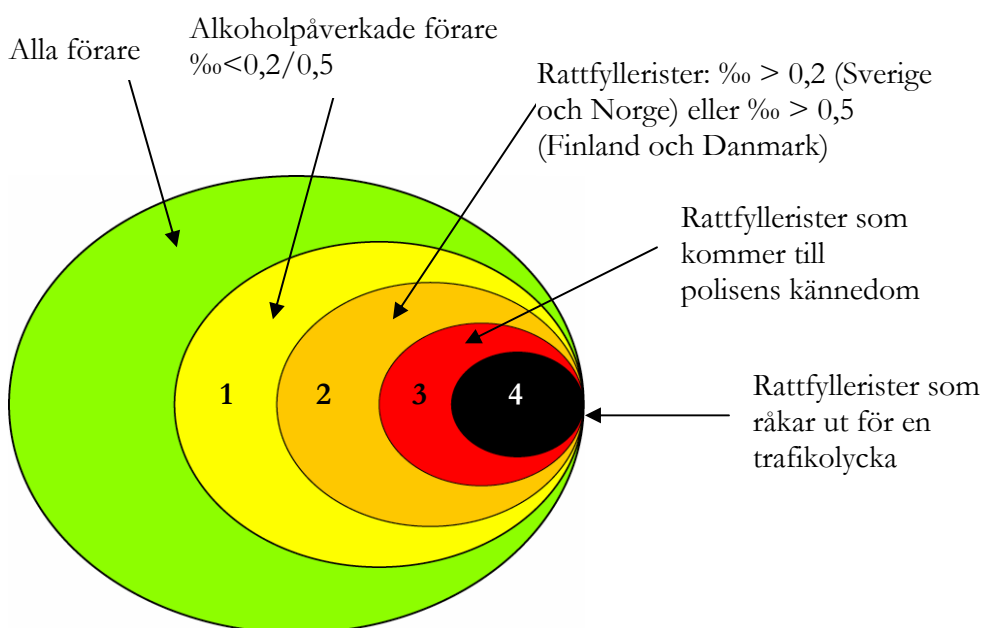
3.1 Statistiskt underlag

3.1.1 SAMMANFATTNING – om ländernas statistiska data

Genomsnittsåldern för rattfyllerister är 30–50 år. Det är dock de yngre som löper störst risk att råka ut för en olycka.. Man kan generellt peka på tre grupper av rattfyllerister: 1.) Bilister som då och då kör med alkohol i blodet och som chansar på att det ska gå bra att köra hem – de har druckit lite grann, har en alkoholhalt i blodet runt promillegränsen, men kör alltså ändå. 2.) Unga män som kör i berusat tillstånd. 3.) Medelålders män med hög alkoholkonsumtion och hög promillehalt, och som vid

upprepade tillfällen fastnar i poliskontroller. Det krävs olika typer av insatser för att komma tillrätta med dessa tre typer av rattfylleri.

Tillgången till statistik om rattfylleri varierar från land till land, vilket försvårar en jämförelse. I presentationen av rattfylleristatistiken redovisas därför ett land i taget⁴. Även i omfattning skiljer sig informationen från de olika länderna åt, och presentationerna blir därmed ganska olika. Statistiken för de olika länderna beskrivs och presenteras utifrån följande figur, som är en modell över bilförarna och andelen rattfyllerister.



På ett övergripande plan kan ländernas bilister delas in i nyktra respektive alkoholpåverkade förare. Den totala mängden omfattar alltså både de nyktra och de påverkade bilisterna. Den näst största delmängden omfattar samtliga bilister som har druckit, oavsett om de har en promillehalt som ligger över eller under promillegränsen. I denna mängd av alkoholpåverkade bilister kan fyra mindre grupper identifieras, enligt figuren ovan: 1.) Bilister som kör med en promillehalt under den tillåtna gränsen, 2.) bilister som kör med en promillehalt över den tillåtna gränsen, 3.) rattfyllerister som polisen fångar upp vid kontroller samt 4.) rattfyllerister som råkar ut för en trafikolycka.

⁴ Det kan t.ex. vara svårt att jämföra antalet alkoholrelaterade dödsolyckor per invånare, eftersom det finns nationella skillnader i fråga om exempelvis trafiktäthet och antal sårbara trafikanter, t.ex. cyklister.

Det är inte möjligt att utifrån de olika mängder som visas i figuren dra upp riktlinjer för någon bestämd form av målgruppsinriktad insats. I varje delmängd ingår olika typer av bilister, och i följande avsnitt behandlas nationella, specifika karakteristika för delmängdernas storlekar och olika profiler.

3.1.2 FINLAND – statistisk profil

Antalet omkomna i alkoholrelaterade olyckor har sedan sjuttioalet varit ganska konstant i Finland. Under 2004 dog 91 personer i trafikolyckor där föraren var påverkad. Ca 25 procent av alla trafikdödade i Finland omkommer i en olycka där någon part har varit alkoholpåverkad. I var femte dödsolycka har föraren varit rattfull. Allt fler rattfyllerister kör runt på de finska vägarna: en av 140 är alkoholpåverkad, medan en av 600 har en promillehalt i blodet över den tillåtna. Hälften av de alkoholpåverkade bilisterna bedöms ha ett alkoholmissbruk.⁵

Den typiska finska rattfylleristen är mellan 30 och 39 år. Rattfylleristerna har blivit ”äldre” under de senaste tjugo åren, och de bilister som är födda mellan 1940 och 1950 dricker generellt mer än andra årgångar. Bilister över 50 år har således ökat sin andel rattfyllerikörning med 18 procent under nämnda tjugoårsperiod. Unga rattfyllerister mellan 18 och 24 år står för ca tio procent av rattfylleriet, men däremot för 30 procent av olyckorna. Allra störst risk för att råka ut för en olycka vid bilkörning i alkoholpåverkat tillstånd löper förarna i åldersgruppen 18 till 20 år.⁶

Andelen högutbildade rattfyllerister har ökat under de senaste tjugo åren. Yrkesutbildade och tjänstemän står dock för den största delen av rattfylleriet, även om deras andel minskat under den senaste 20-årsperioden.⁷

En finsk undersökning av dödsolyckor vid hög hastighet visar att förarna i hälften av fallen var mellan 18 och 20 år, och att en stor del av dem inte hade använt bilbälte. De unga förarna i dessa olyckor var nästan samtliga män, och 65 procent av dem var alkoholpåverkade. Som en jämförelse kan nämnas att alkoholen finns med i bilden i 24 procent av alla olyckor som involverar unga. Vidare kan nämnas att de ungas olyckor i samband med hög hastighet ofta är singelolyckor, och att de framför allt inträffar under sommarhelgerna samt på hösten (se för övrigt Salmi & Summala, 1998). Cirka en tredjedel av det farliga rattfylleriet kan kopplas till alkoholintag på restauranger.⁸

⁵ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁶ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁷ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁸ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

Alkoholens negativa inverkan på bilistens körförmåga förstärks av att de rattfulla också vanligtvis kör mer aggressivt och låter bli att använda säkerhetsbälte – och därmed blir ännu farligare i trafiken. När den finske rattfylleristen råkar ut för en olycka är det oftast vederbörande själv samt passagerarna i bilen som kommer till skada eller dödas.⁹

Av antalet trafikrelaterade dödsfall under åren 1984-1998 inträffade 27 procent i samband med alkoholrelaterade olyckor. I fem procent av dessa fall föregicks olyckorna av alkoholkonsumtion i själva fordonet. Ofta hade detta drickande börjat på en parkeringsplats (Se för övrigt Paikre, 2001).¹⁰ Även en så kallad likgiltighetsfaktor undersöktes (t.ex. rattfylleri, underlåtan att använda bilbälte samt körning i särskilt hög hastighet) med avseende på finska trafikolyckor med döden som följd under åren 1974-1998. Andelen ”likgiltig bilkörning” har under årens lopp ökat markant. 96 procent av förarna var män och 70 procent av olyckorna var singelolyckor. De yngre (under 24 år) utgjorde den största gruppen, medan gruppen medelålders män ökade under perioden. 79 procent av förarna var påverkade i olycksögonblicket.¹¹

I en tid då den finska trafiken annars präglas av större nykterhet, har andelen alkoholister och personer som återfaller i rattfylleri ökat. Övervakning och information gör att antalet övriga rattfyllerister minskar, medan en kärngrupp av ”likgiltiga” bilister växer.

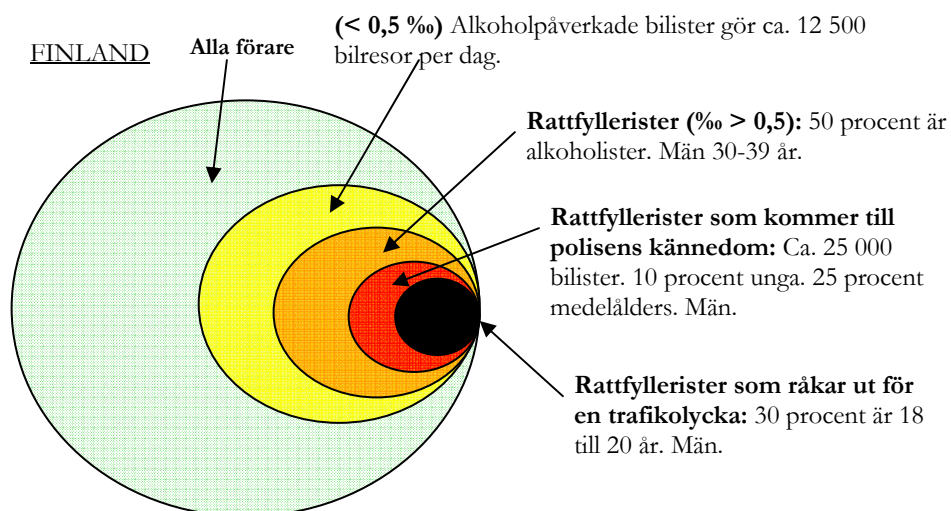
Det är framför allt personbilar som är involverade i alkoholrelaterade dödsolyckor. För tre fjärdedelar av dödsolyckorna gäller att den omkomne antingen har kört personbilen eller varit passagerare i den. Övriga omkomna är huvudsakligen berusade fotgängare, mopedister och motorcyklister.¹²

⁹ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

¹⁰ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

¹¹ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

¹² Nationell statistik, Finland 2005.



Efter att alkoholkonsumtionen ökat har andelen personskadeolyckor där föraren varit påverkad av alkohol ökat från 12,6 procent till 14,2 procent.

SVERIGE – statistisk profil

Det finns ingen statistik över hur många som dödas eller skadas i olyckor där rattfyllerister är inblandade. Andelen alkoholrelaterade olyckor i Sverige ligger officiellt på 9 procent. Denna siffra är dock missvisande, eftersom polisen inte alltid har möjlighet att kontrollera alla förare som är inblandade i olyckor.¹³ De låga siffrorna betyder inte att alkohol inte utgör ett problem i den svenska trafiken. Hur stort problemet är, är dock mycket svårt att avgöra, eftersom informationen är helt beroende av polisens insatser och resurser. Dessa faktorer har varierat över tid, så det enda man vet är att den del av rattfylleriet som kommer till polisens kännedom är mycket liten.¹⁴

Antalet polisingripanden i förbindelse med bilkörning i påverkat tillstånd låg på knappt 22 000 år 2004.¹⁵ Cirka 5 500 hade andra ämnen än alkohol i blodet.¹⁶

¹³ VTI undersökte 2004 rattfylleriets omfattning i Sverige. Rapporten visade att det finns stora brister i datakvaliteten och rapporteringen när det gäller alkoholrelaterade trafikolyckor. Att uppskatta rattfylleriets omfattning är dessutom förenat med stora metodiska problem. (VTI rapport 505, 2004).

¹⁴ Vägverket, Alkohol, Droger och Trafik, 2004.

¹⁵ De svenska polismyndigheternas preliminära sammanställning.

¹⁶ Vägverket, Alkohol, Droger och Trafik, 2004.

Beräkningar visar att alkoholpåverkade bilister genomför cirka 14 000–16 000 körningar per dag i Sverige. En nyare undersökning har dessutom visat att 25 procent av dödsolyckorna på vägarna i Sydsverige är alkohol- eller narkotikarelaterade.¹⁷

Från 1997 till 2003 har andelen påverkade förare som omkommit ökat. År 2003 utgjorde de 29 procent av det totala antalet omkomna personbilsförare¹⁸. Av 90 personbilsförare som omkom i singelolyckor år 2003 var 47 alkoholpåverkade, vilket motsvarar 52 procent. Av de unga bilförare (15 till 24 år) som omkom under 2003 var 48 procent påverkade av alkohol, och i 74 procent av de ungas singelolyckor var föraren alkoholpåverkad. Var tredje dödad rattfyllerist i Sverige är mellan 18 och 24 år, och de allra flesta är män.¹⁹ En svensk undersökning om trafikolyckor bland unga, påverkade bilister, visar att unga män i åldern 18 till 19 år från arbetarfamiljer och familjer med annan bakgrund (med exempelvis långtidsarbetslöshet eller längre sjukdom) samt familjer med lägre utbildning, löper större risk för att råka ut för en trafikolycka.²⁰

Andelen kvinnor som misstänktes för rattfylleri låg år 2002 på 9 procent.

Ungefär hälften av de personer som tas för rattfylleri döms för grov överträdelse av promillegränsen. Många av dem som döms för rattfylleri har alkoholrelaterade problem eller är narkotikamissbrukare.²¹ En stor del av de omkomna bilisterna har också en hög promillehalt i blodet, vilket tyder på att merparten av dem haft en hög alkoholkonsumtion.²² En hög konsumtion av alkohol kan alltså sägas vara typisk både för de dömda rattfylleristerna och för de rattfyllerister som omkommit i olyckorna.

Alkoholrelaterade dödsolyckor i trafiken har ökat med 61 procent från 1996 till 2001 enligt Rättsmedicinalverket.²³ Denna statistik omfattar bara de fall då den omkomne föraren har varit alkoholpåverkad. Det betyder att dödsolyckor där personer som inte själva är påverkade dödas av påverkade förare, inte ingår i denna statistik. Antalet alkoholrelaterade dödsolyckor är därför med säkerhet högre.

¹⁷ Vägverket, Annual report 2003.

¹⁸ Vägverket, Annual report 2004.

¹⁹ Vägverket, www.vv.se.

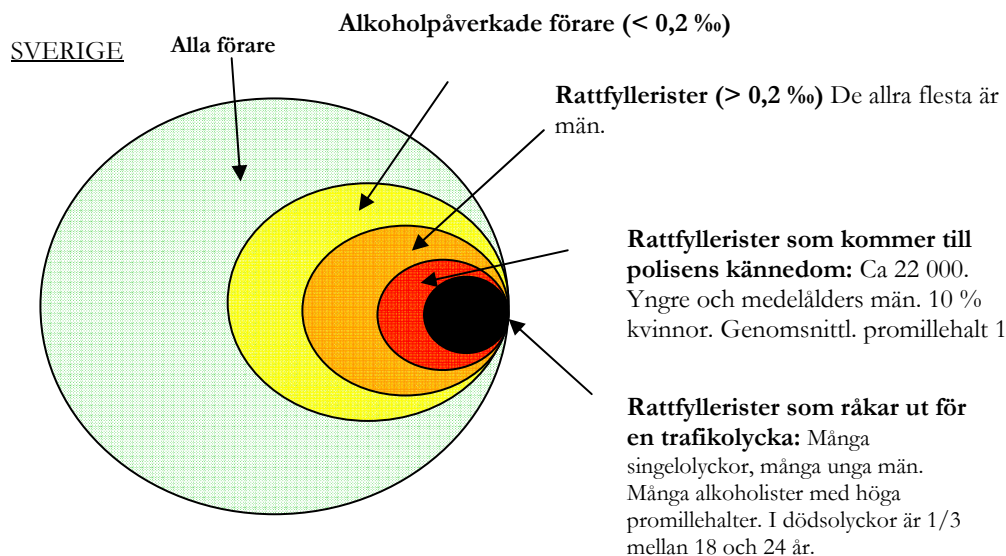
²⁰ Vaez och Laflamme, "Impaired driving and motor vehicle crashes among Swedish youth: An investigation into drivers' sociodemographic characteristics", *Accident Analysis and Prevention* 37, 2005.

²¹ Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

²² Vägverket, Alkohol, Droger och Trafik, 2004.

²³ Rättsmedicinalverket, Statistisk Årsbok 2002.

Andelen rattfyllerimisstänkta som är över 24 år har ökat. Andelen omkomna i alkoholrelaterade olyckor är lika stor i åldersgrupperna 20 till 24 år och 25 till 29 år. Yngre och medelålders män dominerar statistiken både när det gäller de rattfyllerister som fångas upp vid poliskontroller och när det gäller



olyckor.

Vägverket har genomfört studier av alkoholrelaterade olyckor som visar att det i de allra flesta fall (två tredjedelar) handlar om personbilsolyckor. Olyckor där fotgängare är inblandade utgör cirka en tiondel. Detta är dock inte representativt för alla alkoholrelaterade olyckor, men det visar att personbilsolyckor dominerar.²⁴ Enligt en enkätundersökning har 20 procent av mopedförarna i Sverige kört med alkohol i blodet.²⁵

3.1.3 NORGE – statistisk profil

Norge har ingen statistik över omfattningen av alkoholrelaterade vägtrafikolyckor. Det statistiske centralbureau i Norge har inte tagit fram statistik över trafikolyckor med alkoholpåverkade förare sedan 1996, och kommer antagligen inte heller att göra det utan att extra medel anslås för detta ändamål.²⁶ Man antar dock att omkring en tredjedel av alla omkomna bilförare har alkohol i blodet.²⁷

²⁴ AlkoholOLA, CD-rom, 2005-05-18.

²⁵ Mopedenkät från NTF, 2003.

²⁶ TØI rapport, 530/2001.

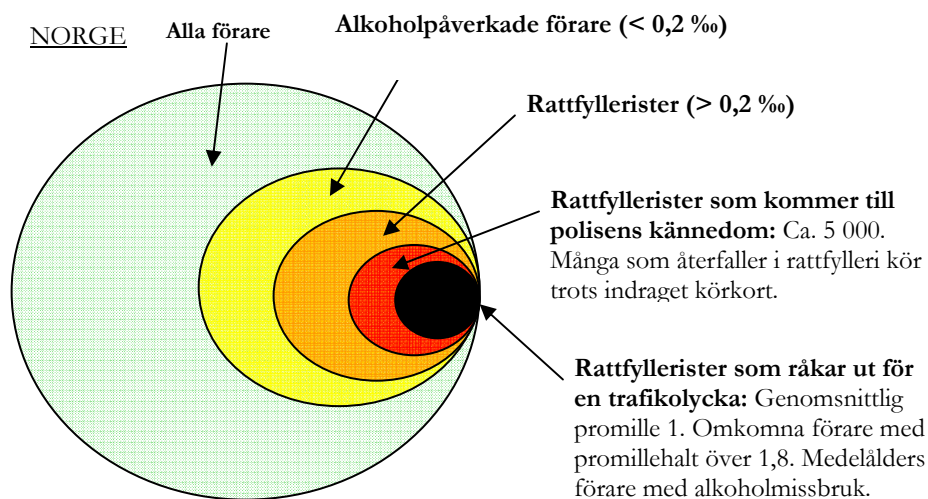
²⁷ Statens Vegvesen, Norge.

En hög andel av de påverkade förarna har ofta andra kriminella gärningar på sitt samvete. Dessutom har norska alkoholpåverkade olycksförare en ganska hög promillehalt. Merparten av de norska rattfyllerister som var involverade i trafikolyckor 1991 hade i genomsnitt 1,0 promille i blodet. 1990 hade hälften av de omkomna förare som konstaterades ha alkohol i blodet en promillehalt på 1,8 eller mer. Endast 16 procent av de alkoholpåverkade förare som under 1992 var involverade i trafikolyckor hade en promillehalt under 0,49. Förare i 40-årsåldern som var inblandade i olyckor 1991 hade en genomsnittlig promillehalt på 1,97.²⁸

Statistik från tiden före införandet av promillegränsen på 0,2 visar att en stor andel av de bilister som polisen tog i kontrollerna hade tagits för rattfylleri redan tidigare. Det handlar om cirka 28 procent som vid upprepade tillfällen kör rattfulla, och ju högre den enskildes alkoholkonsumtion är, desto större är risken för återfall.²⁹

Enligt en undersökning från 1996 är andelen förare utan körkort väsentligt högre i allvariga alkoholrelaterade olyckor än i trafikolyckor där rattfyllerister inte är involverade. Rattfyllerister som är inblandade i allvariga olyckor saknar således oftare körkort än nyktra bilister i samma typ av olyckor.³⁰

Rattfylleristerna är i genomsnitt 29-30 år, och 90 procent är män.



²⁸ TØI rapport, 530/2001.

²⁹ Asbjørg Christophersen, Professor vid Folkehelseinstituttet i Oslo.

³⁰ Handlingsplan från arbetsgrupp under Trafikministeriet och Justitsministeriet "Spritkørsel Spritdrab", januari 1996.

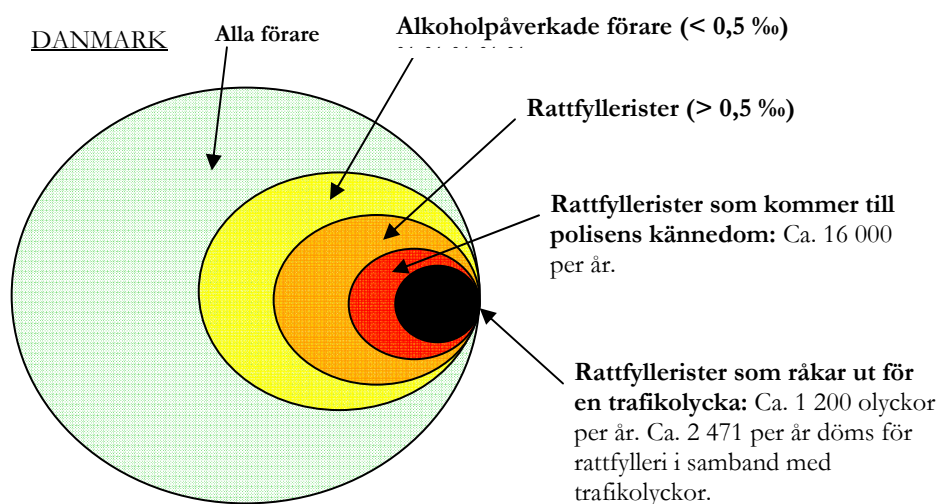
3.1.4 DANMARK – statistisk profil

Under 2004 omkom 106 personer i rattfylleriolyckor. Totalt sett har antalet dödade och skadade i rattfylleriolyckor i Danmark halverats under den senaste 15 till 20-årsperioden. Sedan 1998 har det dock inte skett någon märkbar minskning av antalet rattfylleriolyckor. Antalet omkomna eller allvarligt skadade i rattfylleriolyckor låg 2004 på 703, att jämföra med 759 personer år 1998.³¹

Bakom de till synes oförändrade siffrorna döljer sig dock väsentliga förskjutningar inom några av trafikkategorierna. En markant minskning har noterats i fråga om alkoholpåverkade motorcyklister och fotgängare, samtidigt som mer än en fördubbling noterats av antalet alkoholpåverkade mopedister. Även när det gäller allvarligt skadade ses en liknande om än inte lika kraftig förändring, med färre alkoholpåverkade motorcyklister och fler alkoholpåverkade mopedister.

Danska män i åldersgruppen 30-50 förekommer ofta i alkoholrelaterade olyckor liksom i polisens rattfylleristatistik, medan unga män är överrepresenterade i statistiken över rattfylleriolyckor på helgerna.

En stor del av de bilister som döms för rattfylleri har tagits för rattfylleri tidigare, och en undersökning från 1989 visar att många av dessa män har alkoholproblem och ofta även sociala problem. Det är väl känt att denna grupp av bilister i stort sett inte låter sig påverka av sanktioner och allmän information.³²



³¹ Danmarks Statistik.

³² Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, rapport 28, 1989.

3.1.5 ISLAND – statistisk profil

Från 1998 till 2003 inträffade 17 dödsolyckor på grund av rattfylleri. Genomsnittet är 3,4 omkomna per år. Det motsvarar 20 procent av alla dödsolyckor i trafiken på Island under perioden.³³

Tre fjärdedelar av rattfylleristerna är män.

3.1.6 FÄRÖARNA – statistisk profil

Trots växande aktivitet på de färöiska vägarna under senare år har antalet olyckor minskat. Inga undersökningar har gjorts som närmare kan förklara denna utveckling. Man kan dock konstatera att antalet trafikolyckor där alkohol är orsaken har minskat från 29 procent (1987-1990) till 12 procent (1995-1999).

Rattfylleri förekommer i en stor del av de olyckor där ungdomar är inblandade. Ofta inträffar dessa olyckor då unga pojkar i åldern 18-19 år använder bilen på fritiden tillsammans med jämnåriga. Många gånger finns flickor ända ner i 14-15 årsåldern med. Det är framför allt män som står för rattfylleriet, men kvinnornas andel har ökat svagt från 2001 till 2004.

Antalet rattfyllerirelaterade olyckor per invånare är fyra gånger högre än i Finland och Danmark.

3.2 Andra berusningsmedel

Användningen av droger i trafiken ökar i alla de berörda länderna enligt polisens bedömning – men allmänt sett vet man inte särskilt mycket i de olika länderna om hur vanligt det är att bilförare är påverkade av annat än alkohol.

Det beror dels på att det finns väldigt många olika droger, dels på att det är dyrt och besvärligt att genomföra de analyser som krävs. Den främsta förklaringen till varför polisen har svårt att kontrollera om förare är drogpåverkade är bristen på tekniska hjälpmedel – det finns ingen motsvarighet till alkometern när det gäller att testa drogpåverkan.³⁴

Polisens möjligheter att ingripa mot påverkade bilister skiljer sig också från land till land. I Danmark tar man t.ex. inte särskilt många narkotika- eller läkemedelspåverkade bilförare i trafiken jämfört med i de övriga nordiska länderna. Även om det kanske finns anledning att ingripa mot fler bilförare i Danmark,

³³ Sigurdur Helgason, Umferdarstofa.

³⁴ MHF, Drograttfylleri – brottet, rättsskipningen och vår trafiksäkerhet, 2004.

är det svårare för den danska polisen att agera än för den norska eller svenska polisen i motsvarande fall.

En komparativ undersökning av hur utbredd problemet med narkotika och alkohol i trafiken är i Sverige, Norge, Finland, Island och Danmark gjordes bland bilister som polisen misstänkte var påverkade. Den visade att antalet förare som är påverkade av narkotika men inte av alkohol är störst i Sverige och Norge. Alla länderna fick dock ett någorlunda likartat resultat när det gäller bilkörning där bilisterna är påverkade av narkotika och dessutom har alkohol i kroppen motsvarande en promille över vad som är tillåtet. Undersökningen visade vidare att skillnaderna mellan länderna kan bero på polisens urvalskriterier. I exempelvis Norge fokuserade man under undersökningsperioden särskilt på narkotikapåverkade bilister.³⁵

Under 2002 inleddes vidare ett samarbete mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge med målet att jämföra förekomsten av alkohol och andra berusningsmedel hos omkomna bilister i de nordiska länderna. Rapporten offentliggjordes i september 2005. I studien har man jämfört förekomsten av berusningsmedel utifrån ett gemensamt protokoll och gemensamma urvalskriterier. Det finns både likheter och skillnader mellan de nordiska länderna när det gäller förekomsten av alkohol och berusningsmedel hos trafikdödade förare. Bland annat framgår att alkohol och/eller andra berusningsmedel är en bidragande orsak till nästan två tredjedelar av alla singelolyckor. Det är dock stor skillnad på hur omfattande underlag de olika länderna har bidragit med i undersökningen. Rapporten kan hämtas från www.norden.org/pub/miljo/transport/sk/US2005416.pdf

DANMARK – andra berusningsmedel

Den danska regeringen överväger möjligheten att införa en nollgräns för bilkörning i narkotikapåverkat tillstånd samt att skärpa reglerna för bilkörning i läkemedelspåverkat tillstånd. För detta krävs dock trovärdig testutrustning. Till hösten kommer en expertgrupp att lägga fram ett förslag som bl.a. innehåller en förteckning över droger och läkemedel som bör förbjudas i trafiken, samt olika testmöjligheter.³⁶

Fortfarande saknas kunskap om i vilken utsträckning danska bilförare är påverkade av trafikfarliga läkemedel eller narkotika. Tendensen är dock enligt polisen ökande. Kunskapen om omfattningen av antalet olyckor där läkemedel eller narkotika finns med i bilden är även den begränsad. Vidare saknas

³⁵ Christophersen m.fl., Drugged driving in the Nordic countries – a comparative study between five countries, 1999.

³⁶ Berlingske Tidende, 24 juli 2005.

kunskap om hur olika grader av påverkan eller abstinenssymptom inverkar på körförmåga och reaktionstid.³⁷

Man vet mycket lite om i vilken grad bilförarens körning i påverkat tillstånd har lett till flera trafikolyckor. Man har också begränsad kunskap om sambandet mellan olycksrisken och bilförarens försämrade körförmåga. Normalt undersöker inte polisen om förolyckade bilförare har använt droger eller läkemedel, även om droger skulle kunna vara en bidragande orsak till olyckan. Det gäller även vid allvarliga olyckor (Larsen m.fl., 1997)³⁸.

Trafikpolisen menar att problemet med narkotikapåverkad bilkörning är stort och växande. Misstanken kan dock inte dokumenteras, eftersom nästan inga narkotikatester utförs och det inte heller finns någon fast gräns för hur påverkad man ska vara för att det ska vara olagligt att köra. Huruvida en person är alltför påverkad eller inte avgörs i stället genom en subjektiv bedömning i varje enskilt fall.³⁹ Rattfylleriet är enklare att undersöka: det finns en fast promillegräns, alkometertestet är enkelt att utföra och handläggningstiden kort. Varje år blåser 100 000 personer i alkometern, vilket leder till att 17 000 blodprov tas. Endast 200 personer får genomgå ett blodprov för analys av förekomst av olagliga droger eller trafikfarliga läkemedel. En del av problematiken bottnar i att ett test för droger och läkemedel i bilförarens blod kostar minst 15 500 kronor idag. Det handlar till och med om kostnader på upp till 50 000 kronor för ett fullständig test av droger och läkemedel. Idag sker undersökningen av blodprover i statlig regi, trots att provtagningen och analysen kan bli billigare och säkrare om den överläts till privata verksamheter.⁴⁰

En dansk undersökning av förekomsten av läkemedel och narkotika bland slumpvis stoppade förare av person- eller varubilar, där polisen inte misstänkte någon påverkan, visade att 1,3 procent testades positivt för narkotika och 0,7 procent för psykofarmaka eller sömnmedel. Cirka hälften av dessa bilister var så pass påverkade att det kan antas inneburi en risk för trafiksäkerheten. Undersökningsresultatet bekräftar att en del av de tillfrågade bilförarna då och då kör bil trots att de själva misstänker att de är påverkade.

³⁷ Færdselssikkerhedskommissionen, 2000.

³⁸ Från Immortal-projektet, se www.immortal.or.at. EU-projektet fokuserar på kroniskt försämrade körförmåga på grund av ålder, psykisk sjukdom och annan sjukdom samt tillfälligt försämrade körförmåga på grund av droger, alkohol och läkemedel.

³⁹ Se för övrigt Færdselslovens §54.

⁴⁰ Jan Schmidt, Ribe Politikreds

Resultaten visar att narkotika kan påvisas bland danska bilister i samma omfattning som i undersökningar i andra länder. Förekomsten av psykofarmaka/sömnmedicin förefaller vara lägre, men det beror sannolikt på den analysutrustning som användes i undersökningen.⁴¹

3.2.1 FINLAND – andra berusningsmedel

Finland har nollgräns för olagliga droger i trafiken. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 februari 2003. Antalet bilförare som kör i narkotika- eller läkemedelspåverkat tillstånd har ökat sedan införandet av nollgränsen år 2003. Vid ungefär vart tionde dödsfall där en påverkad förare är inblandad i olyckan, är föraren påverkad av narkotika eller läkemedel. Denna andel har ökat kraftigt sedan 1993. Användningen av droger, liksom förekomsten av blandmissbruk i trafiken, anses ha blivit vanligare.⁴²

En förare som misstänks för att ha kört i påverkat tillstånd är ofta en blandmissbrukare. Det finns ofta ett samband mellan användning av lugnande medel och alkohol.⁴³

Narkotikapåverkade förare bedöms under 2004 att ha stått för en femtedel del av den totala ökningen av antalet personer som togs för bilkörning i påverkat tillstånd.⁴⁴

I Finland är missbruket av lugnande medel och sömnmedel mest utbrett.⁴⁵

3.2.2 SVERIGE – andra berusningsmedel

Sverige har nollgräns för olagliga droger. Det är per definition straffbart att köra bil med olagliga ämnen i kroppen. I Sverige är det dessutom olagligt att köra bil med narkotikaklassade läkemedel i blodet om de inte ordinerats av läkare, eller om man tar mer än den föreskrivna dosen.⁴⁶

Cirka 6 000 bilförare om året åtalas för att ha kört bil i narkotika- eller läkemedelspåverkat tillstånd. Detta antal ökar konstant varje år, vilket kan bero dels på att polisen blivit mer effektiv när det gäller att fånga upp dessa bilister sedan 1999, då 0-toleransgräns mot bilkörning i narkotika- och läkemedelspåverkat tillstånd infördes, dels på att missbruk i kombination med bilkörning faktiskt ökar.

⁴¹ Inge Behrendorff, Medicin og narkotika i trafikken, DTF 2001

⁴² Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁴³ Ur material om Trafiknykterhetskampanj 2005 – Om du tar, ta då en chaufför.

⁴⁴ Justitieministeriet, fråga 4.7.2005.

⁴⁵ Från www.poliisi.fi

⁴⁶ FærdselsikkerNyt nr 8, 2005.

Polisen har rätt att undersöka ögonen på de bilförare som misstänks för att köra med droger i blodet. Någon rutinmässig undersökning utan föregående misstanke får alltså inte göras.⁴⁷

MHF⁴⁸ har gått igenom 280 domar för bilkörning i narkotikapåverkat tillstånd från 2001. Av dessa dömda bilister är de allra flesta (244) män, och merparten är mellan 35 och 44 år. Dessutom har den typiska narkotikapåverkade bilisten andra förbrytelser bakom sig. Till skillnad från den typiska rattfylleristen lever den narkotikapåverkade bilisten ofta utanför samhällets ramar.⁴⁹

3.2.3 NORGE – andra berusningsmedel

I Norge finns överhuvudtaget ingen lagstiftning om bilkörning under påverkan av narkotika eller läkemedel. Sådana ärenden går i stället under de aktsamhetskrav som gäller för vägtrafiken, och bedömning sker från fall till fall. Anledningen till att fast gräns saknas är huvudsakligen de problem som är förknippade med testning av narkotika- och läkemedelspåverkan.

Allmänt konstateras att man under de senaste åren i Norge tagit lika många alkoholpåverkade personer i poliskontrollerna som bilförare påverkade av andra berusningsmedel än alkohol. Den norska polisen utbildas för att kunna avslöja läkemedels- eller narkotikapåverkade bilister, och att använda saliv- och svett-tester på ett målinriktat sätt.

3.2.4 ROSITA – vägtrafikkontroller med drogtestning

EU-projektet Rosita, som avslutades under 2000, jämförde femton olika urintester och tre salivtester som kan göras på plats för att avslöja om bilförare är påverkade av andra ämnen än alkohol. I projektet deltog sju EU-länder samt Norge. Norge och Finland var de enda nordiska deltagarna. Syftet med projektet var att visa vilka krav som måste ställas på den utrustning som används vid poliskontrollerna. Slutsatsen är att det fortfarande saknas effektiva och precisa mätapparater, samt att det finns en stark önskan om samarbete mellan forskare, polis och producenter vid tillverkningen av bättre mätutrustning. Dessutom vill forskarna att arbetet på längre sikt ska inriktas på enhetlig lagstiftning inom unionen när det gäller bilkörning i drog- och alkoholpåverkat tillstånd.

⁴⁷ Den svenska polisen utbildas i att känna igen symptom hos påverkade bilförare, men under 2003 ändrades utbildningen vid polishögskolan i Stockholm på så sätt att man inte längre ger en formell utbildning i ögonundersökning av bilister som kan misstänkas för att ha intagit droger. (MHF, Drograttfylleri, 2004)

⁴⁸ Motorförarnas Hälnykterhetsförbund

⁴⁹ MHF, Drograttfylleri, 2004.

I slutet av 2002 inleddes ett nytt, treårigt Rosita-projekt för utvärdering av salivtest som används i samband med vägtrafikkontroller. Det genomförs i sex länder i Europa samt på flera håll i USA: Inga slutresultat föreligger ännu från projektet, och det pågår fortfarande.

3.2.5 IMMORTAL – om bilkörning i påverkat tillstånd

Immortal-projektet är ett EU-projekt som fokuserar på påverkade bilister och testmetoder för att fånga upp dessa bilister i trafiken. I augusti 2005 släpptes en delrapport om risken med att köra bil i påverkat tillstånd, och undersökningen visar att bilister med både alkohol och droger i blodet kan löpa upp till 200 gånger högre risk när de rör sig ute i trafiken. Trafikforskare från Danmark, Holland, Storbritannien och Norge har undersökt olika riskfaktorer, och det har visat sig att risken är som störst när bilisten blandar olika typer av droger.⁵⁰

Undersökningen har också visat att det finns ett behov av jämförbara undersökningar i hela Europa, så att man kan bedöma skillnader och likheter mellan länderna. Ett förslag är att man rutinmässigt ska ta blodprov på omkomna förare för att undersöka om de varit påverkade av alkohol eller andra ämnen. Dessutom finns en önskan om att man ska genomföra vägtrafikkontroller i Europa för att bestämma hur utbredd förekomsten är av såväl olagliga som lagliga droger i trafiken.

Undersökningen pekar vidare på att effektiv lagstiftning och sanktioner i samband med bilkörning i drogpåverkat tillstånd förefaller vara något som är absolut nödvändigt, och man rekommenderar testning av alkohol och droger genom slumpvisa stickprovskontroller. Konsekvenserna av de lagändringar som genomförs i olika länder vad gäller bilkörning i drogpåverkat tillstånd behöver också, enligt undersökningen, bli föremål för systematisk utvärdering. I samband med kontroller nämns att polisen i de olika länderna behöver utbildning i att upptäcka påverkade bilister och att de måste kunna använda narkotika- och läkemedelstester mer effektivt.⁵¹

3.3 Attityd och handling

I de flesta länder har det under de senaste två årtiondena skett en markant förändring när det gäller attityden till att köra bil med alkohol i blodet. Rattfylleri är inte längre rumsrent – det är socialt oacceptabelt. Fortfarande finns dock skillnader mellan de olika befolkningarnas attityder till om det

⁵⁰ Från JyllandsPosten den 29 augusti 2005 och www.immortal.or.at

⁵¹ Immortal D-R4.6 "Drugs, alcohol and traffic safety. A synthesis of results", August 2005

över huvud taget bör vara tillåtet att köra bil när man har druckit. Enligt Sartre 3-undersökningarna⁵² anser cirka 20 procent av danskarna att promillegränsen vid bilkörning ska vara 0. Denna åsikt delas av 70 procent av svenskarna och 50 procent av finländarna i undersökningen. Däremot är befolkningarna i Sverige, Danmark och Finland överens om att straffet för rattfylleri ska vara mycket strängare.⁵³ Det tyder på att det finns skillnader mellan de kulturella och nationella uppfattningarna i fråga om vilka verkkningsmedel som ska användas, även om antalet olyckor är detsamma.

Sartre 3-undersökningen visar även att ju lägre den lagstadgade promillegränsen är, desto mindre tror bilförarna att de kan dricka om de ska hålla sig under gränsen. Det ger – förutom färre olyckor – en positiv effekt när det gäller att förebygga bilkörning i alkoholpåverkat tillstånd. I Norge har man konstaterat att drickandet i mer begränsad form, d.v.s. där risken för att hamna nära den tillåtna gränsen är som störst, avtog när promillegränsen sänktes från 0,5 till 0,2, och antalet bilister med en promillehalt under 0,2 minskade därmed.⁵⁴

Fortfarande är det dock skillnad mellan åsikt och handling i de olika länderna. Samtidigt som utvecklingen har gått i riktning mot ett totalt motstånd mot rattfylleri, ses inte samma utveckling i praktiken, d.v.s. när det gäller att faktiskt köra med alkohol i blodet.

3.3.1 SVERIGE – bilförarnas attityder

Vägverket undersöker varje år hur många som kört bil efter att ha druckit, och åtta procent svarar att de kört med alkohol i kroppen under det senaste året. Män mellan 20 och 54 ligger en bra bit över genomsnittet på denna fråga.

Män kombinerar alkohol och bilkörning i högre grad än kvinnor – det gäller i synnerhet unga och medelålders män. Det är framför allt yngre män och kvinnor som är passagerare i bilar där en alkoholpåverkad förare sitter bakom ratten. Bland kvinnor mellan 18 och 19 år har en av fem åkt med en påverkad förare under det senaste året.⁵⁵

Unga i åldern 16 till 24 år anser att strängare straff och fler poliser är de effektivaste redskapen för att minska rattfylleriet, och de flesta menar att promillegränsen ligger på en acceptabel nivå, även om 20

⁵² Sartre är en förkortning för "Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe". Projektet har till syfte att undersöka attityder och beteenden hos de europeiska bilisterna, och baseras bland annat på en representativ enkätundersökning.

⁵³ European drivers and road risk, Sartre 3 reports, Part 1, Report on principal analyses, June 2004.

⁵⁴ TØI rapport, 350/2001.

⁵⁵ Vägverket, Alkohol, Droger och Trafik, 2004.

procent vill att den ska sänkas.⁵⁶ Sex av tio svenskar anser att promillegränsen bör sänkas från 0,2 till 0. Mest positiva till en 0-gräns är kvinnor och äldre personer. Dessutom menar 95 procent att rattfylleri bör straffas hårdare än idag.⁵⁷

3.3.2 FINLAND – bilförarnas attityder

Finländarnas inställning till att köra med bil med alkohol i blodet har mjukats upp, och beteendet har under senare år blivit mer accepterat.

I åldersgruppen 18 till 20 år har det under årens lopp skett en attitydförändring i fråga om rattfylleri. Idag kör de oftare alkoholpåverkade än tidigare, och andelen unga som aldrig kört bil i påverkat tillstånd har minskat både när det gäller män och kvinnor. (Se för övrigt Laapotti m.fl., 2002) Samma trend ses i en annan finsk undersökning, som visar att bilkörning i påverkat tillstånd ökat från 21 procent 1995 till 29 procent 1999. (Se för övrigt Ahlström, 2001)

Den allmänna attityden till att köra i påverkat tillstånd blev mindre negativ under perioden 1996 till 2002. Det var inte alls lika många som ansåg att det var en särskilt grov förseelse år 2002 jämfört med 1996. (Se för övrigt Rajalin och Luukkanen, 2003) Enligt Folkhälsoinstitutets forskning ses samma tendens när det gäller attityden till rattfylleridomar. Från 1993 till 2002 minskade antalet unga mellan 15 och 34 år som anser att grovt rattfylleri ska straffas med fängelse i över två år. Andelen som anser att brottet inte ska ge fängelsestraff, eller högst 1-2 månader i fängelse, ökade under perioden.

Det finns vidare ett tydligt samband mellan alkoholkonsumtion och bilkörning i påverkat tillstånd. Av dem som dricker alkohol mer än en gång i veckan har mer än 40 procent kört bil i påverkat tillstånd, mot bara tio procent av dem som dricker mer sällan. (Se för övrigt Mäki och Haukkala, 2000) När en person bestämmer sig för att köra med alkohol i blodet bestämmer han eller hon det ofta ensam. Vännernas uppfattning spelar i detta sammanhang mindre roll.⁵⁸ Den främsta drivkraften till att avstå är risken för att bli tagen av polisen

NORGE – bilförarnas attityder

Sänkningen av promillegränsen från 0,5 till 0,2 har inte gjort att de norska bilisterna löper större risk att bli tagna av polisen för rattfylleri. Antalet bilister som inte rör alkohol innan de sätter sig bakom ratten

⁵⁶ Vägverket, Kartläggning av ungdomars kunskap, attityder och beteenden avseende alkohol och trafik, 2004

⁵⁷ Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

⁵⁸ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

har dock ökat med tio procent efter att den lägre promillegränsen infördes. Andelen förare som uppger att de kommer att köra med olagliga promillehalter i blodet har ökat efter att promillegränsen 0,2 infördes – från 2 procent 1998 till 8 procent 2001. Enligt TØI:s undersökning från 2001 verkar det inte heller som att lagändringen påverkat förekomsten av rattfylleri.⁵⁹

Det är dock fortfarande för tidigt att säga något om huruvida den sänkta promillegränsen kommer att leda till färre trafikolyckor med alkoholpåverkade förare inblandade. Såsom framgår av avsnittet om Norges statistiska profil har alkoholpåverkade förare som är inblandade i olyckor en promillehalt som är långt över den tidigare tillåtna gränsen på 0,5 promille. Man kan därför fråga sig om bilförare som tidigare körde med en promillehalt över 1,0 eller 2,0 överhuvudtaget låter sig påverkas av en sänkning av promillegränsen från 0,5 till 0,2.⁶⁰

Polisen gör dock den bedömningen att sänkningen av promillegränsen till 0,2 har fått norrmännen att sluta med det mer måttliga drickandet i samband med bilkörning. Man chansar inte längre på att man ska kunna dricka och ändå hålla sig under promillegränsen.⁶¹

En enkätundersökning om ungas erfarenheter av bilkörning visar att ca 20 procent varit passagerare i en bil där föraren var alkoholpåverkad. Tio procent har varit passagerare i en bil där föraren var påverkad av annat än alkohol.⁶²

3.3.3 DANMARK – bilförarnas attityder

En undersökning av effekten av att promillegränsen i Danmark sänkts från 0,8 till 0,5 visar att bilisternas attityd till rattfylleri ändrats. Efter att gränsen sänktes 1998 är det fler som avstår från att dricka eller endast dricker en snaps eller motsvarande alkoholmängd innan de kör, och långt fler är medvetna om promillegränsen än vad som var fallet innan gränsen ändrades. Attitydförändringen har dock inte resulterat i motsvarande markanta minskning när det gäller antalet rattfylleritrafikolyckor i förhållande till det totala antalet olyckor under det första året efter att lagen ändrades. Tvärtom var antalet dödsolyckor där alkoholpåverkade förare var inblandade, liksom dessa olyckors andel av den totala andelen dödsolyckor med motorfordon, högre under perioden efter lagändringen än under åren som föregick den.⁶³

⁵⁹ TØI rapport, 530/2001.

⁶⁰ TØI rapport, 530/2001.

⁶¹ Polischef Odd Reidar Humlegård, juni 2005.

⁶² SINTEF rapport: Ungdom, bilkjøring og risiko i Vestfold 2004.

⁶³ Danmarks Transportforskning, Alkohol og bilkørsel – effekt af ændret promillegrænse, 2000.

En undersökning om danskarnas inställning till landets lagar visar att rattfylleri är socialt oacceptabelt och att det uppfattas som en mycket allvarlig förseelse.⁶⁴

3.3.4 ISLAND – bilförarnas attityder

Det har skett en positiv utveckling när det gäller islänningarnas attityd till rattfylleri. År 1996 hade 49 procent av ungdomarna i åldern 17 till 20 år kört bil i alkoholpåverkat tillstånd. År 2002 hade denna siffra sjunkit till 20 procent. Sedan dess har den sjunkit ännu mer. Under de senaste åren är det 12 procent som enligt egen uppgift har kört bil med alkohol i blodet.

3.4 Lagstiftning och straff

3.4.1 SAMMANFATTNING – lagstiftning

Medan Sverige och Norge har en promillegräns på 0,2 i trafiken, har Finland och Danmark en promillegräns på 0,5. Se för övrigt bilagan med presentation av de påföljder för rattfylleri som gäller i de olika länderna.

3.4.2 FINLAND – lagstiftning

Rattfylleri ger böter eller högst sex månaders fängelse. För grovt rattfylleri är straffet minst 60 dagsböter eller fängelse i högst två år. Straffet är hårdare om rattfylleristen döms skyldig till personskada eller dödsfall.

När en person döms för rattfylleri dras hans körkort i allmänhet in. Återkallandet av körkortet kan vara i högst fem år och som minst i en månad. Vid grovt rattfylleri gäller återkallandet i minst tre månader. Vid upprepad förseelse varar det minst sex månader, eller tolv månader vid grovt rattfylleri.

Att låta en alkoholpåverkad person köra bilen är också straffbart, och kan ge böter eller fängelse i högst ett år. En rattfyllerist kan mista rätten till ersättning från sitt försäkringsbolag och riskerar alltså att själv behöva stå för alla kostnader i samband med undersökningar och rättsliga processer. Om en olycka inträffar kan hon dessutom bli tvungen att ersätta försäkringsbolagen för de kostnader de haft för

⁶⁴ Goul Andersen: Lovene og mig. Danskernes forhold til landets love, 1998.

passagerare och andra som varit involverade i olyckan. Handlar det om grovt rattfylleri får inte heller passagerarna i den bil där föraren var alkoholpåverkad någon ersättning.⁶⁵

Staten har numera också möjlighet att konfiskera en rattfyllerists bil.

I Finlands trafiksäkerhetsplan 2001-2004 föreslogs en sänkning av promillegränsen från 0,5 till 0,2. Justitieministeriet ansåg dock inte att det fanns grund för sådan sänkning.⁶⁶

En förare som döms för rattfylleri får i allmänhet sitt körkort indraget. Om indragningen gäller i mer än sex månader måste föraren genomgå ett nytt körkortstest för att återfå körkortet. En person som är beroende av alkohol eller narkotika återfår inte körkortet. För att han eller hon ska få tillbaka sitt körkort krävs läkarintyg.

3.4.3 NORGE - lagstiftning

I Norge infördes en promillegräns på 0,2 i januari 2001. Konsekvenserna av denna ändring är ännu inte fullt utvärderade, men det finns indikationer på att det mer måttliga drickandet (0-0,2 promille) har avtagit. Det är dock inte troligt att sänkningen kommer att påverka det grövre rattfylleriet i någon högre grad.⁶⁷

Domstolarna kan döma bilföraren att genomföra ett så kallat promilleprogram som alternativ till ovillkorligt fängelsestraff vid överträdelse av promillegränsen. Promilleprogrammet kan ingå som ett särskilt villkor i villkorlig dom för personer med konstaterade alkoholproblem. Det handlar om ett ettårigt program som består av samtalsorienterad undervisning, kontakt med behandlingssystemet, tillsyn och kontroll.⁶⁸

3.4.4 DANMARK – lagstiftning

Den 1 september 2005 skärptes den danska rattfyllerilagen betydligt. Det gäller både den rattfyllerist som ertappas med alkohol i blodet för första gången och den som upprepar förseelsen.

Körkortet dras in i samtliga fall, villkorligt eller ovillkorligt. De som har en promillehalt mellan 0,5 och 1,2 och ertappas för första gången får en villkorlig dom om indraget körkort som gäller för tre år. Vid

⁶⁵ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁶⁶ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁶⁷ TØI rapport 530/2001.

⁶⁸ Se www.krus.no

en promillehalt över 1,2 dras körkortet ovillkorligen in under minst tre år. Detta gäller även första gången.

Om man blir tagen av polisen mer än en gång får man, oavsett promillehalt, en ovillkorlig dom om indraget körkort på minst tre år om förseelsen inträffar innan tidsfristen för den tidigare villkorliga domen löpt ut. Alla som tas för rattfylleri måste gå en kurs i alkohol och trafik på egen bekostnad (A/T-kurs) samt genomföra ett kontrollerande körkortstest. Härtil kommer böter och fängelsestraff. Första gången får man helt enkelt böter som motsvarar promillehaltens storlek gånger månadslönen efter skatt. Andra gången får man ett villkorligt fängelsestraff plus böter och tredje gången får man ovillkorligt fängelse plus böter. Om promillehalten är högre än 2,0 är straffet hårdare oavsett om det är första, andra eller tredje gången man åker fast.

Den som tre gånger i rad under en treårsperiod ertappas med en promillehalt på mer än 1,2 får sin bil konfiskerad av staten.

3.4.5 SVERIGE – lagstiftning

I Sverige döms man för rattfylleri om promillehalten är över 0,2. Dessutom råder nollgräns för användning av narkotika och trafikfarliga läkemedel.

Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Vid en promillehalt mellan 0,2 och 1,0 utdöms oftast ett visst antal dagsböter, beroende på promillehalten. Om man redan tidigare dömts för rattfylleri blir straffet som regel hårdare. Vid grov överträdelse av promillegränsen – över 1,0 promille – kan fängelsestraff upp till två år utdömas. Om det handlar om en förstagångsöverträdelse och om man inte orsakat någon olycka blir straffet oftast villkorlig dom eller 1-2 månaders fängelse eller 40-60 timmars samhällstjänst. Fängelsestraffet avsonas oftast med fotlänk i det egna hemmet. En alkoholpåverkad förare som orsakat en olycka straffas med upp till sex års fängelse.⁶⁹

I nästan alla rattfyllerimål återkallas körkortet, som dock kan behållas mot att alkoholås installeras och att den dömda deltar i behandlingsprogram och läkarkontroller, där deltagarna testas för alkohol och narkotika i kroppen.

⁶⁹ Vägverket, Alkohol, Droger och Trafik, 2004.

Straffet för grov överträdelse av promillegränsen (minst 1 promille) har blivit mildare under perioden 1996 till 1999. Andelen villkorliga domar ökar, samtidigt som fängelsedomarna minskar i antal.⁷⁰

En svensk utredning om rattfyllerilagstiftningen pågår för närvarande. Utredningen ska bland annat utvärdera de reformer som genomfördes på nittioalet och ta ställning till om behandling eller andra åtgärder för att påverka rattfylleristen ska vara obligatoriska. Därtill kommer att utredningen ska undersöka möjligheterna att tillvarata trafikoffrens erfarenheter, bland annat genom så kallade "victim impact panels" (för mer information om dessa, se avsnitt 6.1.2.4.). Utredningen skall enligt planerna offentliggöras i december 2005.⁷¹

3.4.6 ISLAND – lagstiftning

Promillegränsen på Island är 0,5. Det är förbjudet att köra bil efter att man har druckit alkohol. Det är dock inte förrän man har 0,5 promille i blodet som man blir straffad. Påföljden är böter och indraget körkort. Vid promillehalter mellan 0,5 och 1,50 är påföljden allt från böter på 50 000 isländska kronor och indraget körkort i två månader till böter på 100 000 isländska kronor och indraget körkort i tolv månader. Om promillehalten är över 1,50 överlämnas ärendet till domstol.⁷²

3.5 Alkoholavgifter och konsumtion

3.5.1 SAMMANFATTNING – skatter och konsumtion

Den allmänna trenden i de nordiska länderna är att alkoholskatterna sänks, och det väcker oro. I Finland avspeglas skattesänkningen nu i statistiken över alkoholrelaterade olyckor. Det räcker inte med förebyggande insatser i fråga om promillegränser och poliskontroller för att minska antalet rattfyllerister. Den totala alkoholkonsumtionen måste minska.

⁷⁰ MHF, Vem bryr sig?, 2002

⁷¹ Gunilla Berglund, Justitiedepartementet. Se även <http://rixlex.riksdagen.se>

⁷² Sigurdur Helgason, Umferdarstofa.

Registrerad konsumtion av ren alkohol, liter per inv. över 15 år	DK	SV	NO	FI	IS	FÖ
2000	11,5	6,2	5,7	8,6 (10,8)	6,1	6,7
2001	11,4	6,5	5,5	9,0 (11,1)	6,3	6,9
2002	11,3 (13,5)	6,9 (9,9)	5,9 (7,9)	9,2 (11,3)	6,5	7,0
2003	11,5	7,0 (10,2)	6,0	9,3 (11,4)	6,5	6,9
2004	11,4	6,2 (10,5)	6,2	10,0 (12,5)		6,7

OBS! Siffrorna inom parentes utgör totalkonsumtion inklusive sådan konsumtion som inte är registrerad. Den officiella siffran (markerad med **fetstil**) motsvarar den beskattade konsumtionen.

3.5.2 DANMARK – skatter och konsumtion

Alkoholskatten sänktes från och med den 1 oktober 2003 från 275 kr per liter till 150 kr per liter ren alkohol. Försäljningen av alkohol var högre under 2003 än under 2002, i synnerhet under fjärde kvartalet, d.v.s. efter skattesänkningen den 1 oktober 2003. Av försäljningssiffrorna framgår att den lägre skattesatsen har haft effekt på den danska försäljningen av alkohol. Introduktionen av ready-to-drink-produkterna 2001 har bidragit till den ökade alkoholkonsumtionen.⁷³

Ungdomar i åldern 16 till 24 år dricker under helgerna (inkl. fredagar), medan danskarna med stigande ålder förlägger allt större del av sin alkoholkonsumtion till vardagarna. Det är först och främst de högst utbildade som dricker alkohol på vardagar.⁷⁴

3.5.3 SVERIGE – skatter och konsumtion

Sverige har traditionellt sett haft en restriktiv alkoholpolitik, baserad på principen om att det finns ett klart samband mellan den totala alkoholkonsumtionen och skador och olyckor i trafiken. Enligt beräkningar leder en ökad förbrukning på en liter per person till 11 procent fler rattfyllerister och 8 procent fler dödsolyckor.⁷⁵ Idag dricker svenskarna betydligt mer alkohol på vardagarna än de gjorde

⁷³ Skatteministeriet, 2004

⁷⁴ Sundhedsstyrelsen, SUSY-2000.

⁷⁵ Vägverket, Alkohol, Droger och Trafik, 2004.

tidigare, samtidigt som det traditionella alkoholintaget på lediga dagar fortfarande är högt.⁷⁶ Det pågår en politisk diskussion om möjligheten att sänka alkoholskatten i Sverige, och just en sänkning av alkoholskatten finns med i Alkoholutredningens förslag.⁷⁷

I dag dricker svenskarna mer alkohol än de gjort under de senaste hundra åren. År 1996 drack alla från 15 år och uppåt i genomsnitt åtta liter ren starksprit per år (uppskattad total förbrukning – inklusive den oregistrerade konsumtionen). För 2004 är den uppskattade totala konsumtionen 10,5 liter per år. Konsumtionen har ökat med mer än två liter ren alkohol sedan slutet av nittioalet, och antalet polisanmälda rattfyllerikörningar med mer än 25 procent (under perioden 1998-2003).⁷⁸ Enligt Stakes har den oregistrerade konsumtionen ökat under 2004, medan den registrerade konsumtionen fallit jämfört med år 2003.⁷⁹

En undersökning (Norström, 1997) visar att den ökade alkoholkonsumtionen kan ligga bakom mer än hälften av den ökning som registrerats när det gäller antalet anmälda fall av rattfylleri.

Enligt Vägverket finns endast ett fåtal vetenskapliga studier av sambandet mellan alkohol och rattfylleri. För svenska förhållanden har man gjort den bedömningen att varje procentenhet som totalkonsumtionen ökar med motsvaras av en ökning av rattfylleriet med 0,6 procent. Eftersom det är de unga som stått för den största ökningen vad gäller alkoholkonsumtion, har också risken för denna åldersgrupp att förolyckas i trafiken ökat.⁸⁰

3.5.4 NORGE – skatter och konsumtion

Alkoholkonsumtionen har ökat i Norge under de senaste tio åren, och männen dricker dubbelt så mycket som kvinnorna. Under perioden 1993-2000 ökade alkoholkonsumtionen med cirka 20 procent, och ökningen fördelade sig över alla befolkningsgrupperna. Mest dricker män och kvinnor med den högsta inkomsten.⁸¹

⁷⁶ Statens Folkhälsoinstitut, Den svenska supen i det nya Europa, 2002.

⁷⁷ Svensk alkoholutredning, SOU 2005:25

⁷⁸ Svensk utredning om alkohol, SOU 2005:25.

⁷⁹ Stakes, Alkohol- och drogforskning, 2005

⁸⁰ Vägverkets yttrande om Alkoholutredningens delbetänkande "Var går gränsen?" (SOU 2004:86)

⁸¹ Se www.fhi.no

Årliga undersökningar bland ungdomar visar att åldergruppen 15-20 år har ökat sin konsumtion från knappt tre till fem liter per år. De norska flickorna har fördubblat sin konsumtion av alkohol från 2001 till 2004.⁸²

3.5.5 FINLAND – skatter och konsumtion

Alkoholförbrukningen i Finland har fördubblats under de senaste 30 åren. Antalet omkomna har fördubblats två gånger under samma period, och ett tydligt samband ses mellan tillväxtperioder i alkoholkonsumtionen och antal döda i alkoholrelaterade olyckor under samma perioder. Under de år då alkoholkonsumtionen och antalet omkomna i alkoholrelaterade olyckor steg, ökade också antalet rattfyllerister i den allmänna trafikströmmen, vilket indikerar ett klart samband mellan dessa faktorer.⁸³

Rattfylleristernas åldersfördelning motsvarar åldersfördelningen när det gäller alkoholkonsumtion. Finländare som är över 50 år har ökat sin alkoholkonsumtion under de senaste 20 åren.⁸⁴ Skadestatistiken ger vid handen att det är storkonsumenterna och missbrukarna som står för större delen av den ökade konsumtionen, medan ”normalkonsumenten” inte märkbart ändrat sitt beteende.⁸⁵

Under 2004 sänktes alkoholskatten, vilket ledde till ökad konsumtion. Estlands medlemskap i EU ledde även det till en högre alkoholkonsumtion i Finland.⁸⁶

3.5.6 FÄRÖARNA – skatter och konsumtion

Nämnas bör att lagstiftningen för försäljning av alkohol ändrades 1992, då det blev tillåtet att köpa alkohol på krogar och liknande. Dessutom kan alkohol köpas i Rúsdrekkasølu Landsins (systembolag). Tidigare kunde man bara köpa alkohol på postorder + via ett invecklat system.

⁸² SIRUS, Statens Institut for Rusmiddelforskning, Oslo.

⁸³ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁸⁴ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁸⁵ Thomas Karlsson, Stakes.

⁸⁶ Justitieministeriet, fråga 4.7.2005.

4 Preventivt arbete i NTR:s medlemsorganisationer

I avsnittet presenteras medlemsorganisationernas arbetsformer och arbetsområden samt det förebyggande arbete som bedrivs i de olika organisationerna (undervisning, kampanjer, opinionsbildning m.m.).

4.1 Sammanfattning – den gemensamma grunden

Gemensamt för de olika organisationerna är att de har en sporrande och pådrivande roll. I praktiken kan det handla om att man tar upp rattfylleriproblematiken med andra aktörer i samhället. Avsikten är inte att NTR:s medlemsorganisationer ska komma med en färdig paketlösning, utan i stället ska de ställa frågor och skapa förutsättningar för en dialog om problemet. Genom att engagera andra kan man få ett bredare perspektiv på rattfylleriet, som innebär att problematiken sätts in i ett socialt sammanhang och att man ser rattfylleriet som det samhällsproblem det är. NTR:s medlemmar kan därmed bidra till att alkohol *och trafik* finns med i det förebyggande och breda arbetet mot alkohol i samhället.

Det finns vissa skillnader mellan organisationernas arbete mot rattfylleriet. I Norge arbetar Trygg Trafikk inte specifikt med alkohol och bilkörning (förutom när det gäller undervisning i 10:e och 13:e klass). Svenska NTF strävar efter ett brett förankrat samarbete med kommuner, idrottsföreningar, social- och fritidsförvaltningar och föräldrar när det gäller rattfylleri. I Danmark och Finland fokuserar man mer på kampanjer och informationsverksamhet, och man försöker även påverka lagstiftarna.

4.2 NORGE – Trygg Trafikk

Trygg Trafikk är en landstäckande, privat medlemsorganisation för det frivilliga arbetet med trafiksäkerhet i Norge, och fungerar som en förbindelselänk mellan frivilliga aktörer och offentliga myndigheter. Trygg Trafikks arbete inriktar sig huvudsakligen på trafikanterna. Framför allt satsar man på långsiktiga, attitydskapande åtgärder som utbildning och information. Trygg Trafikk har dessutom en pådrivande funktion när det gäller trafiksäkerheten.

I Norge är det huvudsakligen polisen som arbetar med alkoholrelaterade trafikolyckor, och Trygg Trafikk har inga självständiga projekt på detta område, även om alkohol och bilkörning är ett av flera teman som tas upp i organisationens ungdomsprojekt. Trygg Trafikk har inte berusningsmedel som ett självständigt tema i undervisning eller kampanjer. Temat ingår som ett av flera teman bland annat i den undervisning som ges elever i årskurserna 10 och 13.

4.2.1 Nationell handlingsplan

Grunden för det långsiktiga trafikarbetet i Norge är en vision om att det inte ska förekomma olyckor i trafiken där människor dör eller skadas för livet. Nollvisionen betyder att den norska regeringen, förutom att föra en politik med målsättningen att minska det totala antalet olyckor, ska fokusera framför allt på redskap som kan minska de allvarligaste olyckorna.⁸⁷ I nollvisionen handlar ett av fem delmål om rattfylleri. Målet för år 2011 är således att andelen poliskontrollerade bilförare som får sina körkort indragna på grund av bilkörning i påverkat tillstånd (alkohol, narkotika och läkemedel) ska vara under 0,2 procent. Det bör dock nämnas att det är svårt att bedöma vilka effekter detta mål kommer att ha, eftersom det saknas tillräcklig kunskap om problemets omfattning. Kunskapen om bilkörning i påverkat tillstånd ska därför öka under perioden.⁸⁸

Efter revidering av handlingsplanen för 2006-2015 är målet för denna period att antalet dödade och allvarligt skadade ska minska med 30 procent. Under samma period ska antalet omkomna och allvarligt skadade unga halveras. Handlingsplanen har tagits fram i samarbete med Statens Vegvesen, polisen, Trygg Trafikk och Sosial- og helsedirektoratet⁸⁹, som i samband med revideringen av handlingsplanen involverades som ny aktör.

4.3 SVERIGE – Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande

Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) är en paraplyorganisation med rötterna i folkrörelserna. Organisationen utgör en samlade plattform för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Målet – en trygg och säker trafik – ska bland annat nås med hjälp av en oberoende och saklig opinionsbildning och påverkan på den allmänna bildningen. Under 2006-2007 koncentrerar man de nationella insatserna till de trafiksäkerhetsområden som ger bäst möjlighet att nå riksdagens delmål för trafiksäkerheten: en halvering av antalet dödade och allvarligt skadade från 1997 till 2007. Ett av NTF:s prioriterade områden är en minskning av antalet körningar i påverkat tillstånd.

Arbetet med att bekämpa rattfylleriet bedrivs på många sätt i NTF:s organisation, dels genom nationella projekt, dels genom regionalt och lokalt anpassade projekt. Under 2005 har det nationella arbetet fokuserats på utveckling av metoder som kan minska rattfylleriet bland unga. En viktig del i detta arbete är att få en överblick över alla aktuella metoder som används av NTF-organisationer, det vill säga

⁸⁷ Strategi- og handlingsplan for Trygg Trafikk 2005-2008.

⁸⁸ Nasjonal handlingsplan om trafikksikkerhet på veg, 2002.

⁸⁹ Sosial- og helsedirektoratet fokuserar i sitt olycks- och skadeförebyggande arbete på faktorer som direkt och indirekt kan ha inverkan på befolkningens hälsotillstånd.

NTF:s länsförbund och medlemsorganisationerna, i arbetet mot rattfylleriet. Ambitionen är att kunna tillhandahålla kunskap, idéer, erfarenheter och bra exempel inom NTF:s organisation. I samarbete med MHF erbjuder NTF också konsumentinformation om alkohol (se för övrigt kapitel 6.2.4.).

Bland de lokala och regionala projekten mot rattfylleri kan nämnas informations- och utbildningsåtgärder riktade mot invandrargrupper, värnpliktiga, mopedister och unga bilförare. NTF bidrar också på olika områden till Vägverkets kampanj ”Don´t Drink & Drive”. Kampanjen består av många olika delar och aktiviteter och går ut på att möta unga människor i deras miljö och påverka deras attityd till att köra med alkohol i kroppen. Så många aktörer som möjligt involveras i arbetet, bland annat polisen, Socialdepartementet, skolor, idrottsföreningar, försvaret och kommunerna.⁹⁰

4.3.1 Nationell handlingsplan

Sveriges riksdag beslutade i oktober 1997 att nollvisionen ska utgöra det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet. Som delmål anges att antalet dödade i vägtrafiken högst får vara 270 personer vid utgången av 2007. Som statens företrädare på central nivå har Vägverket ett samlat ansvar för trafiksäkerhetssituationen i vägtransportsystemet, och organisationen ska sörja för att målen infrias. I arbetet för att minska rattfylleriet har Vägverket identifierat två högriskgrupper, varav den ena är åldersgruppen under 25 år och den andra är missbrukare av alkohol och andra droger.

Den svenska nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador trädde i kraft i februari 2001, och har som ett prioriterat mål att alkohol inte ska förekomma i trafiken, och att de insatser som görs mot rattfylleriet ska stärkas. Speciellt satsar man på att främja det lokala, förebyggande arbetet i kommunerna. Rattfylleri utgör enligt handlingsplanen en av de största riskfaktorerna i trafiken och är ett av de främsta hindren för att den nollvision för dödade och allvarligt skadade i trafiken som politikerna satt upp som mål ska kunna nås.

4.4 FINLAND – Trafikskyddet

Trafikskyddet är en allmänrättslig centralorganisation för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i Finland. Organisationens uppgift är att förbättra trafiksäkerheten genom påverkan på trafikbeteende och samhällsvärderingar och attityder som berör vägtrafiken. Trafikskyddet står för den preventiva trafikinformationen, vilket innebär att man informerar och genomför kampanjer, stöder trafikfostran i olika åldersgrupper samt utbildar bilförare.

⁹⁰ Vägverket arbetar med två målgrupper när det gäller alkohol – unga mellan 15 och 24 år (Dont Drink and Drive) samt personer med missbruksproblem (Skellefteåmodellen).

Organisationen bedriver informationsarbete och genomför kampanjer med inriktning på människor i alla åldrar. Arbetet utgår från Trafikskyddets undersökningar om trafiksäkerhet.⁹¹ Kampen mot rattfylleriet är ett av de viktigaste områdena i arbetet för säkrare vägar. Rattfylleri förebyggs enligt Trafikskyddet mest effektivt om man kan få trafikanterna att uppleva en ökad risk när det gäller att bli upptäckta, men också genom att man allmänt sett förbättrar trafiksäkerheten.⁹²

Målsättningen är att begränsa följdverkningarna i trafiken av den ökade alkoholkonsumtionen i Finland. Utgångspunkten i informationsarbetet är nolltolerans gentemot berusningsmedel i trafiken. Målgruppen är framför allt unga förare och deras passagerare. Avsikten är att aktivera hälsofrämjande organisationer samt ungdomsorganisationer, att arrangera en allmän kampanj för ökad medvetenhet samt att förbättra samarbetet mellan myndigheter.

Med politisk lobbying försöker man åstadkomma en sänkning av promillegränsen samt strängare straff för rattfylleri.

Den kampanj mot rattfylleri som genomförs varje år av Trafikskyddet ingår i den offentliga sektorns och olika organisationers samlade informationsarbete. I kampanjen deltar social- och hälsoministeriet, kommunikationsministeriet, polisen, Trafikskyddet samt Center för hälsofrämjande.

4.4.1 Nationell trafiksäkerhetsplan

Statsrådet i Finland har fastslagit att det långsiktiga målet för den finska vägtrafiken är 0 döda. I den trafiksäkerhetsplan som fastställts för 2001-2005⁹³ är delmålen att det ska vara högst 100 trafikdödade under år 2025 samt högst 250 dödade om året från år 2010 (Statsrådets mål från 2001).

En viktig del av trafiksäkerhetsarbetet handlar om att minska bilförarens användning av alkohol och droger. Den senaste utvecklingen tyder på att det krävs hårdare tag mot rattfylleriet och att attityderna spelar en viktig roll i detta sammanhang. I den nationella trafiksäkerhetsplanen för 1997-2000 föreslogs användning av alkohol i kombination med behandling vid grovt rattfylleri. Idag pågår försök med detta. Vidare vill man att en promillegräns på 0,2 ska införas, och att nolltolerans ska gälla för droger och läkemedel i trafiken. De ungas attityder till att köra bil med alkohol i blodet bör påverkas genom

⁹¹ Från www.liikenneturva.fi

⁹² Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

⁹³ Den reviderade planen som gäller för de kommande fem åren förväntas vara färdig hösten 2005.

samarbete med myndigheter, polis, föräldrar och kamrater. Under kvällar och nätter bör de unga erbjudas kollektiva transportmedel.⁹⁴

4.5 DANMARK – Rådet for Større Færdselssikkerhed

Rådet for Større Færdselssikkerhed (RFSF) arbetar för att minimera antalet omkomna och skadade i trafiken i Danmark. Det sker genom undervisning, kampanjer, rådgivning och information om säkert beteende i trafiken. Arbetet är inriktat på allmänheten i stort (trafikanter), men även på politiker, press, samarbetspartners, utbildningsinstitutioner, sponsorer, strategiska allianser m.m. Rådets primära produkt är således kommunikation med omvärlden. Rådet for Større Færdselssikkerhed arbetar inte med vägtekniska lösningar.

De hittills genomförda satsningarna när det gäller rattfylleri har bestått av informations- och kampanjverksamhet i kombination med poliskontroller – en metod som gett goda erfarenheter. Det saknas dock en mer systematisk genomgång av de redskap som används vid kampanjer och av den effekt kampanjerna ger såväl på kortare som på längre sikt⁹⁵. Strategi 2004-2007: Det långsiktiga målet är att antalet dödade och allvarligt skadade i alkoholrelaterade olyckor ska ha minskat med 40 procent år 2012. För år 2007 är målet att inte fler än 96 personer ska omkomma och inte fler än 500 skadas allvarligt i samband med rattfylleriolyckor.

4.5.1 Nationell handlingsplan

Den danska Færdselssikkerhedskommissionen har utvecklat en övergripande nationell vision för det danska trafiksäkerhetsarbetet. Målet för denna vision är att antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska med 40 procent från 1998, så att det år 2012 handlar om högst 300 omkomna och 2 443 allvarligt skadade i trafiken. Insatsen mot rattfylleriet nämns som en central faktor i arbetet för att minska antalet trafikolyckor. Högsta prioritet har satsningarna på trafikanter med alkoholproblem samt unga män i åldersgruppen 18-24 år.⁹⁶

4.6 ISLAND – Umferdarstofa

Umferdarstofa står för kampanjer och information om rattfylleri. Organisationen fungerar också som rådgivare åt Trafikministeriet och politiker. Målgruppen är hela samhället, men Umferdarstofas viktigaste samarbetspartner är polisen och olika föreningar som arbetar förebyggande. Umferdarstofa

⁹⁴ Trafiksäkerhetsplan 2001-2005.

⁹⁵ Færdselssikkerhedskommissionen, 2000.

⁹⁶ Færdselssikkerhedskommissionen, 2000.

menar att kampanjer absolut är en viktig faktor i arbetet med att förhindra rattfylleri, men att det också är viktigt att påverka attityder, och då i synnerhet hos unga människor.⁹⁷

Det isländska Alltinget har antagit ett program för perioden fram till år 2012. Programmets mål är att minska antalet dödsolyckor och andra allvarliga olyckor med 40 procent. De områden man framför allt satsar på är unga bilförare samt alkohol och trafik.

4.7 FÄRÖARNA – Radid fyrí Ferðslutrygd

Sedan 1998 har Ferðslutrygd arbetat målinriktat med att få myndigheterna att anta en nationell handlingsplan för trafiksäkerhet. Detta mål har ännu inte nåtts.

Vid Ferðslutrygds årsstämma 2003 beslöts att man skulle uppmana trafiksäkerhetsministern att förelägga det färöiska lagtinget ett förslag om nollvision i trafiken. Till denna uppmaning fogades en utredning med en redovisning av de olika skäl som talar för nollvisionen.

Både nollvisionen och utredningen har debatterats i det färöiska lagtinget. Nästa steg är ett förslag om att nollvisionen ska läggas fram inför tinget för omröstning. Detta sker förhoppningsvis i augusti/september. I handlingsplanen prioriteras bland annat arbetet mot rattfylleri.

Radid fyrí Ferðslutrygd har under senare år inte arbetat särskilt mycket med rattfylleri. Varje år hålls dock en särskild undervisningsdag för niondeklasserna, där trafikinformatorer som varit med om en alkoholrelaterad olycka undervisar de unga.

⁹⁷ Sigurdur Helgason, Umferdarstofa.

5 Andra preventiva instanser

Avsnittet handlar om polisens kontrollmöjligheter och kontrollernas omfattning samt de tekniska möjligheter man satsar på i de olika länderna för att motverka rattfylleriet. Teknikavsnittet handlar framför allt om försök med alkolås samt den effekt dessa lås ger.

5.1 Sammanfattning – Polisens kontrollmöjligheter

Man är i de olika länderna överens om att poliskontroller spelar roll på så sätt att bilisterna blir mer uppmärksamma på risken att bli tagna för rattfylleri. Antalet poliskontroller och utandningsprov har också ökat under senare år i samtliga länder. En följd av detta är att allt fler bilister avslöjas med alkohol i blodet i de nordiska länderna. Det är dock inte möjligt att mot bakgrund av detta säga något om rattfylleriets faktiska utveckling, eftersom siffrorna är beroende av polisens aktivitetsnivå. Se för övrigt bilagan för att få en överblick över antalet rattfyllerister som tagits i polisens kontroller.

Sartre 3-undersökningen⁹⁸ visar på stora skillnader mellan Sverige, Finland och Danmark när det gäller omfattningen av polisens alkoholkontroller. I Danmark har 88 procent av de tillfrågade i Sartre 3-undersökningen inte alkoholtestat i poliskontroller under de tre senaste åren, medan motsvarande siffra för Sverige är 59 procent och för Finland 36 procent. Det tyder på att länderna prioriterar polisens alkoholkontroller olika. Även om bilisterna i Danmark inte verkar kontrolleras lika ofta som i Finland, är medvetenheten om risken att bli alkoholtestad i trafiken hög bland de tillfrågade i båda länderna – och det i sig har en bättre förebyggande effekt än risken för böter eller fängelsestraff.

Utvecklingen när det gäller polisanmälda överträdelse av rattfyllerilagarna beror i stor utsträckning på förändringar i polisens rutinarbete med alkoholkontroller. Därför är utvecklingen i fråga om antalet polisanmälningar inte nödvändigtvis ett uttryck för den faktiska utvecklingen vad gäller antalet påverkade förare i trafiken.

5.1.1 NORGE – polisens insats

Polisen i Norge genomför varje år cirka 1,7 miljoner kontroller av bilister. I samband med dessa tar polisen cirka 5 000 påverkade bilister. Under 2004 misstänktes 2 624 personer för att ha kört under påverkan av antingen alkohol eller andra berusningsmedel. Samma år dömdes cirka 3 500 normän för att ha haft en för hög promillehalt. En del av de bilister som polisen tar för att ha kört i påverkat

⁹⁸ Sartre är en förkortning för "Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe". Projektet har till syfte att undersöka attityder och beteenden hos de europeiska bilisterna och baseras bland annat på en representativ enkätundersökning. Se för övrigt avsnitt 4.3.

tillstånd upptäcks tack vare tips från personer som kontaktar polisen och meddelar misstänkt rattfylleri. Polisen använder alkometertester som indikatorinstrument. Som bevis i rätten används tester genomförda med intoxilyzerutrustning eller blodprov.⁹⁹

Polisens strategi i arbetet mot rattfylleri är att genomföra kontroller. Dessa ska i högre grad än tidigare riktas mot de grupper som man vet står för den största delen av rattfylleriet och användas vid de tidpunkter då den alkoholpåverkade bilkörningen är som mest intensiv (under helger och i anslutning till ungdomsevenemang och liknande). Undersökningar i Norge visar att man kan få störst effekt genom att genomföra kontrollerna i tidsrummet mellan midnatt och klockan 06 nätterna till lördagar och söndagar. Erfarenheten visar att de flesta alkoholrelaterade olyckorna med personskador sker under dessa tidsintervall. Vidare ska kontrollerna ske på platser där lokala undersökningar visar att överträdelserna ofta inträffar, d.v.s. i anslutning till ungdomsevenemang, festivaler m.m. Polisdistrikten ska genomföra kurser i hur man avläser tecken och symptom och alkoholkontrollerna ska kombineras med andra typer av kontroller.¹⁰⁰

5.1.2 FINLAND – polisens insats

Polisen använder alkometrar för kontroll av alkohol och droger. Om alkometern ger utslag görs antingen ett test med precisionsalkometer eller ett blodprov.¹⁰¹ Under 2004 genomförde polisen cirka 1,8 miljoner alkometertester.¹⁰²

Under 2004 tog polisen knappt 27 000 bilister för att ha kört i påverkat tillstånd.

Om polisen misstänker en förare för att vara påverkad av droger får vederbörande som regel blåsa i en alkometer. Om denna inte ger utslag testas bilisten genom blod- och urinprov. På vissa platser använder polisen drogtestningsmetoder i samband med vägtrafikkontroller för att avgöra om en förare är påverkad av droger eller ej. Efter att ett salivtest tagits förs bilisten till sjukvårdsklinik för ytterligare undersökning.

⁹⁹ Jan Guttormsen, Politidirektoratet

¹⁰⁰ Politiets trafiktjeneste, Strategiplan 2004-2007.

¹⁰¹ Från www.poliisi.fi

¹⁰² Justitieministeriet, fråga 4.7.2005.

Om polisens insats på trafiksäkerhetsområdet har minskat, så gäller det även polisens kunskap om rattfylleriet i Finland. Under de senaste tio åren har framför allt lokalpolisens övervakning av vägarna minskat.¹⁰³

Polisen får varje år kännedom om 23 000–25 000 fall av bilkörning i påverkat tillstånd. Antalet påverkade bilister som kommer till polisens kännedom på grund av att någon kontaktar polisen eller i samband med trafikolyckor har ökat under perioden 1997 till 2002.¹⁰⁴

5.1.3 SVERIGE – polisens insats

Under 2004 genomförde den svenska polisen 1 563 000 alkometertester, vilket är en ökning med 13 procent jämfört med 2003.¹⁰⁵ Knappt 22 000 av proverna visade på en promillehalt över 0,2. Andelen positiva prov har legat någorlunda konstant sedan 1997, nämligen på 1,3-1,4 procent.¹⁰⁶ Från 1998 till 2003 har antalet polisanmälda fall av rattfylleri ökat med 3 000, d.v.s. cirka 25 procent. Polisen undersöker inte alla trafikanter som varit inblandade i olyckor, varför siffrorna för misstänkta alkoholpåverkade kan antas ligga rejält under det faktiska antalet.¹⁰⁷

En ny svensk alkoholutredning från 2005 föreslår att antalet utandningsprov ska öka till 2 miljoner per år. Till skillnad från i Norge och Danmark, ska man i Sverige satsa mer på slumpvisa kontroller än på målinriktade. Både tullväsendet och kustbevakningen ska involveras i arbetet. Alkoholutredningen påpekar att den mest effektiva poliskontrollen fås när polisen genomför omfattande, återkommande och fullt synliga kontroller längs vägarna, där man slumpvis väljer ut bilförare för alkometertest. Allmänt genomfördes under 2004 fler målinriktade kontroller (t.ex. vid färjelägen, flygplatser, försäljningsställen för alkohol) än slumpvisa.

VTI har beräknat att ytterligare 100 000 utandningsprov skulle kunna rädda 3-4 liv. Kostnaden för 100 000 utandningsprov är cirka 10 miljoner kr., medan värdet av ett enda liv i Sverige beräknas till 16 miljoner kr.¹⁰⁸ Enligt denna beräkning skulle således ett utökat antal utandningsprov ge god förtjänst.

¹⁰³ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

¹⁰⁴ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

¹⁰⁵ Vägverket, annual report 2004.

¹⁰⁶ VTI rapport 505, 2004.

¹⁰⁷ Svensk alkoholutredning, SOU 2005:25.

¹⁰⁸ VTI notat 71-2002.

Polisens insatser spelar även roll för alkoholmissbrukarna. När en missbrukare stoppas av polisen är han eller hon ofta mer mottaglig för behandling än annars, vilket enligt den svenska regeringen bör utnyttjas (se för övrigt avsnitt 6.1.2.3 om Skellefteåmodellen).¹⁰⁹

Sedan januari 2005 har polisen kunnat hindra påverkade personer från att köra genom att ta deras bilnycklar eller fordon i beslag. Den svenska polisen har också möjlighet att testa bilförarens ögon vid misstanke om påverkan. Vidare föreslås i den svenska alkoholutredningen (SOU 2005:25) att även tullpersonalen ska kunna genomföra alkoholtestning av bilister som kör av färjorna. Idag ligger denna uppgift enbart på polisen.

5.1.4 DANMARK – polisens insats

Polisen tog under 2004 cirka 16 000 bilister för rattfylleri. Av dessa var det knappt 3 000 som upptäcktes i samband med trafikolyckor. Polisens strategi med att alkoholtesta bilister t.ex. i samband med att de stoppas på grund av att de kör utan säkerhetsbälte, har lett till att allt fler rattfyllerister åker fast i Danmark.

Den danska polisen kontrollerar förekomsten av rattfylleri genom målinriktade satsningar i samband med särskilda evenemang, vid slumpvisa kontroller samt vid trafikolyckor. Den målinriktade satsningen på speciella arrangemang (konserter, marknader, högtider m.m.) prioriteras högst av polisen.

I Danmark försöker man nu underlätta polisens arbete med narkotikapåverkade bilister. Bland annat diskuteras möjligheten att införa nollgräns för narkotikapåverkan vid bilkörning samt strängare regler för bilkörning under läkemedelspåverkan. Samtidigt behöver polisen testutrustning som kan avslöja de påverkade trafikanterna. Justitieministeriet föreläggs hösten 2005 ett utskottsförslag med bland annat en förteckning över vilka droger eller ämnen som ska förbjudas i trafiken.

En ny alkometer, som ännu inte godkänts, ger så exakta utslag att blodprover blir överflödiga. Fortfarande återstår dock för experter och politiker i Danmark att godkänna den nya alkometern.

5.1.5 ISLAND – polisens insats

Varje år grips cirka 2 000 bilister för rattfylleri. Polisens kontroller är inte regelbundna. Siffran motsvarar cirka 0,7 procent av den isländska befolkningen.

¹⁰⁹ Socialdepartementet, Prop. 2003/04:161.

5.1.6 FÄRÖARNA – polisens insats

På Färöarna tog polisen under 2004 sammanlagt 168 personer för att ha kört med alkohol, läkemedel eller droger i blodet. Det vanligaste kontrollinstrumentet är alkometern. Apparaterna har bytts ut några gånger och har med tiden blivit både exaktare och enklare att använda. Kontrollerna utförs under allmän patrullering samt i samband med trafikolyckor. Det händer även att rattfyllerister tas efter anonyma tips från allmänheten. Dessutom förekommer perioder (särskild vid jul) med skärpt övervakning, då man framför allt koncentrerar sig på rattfylleriet.

Trafikpolisen på Färöarna är av den uppfattning att folk har större respekt för hårda straff än för själva poliskontrollen.

5.2 Alkolås och andra tekniska möjligheter

5.2.1 SAMMANFATTNING – om alkolås

Möjligheterna till ökad användning av tekniska lösningar i kombination med behandling förefaller lovande. Bestämmelser om exempelvis ökad användning av alkolås kommer att kunna påverka antalet rattfyllerister och alkoholrelaterade olyckor positivt. Hur man ser på denna möjlighet skiljer sig dock kraftigt åt från land till land, både när det gäller befolkningarnas och politikernas uppfattningar. För att angripa rattfylleriet med tekniska hjälpmedel satsar man framför allt på alkolåset, som gör rattfylleri fysiskt omöjligt. Det är stor skillnad på användningen av alkolås i de nordiska länderna. I Sverige är alkolåset allmänt erkänt som en effektiv, förebyggande åtgärd mot rattfylleri, och man har genomfört omfattande försök med alkolås. I Danmark har man däremot inte närmare fokuserat på alkolåsens möjligheter. Även i Norge har man endast visat ringa intresse för försök med alkolås till personer som dömts för rattfylleri.

5.2.2 FINLAND - alkolås

Alkolås testas i Finland under perioden juli 2005 till juni 2008. Alkolåsövervakad förarrätt är ett frivilligt alternativ för dem som får sina körkort ovillkorligt indragna i samband med rattfylleri. Föraren ska använda alkolåset under ett år och delta i ett program för bedömning av huruvida han eller hon är beroende av alkohol eller droger. Programmet följs löpande genom att man deltar i regelbundna läkarkontroller. En förutsättning för att en person ska beviljas alkolåskörkort är att han eller hon börjat på det program som ska avslöja ett eventuellt beroende. Beslutet om att sätta in ett alkolås i bilen

förutsätter en begäran om detta från den misstänkte, och vederbörande måste själv stå för kostnaderna i samband med övervakningen.¹¹⁰

I en finsk undersökning påpekas att alkolåset bör tas i bruk redan innan en person dömts för rattfylleri, eftersom undersökningsresultatet visar att cirka hälften av rattfylleristerna har sökt hjälp för sina alkoholproblem redan innan de åkt fast för rattfylleri (se Heinonen, 1991).¹¹¹

5.2.3 DANMARK – alkolås

I Danmark förekommer inga försök med alkolås.

5.2.4 SVERIGE – alkolås

Den svenska regeringen föreslår att alkolås ska finnas i bussar och lastbilar före 2010. Alla nya personbilar ska enligt förslaget vara försedda med alkolås före 2012. Under 2005 offentliggjordes en utredning från Näringsdepartementet om detta, och här framgår också vilka åtgärder som kan öka acceptansen för och användningen av alkolås. Möjligheterna att använda alkolås i kombination med rehabilitering och behandling av personer med alkoholproblem testas också på försöksbasis (Skellefteåmodellen – en metod som går ut på att få med bilisten på försöket. För mer om detta, se avsnitt 6.) Vidare ska man undersöka hur forskning och utveckling av nya tekniker för att hindra rattfylleri kan stimuleras, och hur försök med så kallad ”villkorlig körkortsåterkallelse”¹¹² kan utvidgas. Utredningen ska vara färdig senast den 1 juni 2006.¹¹³ Utredaren, Karin Svensson Smith, ser det som helt avgörande att företagstransporter kvalitetssäkras med alkolås, och hon vill även ha en dialog med bilindustrin, som också har fått upp ögonen för behovet av alkolås.¹¹⁴

Svenskarna är positivt inställda till alkolås i bilar. Åtta av tio kvinnor och sex av tio män anser att alla bilar bör utrustas med alkolås, vilket kräver ett utandningsprov varje gång bilen ska startas. Äldre är allmänt sett mer positiva till alkolåset än yngre. Sedan de första försöken med alkolås startade i Sverige 1999 har andelen svenskar som anser att alkolås ska införas ökat. År 2003 var det 69 procent i genomsnitt som stod för denna uppfattning.¹¹⁵

¹¹⁰ Material från trafiknykterhetskampanj 2005 – Om du tar, ta då en chaufför.

¹¹¹ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

¹¹² Med detta förstås att rätten att köra bil under en viss period är begränsad till att gälla under vissa villkor. Ett sådant villkor kan t.ex. vara att köra med alkolås i bilen.

¹¹³ Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

¹¹⁴ Artikel från Motorföraren nr 5, 2004.

¹¹⁵ Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

5.2.4.1 Villkorlig körkortsåterkallelse

Försök med ”villkorlig körkortsåterkallelse” har varit lyckade och har nu utvidgats till att gälla hela Sverige. Om en bilförare tas för rattfylleri kan han eller hon få behålla sitt körkort mot att ett alkolås installeras i bilen. Förutom personbilar gäller systemet även lastbilar och bussar.

Villkorstiden/provtiden är två år och föraren har endast rätt att köra inom landets gränser. Att man har alkolås påverkar inte den övriga straffrättsliga domen. Deltagarna i alkolåsförsöket ska dessutom delta i ett uppföljningsprogram samt föra ett nyktert liv. Var tredje månad ska de genomgå en läkarkontroll där blod- och urinprov tas för kontroll av deltagarnas nykterhet. Alkolåset kontrolleras varannan månad och dess dataminne registrerar samtliga blåsförsök med eller utan alkohol i utandningsluften.¹¹⁶

Endast 11 procent av dem som har gjort sig skyldiga till rattfylleri väljer att delta i försöket. Resultaten från dem som deltar är positiva. Bland de 500 personer som var först med att delta i projektet har antalet återfall i rattfylleri minskat från tidigare 5 procent per år till 0 procent under den tid de har deltagit i försöket. En rehabiliterande effekt har också registrerats två år efter att provtiden avslutats. Av andra positiva effekter kan nämnas en minskning i antalet polisrapporterade trafikolyckor samt ett minskat behov av sjukvård under försöksperioden. Det är dock ännu för tidigt att säga något om försökets mer långsiktiga effekter, eftersom det pågår ända till 2009.¹¹⁷

Cirka 40 procent av deltagarna fullföljer inte programmet. Bland dessa personer ses ett stort återfall i rattfylleri.¹¹⁸

5.2.4.2 Alkolås i offentlig transport i Sverige

Bank- och försäkringsbolaget SalusAnsvar och MHF startade i december 2002 en kampanj med målsättningen att alla bilar i Sverige ska vara försedda med alkolås senast 2015. Från 2002 till 2005 har representanter rest Sverige runt för att demonstrera alkolåset för kommuner, buss-, lastbils- och taxiföretag. Målet med denna turné är bland annat att påverka fler kommuner att kräva alkolås i samband med sina transporttjänster, för att transport av såväl gods som människor ska ske på ett trafiksäkert sätt.

¹¹⁶ Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

¹¹⁷ Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

¹¹⁸ Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

5.2.4.3 Alkolås – på läkares föreskrift i Sverige

Vägverket förbereder för närvarande ett förslag om att läkare ska kunna förslå alkolås till patienter som har alkoholproblem.¹¹⁹ I dag anmäls endast en av tusen alkoholister av sin läkare, även om läkaren enligt körkortslagen bör anmäla bilisten under alla omständigheter.¹²⁰

5.2.4.4 Volvos alkobälte

Ett så kallat alkobälteslås har introducerats. Det handlar om ett säkerhetsbälte där en alkometer är placerad i spännet. För att kunna starta bilen måste föraren blåsa i alkometern och resultatet ska vara negativt. Ny teknik finner således vägen ut på marknaden löpande, och alkolåset är inte den enda tillgängliga tekniska lösningen.

5.2.5 NORGE – *alkolås*

I Norge finns enstaka alkolåsprojekt. Det första, det så kallade Lillehammerprojektet, är en del av Nollvisionsprojektet. Det lanserades 2003 och avslutas våren 2006. Det omfattar försök med alkolås i bussar, och är en del av ett större EU-projekt om alkolås. Samtidigt med det norska försöket pågår försök med alkolås i spanska bussar, tyska lastbilar och belgiska personbilar. Lillehammerprojektet ska ge kunskap om användningen av alkolås i kollektiva transportformer, så att bussbolagen i högre grad väljer att införa alkolås i bussarna som en konkurrensparameter.¹²¹

Os kommun deltar i ett alkohol- och drogförebyggande pilotprojekt som styrs av Helse- og Sosialdepartementet. Som ett led i detta arbete tog Os kommun 2004 initiativ till att montera alkolås i tolv bussar i kommunen. Motorførernes Avholdsforbund hör till dem som deltar i försöket, som pågår i ett år. Målet med försöket är att framhäva trafiken som en alkoholfri zon. Samtidigt som alkolås i bussarna ska ge kunderna trygghet är försöket ett test på hur utrustningen fungerar rent tekniskt.

Den norska föreningen Motorførernes Avholdsforbund lanserade sommaren 2005 en kampanj för att få alkolås installerade i alla nya bilar.

5.2.6 ISLAND – *alkolås*

På Island har man varken alkolås eller andra tekniska lösningar för att minska rattfylleriet.

¹¹⁹ MHF.

¹²⁰ Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

¹²¹ Norges Vegvesen om alkolåset – www.vegvesen.no.

6 Förebyggande av rattfylleriolyckor i ett bredare perspektiv

I detta avsnitt diskuteras vilka former rattfylleriet tar sig och i vilka sammanhang det kommer till uttryck. Rattfylleri är inte bara ett trafiksäkerhetsproblem, utan ett problem som kräver insatser på bredare front; alkoholister behöver behandlas som alkoholister och inte i bara som fulla bilister. Avsnittet tar också upp vilka erfarenheter som finns av samarbete mellan olika aktörer som alla arbetar för att få ned antalet rattfyllerister.

6.1.1 SAMMANFATTNING – en bredare insats

Rattfylleriet kan ses som mer än ett trafiksäkerhetsproblem, nämligen som ett samhällsproblem som kräver större insatser från ett mycket bredare spektrum av aktörer än vad som vanligtvis är fallet i dag. Längst på det här området har Sverige kommit, bland annat genom ett brett samarbete mot rattfylleri, kallat Alkohol-OLA.

6.1.2 SVERIGE – samhällsinsats på bred front

I Sverige arbetar man på bred front mot rattfylleriet, och arbetet involverar en mängd olika aktörer.

6.1.2.1 Nationell samling

Gruppen för Nationell Samverkan (GNS), som omfattar Näringsdepartementet, Rikspolisstyrelsen, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, NTF och Vägverket, har tagit initiativ till ett gränsöverskridande samarbete mellan organisationer och företag för att nå målet att endast 270 personer ska behöva dö i trafiken år 2007. Tre problemområden nämns i detta sammanhang som avgörande. Ett av dessa är rattfylleriet. Varje aktör har identifierat vad den, antingen på egen hand eller i samverkan med andra, kan göra för att öka trafiksäkerheten. På Vägverkets hemsida finns de olika aktörernas förslag till insatser på de tre problemområdena.¹²²

6.1.2.2 Alkohol-OLA

Ytterligare ett av projekten går under namnet Alkohol-OLA¹²³ – alkoholsäkrade resor och transporter. Här har 26 aktörer gått samman och författat sina olika, individuella avsiktsförklaringar när det gäller åtgärder för att minska rattfylleriet. Denna arbetsform gör det möjligt att mot bakgrund av fakta visa vilka uppgifter man vill ta tag i, för att på så sätt bidra till en ökad trafiksäkerhet. Samarbetet inleddes i

¹²² Se www.vv.se.

¹²³ OLA är en förkortning för "Objektiva fakta, Lösningar och Avsikter".

oktober 2004 och resultatet förväntas redovisas våren 2005. Arbetet med de nationella aktörerna har också siktet inställt mot förändringar av förd politik, produktutveckling, förändringar av lagar och regler m.m. OLA-samarbetet är frivilligt; det ska ge kunskap och endast handla om att skapa lösningar – inte om att fördela skuld. Följande svenska aktörer ingår i samarbetet:

- ALNA Riks (Alkohol och Narkotika)
- Alkolåsutredningen
- Arbetsmiljöverket
- Bil Sweden
- Centralförbundet för Alkohol och Narkotikaupplysning (CAN)
- Folkhälsoinstitutet
- Försäkringsförbundet
- Justitiedepartementet (Enheten för polisfrågor, allmän ordning och säkerhet)
- Läkarnas Riksförbund
- Motormännens Helykterhetsförbund (MHF)
- Nationella Alkoholkommittén
- Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)
- Näringsdepartementet
- Rattfylleriutredningen (Ju 2003:12)
- Rikspolisstyrelsen
- Riksåklagaren
- Räddningsverket (NCO och SFP)
- SAAB Automobile AB
- Svenska Kommunförbundet
- Svenskt Näringsliv/Transportgruppen
- Sveriges Hotell- och Restaurangföretagare (SHR)
- Sveriges Redareförening
- Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)
- Systembolaget AB
- Volvo Personvagnar AB
- Vägverket

Svenskarna ställer sig i allmänhet positiva till att företagen är involverade i trafiksäkerhetsfrågorna. Åtta av tio menar att alla föreningar, företag och myndigheter borde ställa krav på trafiksäkerhet i samband med transporter.¹²⁴

6.1.2.3 Kvalitetssäkring av transporter

Flera offentliga och privata verksamheter i Sverige har således infört miljö- och säkerhetskrav, t.ex. på att de förare som utför transporter för företaget ska vara nyktra. Vägverket påverkar och stöttar t.ex. köpare och säljare av transporttjänster för att kvalitetssäkra dessa. Ett stort antal kommuner, landsting och företag har inlett detta kvalitetssäkringsarbete, som bland annat kan handla om användning av alkoholås.¹²⁵ Q3 är ett samarbete mellan NTF, SNF (Svenska Naturskyddsföreningen) och LO, som går ut på att köpare av transporter bedöms utifrån de krav de ställer på arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö i förbindelse med transporten. Målet är att Q3:s bedömningar ska bilda norm för köp av transport.¹²⁶

Vägverket arbetar för att förutsättningarna för vägtransport i Sverige ska vara de bästa. Enligt Vägverket dominerar uppfattningen att de alkoholberoende i första hand kan hindras från att köra i alkoholpåverkat tillstånd genom att man behandlar deras alkoholproblem eller sätter in alkoholås i deras fordon. Antingen hindrar man bilisten från att köra (med alkoholås) eller så deltar han eller hon frivilligt i ett behandlingsprojekt. De bilister som då och då kör bil i alkoholpåverkat tillstånd har enligt Vägverket bättre möjligheter att undvika rattfylleri, eftersom de egentligen tänkt lösa transportproblemet på annat vis och inte köra själva. I stället missar de sista bussen eller saknar möjlighet att ta taxi.¹²⁷

Attitydpåverkande insatser bör enligt den svenska alkoholutredningen riktas mot alla bilförare och inte enbart mot de unga i åldern 15 till 24, eftersom det inte bara är denna grupp som har problem med rattfylleri. (Det är annars denna grupp som Vägverket riktar sin kampanj mot).¹²⁸

6.1.2.4 Alkoholkommittén

Alkoholkommittén inrättades för att samordna insatserna på nationell nivå och för att i samverkan med kommuner och landsting stimulera insatserna på regional och lokal nivå. Kommittén har dock inte arbetat speciellt med rattfylleri, eftersom det framför allt är Vägverket som har den samordnande rollen på detta område. I arbetet ska kommittén samarbeta med berörda myndigheter, kommuner, landsting, intresseorganisationer, föreningar, folkrörelser, branschorganisationer m.m. Kommittén har det

¹²⁴ Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

¹²⁵ Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

¹²⁶ Se www.q3.se

¹²⁷ Vägverket, Alkohol, Droger och Trafik, 2004.

¹²⁸ Svensk utredning om alkohol, SOU 2005:25.

övergripande ansvaret för att intentionerna i regeringens handlingsplan från 2001 om förebyggande av alkoholskador förverkligas.

6.1.2.5 Skellefteåmodellen

I Sverige arbetar man bland annat med Skellefteåmodellen. Hittills har det handlat om ett arbete på försöksbasis, men nu är ambitionen att modellen ska spridas över hela landet. Det handlar om ett samarbete mellan Vägverket, polisen, Svenska Kommunförbundet, kriminalvården, landsting och länsstyrelse. Dessa aktörer ska skapa nya rutiner för att kunna erbjuda alkoholpåverkade förare samtal med en missbrukskonsult inom 24 timmar efter förseelsen. Bilisten bedöms i detta skede vara mer sårbar och öppen för erbjudanden om behandling än annars. I Stockholm har projektet varit framgångsrikt; hälften av de rattfyllerister som polisen har stoppat har sagt ja till att bli kontaktade av en missbrukskonsult för att få hjälp att ta tag i sitt missbruksproblem.¹²⁹

6.1.2.6 MHF

Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) har som uttalat mål att leda kampen mot rattfylleri i Sverige. Bland delmålen kan nämnas att förbundet arbetar för att alkolås ska finnas i alla bilar före år 2015 och att rattfylleriet ska halveras före 2007 (jämför nollvisionens delmål).

MHF har åtskilliga projekt igång, varav spridningen av alkolås, ungdomskampanjen Don't Drink and Drive samt Victim Impact Panels är några. Det sistnämnda är ett projekt som går ut på att offer för rattfylleri berättar om sin förtvivlan och sorg för rattfyllerister som dömts för första gången. I andra länder har man goda erfarenheter av metoden. Projektet pågår för närvarande i Sverige och kommer att utvärderas senare. Det genomförs i samarbete med NTF, SMART, Försäkringsförbundet, Vägverket, domstolar, åklagarmyndighet, frivårdsmyndighet, polis m.m.

6.1.2.7 Obligatorisk riskutbildning

Från januari 2006 införs en obligatorisk riskutbildning med fokus på alkohol och hastighet för dem som tar körkort. Samtidigt ökar kraven för att bli godkänd som körlärare – körläraren får t.ex. inte ha förlorat sitt körkort under de senaste tre åren på grund av en allvarlig trafikförseelse som exempelvis rattfylleri.¹³⁰

¹²⁹ Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

¹³⁰ Se www.str.se.

6.1.3 NORGE – andra aktörer

I Norge existerar en självständig, frivillig organisation kallad Motorførernes Avholdsforbund (MA), som arbetar med att göra trafiken till en alkoholfri zon. Organisationen, som vilar på folkligt engagemang och initiativ, har särskilt engagerat sig i promillegränsen och en sänkning av denna. MA har bidragit till att få ner promillegränsen till 0,2, och föreningen arbetar ständigt för att få en nollgräns för alkohol, läkemedel och narkotika i trafiken.¹³¹

Trafiksäkerhetsutskott i flera fylkeskommuner har etablerat ett system som innebär att ungdomar i åldern 16 till 22 kan åka taxi hem efter fester för 50 kronor. Systemet finns i Sogn, Fjordane, Telemark och Hedmark.¹³²

Statens Institut for Rusmiddelforskning i Norge (SIRUS) är ett forskningsinstitut som genomför undersökningar av utveckling, risk och attityd vad gäller tobak, droger och alkohol. Institutet bedriver både upplysande och förebyggande verksamhet för att minska skadeverkningarna av exempelvis alkohol. Institutets uppgift är att utföra och förmedla forskning och dokumentation om frågor som rör berusningsmedel, med tonvikten särskilt lagd på samhällsvetenskapliga problemställningar. I samband med detta gör SIRUS utvärderingar av kampanjer och projekt för förebyggande av alkoholens skadeverknings. På initiativ av Divisjon for rettsstoksiologi og rusmiddelforskning vid Folkehelseinstituttet har ett nätverkssamarbete skapats, där SIRUS tillsammans med Transportøkonomisk Institut, SINTEF, Institut for rettsmedisin vid UIO samt Divisjon for epidemiologi vid Folkehelseinstituttet ingår. Syftet är att utarbeta ett förslag till forskningsprogram om berusningsmedel och olyckor inom transportsektorn som ska kunna ingå i Forskningsrådets forskningsprogram om riskfaktorer i transportsektorn. Detta samarbete har dock inte fått finansiellt stöd från Norges Forskningsråd, och har därför än så länge inte kunnat förverkligas.¹³³

I Norge har en Internetportal skapats för information om vad som görs på det drogforebyggande området, och portalen fungerar som mötesplats för förebyggande och hälsofrämjande arbete.¹³⁴ Bland projekten kan nämnas ”Alvorligt talt” från Sosial- og helsedirektoratet, som går ut på att minska alkoholskadorna i samhället genom att man tar tag i den allmänna bristen på kunskap om vilka faktorer

¹³¹ Geir Riise, Artikel från MA: ”Alkohol og trafikk”.

¹³² Information från Stange kommune, www.stange.kommune.no. Se mer på www.sf-f.kommune.no under menyen Samferdsle - Skysstilbod for ungdom - Trygt Heim.

¹³³ SIRUS, Statens Institut for Rusmiddelforskning, Oslo.

¹³⁴ Se www.forebygning.no.

som påverkar alkoholkonsumtionen. Projektet ”Fryspunkt” från Bergensklubben och IGOR-partner ska få ungdomar i 15 till 19-årsåldern att dricka mindre och undvika att skada sig själva och andra i samband med alkoholintag. ”Kastmasken” från Motorførernes Avholdsforbund ska förebygga att unga personer kör i påverkat tillstånd genom diskussioner som utgår från ett teaterstycke. Motorførernes Avholdsforbunds ungdomsavdelning har också utarbetat ett projekt som ska minska den alkoholrelaterade bilkörningen bland unga bilförare. Projektet heter ”Ung på vei mot lappen”, och går bland annat ut på att tonåringen och hans eller hennes föräldrar ska skriva under ett avtal där tonåringen lovar att inte dricka alkohol eller använda andra droger fram till dess att han eller hon får sitt körkort. Ytterligare ett projekt är ”Alkokutt”, som handlar om att minska alkoholkonsumtionen genom att skapa en allmän acceptans för att en rad definierade situationer bör och ska vara alkoholfria.¹³⁵ Se även promilleprogrammet, avsnitt 3.4.3

6.1.4 FINLAND – andra aktörer

Finland har en nationellt fastslagen handlingsplan för att så långt möjligt minska alkoholens skadeverkningar. Det så kallade Alkoholprogrammet 2004-2007 är förankrat i det finska social- och hälsoministeriet, som har ansvaret för att stärka alkoholpolitiken. Alkoholprogrammet är i sig en inbjudan till samarbete för alla de instanser som önskar minimera alkoholens skadeverkningar. Kommuner, kyrkor, organisationer, näringslivet och statsförvaltningen har bidragit med synpunkter och förslag på alkoholprogrammets målsättningar, liksom i uppbyggnaden av ett partnerskap som ska främja dessa målsättningar. Den bärande idén är att problemen ska angripas så nära människorna som möjligt, och att närsamhället ska ha möjlighet att ingripa.¹³⁶

Trafikskyddet och kriminalvården har sedan 1999 haft ett system som innebär att bilister som upprepade gånger gjort sig skyldiga till rattfylleri får göra samhällstjänst samtidigt som de får körkortet indraget. (Laapotti m.fl., 2004)

Enligt tidigare forskning ger vård i kombination med medicinsk bedömning bättre resultat än det nuvarande systemet, men samhällets resurser på det sociala planet och när det gäller sjuk- och hälsovård är begränsade. En annan brist i det nuvarande systemet är enligt Trafikskyddet att de bilister som överträtt rattfyllerilagen endast en gång får tillbaka sina körkort utan att läkares bedömning först inhämtats.¹³⁷

¹³⁵ Läs mer på www.forebygging.no.

¹³⁶ Social- och Hälsovårdministeriet, Alkoholprogrammet 2004-2007, Helsingfors 2004

¹³⁷ Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

6.1.5 DANMARK – A/T-kurser

Vid ett ovillkorligt återkallande av körkortet på grund av rattfylleri är det obligatoriskt att delta i A/T-kursen. Kursen är även obligatorisk i samband med en dom som innebär tillsvidareindragning av rätten att köra bil. A/T-kursens syfte är att göra deltagarna mer medvetna om hur olyckligt det är att kombinera alkohol och trafik. Kursen bygger på undervisning, information och orientering om relevanta ämnen, t.ex. alkoholens påverkan, alkoholmissbruk och åtgärder med anledning av alkoholproblem i trafiken. Kursen har inte karaktären av behandling.

En ny kampanj ger ungdomar en chans att prova hur det är att köra bil med alkohol i kroppen. Det sker i en alkoholsimulator, som visar hur man som bilförare reagerar när man är alkoholpåverkad. Kampanjen, som kallas ”Holdspiller”, har fått sitt namn av Rådet For Større Færdselssikkerhed och Foreningen For Gode Alkoholvaner, som uppmanar ungdomarna att turas om att dricka, så att de kan köra varandra hem på ett säkert sätt. Unga får möjlighet att prova alkoholsimulatorens på skolor samt i samband med en rad festivaler och konserter runt om landet under sommaren.

6.1.6 ISLAND – andra aktörer

På Island satsar man aktivt på preventivt arbete när det gäller rattfylleri. Körskoleelever får mycket information om effekten av alkohol, regler m.m. Man satsar bland annat på kampanjer via TV-reklam, radioreklam, tidningsreklam och stora affischer vid busshållplatser. Arbetet utförs av Umferdarstofa i samarbete med Vinmonopolet på Island. Målgruppen är alla motorförare, och ingen åldersgrupp är speciellt i fokus.

Rattfylleri är inte bara ett trafikproblem, utan ett alkoholproblem. Det finns många organisationer på Island som arbetar med att försöka minska rattfylleriet, t.ex. olika föreningar, läkare m.fl.

Behandling för alkoholproblem ingår inte som en del av straffet vid dom för rattfylleri.¹³⁸

¹³⁸ Sigurdur Helgason, Umferdarstofa.

7 BILAGA – statistik om rattfylleriolyckor och lagstiftning

7.1 Antal omkomna, rattfylleriolyckor

Antal omkomna, rattfylleriolyckor	DK	SV	NO	FI	IS	FÖ
2001	115	N/A	N/A	114	3	0
2002	132	N/A	N/A	115	2	0
2003	105	N/A	N/A	76	3	0
2004	106	N/A	N/A	91		0

7.2 Antal omkomna i rattfylleriolyckor, procent av det totala antalet omkomna

Antal omkomna i rattfylleriolyckor, % av det totala antalet omkomna	DK	SV	NO	FI	IS	FÖ
2001	27 %	N/A	N/A	26 %	16 %	0 %
2002	29 %	N/A	N/A	28 %	9 %	0 %
2003	24 %	N/A	N/A	20 %	15 %	0 %
2004	29 %	N/A	N/A	24 %		0 %

7.3 Antal omkomna i rattfylleriolyckor per milj. invånare

Antal omkomna i rattfylleriolyckor per milj. invånare	DK	SV	NO	FI	IS	FÖ
2001	21,5	N/A	N/A	22,0	10,2	0
2002	24,6	N/A	N/A	22,1	6,8	0
2003	19,5	N/A	N/A	14,5	10,2	0
2004	19,6	N/A	N/A	17,4		0

7.4 Antal rattfylleriolyckor totalt

Antal rattfylleriolyckor totalt	DK	SV	NO	FI	IS	FÖ
2001	1140	N/A	N/A	1294	45	54
2002	1230	N/A	N/A	1302	43	47
2003	1189	N/A	N/A	1349	37	57
2004		N/A	N/A			60

7.5 Ländernas promillegränser

%-gränser	DK	SV	NO	FI	IS	FÖ
Rattfylleri	0,5	0,2	0,2	0,5	0,5	0,5
Grovt rattfylleri	-	1	-	1,2		

7.6 Sanktioner, första tillfället

Sanktioner Första gången	DK	SV	NO	FI
Rattfylleri	Böter motsvarande promillehalten x månadslön. Indraget körkort, villkorligt eller ovillkorligt. A/T-kurs. Kontrollerande förarprov. ($0,51 < \% < 2,0$)	Böter eller fängelse i upp till 6 månader. Indragning av körkort 1-12 mån.	Böter eller fängelse i upp till 24 dagar	Böter eller fängelse i upp till 6 månader.
Grovt rattfylleri	Böter motsvarande månadslön och villkorligt fängelse i 20 dagar samt samhällstjänst eller behandl. för alkoholism. Ovillkorligt återkallande av körkort, tre års prøvotid. A/T-kurs. Kontrollerande förarprov. ($\% > 2,0$)	Fängelse i upp till två år. Indragning av körkort 12-36 mån.	-	Böter eller fängelse i upp till två år

(Källa: Betänkning nr. 1448, Betänkning om sanktioner for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden, Köpenhamn 2004 och www.sikkertrafik.dk)

Den schematiska översikten över sanktioner i förbindelse med rattfylleri tar sin utgångspunkt i förstagångsförseelser. Tillfogas ska att rattfulla sällan döms till mer än två månaders fängelse i Sverige, även om straffskalan medger upp till två års fängelse vid grovt rattfylleri. I Finland var straffet för grovt rattfylleri år 2001 i genomsnitt 64 dagsböter och 2-3 månaders fängelse.

7.7 Antal åtal för rattfylleri, 2004

Antal åtal för rattfylleri 2004	Åtalade i samband med trafikolyckor	Åtalade utan trafikolyckor	Åtal totalt
DK	2.899	13.489	16.388
SV			15.600
NO			Cirka 5.000
FI			Cirka 25.000
FÖ	60	108	168