

11 Medborgarnas acceptans för alkolås

MHF och Salus Ansvar har låtit SIFO göra en undersökning av attityder till frivillig installation av alkolås i privata bilar. Undersökningen genomfördes i februari 2003. Av 1 000 personer svarade 80 procent ja på frågan: "Skulle du tycka att det var värt 2 000 kronor extra för en fabriksny bil med inbyggt alkolås?" 16 procent svarade nej och 4 procent var osäkra.¹

Senare samma år genomförde SIFO ytterligare en undersökning om alkolås. Denna gång var frågan: "Tycker du att det ska vara lag på att alla fabriksnya bilar ska ha alkolås?" 79 procent av de 1 000 tillfrågade svarade ja, 16 procent nej och 5 visste inte. Undersökningen visade att kvinnor är mer positivt inställda till alkolås än män: 87 procent av kvinnorna vill ha lag på alkolås jämfört med 71 procent av männen.²

I Vägverkets trafiksäkerhetsenkät 2003 ansåg 70 procent att alla bilar borde utrustas med alkolås.

¹ SIFO-undersökning, *Inställning till alkolås*, projektnummer 1510368, 2003.

² SIFO-undersökning, *Alkolås*, projektnummer 1510985, 2003.

12 Installationer och marknadspotential för alkolås i Sverige

12.1 Installerade alkolås i Sverige

Totalt finns cirka 5 000 alkolås i drift i Sverige (maj 2005). Av dessa används ca 625 i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse och resterande vid kvalitetssäkring av transporter. Vid utgången av 2002 fanns ca 1 300 alkolås i drift i Sverige.¹

De som ingår i försöket med villkorlig körkortsåterkallelse hyr idag alkolåset under den tvååriga villkorstiden för att därefter lämna tillbaka det till leverantören. Så länge som detta system tillämpas kan marknadspotentialen för alkolås inom detta segment inte förväntas bli större än det antal personer som deltar i programmet.

Merparten av alkolåsen används alltså för kvalitetssäkring av transporter. Det finns inga uppgifter om hur många av låsen som finns i de offentliga organisationernas egna fordon och i privata organisationers fordon. För användning inom kvalitetssäkring av transporter är det vanligast att alkolåsen köps in. Livs-längden för de bränslecellsbaserade lås som används i Sverige kan uppskattas till minst 10 år.

I augusti 2005 fanns sex typer av alkolås tillgängliga för beställning på den svenska marknaden. MHF sammanställer fortlöpande, som en del av sitt åtagande i NTF Konsument, en oberoende produktinformation och konsumentvägledning på sin hemsida om dessa produkter och om eventuella nya alkolås på den svenska marknaden.²

¹ Uppgifter från Tomas Jonsson, MHF, 2005-05-27. Siffrorna baseras på en sammanställning av de största alkolåstillverkarnas försäljningsstatistik för Sverige.

² MHF:s hemsida; www.mhf.se den 23 augusti 2005.

12.2 Marknadspotential vid olika scenarier

Förutsättningarna för alkolåsmarknaden i Sverige under de närmaste 5–10 åren beror både på tillgången av alkolås och på den efterfrågan som kan förväntas. Fordonsbeståndet i Sverige är en viktig faktor. Beståndet framgår av tabellen. Under sommarhalvåret minskar andelen som ej är i trafik.

Fordonsbestånd i Sverige per den 31 mars 2005

Typ av fordon	Personbilar	Lastbilar	Bussar	Motorcyklar inkl. EU-mopeder	Traktorer	Terrängskotrar
I trafik	4 117 119	444 124	14 008	256 421	326 638	181 497
Ej i trafik	847 470	154 134	4 860	179 583	86 024	96 640

Källa: SIKA-statistik – Fordon enligt vägtrafikregistret första kvartalet 2005.

Utvecklingen av alkolås i drift kommer dock till största delen att styras av hur stor efterfrågan blir. Förutsättningarna för detta kan beskrivas som olika tänkbara scenarier.

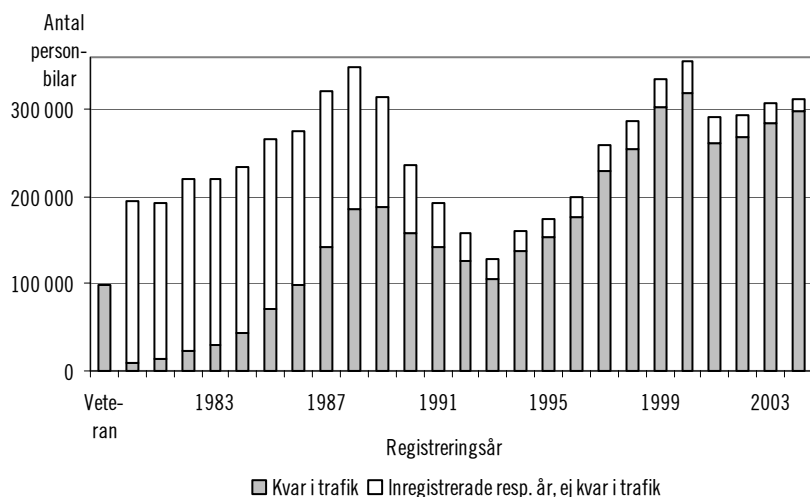
För att leverantörerna av alkolås ska ha möjlighet att leverera det antal alkolås som initieras via upphandlingar i offentlig sektor eller via näringslivet måste inriktnings- och upphandlingsbesluten gällande alkolås och hur många fordon som berörs bedömas i god tid. Risken för en situation där efterfrågan på alkolås överstiger tillgången är annars uppenbar under de närmaste åren.

12.2.1.1 Scenario 1 – lagstiftning om alkolås i alla nya bilar

En lagstiftning om alkolås i alla nya personbilar registrerade i Sverige skulle på sikt komma att omfatta drygt 4 miljoner personbilar. Om lagen enbart omfattar nya bilar kommer det dock att ta många år innan alla personbilar är försedda med alkolås. Ett utbyte av merparten av personbilsparken – ca 300 000 bilar per år – tar drygt 10 år.³

³ Diagram från Vägverkets sektorsredovisning. Underlag från Bil Sweden. Vägverket, Vägtransportsektorn 2004. Sektorsredovisning, Borlänge 2005, s. 4.

Personbilar i trafik 2004/05



12.2.1.2 Scenario 2 – lagstiftning om alkolås i bussar, taxibilar och lastbilar

Bussar

Vid utgången av 2004 fanns totalt 13 363 bussar i trafik i Sverige. Av dessa användes 12 244 (ca 92 procent) i yrkesmässig trafik.⁴ År 2003 hade de offentligt ägda busstrafikföretagen (främst kommuner och trafikhuvudmän) 1 420 bussar i trafik, vilket motsvarade 11 procent av bussarna i yrkesmässig trafik.⁵ För bussar är det troligtvis så att eftermontering kan komma att krävas i högre utsträckning i lagstiftningen.

En lagstiftning om alkolås i alla nya bussar från 2010 innebär i praktiken att krav även ställs på äldre bussar. Antalet alkolås i bussar år 2010 kan då förväntas uppgå till drygt 10 000 om det ges en god framförhållning i kraven på eftermontering.

⁴ SIKA Statistiska meddelanden 003:0501, *Fordon vid årsskiftet 2004/2005*, Stockholm 2005, s. 22.

⁵ Svenska bussbranschens riksförbund, *Statistik om bussbranschen 2003 – snabbfakta*, Stockholm 2004, s. 2, 5.

Taxibilar

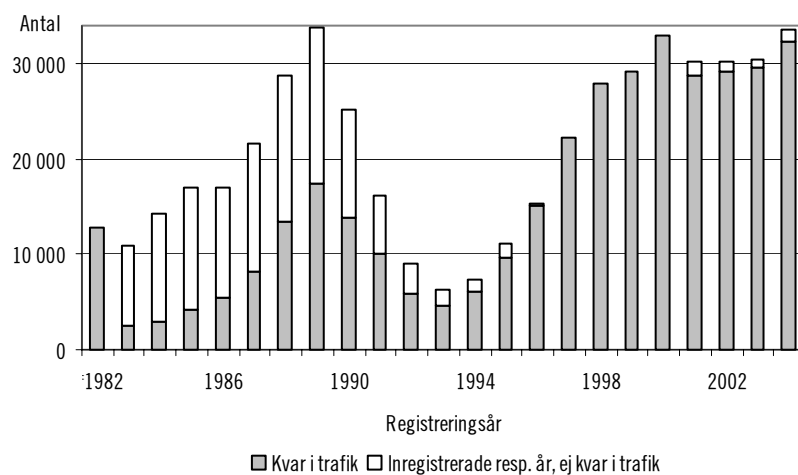
Antalet taxibilar i trafik var 13 865 vid årsskiftet 2004/2005.⁶

En lagstiftning om alkoholås i alla taxibilar från 2012 innebär sannolikt att många av dessa utrustas med alkoholås långt tidigare.

Lastbilar

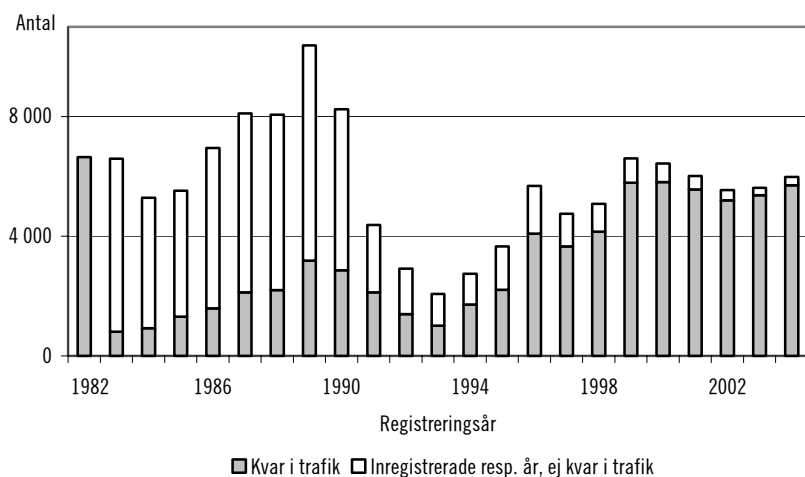
Vid utgången av 2004 fanns 439 985 lastbilar i trafik i Sverige varav 145 480 över 3 ½ ton och 294 505 under 3 ½ ton.

Lätta lastbilar (totalvikt ≤3,5 ton) i trafik 2004/05



⁶SIKA Statistiska meddelanden 002:0501, *Fordon i län och kommuner vid årsskiftet 2004/2005*, Stockholm 2005, s. 18.

Tunga lastbilar (totalvikt >3,5 ton) i trafik 2004/05



Av lastbilarna användes 387 145 (88 procent) som firmabilar och 52 840 (12 procent) i yrkesmässig trafik.⁷ De fordon som används i yrkesmässig trafik kör betydligt mer per fordon än firmabilarna. I undersökningen *Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar* skattas körsträckan år 2003 för den inrikes trafiken till nästan 220 miljoner mil varav den yrkesmässiga trafiken svarade för 85 procent.⁸

En lagstiftning om alkolås i alla nya lastbilar från 2010 innebär sannolikt krav på eftermontering även i merparten av de tunga lastbilarna. Antalet alkolås i tunga lastbilar år 2010 kan då förväntas uppgå till drygt 50 000 om det ges en god framförhållning i kraven på eftermontering. Den årliga installationstakten från år 2010 kan förväntas bli ca 35 000 alkolås per år.

⁷ Begreppet firmabilstrafik betyder att ett företag transporterar " eget " gods, ex. varor för leverans. Definitionen av yrkesmässig trafik är att verksamheten dels bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och dels innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Från denna huvudregel finns vissa undantag. I 1 kap. 2 § yrkestrafikförordningen anges ett flertal typer av transporter som trots att de i och för sig faller in under definitionen av yrkesmässig trafik inte ska anses utgöra sådan trafik. Även körning för en eller ett fåtal kunder, där ett fordon på grund av ett avtal uteslutande används i trafik för en och samma uppdragsgivare, utgör yrkesmässig trafik. Det kan vara till exempel sådana fall där en åkare enligt avtal utför transporter enbart för en kund.

⁸ SIKA, Statistiska meddelanden 005:0404, *Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2003*, Stockholm 2004, s. 9.

12.2.1.3 Scenario 3 – krav på alkohol vid upphandling av transporter och i person-bilar ägda av juridiska personer

Minst 85 procent av trafikarbetet med tunga lastbilar utförs med upphandlade godstransporter.⁹ Av godstrafiken med lätt lastbil är endast cirka tio procent upphandlade transporttjänster.

Av de cirka 100 miljoner mil som körs med buss i Sverige varje år svarar länstrafiken för minst 70 miljoner mil. Hälften av det återstående trafikarbetet med buss, 15 miljoner mil, bedöms vara föremål för upphandling, i huvudsak som skolskjuts eller olönsam interregional trafik.

Totalt uppgår trafikarbetet med personbil till cirka 6 100 miljoner mil per år. Trafikarbetet med personbilar ägda av juridiska personer var år 2003 cirka 1 000 miljoner mil (ca 16 procent av trafikarbetet), varav taxibilarna körde cirka 100 miljoner mil.¹⁰

Av de totalt 4 075 414 personbilar som var i trafik i Sverige vid utgången av 2003 ägdes 790 889 (19 procent) av juridiska personer inklusive personliga företag. Därav ägdes 422 505 personbilar, dvs. 10 procent av det totala personbilsbeståndet, av personliga företag.¹¹

Om det blir krav på alkohol i alla upphandlade godstransporter och för personbilstrafik i personbilar ägda av juridiska personer kan antalet med alkohol uppskattas till:

tunga lastbilar	123 000 alkohol (85 procent av 145 480 fordon)
lätta lastbilar	29 400 alkohol (10 procent av 294 505 fordon)
bussar	11 300 alkohol (85 procent av 13 363 fordon)
personbilar ägda av juridisk person	ca 400 000 (10 procent av personbilarna)

Vid denna skattning har ingen hänsyn tagits till de stora variationerna i trafikarbetet mellan olika delar av lastbilstrafiken.

⁹ Skriftligt underlag till alkoholutredningen från Lennart Thörn, SIKA, den 30 maj 2005.

¹⁰ Skriftligt underlag till alkoholutredningen från Lennart Thörn, SIKA, den 30 maj 2005.

¹¹ I begreppet juridiska personer innefattas alla, oavsett bolagsform, som bedriver någon form av ekonomisk verksamhet. SIKA statistiska meddelanden 003:0401, *Fordon vid årsskiftet 2003/2004*, Stockholm 2004, s. 11.

12.2.1.4 Scenario 4 – installation av alkolås i offentligt ägda fordon

Av tabellen framgår antalet offentligt ägda fordon i trafik den 31 december 2003. I tabellen saknas bl.a. uppgifter om bussar som ägs av offentliga organisationer.

Offentligt ägda fordon i trafik per den 31 december 2003

<i>Fordonstyp</i>	<i>Ägare</i>	<i>Antal fordon</i>
Personbilar	Statlig förvaltning, socialförsäkringar och övriga offentliga institutioner	9 593
Personbilar	Borgerlig eller kyrklig kommunal förvaltning	27 663
Lastbilar	Statlig förvaltning	799
Lastbilar	Borgerlig eller kyrklig kommunal förvaltning	3 881
Lastbilar	Övriga offentliga institut	656
Lastbilar	Offentlig förvaltning	4 734
Lastbilar	Statliga affärsverk	157
<i>Summa personbilar</i>		<i>37 256</i>
<i>Summa lastbilar</i>		<i>10 227</i>

Källa: Uppgifter från Inge Karlsson, SCB, den 31 maj 2005.

Krav på alkolås i alla offentligt ägda bussar och last- och personbilar beräknas innebära att antalet fordon med alkolås fram till 2010 successivt ökar till drygt 40 000.

12.2.1.5 Scenario 4 – ökad frivillig efterfrågan på alkolås bland personbilsköpare

Potentialen för en ökad frivillig användning av alkolås är låg med de förutsättningar som finns i dag. Kostnaderna för alkolås är höga och det saknas ekonomiska och juridiska incitament som stimulerar till inköp.

En SIFO-undersökning visar visserligen att åtta av tio svenskar skulle vara beredda att betala 2 000 kronor extra för en ny bil om den var utrustad med alkolås.¹² Det bör dock inte tolkas som att dessa personer planerar att skaffa sig alkolås. Detta bekräftas av det svaga gensvaret på erbjudandet i Västerbottens län om kraftigt subventionerat pris för ett alkolås i samband med köp av ny bil.

¹² SIFO-undersökning, *Inställning till alkolås*, projektnummer 1510368, 2003.

Förutsättningarna för frivillig installation kan dock förbättras om lämpliga ekonomiska och juridiska incitament för alkoholanvändning införs. En viktig förutsättning är även att handhavandet väsentligt förenklas och att läsens funktions säkerhet blir ännu bättre.

12.2.1.6 Scenario 5 – alkohol för alla vars körkort återkallats på grund av rattfylleri

Under år 2004 återkallades totalt 6 904 körkort i Sverige enligt återkallelsepunkt ett i körkortslagen, dvs. på grund av rattfylleri, grovt rattfylleri eller rattfylleri under påverkan av narkotika.¹³ Spärrtiden är lägst en månad och högst tre år. Vanligtvis fastställs spärrtiden efter rattfylleri (lägre alkoholkoncentration i blodet än 1,0 promille) till mindre än ett år. Om spärrtiden har varit högst 12 månader får föraren ett nytt körkort efter spärrtidens utgång om han eller hon har körkortstillstånd. Något förarprov behöver inte avläggas i dessa fall.

Vid grovt rattfylleri krävs synnerliga skäl för att få en kortare spärrtid än ett år.¹⁴ Om körkortet har återkallats mer än 12 månader gäller att det, utöver körkortstillstånd, krävs ett avlagt godkänt teoretiskt och praktiskt förarprov för att få ett nytt körkort.

Genom ändrad lagstiftning eller på annat sätt skulle alla förare vars körkort återkallats på grund av rattfylleri oavsett spärrtid kunna erbjudas att ingå i ett alkoholprogram (villkorlig körkortsåterkallelse). Då skulle teoretiskt maximalt ca 6 500 personer kunna ingå i programmet det första året. Vartefter skulle antalet minska då en ganska stor andel är återfall. Det är dock troligt att en ganska stor andel av ekonomiska och andra skäl avstår från att delta i programmet. Vidare faller de bort som är flerdrogsberoende. Kanske kan man anta att som mest något tusental personer skulle kunna ingå i programmet från start. Bortfallet under programmets gång torde bli i samma storleksordning som för pågående försök.

¹³ Uppgift från Trafikregistret i Örebro: Tabell CK0325 år 2004: Återkallelsepunkter enligt Körkortslag (1998:488) 5 kap. 3 §.

¹⁴ Notisum AB, Västra Frölunda: www.notisum.se, Körkortslag (1998:488) 5 kap. 10 §.

12.3 Marknadens produkter och pris

Priserna för de vanligaste alkolåsen var under våren 2005 mellan 6 000 och 16 000 kronor exklusive moms. De dyrare är de som uppfyller de tekniska kraven för användning vid villkorlig körkortsåterkallelse. Kostnaden för installation av ett alkolås är ca 500–1 000 kronor exklusive moms. Till detta kommer en servicekostnad på 500–1 500 kronor exklusive moms per år beroende på produkt och användningsfrekvens.¹⁵

Nya produkter förväntas dyka upp på den svenska marknaden inom de närmaste åren. Som en följd av den ökande konkurrensen kan priserna komma att sjunka, framför allt för de alkolås som inte behöver uppfylla strikta juridiska krav på mätnoggrannhet och övervaknings- och kalibreringsfunktioner. Om alkolås började massproduceras kan priset komma att sjunka till mellan ca 2 700 och 4 500 kr (300 till 500 euro).¹⁶

Kostnaden för att ta fram en prototyp och kvalitetstesta ett nytt alkolås beräknas idag till 15–20 miljoner kronor.¹⁷ Samtidigt tenderar produkternas livscyklar att bli allt kortare.¹⁸ Det är därför viktigt för företagen att kunna bedöma marknadsförutsättningarna för den nya produkten. Företagen behöver därför få trovärdiga signaler om vilka krav som myndigheter och företag kommer att ställa.

¹⁵ MHF:s hemsida, www.mhf.se, den 26 mars 2005. MHF ger konsumentupplysning om alkolås inom ramen för NTF konsument.

¹⁶ www.etsc.be/ETSC_2_March_alcolocks.php den 4 april 2005. Lunchmöte om alkolås i Bryssel den 2 mars 2005 med företrädare för Dräger safety i Tyskland AG.

¹⁷ Uppgifter från två olika tillverkare genom Bengt Allo, Alkolås i Skandinavien AB den 7 april 2005.

¹⁸ Gagne, M. & Discenza, R., "Target Costing", I *Journal of Business & Industrial Marketing*, Vol. 10, No. 1, 1995, s. 16–22 samt Cooper, R. & Chew, B., "Tomorrows Cost Through Today's Design", i *Harvard Business Review*, Vol. 74, No. 1, Jan-Febr 1996, s. 88–97.

13 Samhällsekonomi – rattfylleri och alkohol

13.1 Rattfylleriets samhällsekonomiska kostnader

Samhället har stora kostnader för rattfylleriets konsekvenser. Kostnaderna för trafikolyckor med samband med alkohol kan mycket grovt och schablonmässigt uppskattas till drygt 8 miljarder kr, se tabell nedan. Bedömningen är baserad på vedertagna schablonkostnader och tidigare beskrivna *grovt* bedömda effekter på olyckor av alkohol i trafiken.

Schablonmässig beräkning av samhällets kostnader för rattfylleri

	<i>Totalt verkligt antal</i>	<i>Andel med samband till alkohol</i>	<i>Antal/år med samband till alkohol</i>	<i>Schablonkostnad/st Miljoner kr</i>	<i>Samhällskostnad Miljarder kr</i>
Dödade i trafiken	500	30%	150	17,511	2,63
Svårt skadade i trafiken	9 960	15%	1 494	3,124	4,67
Lindrigt skadade i trafiken	54 000	7,5%	4 050	0,175	0,71
Egendomsskador i trafiken	600 000	3,8%	22 500	0,013	0,29
Total samhällskostnad för alkohol i trafiken			Miljarder kr per år		8,3

Kommentar: Polisrapporterat skadade enligt officiell statistik uppräknas med 2,4 ggr.

På Vägverkets webbplats finns en betydligt lägre siffra angiven, nämligen minst 3 miljarder kronor per år.¹

De kalkylvärden för dödsfall och skadade i trafiken som rekommenderas år 2005 är för dödad 17 511 000 kronor, för svårt skadad 3 124 000 kronor och för lätt skadad 175 000 kronor.² En egendomsskada av olycka i vägtrafik beräknas till 13 000 kronor.

¹ Vägverkets hemsida, www.vv.se, den 12 januari 2005. Uppgift om underlag saknas.

² SIKÅ, *Kalkylvärden och kalkylmodeller (ASEK). En sammanfattning av Verksgruppens rekommendationer 2005, (SIKA PM 2005:16)*, Stockholm 2005, s. 11. ASEK står för Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyler (SIKA, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Vinnova, Boverket samt Länsstyrelsen).

Kalkylpriserna för dödade och skadade utgår från människors bedömning av värdet av att minska risken för vägtrafikskador. Kalkylvärdena kan dock bl.a. inte fånga faktorer som värdet av att förlora sitt barn eller att bli rörelsehindrad resten av livet. Osäkerheten vid värderingen av dödsfall medför att man bör tillämpa ett intervall inom 10–30 miljoner kr.³

Den extra tiden för handhavandet för alkohol påverkar restiderna. I Vägverkets kalkyler värderas en restidsförändring på en timme med bil till 238 kr per person och tjänsteresa och mellan 42 och 84 kr för en privat resa. Det kan diskuteras om dessa kalkylvärden bör tillämpas oberoende av vilken population som studeras.

13.2 Samhällsekonomisk potential för alkohol

13.2.1 Samhällets intäkter vid användning av alkohol

Alkohol i alla motorfordon i vägtrafiken (ej MC och moped) skulle minska rattfylleriets samhällsekonomiska kostnader med ca 2/3. I kalkylen ingår dock inte de sekundära kostnader av rattfylleriet som inte är kopplade till trafikolyckor. Exempel på sådana kostnader med direkt koppling till alkohol och trafik är skador på gods och fordon, försämrad tidhållning m.m.

Alkoholen i trafiken medför också höga fortlöpande kostnader för samhället och företagen för påverkans- och övervakningsåtgärder, rättsväsendet och en mängd andra kostnader inom alla samhällssektorer. Någon bedömning av storleken på dessa kostnader har ej gjorts. Polisen är kanske den myndighet som har störst kostnader för denna typ av insatser.

Kalkylmässiga direkta intäktsposter för alkohol:

- Minskat antal dödade (D) vid olyckor i trafiken
- Minskat antal svårt skadade (SS) vid olyckor i trafiken
- Minskat antal lindrigt skadade (LS) vid olyckor i trafiken
- Minskat antal egendomsskador (LS) vid olyckor i trafiken

³ SIKA, *Kalkylvärden och kalkylmodeller (ASEK). En sammanfattning av Verksgruppens rekommendationer 2005*, (SIKA PM 2005:16), Stockholm 2005, s. 11. ASEK står för Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyler (SIKA, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Vinnova, Boverket samt Länsstyrelsen).

Kalkylmässiga sekundära intäktsposter för alkoholås:

- Minskning av gods- och fordonsskador (företagen och privatpersoner)
- Bättre tidhållning (företagen)
- Minskad sjukfrånvaro (företag och samhälle)
- Minskat behov av påverkans- och övervakningsåtgärder (företag och samhälle)
- Minskad kostnad för rättsväsendet
- Minskat behov av utdrag ut belastningsregistret och för stickprovskontroller och sammanhängande kostnader för parternas förhandlingar
- Minskat mänskligt lidande (fysiskt och psykiskt)
- Lägre generell alkoholkonsumtion
 - minskande sociala kostnader och sjukvårdskostnader

13.2.2 Samhällets kostnader för alkoholås

För de mest avancerade alkoholåsen kan man i dag räkna med en kostnad på ca 2 000 kr/år. I kostnaden ingår då periodiserad investeringskostnad och service- och underhållskostnader m.m. För att balansera samhällets kostnader för trafikolyckor relaterade till alkohol skulle låsen om de installerades i alla bilar få kosta ca 1 200 kr/år. Tar man även hänsyn till sekundära effekter kan alkoholås få kosta betydligt mer och kostnaderna ändå balansera mot intäkterna.

Mycket talar för att en storskalig installation av alkoholås på mycket kort tid kommer att bli mycket lönsam för samhället. Det är ingen illusion att tro att nuvarande kostnadsnivåer kommer att kunna halveras inom några år. Kostnaderna kommer ytterligare att minska vid en totalintegration med fordonen redan från fabrik.

Kalkylmässiga direkta och indirekta kostnadsposter för alkoholås:

- Periodiserad investeringskostnad – minskar successivt
- Underhåll och service – bör komma att minska successivt
- Extra stillestånd vid underhåll och service – bör komma att minska successivt

- Tidsförlust för handhavandet – bör komma att minska successivt
- Stillestånd vid driftstörningar – driftstörningar blir allt ovanligare

Se även kapitlet ”Marknadens produkter och pris”.

13.2.3 Kalkylförutsättningar saknas i allt väsentligt

Idag finns nästan ingen kunskap om de sekundära intäkterna för samhälle och företag av användningen av alkolås. Dålig kunskap finns också om omfattningen av driftstörningar förknippat med alkolås. För att det ska vara meningsfullt att göra samhälls-ekonomiska kalkyler måste denna kunskap förbättras, vilket är en stor uppgift för forskningen.

Många insatser som är aktuella för alkolås överlappar varandra. Den verkliga effekten av varje åtgärd blir då i allmänhet mindre än för en isolerad åtgärd. Detta gör det extra viktigt att ha en långsiktig strategi för vilka åtgärder som bör prioriteras.

14 Åtgärder för ökad acceptans för och användning av alkolås

14.1 Författningsregler och standarder för krav på funktion, provning och kontroll m.m. (se även bilaga 4)

14.1.1 Regelverk om krav på funktion och provning m.m. – framgångsfaktor för ökad användning av alkolås

En utvidgning av användningen av alkolås ställer krav på att ansvaret för kraven på funktion, teknik och provning och kontroll tydligare regleras. Detta skulle bl.a. säkerställa alkolåsens funktion vilket är av avgörande betydelse för att de ska bli accepterade. I dagsläget saknas författningsregler som stödjer en storskalig användning. En säkerställd regelkedja för de tekniska kraven – förankrad i lagar, förordningar, föreskrifter och tekniska specifikationer – är nödvändig generellt för allt nyttjande av alkolås och är inte endast en fråga om acceptansen för alkolås. Många av de förslag vi lägger förutsätter en stabil regelstruktur. När sådana föreligger kan säljaren och kunden enkelt komma överens om vilken produkt som avses när man köper ett alkolås eller ställer krav vid upphandlingar m.m. Det är dock viktigt att regelsystem och standards inte låser fast eventuell utveckling av alkolås med nya tekniska lösningar.

Modellen för den juridiska grunden för utrustning i motorfordon kan variera bl.a. beroende på graden av och formerna för ett obligatorium. Den enklaste lösningen på frågan om ansvaret för tekniska krav, provning m.m. av alkolås är den som nu tillämpas för de flesta alkolås i Sverige, dvs. i princip finns endast en teknisk kravspecifikation, fastställd av Vägverket, där tillverkaren eller uthyraren intygar att kraven är uppfyllda. Ingen myndighet eller någon utpekad organ gör någon egentlig kontroll av funktionen. Denna ordning torde dock endast vara tillämpbar för personanknutna alkolås som i nuvarande försök med villkorlig körkorts-

återkallelse. MHF har idag tagit på sig ett frivilligt ansvar att vara fristående ”provningsorgan”.

Nuvarande ordning kan därför inte tillämpas för det fordonsanknutna alkoholset. Detta gäller såväl vid frivilliga krav och frivillig användning som om alkohol blir obligatoriskt för alla eller vissa motordrivna fordon.

Vilken modell och juridisk grund för tekniska krav, provning och kontroll som är lämpligast beror bl.a. på graden av obligatorium för användningen av alkohol. Det behövs alltid en författningsreglerad grund för regler om utrustning som är obligatorisk i motorfordon. Det naturliga är enligt utredningens bedömning att man i första hand undersöker om det finns möjlighet att reglera frågan genom tillägg i redan befintliga regelsystem.

14.1.2 Tekniska krav på alkohol vid frivilliga krav och frivillig användning

I fordonsförordningen (2002:925) finns bestämmelser om fordons utrustning och kontroll av denna. Vägverket har genom en bestämmelse i förordningen bemyndigats att ange de närmare förutsättningarna för denna kontroll. I bemyndigandet har angivits att föreskrifterna ska följa de regler som finns i lagen om teknisk kontroll (1992:1119). Vid en generell användning av alkohol är det därför från systematisk utgångspunkt motiverat att låta reglerna i fordonsförordningen för kontroll av fordons utrustning även omfatta kontroll av alkohol. Slutmålet är att funktionskraven m.m. regleras genom helfordonsgodkännandet för de olika fordons typerna.

Om det finns hinder som kraftigt skulle fördröja en lagreglerad grund baserad på fordonsförordningen är ett tänkbart alternativ ett öppet system liknande den som föreslagits för kassaregister med koppling till lagen om teknisk kontroll (se *bilaga 4*). En modell som även bör övervägas är den som tillämpas av försäkringsbolagen med en särskild regelnämnd.

Utredningen finner att frågan om formerna för en författningsreglering av alkohol kanske är den viktigast att lösa för att få en ökad acceptans för och användning av alkohol. Arbetet med detta regelverk är också ett mycket värdefullt steg mot ett helfordonsgodkännande.

14.1.3 Tekniska krav på alkohol vid obligatorium – helfordonsgodkännandet

Vid ett alkoholorbigatorium är det nödvändigt att kraven för alkohol regleras genom tillägg i det befintliga regelsystemet inom fordonslagstiftningen.

Ett registreringspliktigt fordon ska uppfylla de föreskrivna kraven på beskaffenhet och utrustning för att kunna registreras och tas i bruk. Detta säkerställs antingen genom att fordonet är typgodkänt (enligt EG:s regelverk eller nationellt) eller att det genomgått en godkänd registreringsbesiktning.

Nationellt typgodkännande kan inte tillämpas för fordon som omfattas av EG:s helfordonsgodkännande (exempelvis personbilar). Vägverket är typgodkännandemyndighet för Sveriges del beträffande EG-typgodkännande och meddelar också nationella typgodkännanden.

Typgodkännanden meddelas på grundval av provning som utförs av ett utpekat organ, vanligtvis med tillämpning av lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. De materiella krav som ett fordon ska uppfylla för att kunna tas i bruk framgår dels av EG-direktiv i fråga om EG-typgodkännanden, dels av Vägverkets föreskrifter. Registreringsbesiktning och den löpande kontrollbesiktningen utförs av besiktningsorgan enligt 4 kap. fordonslagen.

Har en bil genomgått helfordonsgodkännande enligt EC WVTA och fått utfärdat ett Certificate of conformity COC ger detta rätt till registrering (och brukande) inom EU. Ska alkohol vara ett krav ska detta i så fall skrivas in i WVTA.

14.1.4 Reglera snarast kraven på funktion, provning och kontroll m.m.

Kraven på funktion, provning och kontroll m.m. måste regleras snabbt. Detta bör göras så att det blir ett första steg mot en EU-harmonisering genom helfordonsgodkännanden.

Vi finner att nuvarande processer och struktur mot en standardisering av alkohol för olika användningsområden riskerar att bli alltför konserverande. Arbetet är alltför inriktat mot dagens alkohol sprunget utifrån behoven i olika alkoholprogram och där merparten av tekniken är samlad i alkoholset. Det behövs ett betydligt mer flexibelt system gällande kraven på funktion, teknik, provning och

kontroll och vilka parametrar som ska kunna varieras för olika användningsområden.

Verksamhetsområden som villkorat körkort och kvalitetssäkring av transporter är inte inom sig homogena. Kraven på funktion kan bl.a. vara helt olika inom respektive verksamhetsområde beroende på fordonsslag (lätta och tunga fordon) och typ av transport. Alkolås bör därför inte indelas efter verksamhetsområden utan i flexibla funktionskravsnivåer.

Utredningen finner att frågan om regelverk för alkolås kanske är den viktigast att lösa för att få en ökad acceptans för och användning av alkolås. Det behövs en tydlig strategi om lämplig modell för författningsreglering av kraven på funktion, teknik, provning och inte minst kontroll. Denna strategi behöver också utformas så att den underlätta för en framtida EU-harmonisering av alkolås inom ramen för modellen med helfordonsgodkännande. Regelsystemet och standarder m.m. bör även utformas så att de stöder att alkolåsfunktionerna, om så befinner lämpligt, helt integreras med fordonens elektronikplattform.

Utredningen föreslår därför att Vägverket skyndsamt får i uppdrag att tillsätta en brett sammansatt kommitté för att föreslå de juridiska formerna för detta regelverk och att snarast implementera detta.

14.2 Alkolås i arbetsmiljö- och rehabiliteringsarbete

14.2.1 Trafiksäkerhet, arbetsmiljö och rehabilitering

Våren 2005 tog arbetsmiljöverket ett stort steg för att föra in trafiksäkerhetsarbetet i företagens arbetsmiljöarbete. Denna satsning förväntas få effekt även på efterfrågan och kravet på alkolås.

Varje arbetsgivare ska ha dels en arbetsmiljöpolicy som beskriver hur man förebygger ohälsa och olycksfall, dels rutiner som behövs för arbetsanpassning och rehabilitering. Krav på det finns i Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Bland annat ska det finnas rutiner för arbetsanpassning och rehabilitering vid missbruk av alkohol eller andra berusningsmedel.

På sin hemsida skriver Arbetsmiljöverket följande om alkolås:

Att införa alkolås är i sig en relativt enkel åtgärd. Men arbetsgivaren behöver också fundera igenom och göra klart i sin handlingsplan för arbetsanpassning och rehabilitering vilka åtgärder som ska vidtas om det är någon som på grund av alkolåset inte kan utföra sina arbets-

uppgifter. Vad arbetsgivaren tänker göra ska komma till arbetstagarnas kännedom så att alla känner till spelreglerna.¹

Alkolås i den kommersiella trafiken skulle inte bara bidra till att förbättra trafiksäkerheten. Alkolås i dessa fordon är även ett mycket rationellt verktyg för att undanröja många kostsamma, komplicerade och ibland infekterade frågor mellan arbetsgivare och arbetstagarorganisationerna gällande behovet av och krav på utdrag ur belastningsregistret, frekvensen stickprovkontroller m.m. Frågorna blir än mer aktualiserade då andelen korttidsanställda och i Sverige anställda utländska förare förväntas öka.

Arbetsgivarna har även ett ansvar för rehabilitering av sin personal. Utredningens bedömning är att alkolås är ett effektivt instrument i denna rehabilitering, men också ett effektivt instrument att förebygga att förarna utvecklar ett alkoholproblem.

14.2.2 Använd alkolås som ett verktyg för en bättre arbetsmiljö och för rehabilitering

Vi föreslår att alkolås i högre utsträckning aktualiseras som ett verksamt stöd i arbetsmiljö- och rehabiliteringsverksamheten. För att installationen av alkolås ska få avsedd verkan är det dock viktigt att det sker en lokalt förankrad partsamverkan. Vi föreslår att:

1. länsstyrelserna i högre utsträckning ställer krav på alkolås i trafikstillstånden för den yrkesmässiga gods- och persontrafiken då problem med rattonykterhet konstateras.
2. arbetsmiljöverket i än högre grad ser alkolås som ett verktyg i tidigt skede för att förebygga alkoholproblem. Nyttjande av alkolås i företagen tror vi skulle vara ett verksamt instrument för att dämpa den ökande alkoholkonsumtionen.
3. systematisk information ges till Försäkringskassan, arbetsgivarna och läkarna om möjligheten för anställda med alkoholproblem att ansluta sig till föreslaget alkolåsprogram *”Körkortshavare med alkoholproblem, men som inte är dömda för rattfylleri, måste genomgå ett alkolåsprogram för att få behålla körkortet”*.

¹ Arbetsmiljöverkets hemsida: www.av.se den 21 juli 2005.

14.3 Synliggör de ekonomiska och moraliska motiven för att ställa krav på alkolås vid upphandling

Se text under sammanfattning.

14.4 Rikspolisstyrelsens (RPS) bör få krav i regleringsbrevet gällande kvalitet och volym för kontrollen av alkohol i trafiken

14.4.1 Strategi för volym och utrustning

Rikspolisstyrelsen (RPS) har under oktober 2005 för avsikt att redovisa förslag till omarbetad strategi för trafiksäkerhetsarbetet vid svensk polis. I Göte Fridhs utredning "Trafikpolisen – mer än dubbelt bättre" från år 1994, togs ett kvantitativt mål fram för polismyndigheterna. Målet var 1,8 miljoner utandningsprov varje år.² Detta mål är en av utgångspunkterna i arbetet med den nya strategin och nya kvantitativa mål.

Hos polisen har frågan om nya alkometrar aktualiserats. Det finns behov av mer utvecklade alkometrar med bl.a. bra statistikprogram. De ska ge tillförlitliga resultat som kan användas för forskning och vara enkla och rationella att hantera. Upphandling pågår och kontrakt kommer preliminärt att undertecknas i juni 2005.

De flesta trafikpoliser har i dag sin egen personliga alkometer. Vidare finns det vanligtvis en som hör till varje polisbil. Rikspolisstyrelsens intention är att alla poliser i yttre tjänst ska ha sin egen personliga alkometer. Tanken är att detta skulle motivera dessa att genomföra fler kontroller. Kostnaden för en ny alkometer är ca 6 000 kr. Antalet poliser i yttre tjänst som enligt intentionerna skulle utrustas med sin egen personliga alkometer är ca 7 000 till 9 000. Det innebär en total investering enbart för dessa på 42 till 54 miljoner kr.

För att säkerställa tillförlitlig statistik och motivera poliser i yttre tjänst att göra alkoholkontroller bör utbytet av befintliga och tillskottet av nya alkometrar ske under en mycket begränsad period. Det är ett problem att klara detta.

Rikspolisstyrelsen har även för avsikt att i högre utsträckning delta i arbetet enligt den metodik som går under benämningen

² Trafikpolisutredningen, *Trafikpolisen mer än dubbelt bättre*, Stockholm 1992.

”Skellefteåmodellen”. Enligt denna metodik ska personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri brott omgående erbjudas kontakt med beroendevården.

Rikspolisstyrelsen bedömning är att dessa åtgärder medverkar till att öka nyttjandet av alkoholås.

14.4.2 Konsekvensbedömning

Väg- och transportforskningsinstitutet har beräknat att en ökning av antalet alkoholutandningsprover med 100 000 per år skulle rädda 3–4 liv. Kostnaden för 100 000 utandningsprover uppgår till ca 10 miljoner kronor. Samhällsvinsten för denna åtgärd skulle därför bli mycket god.

I Strategisk analys av trafiksäkerhetsåtgärder publicerad av SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys, PM 2004:1) beräknas ökad kontroll av nykterhet ha en nettonuvärdeskvot på mellan 8 och 27. Varje satsad krona skulle då ge 9–28 kronor tillbaka.³

14.4.3 Utredningens förslag

Krav bör ställas på RPS att utföra ett visst lägsta antal utandningsprov. Det bör också fastställas kvalitetskrav för dessa kontroller och deras redovisning. Kvalitetskraven kan avse ett viss mått av enhetlighet över landet, redovisning av antal prov, provresultat uppdelat på kön, ålder, fordonsslag, andelen återfall m.m.

14.5 Nya förmånsbilar bör från 2007/08 ha alkoholås (se även bilaga 6)

Hälften av alla nya personbilar köps av juridiska personer. En hög andel av dem är förmånsbilar. Det är i stor utsträckning i tjänstebilar som ny teknik först införs. Det skulle därför vara viktigt för införandet av alkoholås att förmånsbeskattningen utformas så att bilar med alkoholås premieras.

³ Pyddoke, Roger, *Strategisk analys av trafiksäkerhetsåtgärder*, SIKA PM 2004:1, Stockholm 2004.

14.5.1 Sammanfattning av gällande rätt

Skatteverket har i meddelande (SKVM 2004:29) med stöd av 61 kap. 8 § inkomstskattelagen gjort bedömningen att alkohol som utgör extrautrustning till en bil utifrån gällande regelverk ska räknas in i bilens förmånsvärde (se vidare *bilaga 6*).

14.5.2 Alkoholutredningens överväganden

När det gäller alkohol i kommersiella fordon kan reglerna om beräkning av förmånsvärde för bilar inte anses ha någon betydelse för intresset och viljan hos ägaren till fordonet att överväga en installation av alkohol. Därför uppstår det i praktiken ingen negativ skattemässig effekt för den som yrkesmässigt använder ett fordon försett med alkohol.

Förmånsskattereglerna är av störst intresse inom området förmånsbilar, dvs. i de fall då arbetsgivaren erbjuder den anställde en bilförmån.

Enligt huvudprincipen i gällande rätt ska all extrautrustning till en förmånsbil beaktas fullt ut vid värderingen av bilförmånen. Det skulle medföra att alkohol som extrautrustning ska beskattas fullt ut vid bestämmande av förmånsvärdet för bilen. Denna bestämmelse utgör idag ett hinder för alkohol i förmånsbilar.

Från denna regel finns några principiellt viktiga undantag. Det närmast liggande exemplet är att för miljöbilar – som definieras på ett visst sätt – gäller en beräkning av förmånsvärdet som är förmånligare för den anställde än för en ”vanlig” bil. Avsikten är givetvis att stimulera till användning av miljöbilar i större utsträckning.

14.5.3 Utredningens förslag

Vi föreslår att nya förmånsbilar (se även bilaga 6) från och med 2007/2008 måste vara utrustade med alkohol. Ungefär 50 procent av alla nya personbilar (70 procent för svenska bilar) köps av juridisk person och många av dem är förmånsbilar. Ett beslut enligt utredningens förslag skulle därför få en mycket stark inverkan på utvecklingen av alkohol i trafiken och biltillverkarnas engagemang i den fortsatta utvecklingen.

14.6 Avskaffa nuvarande regel om trafikskadeersättning till rattfulla förare som själva medverkat till sina skador

Det behövs många olika åtgärder för att komma till rätta med problemet alkohol i trafiken. Utredningen om rattfylleri och sjöfylleri arbetar med bl.a. vissa straffrättsliga frågor (Ju 2003:174). I justitiedepartementet pågår en översyn av ett antal frågor i trafikskadelagen, bl.a. frågan om trafikskadeersättning till fordonsförare som vid en trafikolycka i alkoholpåverkat tillstånd genom oaktsamhet medverkat till sina egna skador.

Vi vill peka på några av de inkonsekventa signaler som möter en person som inte är främmande för att köra rattfull. De straffrättsliga bestämmelserna om ansvar vid rattfylleri och grovt rattfylleri markerar mycket kraftigt samhällets avståndstagande från körning av motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Allmänheten tar också mycket tydligt avstånd från all användning av alkohol i trafiken. Det finns alltså en närmast total uppslutning kring uppfattningen att alkohol inte hör hemma i trafiken. Ändå ger andra lagregler och tillämpningen av dessa snarast besked om motsatsen.

Reglerna i trafikskadelagen och skadeståndslagen medför nämligen att den som har kört alkoholpåverkad och därmed har medverkat till sina egna personskador ändå kan få full och ojämkad ersättning vid en trafikolycka. Även i de fall föraren kan bevisas ha medverkat till sina egna skador genom oaktsamhet har praxis utformats så att inkomstförlustersättning alltid betalas upp till 90 procent av den rattfulle förarens lön som oskadad, upp till ca 300 000 kr (7,5 x basbeloppet). För annan ersättning från trafikförsäkringen sker normalt jämkning, som mest till hälften av det belopp som annars skulle ha betalats.

Dessa regler kan inte sägas ha någon avhållande effekt på den som överväger att köra i alkoholpåverkat tillstånd.

Reglerna om rätt till ersättning till den förare som i samband med rattfylleri medverkat till sina egna personskador genom oaktsamhet bör alltså ändras så att de stämmer med principen att samhället klart tar avstånd från användning av alkohol i trafiken. Den rattfulle föraren bör – på samma sätt som gäller i andra länder – vara diskvalificerad från ersättning från trafikförsäkringen när han har vållat sina egna skador.

Vi vill poängtera att det inte handlar om någon reduktion av den ersättning från den allmänna försäkringen eller andra försäkringar

som den skadade kan vara berättigad till. Den rattfulla föraren som medverkat till sina egna skador kommer ersättningsmässigt att behandlas på samma sätt som den som utanför trafikskadelagens tillämpningsområde medverkar till sina egen personskada, t.ex. cyklisten som cyklar omkull och skadar sig.

Som läget är i dag framstår det som stötande att en förare får högre ersättning om han bryter mot grundläggande normer och kör rattfull än den som skadas i ett annat sammanhang, t.ex. den som cyklar omkull eller skadar sig på annat sätt. Detta trots att den rattfulla föraren utsätter andra för betydande risk att dödas eller skadas.

Frågan har tidigare varit föremål för politiska överväganden. Senast har den behandlats i Lagutskottet, som i sitt betänkande avstyrkte bifall till en motion med det innehåll som utredningen föreslagit enligt ovan, 2004/05 LU:55. Som skäl för avstyrkandet anfördes bl.a. att ett femte motorfordonsförsäkringsdirektiv skulle komma att antagas inom kort. Ett sådant direktiv har numera beslutats. Något hinder från gemenskapsrättslig synpunkt finns därför inte mot att ta ställning i frågan.

Om alkohol införs obligatoriskt i alla nya bilar kommer antalet fall av rattfylleri att minska i motsvarande takt som gamla bilar byts ut. Den som kör en bil försedd med alkohol utsätter sig i praktiken inte risken att drabbas av jämkning av personskadeersättningen på grund av att han eller hon har gjort sig skyldig till rattfylleri i samband visad oaktsamhet. Starka skäl talar för att på olika sätt uppmuntra inmontering av alkohol i redan befintliga bilar.

För att uppmuntra detta bör därför en lagändring genomföras som exkluderar den som kör rattfull från rätt till ersättning om han medverkat till sina egna skador genom oaktsamhet. En sådan lagändring utgör ett naturligt led i arbetet med att bekämpa rattfylleri. Den visar också tydligt dels att samhället konsekvent tar avstånd från ett straffbelagt beteende, dels att föraren har ett uttalat eget ansvar för sitt agerande i trafiken. Ändringen bör göras oberoende av om alkohol i nya personbilar blir obligatoriskt från 2012.

14.7 Ge försäkringsbolagen tillgång till information om trafikbrott för att bättre kunna differentiera premierna efter skaderisk

14.7.1 Tillgång till information från trafikbrottsregistret

Försäkringsbolagen gör redan i dag riskbedömningar av enskilda försäkringstagare och grupper av försäkringstagare. Det rör sig om faktorer som bostadsort, ålder och tiden för innehav av körkort, i kombination med bilmodell, stölskydd, garage, skadehistorik etc. De premiegrundande faktorerna skiljer sig mellan försäkringsbolagen och samarbete mellan bolagen i dessa frågor är inte lämpligt ur konkurrensrättslig synpunkt.

Det gemensamma bonussystem som tillämpades i försäkringsbranschen innan konkurrenslagen trädde i kraft 1993 lever alltjämt kvar, om än med varierande tillämpning.

Flera bolag tar redan idag hänsyn till om ett körkort har varit indraget till följd av t.ex. rattfylleri, dock utan att veta orsaken till detta. Där får försäkringstagaren börja om i högsta premieklass om han eller hon har ett uppehåll i körkortsinnehavet. De flesta sådana uppehåll beror på att körkortet har varit indraget, men det kan förekomma även av andra skäl, t.ex. vid längre utlandsvistelser.

En majoritet av försäkringsbolagen är positiva till att få tillgång till mer information om begångna trafikbrott. Det skulle kunna innebära att alkohol fick större genomslag i riskbedömningen och i differentieringen av premierna efter den risk varje enskild förare utgör. Varje bolag förbehåller sig dock rätten att själva värdera informationen.

Det har inte förts fram några starka invändningar inom branschen för att det skulle strida mot principen att man inte ska straffas två gånger. Man kan jämföra med möjligheten att inhämta kreditupplysning om kunder. Detta anses inte integritetskränkande, trots att denna information kan påverka utgången av en affärsuppgörelse.

Rent tekniskt bör ett system för information om trafikbrott enkelt kunna kopplas till körkortsregistret, som försäkringsbolagen har direkt tillgång till. Det bör av detta registerutdrag framgå art av trafikbrott och för vilken tid körkort är indraget.

Försäkringsbolagen kan även förklara i förköpsinformation och i försäkringsvillkoren att försäkringsbolaget förbehåller sig rätten att använda uppgifter om trafikbrott vid bestämmandet av premien.

De informerar på det sättet om anslutning till det Gemensamma skaderegistret (GSR). Kunskapen hos trafikanten om att försäkringsbolagen har tillgång till dessa uppgifter bör verka preventivt.

Enligt uppgifter från försäkringsbolaget Folksam har försäkringsbolagen i såväl England som USA tillgång till uppgifter om trafikbrott.⁴

Ett genomförande av att försäkringspremier bland annat sätts efter konstaterade riskbeteenden i trafiken förutsätter ett politiskt stöd. Försäkringsbolagen kan inte själva genomföra en sådan förändring. Det är tveksamt om det går att få stöd för en sådan förändring när riksdagen och regeringen i andra sammanhang begränsat försäkringsbolagens möjligheter att göra undantag för ersättning för skador på rattfylleristens egna fordon. Enligt den nya försäkringsavtalslagen kan sådana undantag inte längre användas. Endast säkerhetsföreskrifter tillåts användas i den nya lagen. Detta innebär i bästa fall att ersättningen kan sättas ner när en rattfyllerist skadat sin egen bil vid ovarsam körning.

14.7.2 Rabatt på försäkringspremien

Synpunkter finns om att alkohol i allt för liten grad rabatteras av försäkringsbolagen via försäkringspremierna. Som tidigare nämnts eftersträvar försäkringsbolagen att sätta premie efter den risk som en förare utgör. Detta medför att om en nykterist installerar ett alkohol så minskar inte risken för försäkringsfall på grund av rattfylleri. Det kan vidare konstateras att fördömandet av rattfylleri är stort bland bilisterna och att endast en mycket liten grupp ligger i farozonen för att köra onykter. Försäkringsbolagen antar vid tecknandet av försäkringen att försäkringstagaren kommer att följa svensk lag och därmed gällande trafikregler. Mot denna bakgrund är det svårt att premiera en mycket stor majoritet av bilisterna och ta ut kostnaderna på de återstående.

14.7.3 Utredningens förslag

Utredningens föreslår att försäkringsbolagen ska ges utökade möjligheter att få tillgång till information om begångna trafikbrott. Förslaget medför sannolikt ett stärkt fokus på frågan om alkohol

⁴ Uppgift från Kjell Wirén, Folksam den 26 augusti 2005.

eller liknande system för en mindre grupp bilägare och förväntas medföra att fler personer nyttjar möjligheten till körkort villkorat med alkohol.

Förslaget är dock inte invändningsfritt. Det finns bl.a. en koppling till integritetsfrågor, och att en person inte ska behöva bära med sig tidigare gottgjorda förseelser, eller de som denne får bära med sig framledes, t.ex. premiepåverkan.

14.8 Stimulera ett trafiksäkert beteende genom att de som orsakar trafikskadorna får bära kostnaderna (se även bilaga 8)

Ett sätt att sätta starkare fokus på frågan om trafik och alkohol skulle kunna vara att tydligare synliggöra samhällskostnaderna för trafikolyckor till följd av att föraren varit alkoholpåverkad. En metod för detta kan vara att överföra trafikskadornas kostnader i sin helhet till trafikförsäkringen. Detta görs redan i flera europeiska länder. Olika tekniker kan väljas för att kostnaderna slutligt ska stanna på trafikförsäkringen. Ett alternativ är att trafikförsäkringen svarar direkt och fullt ut för alla ersättningar som betalas till en person som skadats till följd av en trafikolycka. Något krav mot den allmänna försäkringen skulle den skadade således inte ha i detta fall och det skulle därför inte heller behövas något omfattande regelverk för återkrav etc. Ett sådant system tillämpas sedan lång tid bl.a. i Finland. Frågan har varit och är aktuell i den politiska diskussionen, se *bilaga 8*.

Ett annat alternativ är att trafikförsäkringen visserligen skulle ansvara för samtliga ersättningar men att betalningarna under skaderegleringen skulle vara uppdelade och följa den ordning som enligt dagens regler i skadeståndslagen gäller om fördelningen mellan allmän och privat försäkring. Effekten av en sådan regel om ett totalt kostnadsansvar för trafikförsäkringen skulle dock bli synlig först vid den slutliga fördelningen av kostnaderna mellan trafikförsäkringen och det allmänna. Det är då som det allmänna kan kräva tillbaka vad som betalats ut med anledning av trafikskadan.

Försäkringsförbundet har varit avvaktande i frågan och har inte presenterat något eget förslag. Det krävs många och noggranna överväganden för att bygga upp ett system som innebär att trafikförsäkringen svarar för samtliga skadekostnader vid trafikolyckor,

som framgår av Personskadekommitténs betänkande, se *bilaga 8*. De ökade skadekostnaderna kommer självfallet att innebära en höjning av trafikförsäkringspremierna. Samhällets kostnader för trafikolyckor minskar i motsvarande mån. De resurser som då frigörs skulle bland annat kunna användas för en rad angelägna åtgärder i kampen mot användning av alkohol i trafiken.

Enligt de uppgifter som utredningen har tillgång till rör sig den årliga kostnaden för samhällets vård av och ersättning till trafikskadade till uppskattningsvis 8 miljarder kr. I kostnaden ingår kostnad för sjukförsäkring, förtidspensionering, rehabilitering m.m. Siffrorna kommer från utredningen benämnd *Samordning och regress* (SOU 2002:1) som har utrett de grundläggande principerna av att överföra trafikskadornas kostnader till trafikförsäkringen. Utredningen som överlämnades januari 2002 är föremål för beredning i regeringskansliet.

Denna kostnad skulle kunna föras över från det allmännas ansvar till trafikförsäkringen. I Finland tillämpas sedan länge ett sådant system.

Förslaget om ett överförande av kostnadsansvaret till trafikförsäkringen medför sannolikt mer uppmärksamhet på frågan om alkohol och liknande system. Förslaget omfattar hela fordonsparken vilket är en styrka. Ett överförande av kostnadsansvaret kommer dock sannolikt inte att kunna genomföras i ett kortare perspektiv. Det bör däremot vara fullt möjligt att relativt snabbt införa ett nytt system vid en viss tidpunkt och låta alla "nya" skador omfattas av det nya systemet. Övriga skador skulle hanteras enligt äldre bestämmelser under en viss övergångstid. Det finns både för- och nackdelar med en sådan lösning. Systemet får inte heller bli kostnadsdrivande genom att sjukvårdskostnader "okontrollerat" överförs till försäkringsbolagen. Vi vill dock framhålla att ett genomförande skulle göra det möjligt att relativt snabbt frigöra resurser som bl.a. kan satsas på trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

14.9 Ge de trafikskadade en organiserad möjlighet att påverka trafiksystemets framtida utformning – trafikoffertjour

Rattfylleri är den direkta orsaken till många trafikolyckor varje år. Antalet dödade till följd av rattfylleri bedöms vara ca 150 per år. Antalet svårt skadade kan uppskattas till ca 1 500 per år och antalet lindrigt skadade till minst 4 000 per år. I alla dessa fall har de som drabbats – efterlevande och skadade – fått sin livssituation förändrad på ett många gånger drastiskt sätt efter olyckan till följd av att en person har kört rattfull. Det är givet att många och svåra frågor uppkommer efter en trafikolycka som orsakat dödsfall eller allvarligare personskador.

Trafikskadelagen ger alla som skadats i trafiken rätt till ersättning för personskador, oavsett hur skadorna har uppkommit i enlighet med principen om s.k. no-fault. Det är alltså tillräckligt att visa att en personskada har uppstått som följd av trafik med ett trafikförsäkringspliktigt fordon för att ersättning ska betalas från trafikförsäkringen. I praktiken är det ytterligt få fall där det kan finnas tvekan om en viss personskada har uppstått i följd av trafik eller på ett annat sätt. Däremot kan det ibland finnas olika uppfattningen mellan den skadade och försäkringsbolaget om omfattningen av en personskada.

Den svenska trafikskadelagen ger också rattfylleristen som orsakat sina egna personskador rätt till full ersättning. Detta är en skillnad mot så gott som alla övriga länder inom EU. Personskadeersättningen kan jämkas endast om försäkringsbolaget kan bevisa att den rattfulle föraren genom oaktsamhet har medverkat till sina egna skador.

Situationen kan vara besvärlig för en person som har skadats vid en trafikolycka till följd av att en annan person har gjort sig skyldig till en så allvarlig lagöverträdelse som rattfylleri. Det finns därför anledning att överväga om särskilda insatser är befogade för att ge de drabbade stöd och hjälp. Ett sätt kan vara att inrätta en särskild trafikoffertjour som drabbade kan vända sig till. Erfarenheterna från en sådan skulle samtidigt vara värdefulla i ett systematiskt arbete med att skapa rutiner för det psykosociala omhändertagandet efter trafikskador. Det skulle sannolikt också komma fram synpunkter som är värdefulla för trafiksäkerhetsarbetet.

Man kan emellertid ifrågasätta om de rattfylleridrabbade befinner sig i en värre situation än de som drabbats av en trafik-

olyckas verkningar utan att alkohol har varit med i bilden. Frågan om en trafikoffertjour bör därför ses i ett vidare perspektiv.

Riksförbundet för trafik- och polioskadade skapade 1995 en trafikoffertjour som emellertid upphörde för några år sedan. De som direkt eller indirekt hade drabbats av en trafikolycka kunde vända sig till jouren för råd och stöd. Jouren bemannades helt av ideellt arbetande personer som hade egen erfarenhet av trafikolyckor och som fått viss utbildning.

Riksdagens trafikutskott beslöt våren 2000 enhälligt (mot. 1999/2000, bet. 1999/2000:TU5, rskr 1999/2000:166) att ge regeringen till känna att frågan om en trafikoffertjour bör utredas. Enligt regeringens årliga avrapportering till riksdagen har riksdagens skrivelse därefter beretts inom regeringskansliet. Något ställningstagande finns dock inte.

Enskilda personer har redan nu möjlighet att kostnadsfritt få ett juridiskt biträde för att de ska kunna ta till vara sin rätt till ersättning för personskada till följd av en trafikolycka. Skaderegleringen är ofta komplicerad och ekonomiskt betydelsefull för den enskilde, och det är viktigt att den kan genomföras på ett rättsäkert sätt. Vi anser att den nuvarande ordningen är tillfredsställande även när det gäller skador i samband med rattfylleri. Det kan inte anses finnas särskilda omständigheter vid sådana personskador som motiverar en särbehandling. Vi föreslår därför inte några särskilda åtgärder för de rattfylleridrabbade när det gäller förhållanden direkt knutna till själva skaderegleringen. Frågan är emellertid om den som drabbats av en trafikskada alltid får adekvat stöd och hjälp i tid.

Uddevalla sjukhus har under många år bedrivit forskning inom det trafikmedicinska området. Ett resultat av denna forskning är att samtliga trafikskadade som lagts in för vård blir uppsökta av kurator för bedömning och erbjudande om kontakt.⁵ Patienter vårdade i öppenvården erbjuds dessa kuratorskontakt om personalen uppmärksammar behov. Syftet med dessa rutiner är att snabbt identifiera dem som löper risk att utveckla psykosociala komplikationer och att minimera dessa konsekvenser genom tidigt omhändertagande. Detta arbetssätt bör kunna tjäna som förebild för sjukvårdens stödjande insatser för de trafikolycksdramade över hela landet.

⁵ E-post meddelande från Anna-Lena Andersson, Chefkurator, Kuratorsavdelningen Uddevalla sjukhus.

Det finns en ändamålsenlig struktur med olika samhällsorgan som ska ta hand om och stötta dem som drabbats av allvarliga olyckor och förluster. Det kan därför inte anses vara motiverat att skapa ett särskilt regelverk för de rattfylleridrabbade. Många har också genom egna försäkringar numera möjlighet att få särskild psykologhjälp i krissituationer. Utredningen anser därför inte att det finns skäl att föreslå särskilda åtgärder i den offentliga sektorns regi för att stötta och hjälpa de rattfylleridrabbade utöver vad som erbjuds på olika sätt redan idag.

Utredningen anser dock att olyckor med rattfyllerister inblandade generellt borde sett rapporteras på ett effektivare och mer nyanserat sätt än för närvarande. Tydligare beskrivningar av enskilda skadedrabbades förhållanden efter trafikolyckan skulle vara en bra utgångspunkt för att bedriva arbetet med att förhindra rattfylleri mer framgångsrikt.

År 2004 anmäldes till försäkringsbolagen ca 47 000 personskador till följd av trafikolyckor. Detta är ca 15 000 färre skadade än vad som rapporterats av polisen uppräknat enligt gängse schabloner. Merparten av de drabbade har lättare personskador. Totalt leder emellertid trafikolyckor till många sjukskrivningsdagar och ibland lång rehabilitering för de inblandade. En åtgärd för att öka acceptansen för alkohol och andra trafiksäkerhetsåtgärder vore att erbjuda en kontaktväg direkt för dem som skadats i trafiken samt eventuellt också deras anhöriga. Riksdagen har som ovan nämnts gett regeringen i uppdrag att den ska återkomma med överväganden om en trafikoffertjour.

Syftet med en organisation (trafikoffertjour) skulle kunna vara dels att informera om olika möjligheter till rehabilitering och hur försäkrings- och rättsliga processer fungerar m.m., dels att bilda opinion i trafiksäkerhetsfrågor. Organisationen MADD – Mothers Against Drinking and Driving – visar att det finns en potential för ett sådant arbete. De som själva har erfarenhet av vad exempelvis rattfylleri kan få för konsekvenser kan nå gymnasieungdomar och andra viktiga grupper på ett sätt som en statlig myndighet inte lika lätt klarar av. Att få möjlighet att tillsammans med andra verka för att minska riskerna i trafiken kan kanske också vara en del av själva rehabiliteringen efter den olycka som man drabbats av. I diskussionerna om trafiksystemets utveckling och villkor skulle en organisation för de trafikolycksdrabbade kunna delta och därigenom göra trafiksäkerhetsargumenten mindre abstrakta.

En trafikolycka är ett individuellt trauma för de inblandade. Trafikolyckorna utgör också sammantaget ett stort samhällsproblem. Regeringens och riksdagens beslut om nollvisionen visar att beslutsfattarna har stora ambitioner att minska trafikolyckorna och det lidande de medför. Det borde ligga i samhällets intresse att det finns en mötesplats dit trafikolycksdrabbade kan vända sig för att få stöd, och att samtidigt arbeta för att minska riskerna i trafiken exempelvis genom användning av alkohol.

NTF, MHF och de andra organisationer som arbetar med trafiksäkerhet har dock i dag inte alla resurser för att på ett fullgott sätt kunna svara för en trafikoffertjour. En möjlighet vore att inom ramen för anslagen till trafiksäkerhet reservera ett utrymme för att stödja de ideella organisationerna på ett sådant sätt att de kan etablera en organisation för de trafikolycksdrabbade. Denna organisation skulle kunna verka inom ramen för NTF och samverka med sjukvården på lämpligt sätt, då särskilt med de kuratorer som har kontakt med trafikoffren samt med andra intressenter. Med ett rimligt statligt stöd borde det ligga i de ideella trafiksäkerhetsorganisationernas intresse att bredda underlaget för nyrekrytering till sina egna organisationer. Nollvisionens uppfyllande underlättas av om det finns folkrörelser som verkar i dess riktning.

14.10 Vägverkets insatser gällande alkohol i trafiken måste koordineras och underordnas en långsiktig strategi

Se text under sammanfattning.

15 Krav på alkoholås för personer med alkoholproblem och för rattfyllerister

15.1 Körkortshavare med alkoholproblem, men som inte är dömda för rattfylleri, måste genomgå ett alkoholåsprogram för att få behålla körkortet

Till grund för förslaget ligger en utredning genomförd av Vägverket. Utredningen har dock modifierat tidigare förslag avseende bl.a. programdeltagarnas egna kostnader och krav tills vidare på alkoholås i egna fordon om rehabiliteringsprogrammet misslyckas.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att länsstyrelsen får befogenhet att föreskriva alkoholås i kombination med läkarintyg (alkoholåsprogram) som villkor för fortsatt körkortsinnehav för personer som är alkoholberoende, alkoholmissbrukare eller som är så opålitliga i nykterhetskänslighet att en varning enligt körkortslagen inte är tillräcklig som alternativ till indraget körkort.

Syftet är att läkare i högre utsträckning ska anmäla personer med allvarliga alkoholproblem till länsstyrelsen. Detta kan för vissa personer ge ytterligare incitament till att gå igenom en behandling för att ta sig ur sitt beroende. Vägverket bör genom tillägg i 8 kap. 1 § körkortsförordningen få bemyndigande att utfärda föreskrifter om opålitlighet i nykterhetskänslighet.

15.1.1 Bakgrund, syfte och motiv

15.1.1.1 Läkares anmälningsskyldighet

Av en enkät, referens 1, riktad till allmänläkare och beroendemedicinskt inriktade läkare, framgick att dessa läkare mycket ofta möter personer med allvarliga alkoholproblem i sin dagliga verksamhet. Anmärkningsvärt nog anmäler läkarna i mycket liten utsträckning

dessa personer till länsstyrelsen enligt 10 kap. 2 § körkortslagen. Således anmäls endast 1 av 1 000 patienter med diagnosen alkoholberoende till länsstyrelsen. Det dominerande hindret mot att anmäla var att det förväntades få negativ effekt på den fortsatta patientkontakten. Även en slags uppgivenhet tycks vara en återhållande faktor.

Om det fanns möjlighet för patienten att delta i ett tvåårigt alkolåsprogram som alternativ till körkortsåterkallelse, uppskattade läkarna att de skulle anmäla ca 70 gånger fler patienter.¹ Uppskattningen rymmer naturligtvis en betydande osäkerhet, men återspeglar säkerligen ett viktigt ställningstagande och en förväntan om att en sådan anmälan innebär en positiv åtgärd både i ett individ- och samhällsperspektiv.

Regeringen har i ett särskilt uppdrag ålagt Vägverket att utreda om systemet med läkares anmälningskyldighet kan förbättras. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2005. Utredare är Lars Englund och Vägverkets Trafikmedicinska råd är engagerat i frågan. Englunds utredning avser att föreslå att fler trafikmedicinska centrum inrättas. Trafikmedicinska centrum skulle kunna vara den instans som hanterar alkolåsprogram som nu görs i Umeå (förebyggande alkolåsprogram eller vid rattfylleri). Dessa centrum skulle också kunna bidra till förbättrad rehabilitering av alkoholberoende förare.

15.1.1.2 Syfte och motiv

Syftet med utredningens förslag om att föreslå körkort villkorat med alkolås som preventiv åtgärd som villkor för fortsatt körkortsinnehav är att det ska bli möjligt att behålla körkortet med villkor om alkolås och läkarintyg (alkolåsprogram) för körkortsinnehavare som är alkoholberoende, alkoholmissbrukare eller som är så opålitliga i nykterhetshänseende att en varning enligt körkortslagen inte är tillräcklig som alternativ till indraget körkort.

Användande av alkolås enbart på frivillig basis efter ett upptäckt rattfylleri kan aldrig få mer än marginell betydelse för trafiksäkerheten i sin helhet. Inte minst erfarenheterna från USA och Kanada visar detta tydligt. Ett obligatoriskt användande av alkolås i alla motorfordon är den enda åtgärd som kan eliminera onyktra kör-

¹ Bjerre, B, Heed, B, Kers, S, "Bara 1 av 1000 alkoholberoende anmäls enligt Körkortslagen", I: *Läkartidningen* volym 101 2004, s. 1814-1819.

ningar i trafiken. På vägen till ett sådant tänkbart slutmål kan strategiska åtgärder vidtas för att öka användningen och få allmänhetens acceptans för alkoholås.

Ett naturligt första delmål är att börja med de personer som redan har kända alkoholproblem, men som inte har uppmärksamats genom rattfylleribrott. Personer med mer eller mindre allvarliga alkoholproblem är en välkänd patientgrupp inom sjukvården och de kan således i hög utsträckning identifieras av sjukvårdspersonal.

En utökad användning av alkoholås innebär en vinst för det allmänna trafiksäkerhetsintresset. Samtidigt innebär det en vinst för enskilda personer genom att de undviker att göra sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. Ett alkoholås kan också vara till hjälp i rehabiliteringen av en alkoholsjukdom med allt vad det innebär för personens arbete, familj och för sjukvården.

Vi anser att förslaget även bör omfatta taxiförarlegitimationer enligt yrkestrafiklagen.

Alkoholås löser inte alla trafiksäkerhetsproblem som hänger samman med överkonsumtion av alkohol. Även om alkoholhalten har gått ner under straffbar gräns för rattfylleri och alkoholåset därmed tillåter körning, kan en person på grund av abstinens eller trötthet vara olämplig som bilförare vid tillfället för den aktuella körningen. Det krävs således att personen i fråga har omdöme att avstå från att köra i ett sådant fall. Den som saknar sådant omdöme bör inte komma i fråga för alkoholås som villkor för körkortet. När en person har haft alkoholås som villkor för körkortet under lång tid bör länsstyrelsen uppmärksamma tecken på organskador. Det kan vara leversvikt, abstinensepilepsi, delirier, hjärnskador eller perifera nervskador.

Att läkare med missbrukspatienter blir mera uppmärksamma på trafiksäkerheten genom möjligheten till alkoholåsprogram är av allra största värde. Alla berörda – körkortsinnehavare, anhöriga, arbetsgivare m.fl. – bör tjäna på att det finns möjlighet för länsstyrelsen att ställa krav på alkoholås och omprövningar av körkortet med läkarintyg som villkor för körkortsinnehav i stället för återkallelse av körkortet.

15.1.1.3 Effekter på trafiksäkerhet och folkhälsa

De patienter som är aktuella för frivilligt deltagande i alkoholås-program efter läkares anmälan kommer troligen att ha diagnostiserade alkoholproblem i än högre utsträckning än de som ingår i pågående försök med villkorlig körkortåterkallelse. Därför är det också rimligt att jämföra dessa bägge grupper när det gäller förväntade effekter på trafikolyckor och folkhälsa. *Se utvärdering av pågående försök.*

15.1.2 Hur många personer utan känt rattfylleribrott kan få alkoholås?

Utredningens bedömning: Det är svårt att bedöma hur många som skulle ansluta sig till programmet. En skattning kan vara något tusental personer per år. Antalet är dock starkt beroende av förutsättningarna för deltagandet i övrigt, inte minst av de ekonomiska förutsättningarna, och vilka övriga restriktioner som eventuellt kan omge programmet. Den viktigaste faktorn torde bli i vilken utsträckning programmet kommer att användas i företagets rehabilitering av sin personal.

Det är omöjligt att beräkna hur många körkortshavare som faktiskt kommer att anmälas av läkare per år och som genom beslut av länsstyrelsen får alkoholås och läkarintyg som villkor för körkortet. Enligt den uppskattning som läkarna gjort i enkäten skulle ca 2 800 körkortshavare anmälas årligen.

Systematisk riktad information bör ges till Försäkringskassan, arbetsgivarna och läkarna om möjligheten för anställda med alkoholproblem att ansluta sig till detta program. Därmed kommer alkoholås i högre utsträckning att aktualiseras som ett verksamt stöd i arbetsmiljö- och rehabiliteringsverksamheten och detta underlättar för arbetsgivare att ta sitt ansvar för rehabiliteringen. Alkoholkommittén har visat ett intresse att medverka i en sådan informationskampanj.

15.1.3 Kan villkor om alkohol kunna ges vid ansökan om körkortstillstånd?

Utredningens bedömning: Villkor om alkohol kan inte komma ifråga vid ansökan om körkortstillstånd eftersom opålitlighet i nykterhetshänseende, alkoholmissbruk och alkoholberoende utgör hinder för körkortstillstånd.

En person som är opålitlig i nykterhetshänseende, missbrukar alkohol eller är alkoholberoende kan inte få körkortstillstånd enligt 3 kap. 2 § körkortslagen. Det finns inte någon bestämmelse i körkortslagen eller i övrigt som ger möjlighet för länsstyrelsen att frångå den regeln. Det finns inte heller anledning för utredningen att föreslå ändring av nykterhetskravet för körkort. Därmed kan det inte heller bli möjligt att få körkortstillstånd med villkor om alkohol.

15.1.4 Finns hinder i nuvarande regelverk?

15.1.4.1 Finns hinder för alkohol i EG:s körkortsdirektiv?

Hindrar villkoren i EG:s körkortsdirektiv alkohol för innehav av körkort?

Utredningens bedömning: Nej. Körkortsdirektivet hindrar inte att villkor om alkohol för körning inom Sverige föreskrivs för innehav av körkort. Körkortskommittén, som biträder EU-kommissionen, bör dock informeras om förslaget innan det genomförs.

En person som är beroende av alkohol eller som inte är i stånd att avstå från att köra fordon efter att ha förtärt alkohol kan inte få körkort utfärdat eller förnyat enligt de medicinska krav som finns i bilaga III till rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort. För förare som tidigare varit beroende av alkohol får körkort utfärdas och förnyas efter en intygad period av nykterhet, om detta stöds av ett läkarutlåtande och på villkor att personen genomgår regelbundna hälsokontroller.

Det finns hinder mot att ge körkortstillstånd till alkoholberoende, alkoholmissbrukare och personer som är opålitliga i nykterhets-

hänseende både enligt direktivet och enligt det nykterhetskrav som gäller för att få körkortstillstånd enligt körkortslagen. Det innebär att en person som inte har körkort inte heller kan komma i fråga för körkortsinnehav med villkor om alkoholås. Däremot bör inte körkortsdirektivet hindra att en person som redan innehar körkort ska kunna medges fortsatt innehav vid alkoholproblem. En av förutsättningarna för det kan vara att körkortet förenas med villkor om alkoholås och regelbundna hälsokontroller som redovisas i läkarintyg.

Enligt körkortsdirektivet gäller ett svenskt körkort inom hela EU. Direktivet ger för närvarande inte möjlighet att särskilt ange godkänt alkoholås som villkor för viss behörighet. På samma sätt som i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse måste det således införas en nationell kod för alkoholås som villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen. Redan i dag kan giltigheten för ett körkort enligt 3 kap. 9 § andra punkten körkortsförordningen begränsas till ett visst område. Vi anser inte att det strider mot körkortsdirektivet att låta hela landet utgöra ett sådant geografiskt område.

15.1.4.2 Finns hinder för villkor om alkoholås i körkortslagen?

Behövs det lagändring för att det ska gå att föreskriva villkor om alkoholås för innehav av körkort enligt 3 kap. 10 § körkortslagen?

Utredningens bedömning: Nej. Det som sägs i 3 kap. 10 § körkortslagen räcker för att föreskriva alkoholås som villkor för innehav av körkort.

3 kap. 10 § körkortslagen handlar om villkor för innehav av körkortstillstånd eller körkort. När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får länsstyrelsen föreskriva särskilda villkor för körkortsinnehavet som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt. Sådana villkor får också föreskrivas efter det att körkortstillståndet har meddelats eller körkortet utfärdats.

Bestämmelsen är utformad på ett sätt som gör det möjligt att föreskriva villkor om viss utrustning, både sådan utrustning som fanns vid lagens tillkomst och sådan som har utvecklats senare. Med detta synsätt kan även alkoholås omfattas av 3 kap. 10 § körkortslagen utan att bestämmelsen behöver ändras. Däremot krävs

ändringar i körkortsförordningen enligt det författningsförslag som utredningen lämnar. Vidare krävs att Vägverket får ge ut föreskrifter om alkoholås och läkarintyg som villkor för innehav av körkort. Det sistnämnda är ett krav för att länsstyrelserna ska kunna besluta om alkoholås utan samband med rattfylleri.

För en innehavare av ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES och som är permanent bosatt i Sverige gäller även bestämmelserna i 3 kap. 10 § körkortslagen enligt 6 kap. 1 § samma lag. Det innebär enligt utredningen att även en sådan körkortsinnehavare omfattas av förslaget om alkoholås utan samband med rattfylleri.

15.1.4.3 Finns hinder mot villkor om alkoholås i stället för återkallelse vid körkortsingripanden?

Hindrar bestämmelserna om körkortsingripande att villkor om alkoholås och läkarintyg beslutas i stället för återkallelse?

Utredningens bedömning: Nej. Det finns utrymme för nyanserade bedömningar när det gäller lämpligheten att inneha körkort m.m. enligt bestämmelserna om körkortsingripande i 5 kap. 3 § femte och sjunde punkterna körkortslagen. Möjligheterna till nyanserade körkortsingripanden går att utöka på så sätt att villkor om alkoholås och läkarintyg ska kunna föreskrivas i stället för återkallelse.

Förändring behövs av 3 kap. 9 § körkortsförordningen. Tillägg behövs i Vägverkets författningssamling.

När det väl utretts att en körkortshavare är så opålitlig i nykterhetshänseende som sägs i 5 kap 3 § femte punkten körkortslagen att det finns grund för återkallelse, måste man även pröva om det finns särskilda skäl för varning i stället för återkallelse enligt 5 kap. 9 § samma lag.

Vid alkoholberoende och alkoholmissbruk får avsteg göras från kravet på varaktigt nyktert levnadssätt om förhållandena i det enskilda fallet särskilt motiverar detta. Detta framgår av 12 kap. 4 och 7 §§ Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation m.m. Fortsatt innehav kan medges även om kraven på

varaktighet och verifiering inte är uppfyllda, om omständigheterna i övrigt med styrka talar för en god prognos (12 kap. 9 § i föreskrifterna).

Krav på alkohol som villkor för körkortsinnehav innebär ökade möjligheter till en nyanserad bedömning. En sådan möjlighet verkar inte stå i strid mot gällande bestämmelser.

Det bör emellertid klart framgå av Vägverkets föreskrifter att det är möjligt för länsstyrelsen att föreskriva villkor om alkohol vid alkoholberoende och alkoholmissbruk. Föreskrifterna bör därför kompletteras i detta avseende. Vidare bör föreskrifterna kompletteras så att det blir möjligt att begära läkarintyg i den omfattning som bör krävas vid körning med alkohol. Detsamma bör även gälla vid opålitlighet i nykterhetshänseende när det utretts att opålitligheten gäller uteslutande bruk av alkohol och skäl saknas att ge en varning enligt körkortslagen i stället för körkortsindragning.

15.1.4.4 Finns hinder att ändra Vägverkets föreskrifter utan lagändring?

Utredningens bedömning: Vägverket har befogenhet att ge ut föreskrifter om opålitlighet i nykterhetshänseende utan lagändring. Däremot bör 8 kap. 1 § körkortsförordningen kompletteras enligt utredningens förslag till författningsändring.

Se förslag till författningsförändring.

Vägverket är central körkortsmyndighet enligt 1 kap. 2 § körkortsförordningen. Enligt samma bestämmelse är länsstyrelserna regionala körkortsmyndigheter. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får enligt 10 kap. 1 § körkortslagen meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i körkortslagen. Vägverket får efter samråd med Socialstyrelsen besluta om ytterligare föreskrifter om medicinska krav för behörighet, enligt 8 kap. 1 § körkortsförordningen.

Vägverket får också besluta om ytterligare föreskrifter för verkställighet av körkortslagen och körkortsförordningen i andra fall än som sägs i 1 §, enligt 8 kap. 6 § körkortsförordningen. Med stöd av bland annat 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen har Vägverket beslutat om Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförar-

legitimation m.m. Definitioner av beroende och missbruk finns i 12 kap.2 § i föreskrifterna.

Enligt 8 kap. 1 § andra meningen körkortsförordningen får Vägverket efter samråd med Socialstyrelsen besluta om föreskrifter om socialnämnds yttrande enligt 3 kap. 8 § körkortsförordningen. Länsstyrelsen får enligt denna bestämmelser begära in yttranden från en socialnämnd. Yttrandet ska innehålla de omständigheter som har betydelse för att bedöma om en sökande är lämplig att ha körkort eller traktorkort. Det tycks främst vara frågor om opålitlighet i nykterhetskänseende som leder till att länsstyrelsen begär yttranden från socialnämnden. Vad som menas med uttrycket opålitlighet i nykterhetskänseende bör precis som beroende och missbruk lämpligen definieras genom föreskrifter från Vägverket.

15.1.5 Återkallelse av taxiförarlegitimation på grund av beroende av alkohol

Utredningens bedömning: Taxiförarlegitimation behöver inte alltid återkallas när innehavaren är beroende av eller missbrukar alkohol eftersom en taxiförarlegitimation inte gäller om innehavaren saknar körkort.

Utredningens förslag: En ny bestämmelse om villkor för taxiförarlegitimation bör övervägas i yrkestrafikförordningen (se närmare under rubriken författningskommentarer och förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen).

Författningsförändring bör övervägas.

För att få taxiförarlegitimation ska sökanden vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik. Lämpligheten gäller både laglydnad och medicinska krav. De medicinska krav som den sökande ska uppfylla är de som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter. Däremot nämns inte opålitlighet i nykterhetskänseende som hinder mot taxiförarlegitimation i 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen. Inte heller nämns opålitlighet i nykterhetskänseende som grund för återkallelse av taxiförarlegitimation i 5 kap. 6 § yrkestrafiklagen.

En taxiförare ska uppfylla de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter.

Vad som avses med detta kan diskuteras. Frågan är om beroende och missbruk av alkohol enligt 12 kap. Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation m.m. ingår i den medicinska prövningen för taxiförarlegitimation. En sådan prövning görs ju i samband med lämplighetsprövningen för körkort, och körkortsinnehav är ju en förutsättning för att få taxiförarlegitimation och för att den ska gälla. Samtidigt påverkar ju beroende och missbruk av alkohol hos föraren säkerheten för passagerare och andra trafikanter.

Det bör vara möjligt att förena legitimationen med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl även om återkallelse av en taxiförarlegitimation inte kommer i fråga på grund av alkoholberoende eller missbruk av alkohol. I allmänhet bör det dock vara tillräckligt att förena körkortet med villkor om alkolås och uppföljande läkarintyg.

15.1.6 Alkolåsprogram för körkort villkorat med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav

Utredningens förslag: Ett alkolåsprogram införs som särskilt villkor för fortsatt körkortsinnehav genom föreskrifter som utfärdas av Vägverket. En förutsättning är att föreslagna ändringar i körkortsförordningen genomförs.

Genom föreslagna ändringar i körkortsförordningen ges länsstyrelsen möjlighet att föreskriva alkolås som särskilt villkor för körkort enligt 3 kap. 10 § körkortslagen. Ett sådant villkor kan bland annat bli aktuellt efter en anmälan från läkare om att en körkortshavare är alkoholberoende eller alkoholmissbrukare eller är otillräknelig i nykterhetshänseende. Länsstyrelsen har då efter ytterligare utredning eventuellt anledning att ta upp fråga om körkortsingripande. Körkortshavaren underrättas först av länsstyrelsen om att ett körkortsingripande kan komma att ske och informeras samtidigt om möjligheten till alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav i stället för att körkortet återkallas.

Programmet föreslås få följande utformning:

- Alkolåsprogrammet omfattar totalt 24 månader.
- Den första kontrollen och kalibreringen av alkolåset samt tömningen av dess minne sker efter 2 månader och därefter var 4:e månad. Minnet töms sista gången efter 22 månader. Uppgifterna lämnas till länsstyrelsen.
- Läkarundersökning med blodprovstagning sker 3, 6, 12, 18 och 24 månader efter beslutet om alkolås som villkor för körkortet. Vid läkarundersökningen efter 3 månader genomförs också en urintoxikologisk analys. Resultaten från varje läkarundersökning lämnas till länsstyrelsen.
- Förutsättningen för fortsatt körkortsinnehav utan villkor är att personen enligt proverna har varit nykter under ett års tid, fr.o.m. kontrollen efter 12 månader t.o.m. kontrollen efter 24 månader. Personen får heller inte ha gjort några misslyckade startförsök senare än vid den tredje tömningen av alkolåsets minne efter 10 månader. Förekomst av annat missbruk än av alkohol utesluter fortsatt deltagande i alkolåsprogrammet.
- Personen får börja om programmet från start om han eller hon inte har kunnat uppfylla kraven på nykterhet under det andra försöksåret eller har gjort misslyckade startförsök senare än efter tio månader i programmet.

För de personer som inte klarat sin rehabilitering vid slutet av programtiden föreslås att krav ställs enligt föreslagen modell ”*Den som dömts för rattfylleri bör tvingas att installera alkolås i sina fordon*”.

15.1.7 Kostnader och finansiering

Utredningens bedömning: Länsstyrelsens verksamhet med alkoholås bör finansieras enligt samma principer som för övriga villkorsärenden enligt 3 kap. 10 § körkortslagen.

Ingen förändring behövs av författningar.

Kostnaderna för att ingå i ett alkoholåsprogram påverkar möjligheterna att få en bred anslutning till programmet. En faktor för att nå god effekt är att inte endast ekonomiskt välbeställda personer har råd att skaffa låset. Rättsvisfrågorna är principiellt viktiga att beakta.

Utredningen förslag är att de ekonomiska villkoren för att ingå i programmet i huvudsak bör vara desamma som för pågående försök med villkorlig körkortåterkallelse. Programmet föreslås få en något modifierad utformning med bl.a. färre läkarbesök vilket innebär att kostnaden för deltagarna under det tvååriga programmet blir ca 40 000 kr (under två år). Mycket av denna kostnad kommer dock troligtvis att bäras av företagen för rehabilitering av sin personal eller av andra etablerade instanser för rehabilitering av personer med alkoholproblem.²

15.1.7.1 Länsstyrelsens kostnader och finansiering

Länsstyrelsens nettokostnad för administrering av förslaget beräknas öka till ca 3 500 kr för två år för varje person med alkoholås.

I den pågående försöksverksamheten med villkorlig körkortåterkallelse ska länsstyrelsen ta ut en ansökningsavgift av den som ansöker om att få delta i försöksverksamheten. Ytterligare tillsynsavgifter ska under villkorstiden tas ut av den som deltar i verksamheten. Detta framgår av 3 § förordningen (1998:1822) om ikraftträdande av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortåterkallelse, m.m. I sistnämnda förordning finns också en bestämmelse om att ansökan ska avvisas om sökanden inte betalar in ansökningsavgiften. Vidare har Vägverket bemyndigats att föreskriva storleken på de ytterligare avgifter som ska tas ut, liksom när de ska betalas.

² Ett exempel på en sådan instans är Smadit projektet där polis, landsting och sociala myndigheter arbetar mot alkohol och drogberoende i trafiken.

Avgiften för att delta i försöksverksamheten är i dag 5 300 kronor för länsstyrelsens handläggning enligt 14 § Vägverkets föreskrifter (2003:67) om utvidgad försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Hälften av deltagaravgiften ska betalas till länsstyrelsen inom två månader från den dag då länsstyrelsen beviljade villkorlig körkortsåterkallelse. Resterande avgift ska betalas inom 14 månader från beslutet om villkorlig körkortsåterkallelse. I beslutet ska körkortshavaren upplysas om att avgiften är en förutsättning för deltagandet och att underlåten betalning medför att den villkorliga återkallelsen undanröjs. I 15 § i föreskrifterna finns bestämmelse om återbetalning av hela eller en del av ansöknings- respektive deltagaravgiften.

Deltagaravgiften i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse kan enligt utredningen utgöra utgångspunkt för beräkning av länsstyrelsens kostnader för utredningens förslag. Förslaget om alkoholås utan samband med rattfylleri förutsätter färre läkarbesök än i försöksverksamheten. Det innebär att länsstyrelsens arbete med läkarintygen inte blir lika omfattande som i försöksverksamheten.

Länsstyrelsernas administrativa kostnader för verksamheten med körkortsingripande varierar med antalet ärenden som kommer in. Antalet ärenden beror på bland annat i vilken omfattning trafiknykterhetsbrott, hastighetsöverträdelser m.m. upptäcks i samband med poliskontroller. Antalet ärenden om körkortsingripande är också beroende av i vilken omfattning körkortshavare döms för allvarlig brottslighet i allmän domstol. Även antalet anmälningar från polismyndigheterna om omhändertaganden av berusade personer och anmälningar från läkare enligt körkortslagen påverkar antalet ärenden. Omfattningen av andra aktörers verksamhet har således avgörande betydelse för antalet körkortsärenden som tas upp hos länsstyrelserna. De gemensamma kostnaderna för länsstyrelserna varierar därmed beroende på det antal ärenden som kommer in.

Den första frågan är om körkortsinnehavaren överhuvudtaget ska betala en avgift för att få ett alkoholås. Det finns knappast något hinder mot att ta ut avgifter för länsstyrelsens verksamhet till följd av den särskilda villkorsprövningen under förutsättning de beräknas så att de ger full kostnadstäckning men inte mer. Å andra sidan kan man fråga sig varför avgift ska tas ut för villkorsprövningen när det gäller alkoholås och läkarintyg men inte när det gäller annan villkorsprövning enligt körkortsagstiftningen.

En annan fråga är vad som händer om avgifterna inte betalas. Om körkortsinnehavaren inte iakttar föreskrifter som meddelats med stöd av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ska den villkorliga återkallelsen undanröjas. Frågan om körkortsingripande ska då tas upp till förnyad prövning enligt 8 § sistnämnda lag. I det förslag som utredningen förordar bygger bestämmelserna om utökad användning av alkoholås genom särskilt villkor på att dessa ska tillämpas utan någon försöksverksamhet i lagteknisk mening. Då finns alltså ingen villkorlig återkallelse som kan undanröjas. Obetalda avgifter får istället inkasseras i vanlig ordning utan påverkan på körkortsinnehavet.

Ytterligare en fråga är hur avgifterna för länsstyrelsens administrativa kostnader bör regleras i författningar. Bestämmelser om att avgift ska tas ut för prövning av en ansökan enligt körkortslagen eller körkortsförordningen finns i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet (se 8 kap 13 § körkortsförordningen). Storleken på avgifterna och när de ska betalas bör beslutas efter samråd med Vägverket, Ekonomistyrningsverket och länsstyrelserna. Avgifterna bör beräknas så att de ger full kostnadsäckning för villkorsprövningen hos länsstyrelserna. Länsstyrelsernas administrativa kostnader per klient och år kan uppskattats till 3 500 kronor. Det kan vara rimligt att körkortshavaren betalar en deltagaravgift till länsstyrelsen i samband med att det särskilda villkoret om alkoholås beslutas.

Ett annat alternativ är att länsstyrelsens kostnader finansieras via det ramanslag som beviljas årligen med varierande belopp för länsstyrelsens verksamhet. I sådant fall kommer de nu aktuella villkorsärendena att behandlas på samma sätt som övriga villkorsärenden. Utredningen förordar detta alternativ.

15.1.8 Förslag om författningsändringar

Körkort villkorat med alkoholås som villkor för fortsatt körkortsinnehav

Utredningen föreslår följande ändringar i körkortsförordningen (1998:980) och i yrkestrafikförordningen (1998:779) att träda i kraft den 1 oktober 2005.

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 9 § körkortsförordningen (1998:980) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Genom villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488) får den behörighet som följer av ett körkortstillstånd eller körkort begränsas till

1. att avse fordon med viss utrustning eller ett visst fordon som funnits lämpligt för sökanden,

2. körning endast om personliga hjälpmedel används, exempelvis glasögon, hörapparat eller protes,

3. ett visst område eller en viss tid, eller

4. annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Föreslagen lydelse

Genom villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488) får den behörighet som följer av ett körkortstillstånd eller körkort begränsas till

1. att avse fordon med viss utrustning eller ett visst fordon som funnits lämpligt för sökanden,

2. körning endast om personliga hjälpmedel används, exempelvis glasögon, hörapparat eller protes,

3. körning inom svenskt territorium, inom ett visst område i Sverige eller en viss tid, eller

4. annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Ytterligare föreskrifter om medicinska krav för behörighet och föreskrifter för tillämpningen av 3 kap. 3 § och 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) får beslutas av Vägverket efter samråd med Socialstyrelsen. Vägverket får efter samråd med Socialstyrelsen även besluta om föreskrifter om sådan synprövning och sådant läkarintyg som

Föreslagen lydelse

Ytterligare föreskrifter om dels medicinska krav, dels krav på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende för behörighet och föreskrifter för tillämpningen av 3 kap. 3 § och 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) får beslutas av Vägverket efter samråd med Socialstyrelsen. Vägverket får efter samråd med Socialstyrelsen även besluta om

ska ligga till grund för intyg och utlåtande enligt 3 kap. 1 § samt om socialnämnds yttrande enligt 3 kap. 8 §.

föreskrifter om sådan synprövning och sådant läkarintyg som ska ligga till grund för intyg och utlåtande enligt 3 kap. 1 § samt om socialnämnds yttrande enligt 3 kap. 8 §.

Härigenom föreskrivs att det i *yrkestrafikförordningen (1998:779)* ska införas en *ny paragraf, 3 kap. 9 §*, med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Har den behörighet som följer av ett körkort begränsats enligt 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488) till att avse fordon med viss utrustning och till körning inom svenskt territorium gäller samma begränsning för innehavarens taxiförarlegitimation.

15.1.9 Beslutsmandat

En del frågor är grannliga och kan diskuteras. I förslaget har vi dock tagit ställning i flera av dessa. Bland annat behöver följande frågor klargöras:

- Har regeringen mandat att besluta om de författningsändringar som bedöms som nödvändiga? Kärnan i mandatfrågan är om riksdagen kan sägas ha antecknat alkoholfrågan genom den nuvarande lagreglerade försöksverksamheten. Om så är fallet kan rimligen inte en utvidgning av sakfrågan i enlighet med det förslag som verket utarbetat hanteras av regeringen på förordningsnivå. (Bengt Magnusson menar att denna fråga måste underställas riksdagen.)

- Kan man läsa in alkoholås i 3 kap. 10 § körkortslagen, dvs. som ett tänkbart villkor knutet till körkortsinnehav? (Jmf. glasögon). Behövs viss komplettering av förordningen? Villkoret kan inte bli en EG-sifferkod utan kan endast gälla nationellt.
- Är det möjligt att utan annan lagreglering utvidga Vägverkets mandat i 8 kap. 1 § körkortsförordningen avseende begreppet ”opålitlighet i nykterhetskänslighet”? En bedömningsfråga.
- Finansieringsfrågan – Enligt förslaget bärs kostnaderna huvudsakligen av den enskilde, men också av det allmänna genom anslagsfinansiering av länsstyrelsens handläggning.

15.1.10 Ikraftträdande

I detta betänkande föreslås att alkoholås ska kunna beslutas som villkor för körkort i stället för återkallelse om körkortsinnehavaren har alkoholproblem som motiverar en återkallelse efter läkares anmälan. Programmet kan också bli ett verksamt verktyg vid rehabilitering av personal.

För att de lämnade föreslagen ska kunna genomföras fordras att länsstyrelserna och framför allt Vägverket får tid att förbereda vissa åtgärder, till exempel ändring av föreskrifter. Med hänsyn till att författningsförslagen endast berör förordningar bör förslagen kunna träda i kraft snart efter beslut.

15.1.11 Författningskommentar

15.1.11.1 Förslaget till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

3 kap. 9 §

3 kap 9 § första punkten körkortsförordningen tycks genom sin lydelse redan ge länsstyrelsen möjlighet att begränsa ett körkort till att gälla endast för fordon med alkoholås.

När det gäller punkt tre är det däremot tveksamt om ordalydelsen – ett visst område – gör det möjligt att begränsa rätten att köra till att gälla inom svenskt territorium, såsom gäller vid försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. Ett svenskt körkort gäller inom hela EU enligt prop. 1997/98:124 (s. 59) i

enlighet med rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort. Körkortsdirektivet ger för närvarande inte möjlighet att särskilt ange godkänt alkolås som villkor för viss behörighet, utan detta måste nu anges som nationell kod. Eftersom nationella koder inte är harmoniserade kan sådana koder inte tolkas i andra medlemsstater. Var och en som deltar i försöksverksamheten ska därför genom ett särskilt avtal förbinda sig att endast köra fordonet i Sverige.

Uttrycket ”ett visst område” i tredje punkten bör avse ett område inom Sverige och inte hela det svenska territoriet. Här krävs alltså troligen en ändring i körkortsförordningen om det ska blir möjligt att föreskriva villkor med alkolås utan samband med den pågående försöksverksamheten.

8 kap. 1 §

Körkortshavare som är opålitliga i nykterhetshänseende enligt 5 kap. 3 § 5 körkortslagen (1998:488) bör omfattas av förslaget att kunna få alkolås och läkarintyg som särskilt villkor för fortsatt körkortsinnehav i stället för återkallelse av körkortet. Motivet är att överkonsumtionen av alkohol inte först måste ha gått så långt att missbruks- eller beroendediagnos med säkerhet kan ställas. Redan vid sådana fall av opålitlighet i nykterhetshänseende, då varning av särskilda skäl inte kan ges, bör det därför finnas en möjlighet att få villkor om alkolås och läkarintyg som villkor för fortsatt körkortsinnehav.

15.1.11.2 Förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)

3 kap. 9 §

3 kap. yrkestrafikförordningen innehåller bestämmelser om taxiförarlegitimation. Det finns inte någon bestämmelse om villkor för taxiförarlegitimation motsvarande den som finns i 3 kap. 9 § körkortsförordningen. En ny liknande bestämmelse bör övervägas i yrkestrafikförordningen.

Om en bestämmelse om villkor bedöms nödvändig i yrkestrafikförordningen finns två alternativa lösningar. Det ena alternativet är att det införs en bestämmelse som anger att en taxiförarlegitima-

tion kan begränsas till att avse fordon med viss utrustning och till körning inom svenskt territorium genom villkor enligt 3 kap. 3 § tredje stycket yrkestrafiklagen (1998:490). Det andra alternativet är det förslag som redovisats under rubrikerna författningsförslag och förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779). I det första alternativet krävs ett beslut av länsstyrelsen medan det andra alternativet inte kräver något särskilt beslut i varje enskilt ärende. Utredningen förordar det sistnämnda alternativet.

15.2 Den som dömts för rattfylleri bör tvingas att installera alkolås i sina fordon

15.2.1 Förutsättningar för att dömas för rattfylleri eller grovt rattfylleri

Den som kör ett motorfordon och en alkoholhalt i blodet på minst 0,2 promille eller 0,10 milligram i utandningsluften gör sig skyldig till rattfylleri, enligt 1 kap 1 § trafikbrottslagen (1951:649). Om alkoholhalten i blodet är 1 promille eller mer eller halten i utandningsluften är över 0,5 milligram anses det som grovt rattfylleri. Det straffrättsliga ansvaret kan utkrävas antingen genom att åklagare utfärdar ett strafföreläggande eller att åtal väcks vid allmän domstol.

Bevisningen består normalt av en teknisk utredning i form av analysbevis m.m. som på ett objektivt sätt anger den uppmätta alkoholhalten. Någon annan bevisning behövs i allmänhet inte för att brott ska anses vara styrkt. När analysbevis saknas och det i stället finns t.ex. enbart vittnesbevisning, kan det vara svårare för domstolen att bedöma om den tilltalade har gjort sig skyldig till brott.

15.2.2 Motiv för ett krav på att installera alkolås i alla egna fordon

Det är ett viktigt inslag i arbetet för förbättrad trafiksäkerhet att den som dömts för rattfylleri så långt det är möjligt förhindras att göra sig skyldig till nya rattfylleribrott. Den som dömts för rattfylleri bör därför omfattas av särskilda regler för att få det förtroende som det innebär att ha körkort.

Ett krav på att alkolås måste installeras i alla egna bilar efter rattfylleribrott har en preventiv verkan. Det minskar risken att dessa personer begår nya rattfylleribrott genom att alkolåset förhindrar körning.

15.2.3 Utredningens förslag

Utredningen avser därför att överväga ett förslag om att samtliga förare som dömts för rattfylleri med viss alkoholhalt i kroppen ska tvingas att installera alkolås i sina fordon och att detta ska gälla tills vidare. Förslaget innebär en hög grad av tvång eftersom det inte längre finns en valmöjlighet för de rattfylleridömda att i berusat tillstånd kunna köra sina egna fordon.

Förslaget rymmer dock komplicerade juridiska ställningstagande och överväganden.

Till skillnad mot i pågående försök med villkorlig körkortsåterkallelse menar utredningen att ett obligatoriskt krav inte ska ställas på att ingå i ett alkolåsprogram. Däremot bör ett erbjudande ges att påbörja ett program för rehabilitering där metodiken från pågående alkolåsprogram kan tillämpas. Här finns också en stark koppling till arbetsgivares ansvar för rehabiliteringen av sin personal.

Hur många som kommer att nyttja möjligheten att installera alkolås i stället för att avstå från bil är svårt att bedöma. Antalet indragna körkort är ca 6 500 per år, och till detta ska läggas de som får lindrigare straff för rattfylleri.

Utförningen av förslaget behöver närmare utvecklas. Några inslag i denna skulle kunna var:

- Den rattfylleridömde måste för all framtid ha alkolås i alla sina fordon.
- Det kan övervägas att staten delfinansierar den första installationen baserat på samma principer som för den allmänna rättshjälpen.
- Vid anskaffande av nytt fordon ska alkolås installeras på egen bekostnad.
- Ertappas rattfylleristen i egen bil utan alkolås ska fordonet tas i beslag.
- Om rattfylleristen döms för nytt rattfylleribrott i lånat fordon ska ägaren informeras och om brottet upprepas så ska denne tvingats installera alkolås i fordonet.

16 FUD och säkerhetsimage för svensk fordonsindustri

Sverige har i förhållande till landets storlek och befolkning en omfattande fordonsindustri av stor ekonomisk betydelse. I dag sysselsätter industrin omkring 150 000 personer i landet. Bruttoexporten av fordon och fordonsdelar har ökat från 1974 till 2002 med en faktor 3,3. År 2002 omfattade exporten drygt en fjärdedel av Sveriges handelsbalans.

Sverige är ett mycket starkt, globalt ”varumärke” för trafiksäkerhet som skapats genom mångårig interaktion mellan industrin och myndigheterna. Historiskt har detta från statens sida främst motiverats av trafikpolitiska skäl. Säkerhet hos bilar har nu blivit ett av de viktigaste försäljningsargumenten för industrin. Därmed har diskussionen om trafiksäkerheten i Sverige skiftat fokus. De svenska fordonstillverkarna och myndigheterna har nu alltmer en samsyn när det gäller ny teknik för trafiksäkerhet. Ett nära samarbete mellan svenska företag och offentliga aktörer är en viktig framgångsfaktor.

Det är viktigt för landet att Sverige positioneras internationellt och marknadsförs som världsledande inom bl.a. fordonssäkerhet. Fordonsindustrin är teknologidrivande globalt och situationen i Sverige är inget undantag. De svenska personbiltillverkarna är i sina globala koncerner utsedda till så kallade Centers of excellence inom bl.a. säkerhet. Den svenska fordonsindustrin har genom tidigare engagemang erfarenhet från samarbete med svenska universitet, högskolor och industriforskningsinstitut och att omsätta den kunskap och kompetens som genereras där.

Svensk fordonsindustri behöver göra stora satsningar inom forskning och utveckling för att kunna vara fortsatt konkurrenskraftig. Satsningarna på trafiksäkerhet och nollvision skapar goda förutsättningar för fler affärsmöjligheter och en ökad konkurrenskraft för svenska företag. I Sverige finns för närvarande endast ett fåtal företag med egen tillverkning och utveckling av alkoholås.

Huvuddelen av de företag som finns i landet är att betrakta som återförsäljare för utländska tillverkare. Alkolåsens tekniska utformning har stark koppling till elektronik- och telematikområdet. Elektronik- och telematikutrustning står för en ökande andel av fordonens förädlingsvärde. Inom elektronikområdet har man byggt upp kunskap hos bilföretagen samtidigt som Sverige är ledande inom telekommunikation. Detta gör att fordonselektronik och fordonstelematik har en särskild potential att utvecklas i Sverige.

De svenska fordonstillverkarnas varumärken är globalt starka. Varumärkena kännetecknas bl.a. genom fordonens goda egenskaper inom säkerhets- och miljöområdet. Bakom framgångarna finns ett "best practice" avseende vad ett nära samspel mellan utbildning, forskning, företagande, politik och offentlig verksamhet kan åstadkomma. Vi kan här se vissa paralleller med hur Autoliv startade med sina första säkerhetsbälten. Att upprepa denna framgångssaga bör vara målet när det gäller alkolås.

16.1 Planerad och pågående forskning – Finansiärer

16.1.1 Behov av förbättrad kartläggning och statistik om alkohol i vägtrafiken

Behovet av en ny kartläggning av rattfylleriets omfattning har påtalats i olika sammanhang. En tillförlitlig statistik är det viktigaste underlaget för utvärdering av effekter av insatser inom området alkohol, droger och trafik. Att beräkna rattfylleriets omfattning är dock förknippat med ett antal svårigheter kopplade till datakvalitet och metodproblem. VTI har därför på uppdrag av Stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet, Sveriges försäkringsförbund och Vägverket genomfört studien *Skattning av rattfylleriets omfattning, metodfrågor och datakvalitet (2004)*. Syftet med projektet har varit att sammanställa och beskriva tillgängliga källor till kunskap om rattfylleri samt att för varje källa belysa metodfrågor och datakvalitet. Vidare har syftet varit att bedöma de olika källornas potential som underlag för att skatta rattfylleriets omfattning.

Både direkta och indirekta mätningar har studerats. De direkta mätningarna är mätningar av rattfylleriet i trafiken, antingen genom poliskontroller eller genom självrapporterande studier. Indirekta mätningar gäller variabler som påverkar eller påverkas av rattfylleriet och därigenom kan användas som indikatorer på rattfylleriets

omfattning. Alkoholkonsumtionen i samhället och rattfylleri bland förare inblandade i trafikolyckor är exempel på sådana källor.

I rapporten föreslås förbättringar och kompletteringar av statistiken både från polisens kontroller och från undersökningar av olycksinblandade förare. Som komplement till den fortlöpande statistikinsamlingen föreslås att det görs statistiska urvalsundersökningar där rattfylleriet mäts vid ett slumpmässigt urval av platser och tidpunkter. Sådana undersökningar skulle kunna upprepas vart tredje eller vart femte år.¹ Sådana studier görs i Finland sedan många år.

Under 2005 har ett samverkansprojekt inletts mellan VTI, Rättsmedicinalverket och polisen för en förbättrad rattfylleristatistik. Syftet är att utreda vad som krävs av en urvalsundersökning för att mäta omfattningen av alkohol- och drograttfylleri. Utredningen har även till syfte att föreslå hur nuvarande statistik från polisens sällningsinstrumenten och från olycksstatistiken kan förbättras.²

16.1.2 Uppdrag till Nutek – ”Säker trafik för goda affärer”

Nutek fick i november 2004 regeringens uppdrag att utarbeta en strategi för hur svenskt trafiksäkerhetsarbete ska kunna främja svensk näringslivsutveckling. Strategin ska bland annat omfatta tekniska lösningar för trafiksäkerhet, som alkoholås. I uppdraget ingick att identifiera utvecklingsområden som har betydelse för svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft inom trafiksäkerhetsområdet. Uppdraget omfattade hela vägtransportsystemet, såväl fordon och infrastruktur som annan utrustning.

Nutek lämnade sin slutrapport ”Säker trafik för goda affärer” den 1 juni 2005. Arbetet med rapporten har genomförts i samråd med Vägverket, Vinnova, Exportrådet, VTI samt vissa trafiksäkerhetsorganisationer. Nutek poängterar bland annat vikten av att utveckla samspelet mellan lagstiftning och marknadsbaserade drivkrafter för att stimulera efterfrågan på varor inom trafiksäkerhetsområdet. Det kan leda till problem om föreskrivande lagstiftning införs innan en produkt uppfyller kundernas minimikrav på prestanda och kvalitet.

¹ Forsman, Åsa och Gustafsson, Susanne, *Skattning av rattfylleriets omfattning – metodfrågor och datakvalitet*, Linköping 2004.

² VTI, FUD-ansökan (FUD = forskning, utveckling, demonstration) till Vägverket den 20 oktober 2004.

I detta samband pekar Nutek särskilt på alkolåsen. Man tar som exempel att alkolås kan få dåligt rykte om lagstiftning införs innan produkten är färdigutvecklad. Alkolås behandlas också i ett eget avsnitt i slutrapporten i samband med en beskrivning av olika utvecklingsområden för en ökad konkurrenskraft inom fordonsbaserad teknik

16.1.3 Vinnova

Vinnova har i sin verksamhetsplan 2003–2007 prioriterat 18 tillväxtområden för utpekade insatser. Dessa programområden bryter den traditionella indelningen i branscher och samhällsområden.

Ett av dessa tillväxtområden är *Innovativa fordon, farkoster och system*. Svenska tillverkare av fordon och farkoster exporterar merparten av sin produktion på en global marknad. Exportmarknaden för vägfordon har förutsättningar att mångfaldigas, t.ex. i Asien.

Generellt viktiga faktorer är tillgång på kompetens och FoU-miljöer samt långsiktiga satsningar och nätverk. Ett av Vinnovas mål är därför att de koncerner som är verksamma i landet väljer att satsa på centrala FoU-funktioner i Sverige i samspel med svenska innovationsmiljöer. Förhoppningen är att ytterligare aktörer väljer att etablera sig i anslutning till de innovationsmiljöer som byggs upp.

Inom tillväxtområdet *Innovativa fordon, farkoster och system* skulle t.ex. alkolås kunna inrymmas. Vinnova uppger dock att inget forskningsprojekt med inriktning på alkolås har varit aktuellt under de senaste två åren.

16.1.4 PFF – Programmet för fordonsforskning

PFF etablerades 1994 med syfte att underlätta samverkan mellan fordonsindustrin och berörda myndigheter. PFF:s övergripande mål är att

- svara för genomförandet av program inom det fordonstekniska området
- underlätta koordinering av medverkande myndigheters FoU-insatser inom det fordonstekniska området
- vara ett forum för diskussion om och analys av aktuella frågor inom fordonssektorn.

Parter i PFF är AB Volvo, Fordonskomponentgruppen AB, Saab Automobile AB, Scania CV AB, Volvo Personvagnar AB, Statens energimyndighet, Naturvårdsverket, Vinnova och Vägverket. Vinnova är värd för PFF:s kansli.

PFF:s verksamhet grundar sig på ett avtal mellan staten och fordonsindustrin. Programmet omfattar:

- Fordonsforskningsprogrammet
- Samverkansprogrammet mellan staten och fordonstillverkarna kring utveckling av mer miljöanpassade fordon (Gröna bilen)
- Emissionsforskningsprogrammet (EMFO)
- Intelligent Vehicle Safety System programmet (IVSS)

Av dessa program bör främst Fordonsforskningsprogrammet och IVSS vara relevanta för finansiering av forskning för utveckling av alkoholås och andra tekniska system som förhindrar rattfylleri. Det bör betonas att endast avtalspartner kan ansöka om bidrag till projekt.

Fordonsforskningsprogrammet syftar till att stärka den internationella konkurrenskraften hos den svenska fordonsindustrin. Detta sker genom stöd till fordonsteknisk forskning på utvalda områden så att det skapas dels en kompetens- och rekryteringsbas på högsta internationella nivå i landet och dels högklassiga forskningsresultat. Prioriterade områden är säkerhet, miljö och kostnad och kvalitet.

Budgeten för programmet uppgår totalt till 180 miljoner kronor, varav 90 miljoner kommer från staten. Den aktuella lista för pågående och beviljade projekt som var tillgänglig i april 2005 upptar ej alkoholås.

IVSS-programmet syftar till att stimulera forskning och utveckling för morgondagens trafiksäkerhet. Nyckelområden är aktiv säkerhet, skadeförebyggande lösningar och utveckling av väghållning och krocksäkerhet hos personbilar och yrkesfordon. Programmet är också inriktat på att utveckla intelligenta fordons- och trafiksystem. Här ingår också system för ökad säkerhet för oskyddade trafikanter.³ Inom programmet finns inga satsningar på alkoholås.

³ Muntliga uppgifter från Carl Naumburg, handläggare på Vinnova den 4 april samt www.vinnova.se och www.nutek.se.

16.1.5 Uppdrag till Vinnova – Trollhättepaketet

Vinnova har fått regeringens uppdrag att lämna förslag till FoU-program inom områdena produktionsteknik och fordons telematikk. Syftet är att möjliggöra en fortsatt konkurrenskraftig fordonsindustri i Sverige. På kort sikt är syftet att förbättra Saab Automobiles förmåga att bedriva utveckling och produktion i Trollhättan. Uppdraget har avrapporterats den 15 mars 2005.

FoU-programmet har två delar, produktionsteknik och fordons telematikk. Staten går in med 420 miljoner kronor genom Vinnova och Nutek, och näringslivet ska bidra med en lika stor del. Satsningen riktas mot fordonsindustrin i stort – Volvo, Saab Automobile, Scania och underleverantörerna genom Fordonskomponentgruppen.

Särskilt produktionsforskningen har en tydlig koppling till Saab. Staten har öronmärkt 40 miljoner för aktiviteter som ska stärka företaget. Villkoret är att Saab Automobile ökar sin forskning och utveckling i Sverige. Bakgrunden till denna satsning inom ramen för det s.k. Trollhättepaketet är att Västsverige bedöms ha en världsledande position inom säkerhet, miljöteknik och informationsteknik för fordonsindustrin. I Sverige finns mer än 9 000 forskare verksamma inom fordonsrelaterad forskning och utveckling.

16.1.6 Vägverkets skyltfond

Vägverkets skyltfond bildades hösten 1988. Pengar till fonden kommer från avgifter för personliga registreringsskyltar. En skylt kostar 6 000 kronor varav 5 400 kronor går till fonden och resten till tillverkning och administration.

Skyltfondens medel ska användas till att stödja projekt inom trafiksäkerhetsområdet. Kraven på utvecklingsprojekten är att resultaten ska vara direkt tillämpningsbara och tydliga för trafikanterna. Projekten ska snabbt komma trafikanterna till nytta och projekttiden bör inte överstiga 2 år. Patentkostnader eller marknadsföring får inte ingå i projektbudgeten.

Skyltfonden beviljade i december 2004 totalt 3,8 miljoner kronor till 16 olika projekt. Inget av dessa är inriktat på alkoholås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri. Vid den fördelning av

3,4 miljoner kronor som gjordes i juni 2004 fick däremot tre sådana projekt stöd från skyltfonden, nämligen:⁴

- Alkolåsintegration (Saab Automobile AB, Trollhättan)
- Pilotstudie för implementering av alkolås (Volvo Personvagnar AB, Göteborg)
- Nordic Alcolock – alkolås för kvalitetssäkring av transporter, etapp 1 (NRT Nordic Radio & Telecommunication AB, Stockholm).

16.1.7 Alkolås för terrängmotorfordon

Polisens har begränsade möjligheter att kontrollera snöskotertrafiken. En möjlig lösning på problemet är alkolås för snöskoter. Detta måste utformas för de särskilda förutsättningar och driftskrav som gäller för terrängmotorfordon.

Företaget Alkolås i Skandinavien AB har utvecklat en prototyp för ett alkolås särskilt anpassat för snöskoter (Snowbrake), bl.a. med stöd från Vägverkets skyltfond och företaget Alcohol Countermeasure Systems (ACS) i Kanada. En inriktning för detta lås är att det i nödsituationer ska vara möjligt att starta snöskotern och köra den i låg hastighet utan att föraren behöver göra ett utandningsprov.

Den tvådelade utrustningen får sin strömförsörjning från skotern och är kopplad till en liten handenheter som kan bäras i fickan. Elektronik är konstruerad så att varvtal och hastighet kan anpassas efter alla typer av terrängmotorfordon.

En marknad förväntas utvecklas främst i Sverige, Finland och Kanada.⁵ Ett elkraftbolag som använder snöskotrar och fyrhjulingar för sina inspektioner av ledningsnätet har visat intresse. En produktion av alkolås för terrängfordon bedöms kunna starta inom två år om att det finns en marknad för produkten.

⁴ Information om Skyltfonden på Vägverkets hemsida: www.vv.se.

⁵ www.vv.se, 050312.

16.1.8 SAFT – Sveriges försäkringsförbund och Stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet

Sveriges försäkringsförbund och Stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet finansierar tillsammans en förstudie om förutsättningarna för att installera alkolås i samtliga fordon i produktion. Alkolåset ska automatiskt mäta och kontrollera förarens alkoholpåverkan utan att det påverka den skötsamme förarens vardag. Projektet, som går under namnet SAFT (Säker alkoholfri transport), inriktas på att utvärdera förutsättningarna för att utveckla praktiska systemlösningar med infraröd teknik. De teoretiska och praktiska studierna gör dock att även förutsättningarna för bränslecellbaserade passiva system kan bedömas.

Målet är att projektet ska redovisa förutsättningar och möjliga lösningar för att installera passiva alkolåssystem i fordon. Systemen ska fungera automatiskt så att en nykter förare inte ska behöva vidta några åtgärder (eller ens lägga märke till att funktionen är aktiverad). Projektet ska kunna utgöra underlag för utformning av kravspecifikationer anpassade till olika användningsområden.⁶

16.1.9 Systembolagets råd för alkoholforskning (SRA)

Systembolagets råd för alkoholforskning (SRA) ger anslag till forskningsprojekt av betydelse för förståelse och förebyggande av alkoholskador och andra alkoholrelaterade problem, företrädesvis projekt som rör förebyggande insatser. Rådet strävar efter att sprida anslagen till biomedicinska och beteende- och samhällsvetenskapliga projekt. Möjlighet finns även att söka stipendier för forskning utomlands, alternativt söka medel för att bjuda in gästforskare till svenska forskargrupper. Även initieringsanslag kan komma i fråga.

Administrationn sköts av Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN).⁷ Rådet har hittills inte fått några ansökningar om anslag till forskningsprojekt med anknytning till alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri.

⁶ Projektbeskrivning SAFT i ansökan till Stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet och till Sveriges försäkringsförbund den 21 april 2004.

⁷ Information om Systembolagets råd för alkoholforskning på CAN:s hemsida: www.can.se/sra den 24 maj 2005.

16.2 Utvecklingen av alkolås bör integreras med den fordonstekniska plattformen för att stärka den svensk fordonsindustrins säkerhetsimage

Svensk fordonsindustri har internationellt en image av hög säkerhet. Alkohol i trafiken är ett av de största trafiksäkerhetsproblemen i många länder. Alla framgångsrika åtgärder mot detta problem i Sverige kommer därför att ytterligare stärka imagen för svensk fordonsindustri, även för åtgärder som inte är direkt fordonsanknutna.

Vägverket bör ges i uppgift att snarast starta ett FUD-projekt i samverkan med Socialstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Folkhälsoinstitutet och Arbetsmiljöinstitutet med syfte att dokumentera indirekta effekter av alkolås – tidhållning, sjukskrivningar, fordons-skador, godsskador m.m. Detta är ett viktigt underlag för att bedöma de ekonomiska konsekvenserna för såväl företag som samhälle. Förslagsvis bör denna forskning bedrivas i samverkan med de företag där implementering av alkolås i stor skala håller på att startas upp. Det är viktigt att förhistorien dokumenteras väl. Även andra sekundära faktorer som en förmodad dämpning av den ökande alkoholkonsumtionen m.m. bör fångas in i denna forskning.

Vägverket bör också ges i uppgift att utveckla en systematisk metodik för att följa omfattningen av alkoholproblemet och hur det förändras i trafiken. Smärre sådana forskningsaktiviteter pågår men bör systematiseras.

I pågående samhällsstödda fordonsanknutna utvecklingsprogram finns inte alkolås med förutom genom smärre anslag genom skyltfonden. Alkohol är ett så stort problem i trafiken att detta förhållande inte är acceptabelt. Det är därför viktigt att utlysningstexterna explicit efterlyser insatser inom alkolåsområdet. Speciellt bör uppmärksammas en utveckling av system där behandlingen av signalerna från sensorer och lagring av loggningsdata m.m. helt integreras med fordonets elektronikplattform. Vi bedömer att detta skulle minska kostnaderna för såväl produkterna som deras installation, service och underhåll. Tillförlitligheten bör förbättras och handhavandet förenklas. Den mer kraftfulla behandlingen av signaler från sensorer som en integrering medför bör även vara till nytta för att förbilliga sensorfunktionerna.

17 Alkolås på den internationella arenan – generellt

17.1 Regeringens arbete med alkolåsfrågan inom EU måste bedrivas systematiskt på alla nivåer

Frågan om alkolås har mer aktivt drivits av Sverige i internationella sammanhang från början av 2000-talet. Syftet från svensk sida har varit att skynda på utvecklingen av alkolås och möjliggöra införandet av alkolås i Sverige och EU. Någon fastställd skriftligt formulerad strategi har hittills inte funnits för regeringens arbete för alkolås i EU eller i det övriga internationella arbetet. Behovet av en sådan strategi har dock framstått allt tydligare. Det motiverat uppdraget till utredningen att föreslå en inriktning för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås eller andra tekniska system i alla nya bilar och andra motordrivna fordon.

I EU-arbetet har Sverige under senare tid konsekvent verkat för att rådets uttalanden i trafiksäkerhetsfrågor ska innehålla uttalanden om att utveckling och införande av ny teknik för ökad trafiksäkerhet bör prioriteras. En av de nya tekniska lösningar som särskilt framhållits har varit alkolåsen. På initiativ av Sverige togs frågan om alkolås upp i rådets meddelande om trafiksäkerhet 9832/00 år 2000. Sverige har sedan dess konsekvent förts fram frågan vid rådsarbetet med olika slutsatser och meddelanden. Vid högnivåmötet i Trollhättan om ny teknologi för ökad trafiksäkerhet, under det svenska ordförandeskapet i EU år 2001, genomfördes både praktiska förevisningar av och föreläsningar om alkolås.

Frågan har också tagits upp på svenskt initiativ vid bilaterala och multilaterala möten på ministernivå. På de båda trafiksäkerhetsmötena i Verona, hösten 2003 respektive hösten 2004, lyftes frågan fram av Sverige. Ulrica Messing informerade om och förevisade även alkolås praktiskt för sina nordiska kollegor i anslutning till det informella transportrådsmötet hösten 2004. Vid de bilaterala möten

som ministern och statssekreteraren haft med bland annat belgiska, italienska, franska, tyska, irländska, spanska och engelska kollegor har också information lämnats om alkolås. I flera fall har de även demonstrerats. På samma sätt har transportministrarna i ECMT blivit informerade om alkolås som en möjlighet att komma tillrätta med alkoholproblemet i trafiken.

Regeringskansliet har även börjat planera för att tillsammans med EU-parlamentet och den svenska medlemmen i TRAN-utskottet, Ewa Hedkvist Petersen, anordna ett seminarium hösten 2005 om alkolås med praktiska demonstrationer. Målgrupp för seminariet är främst parlamentarikerna och kommissionen samt berörda från rådet och medlemsstaterna i Bryssel.¹

Regeringen har alltså haft ett starkt engagemang i frågan om alkolås. Sveriges engagemang har också bemötts med uppmanande intresse i många länder.

Många av de juridiska åtgärder som krävs för såväl frivilligt som obligatoriskt införande av alkolås i stor skala kräver dock en mycket systematisk men flexibel hantering. Det krävs här en ytterligare förstärkt insats för regeringens arbete. Sverige måste systematisk bevaka och driva alkolåsfrågan på bred front i de arbetsgrupper som förbereder förändringar i EU:s direktiv och beslut. Således bör det vara en uppgift att verka för att alla parallella svenska kanaler in i EU på olika nivåer inom transport- och fordonområdet för fram frågan om alkolås.

Löpande bör underlag med fakta om effekter och argument för användning av alkolås spridas till Sveriges representanter i dessa arbetsgrupper. Regeringen bör även vara pådrivande i frågan om vilken modell för författningsreglering av kraven på funktion, provning och kontroll m.m. som lämpligen bör väljas som delmål i avvaktan på helfordonsgodkännande.

Initiativ bör tas att bilda en ”Target group” på frivillig basis med olika intressenter motsvarande den grupp som så framgångsrikt spred kunskap och argument för ett införande av bältespåminnare i Euro NCAP:s bedömningsmall. Gruppen arbetade bl.a. med att få fram fakta om effekter i Sverige och skala upp dem till Europanivå och i olika nationella och internationella sammanhang föra fram denna kunskap och dessa argument.

¹ Uppgifter från Per Björklund, Näringsdepartementet.

17.2 Alkolås bör ge extrapoäng i Euro NCAP:s bedömningsmall

Det europeiska krockprovningssystemet Euro NCAP är det mest omfattande av de oberoende biltesterna om bilar säkerhet. Det har därför stor betydelse för trafiksäkerhetsutvecklingen. Mer än 90 procent av alla nya bilar som säljs i Sverige har testats av Euro NCAP. Euro NCAP är därför en betydelsefull arena för svenskt agerande i alkolåsfrågan. Vägverket har tagit upp frågan om alkolås till en principiell diskussion.

Om alkolås ger extrapoäng vid Euro NCAP:s bedömningar av fordonstrafiksäkerhet kommer utvecklingen av alkolås att påskynas väsentligen.

18 Alkolåsobligatorium för vissa eller alla fordonstyper – val av strategi för Sveriges fortsatta arbete

Obligatoriskt alkolås i alla motorfordon förväntas inte bara ha stor betydelse för trafiksäkerheten, utan det blir också ett viktigt verktyg alkohol-, social- och näringspolitiskt. Ett allmänt införande av alkolås skulle också vara ett mycket kraftfullt instrument för att bibehålla och stärka bilden av att alkohol och trafik inte är förenligt. Det skulle dessutom dramatiskt minska behovet av kostsamma påverkans- och övervakningsåtgärder, rättsväsendet och även minska en mängd andra kostnader inom alla samhällssektorer.

Vissa undantag för obligatoriskt alkolås kan eventuellt komma att behövas. Det kan gälla militära fordon, vissa utryckningsfordon m.m. Någon närmare analys har inte gjorts av detta.

Det är dock svåra och stora hinder som behöver överbryggas innan ett obligatorium kan bli verklighet. Nedan beskrivs översiktligt tänkbara krav och processer. Processen kommer också att ta lång tid. Därför det är synnerligen viktigt att de steg och beslut som tas inte lägger hinder i vägen för alternativa utvecklingar. Det kan hända mycket före 2010/2012.

18.1 Regler för harmoniseringen av marknaden för personbilar – helfordonsgodkännande m.m.

Reglerna för harmonisering av marknaden för personbilar inom EG innebär att Sverige i praktiken inte har möjlighet att ställa generella krav på alkolås i nya bilar. Det grundläggande direktivet är ett s.k. ramdirektiv, 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. Syftet med det var inte att åstadkomma en total harmonisering utan att med ramdirektivet som bas skapa förutsättningar för en gemensam bilmarknad med hjälp av olika särdirektiv. Utvecklingen har också följt den ursprungliga tanken.

Genom särdirektiv har en harmonisering skett av olika tekniska krav som ställs för bilar typgodkännande. Med denna lösning finns inte risken att tekniska särkrav i olika medlemsstater ska utgöra handelshinder, vilket varit fallet om en harmonisering inte hade skett. Ramdirektivet har sedan 1970 modifierats ett stort antal gånger.

De grundläggande reglerna om fordon finns i fordonsförordningen (2002:925) och trafikförordningen (1998:1276). Med stöd av dessa och förordningen om elektromagnetisk kompatibilitet (1993:1067) har Vägverket givit ut föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar (VVFS 2003:22). I 2 kap. 2–62 § finns en uttömmande uppräkningslista av tillämpliga EG-direktiv och i 3 kap. på motsvarande sätt en uppräkningslista av gällande ECE-reglementen.

Föreskrifterna gäller dock inte ett nytt fordon som när det tas i bruk har ett giltigt intyg om överensstämmelse med direktiv 70/156/EEG om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och som är försett med det föreskrivna typgodkännandemärket. Sedan den 1 januari 1998 ska alla bilar som registreras första gången vara EG-typgodkända. I fråga om alkolås finns inte något krav inom ramen för typgodkännandet och inte något beslut om harmonisering.

Fordon som inte är helfordonsgodkända kan bli nationellt typgodkända.

En bil som är typgodkänd och har ett typgodkännandemärke kan säljas och registreras i alla länder inom gemenskapen. En medlemsstat kan i praktiken inte ställa några krav utöver dem som gäller för att bilen ska typgodkännas. Med den nuvarande utformningen av helfordonsgodkännandet kan Sverige alltså inte ställa ett formellt krav på att bilar som säljs i Sverige ska vara försedda med alkolås.

Ett svenskt särkrav på alkolås måste också anses strida mot fördragets grundläggande regler i art. 29 som anger att kvantitativa importrestriktioner samt åtgärder med motsvarande verkan ska vara förbjudna mellan medlemsstaterna.

Art. 30 ger visserligen en medlemsstat rätt att införa förbud mot eller restriktioner för import som bl.a. grundas på hänsyn till "allmän moral, allmän ordning eller allmän säkerhet eller intresset att skydda människors och djurs hälsa och liv." Sådana förbud får dock inte utgöra ett medel för godtycklig diskriminering eller innefatta en förtäckt begränsning av handeln mellan medlemsstaterna.

18.2 Hinder för krav på alkolås i alla nya personbilar

Förutsättningarna att med framgång åberopa intresset att skydda människors hälsa enligt art. 30 som skäl för att införa ett krav på alkolås i alla nya bilar som säljs i Sverige är i hög grad osäkra. Förutom att alternativet att få gehör för en svensk särbehandling i sig är osäkert finns en betydande risk att det formella rättsliga förfarandet tar lång tid – risken finns alltid att ett långdraget formellt förfarande ändå inte leder till framgång.

18.3 Strategiskt förhållningssätt

Av dessa skäl bör regeringen välja alternativet att arbeta för en internationell harmonisering av regler för införande av alkolås. Detta alternativ får också anses innehålla förutsättningar att arbeta med större flexibilitet och möjlighet för Sverige att inta en ledande roll i utvecklingsarbetet. Med det tidsperspektiv som finns för införande av alkolås i nya bilar som säljs i Sverige och med den kunskap och det intresse som finns för frågan i Sverige, bör det finnas förutsättningar att Sverige skulle kunna utgöra ett område för en testverksamhet i ett ”fullskaleprojekt”.

En sådan utveckling skulle sannolikt medverka till goda förutsättningar för att svensk forskning och industri i snabb takt kan tillgodogöra sig värdefulla erfarenheter. Det ger dem möjlighet att utveckla mer avancerade lösningar i större skala. Målet att ett krav på alkolås i alla nya personbilar som säljs i Sverige skulle vara infört 2012 ter sig mot det nu angivna scenariot fullt realistiskt.

Utredningen bedömer att den svenska strategin bör prioriteras enligt nedanstående punkter. Ett stort mått av flexibilitet måste dock prägl processen. Därför måste strategierna fortlöpande hållas levande.

Prioritet I Sverige sanktionerad spjutspets inom EU (eventuellt tillsammans med något annat land)

- a) *Lastbilar och bussar:* I arbetet med att få tillstånd harmoniserade tekniska krav m.m. inom EU bör Sverige agera med målet att få ett medgivande som leder fram till beslut om att Sverige får tillämpa nationella tilläggskrav i de nationella fordonskraven för lastbilar och för bussar som medger ett generellt obligatorium om alkolås i alla lastbilar

och bussar från 2010. Strategin ska även belysa vilka nationella processer som då behöver påbörjas parallellt.

Det är troligtvis taktiskt att börja fokusera på bussar och lastbilar i arbetet mot EU.

- b) *Personbilar*: I arbetet med att få tillstånd harmoniserade tekniska krav m.m. inom EU bör Sverige agera med målet att få ett medgivande som leder fram till beslut om att Sverige får tillämpa nationella tilläggskrav i de nationella fordonskraven som medger ett generellt obligatorium om alkolås i alla personbilar från 2012. Strategin ska även belysa vilka nationella processer som då behöver påbörjas parallellt.
- c) *Övriga fordon som lok, snöskotrar och andra terrängmotorfordon*: motsvarande process.

Prioritet II I takt med hela EU

- a) *Lastbilar och bussar*: I arbetet med att få till stånd harmoniserade tekniska krav m.m. inom EU bör Sverige agera med målet att få igång en internationell process som leder fram till beslut som medger ett generellt obligatorium om alkolås i alla lastbilar och bussar från 2010. Beslutet fattas inom ramen för gällande regler (regler om helfordonsgodkännande är under utarbetande för lastbilar) för harmoniseringen av marknaden för lastbilar och bussar. Strategin ska även belysa vilka nationella processer som då behöver påbörjas parallellt.
Det är troligtvis taktiskt att börja fokusera på bussar och lastbilar i arbetet mot EU.
- b) *Personbilar*: I arbetet med att få till stånd harmoniserade tekniska krav m.m. inom EU bör Sverige agera med målet att få igång en internationell process som leder fram till beslut som medger ett generellt obligatorium om alkolås i alla personbilar från 2012. Beslutet fattas inom ramen för nuvarande regler för harmoniseringen av marknaden för personbilar (helfordonsgodkännande

m.m.). Strategin ska även belysa vilka nationella processer som då behöver påbörjas parallellt.

- c) *Övriga fordon som lok, snöskotrar och andra terrängmotorfordon*: motsvarande process.

Prioritet III Alternativ tänkbar strategi om helfordonsgodkännande blir svårframkomligt

Om ovanstående strategier inte visar sig gå att genomföra är det dock nödvändigt att regelformalisera en modell för krav på funktion, teknik och provning och kontroll. Detta arbete är det som skyndsamt föreslås påbörjas för att stärka den frivilliga implementeringen. Om modellen med helfordonsgodkännande blir svårframkomlig måste detta arbete struktureras än mer stringent och långsiktigt. Se även *bilaga 4*.

En möjlighet som förts fram är även att lägga kraven i de regelverk som styr yrkestrafiken. Man kommer då inte åt hela fordonsparken, men en väsentlig del av denna.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Borlänge

Vägverket

Bergman, Hans, Karolinska Institutet, Rapport till Vägverket 2002-01-11

Lie, Anders, underlagsrapport *Ny teknik i fordon*, Vägverket 2003-12-18

Vägverket PM, *Försöksverksamhet med alkoholås*, Borlänge 1996-11-18

Vägtrafikinspektionen

Vägtrafikinspektionen, 040127

Kalmar

NTF i Kalmar län

Enkätundersökning bland elever på Kalmar högskola under vecka 40, 2004

Landskrona

Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)

Medlemsbrev den 9 juni 2005

Linköping

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

FUD-ansökan (FUD = forskning, utveckling, demonstration) till Vägverket den 20 oktober 2004

Stockholm

Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)

Kommunal enkät om alkoholås, enkätsvar från 84 kommuner i augusti 2005

MHF:s rapport *Kvalitetssäkring av alkoholås*, till Vägverket den 6 juni 2005

Projektbeskrivning SAFT i ansökan till Stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet och till Sveriges försäkringsförbund den 21 april 2004

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

Skriftligt underlag till Alkoholåsutredningen från Lennart Thörn, SIKA, den 30 maj 2005

Sveriges kommuner och landsting

E-post-enkät till ett urval av kommuner, Åsa Zetterberg, Sveriges kommuner och landsting juni–juli 2005

Örebro

Trafikregistret

Tabell CK0325 år 2004: Återkallelsepunkter enligt Körkortslag (1998:488) 5 kap. 3 §.

På Internet

Arbetsmiljöverkets hemsida: www.av.se

Brottsförebyggande rådets hemsida: www.bra.se, kriminalstatistik

CAN:s hemsida: www.can.se/sra, information om Systembolagets råd för alkoholforskning

Danmarks statistiks hemsida: www.statistikbank.dk

Edilex hemsida: www.edilex.se

European Traffic Safety Councils hemsida:

www.etsc.be/ETSC_2_March_alcolocks.php, redovisning från Lunchmöte om alkoholås i Bryssel den 2 mars 2005 med företrädare för Dräger Safety i Tyskland AG

MHF:s hemsida: www.mhf.se

Notisum AB, Västra Frölunda, hemsida: www.notisum.se:

Fordonsförordning (2002:925), Källa: Rixlex

Förordning (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet, Källa: Rixlex

Förordning (1993:1067) om elektromagnetisk kompatibilitet,
Källa: Rixlex
Förordning (1998:1822) om ikraftträdande av lagen (1998:489)
om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
m.m., Källa: Rixlex
Förordning (1993:1065) om teknisk kontroll, Källa: Rixlex
Inkomstskattelag (1999:1229), Källa: Rixlex
Körkortsförordning (1998:980), Källa: Rixlex
Körkortslag (1998:488), Källa: Rixlex
Lag (1962:381) om allmän försäkring, Källa: Rixlex
Lag (1976:380) om arbetsskadeförsäkring, Källa: Rixlex
Lag (1992:1119) om teknisk kontroll, Källa: Rixlex
Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, Källa: Rixlex
Lag (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk,
m.m., Källa: Rixlex
Lag (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor. Källa:
Rixlex
Skadeståndslag (1972:207), Källa: Rixlex
Skattebetalningslag (1997:483), Källa: Rixlex
Trafikförordning (1998:1276), Källa: Rixlex
Trafikskadelag (1975:1410), Källa: Rixlex
Yrkestrafikförordning (1998:779), Källa: Rixlex
Yrkestrafiklag (1998:490), Källa: Rixlex
Nuteks hemsida: www.nutek.se
Q III:s hemsida: www.q3.se
Programrådet för fordonsforskning, hemsida: www.pff.nu
Rikspolisstyrelsens hemsida: www.rikspolisstyrelsen.polisen.se
Sorads hemsida: www.sorad.su.se
Statistiska Centralbyråns hemsida: www.scb.se
Vinnovas hemsida: www.vinnova.se
Vägverkets hemsida: www.vv.se

Muntliga uppgifter och E-post

Bengt Allo, Alkolås i Skandinavien AB, Stockholm
Anna-Lena Andersson, Chefkurator, Kuratorsavdelningen, Udde-
valla sjukhus
Lars Andersson, Statens kriminaltekniska laboratorium, Uppsala
Claes Annerstedt, Dalabuss, Falun
Hans Bergman, Karolinska Institutet, Stockholm

Bo Bjerre, Vägverket, Borlänge
Per Björklund, Näringsdepartementet, Stockholm
Gunnar Carlsson, NTF, Solna
Mikael Johansson, Snofed (Sveriges snöskoterägares riksorganisation), Sollefteå
Wayne Jones, Rättskemiska laboratoriet, Linköping
Tomas Jonsson, MHF, Stockholm
Inge Karlsson, Statistiska Centralbyrån
Carl Naumburg, Vinnova, Stockholm
Hans Laurell, Vägverket, Borlänge
Thomas Lekander, Vägverket, Borlänge
Magnus Lindholm, Vägverket, Borlänge
Håkan Lundgren, Vägverket region norr, Luleå
Lars-Göran Löwenadler, Volvo lastvagnar
Maria Rydström, Svenska lokaltrafikföreningen, Stockholm
Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen, Stockholm
Kjell Wirén, Folksam, Stockholm

Tryckta källor och litteratur

Agge, Maria, Folkesson, Christer & Sjöström, Lars Olov, *Drog-rattfylleri – brottet, rättskipningen och vår trafiksäkerhet*, Stockholm 2005
Andersson, Magnus, *Kommunerna och nollvisionen*, Uppsala 2004
Andréasson, Rune & Jones, Wayne, *Alkohol och trafikbrott: en uppgift för rättskemin*, Stockholm 1999
Artebranth Mats, Ekman Lars, Norrgård Erik, Strandroth Johan & Svensson Kenneth, *Billältesanvändning och förekomst av alkohol och droger i dödsolyckor. Fördjupad analys av dödsolyckor i södra Sverige åren 1997–2003*, Vägverkets publikation 2005:69, Borlänge 2005
Avis S. P, "Snowmobile fatalities". i *Forensic Sci* 39:1161-1167:1994
Bax, Charlotte, *Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility study*, Leidschen-dam, 2001
Beirness, Douglas J. & Simpson, Herb M., *Alcohol interlocks as a condition of licence reinstatement*, Ontario 2002, s. 1–2
Beirness, Douglas J., "Challenges to Ignition Interlock Program Implementation", i: *Implementing Im-paired Driving Counter-measures*, Washington 2005

- Bergman, Hans & Hubicka, Beata, *Kapubranytt* nr 1, Stockholm 1999
- Bjerre, B, "An evaluation of the swedish ignition interlock program", I: *Traffic Injury Prevention 2003:4*, s. 98–104
- Bjerre, B, Heed, B, Kers, S, "Bara 1 av tusen alkoholberoende anmäls enligt Körkortslagen", I: *Läkartidningen* volym 101 2004, s. 1814–1819
- Bjerre, B, "Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and pro-gram: Swedish experiences", I: *Accident Analysis and Prevention*, In Press, Corrected Proof, Available online 1 August 2005 (www.sciencedirect.com)
- Bjerre, B och Thorsson, U, "Sjukhusvård och sjukfrånvaro relaterat till rattfylleribrott. En jämförelse mellan körkortsåterkallelse och alkoholprogram." (2005), artikel insänd för publicering i *Läkartidningen*
- Björnstig, Ulf, Eriksson, Anders & Valverius, Milan, "Dödsolyckor i samband med snöskotertrafik", I: *Läkartidningen* 77:1547-1549:1980
- Brottsförebyggande rådet, *Kriminalstatistik 2003*, Stockholm 2004
- Bylund, Per-Olof & Björnstig, Ulf, *Skallskadade cyklister är ofta påverkade av alkohol*, Umeå 2004
- Cenelec, *Alkolås – Testmetoder och prestandakrav. Utkast till europeisk standard* (svensk översättning av Gustav Sjöström 2004), Bryssel 2004
- Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN), *Drogutvecklingen i Sverige: Rapport 2004* (rapport nr 82), Stockholm 2004
- Commission of the European Communities, Communication from the Commission. *European Road Safety Action Programme, Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility*, Bryssel 2003
- Cooper, R. & Chew, B, "Tomorrows Cost Through Today's Design", i *Harward Business Review*, Vol. 74, No. 1, Jan-Febr 1996
- Electronics Test Centre (1992). *Qualification Test Specification for Breath Alcohol Ignition Interlock Devices (BAIID) for use in the Province of Alberta*, Edmonton: Alberta Research Council 1992
- Englund, Anders (red.), *Trafiksäkerhet: en kunskapsöversikt*, Lund 1998

- EU-kommissionen, ”Kommissionens rekommendation av den 17 januari 2001 om högsta tillåtna blodalkoholkoncentration (BAK) för förare av motorfordon”, i: *Europeiska gemenskapernas officiella tidning, informationsnummer 2001/C 48/02*
- Forsman, Åsa & Gustafsson, Susanne, *Skattning av rattfylleriets omfattning – metodfrågor och datakvalitet*, VTI-rapport 505, Linköping 2004
- Fulkerson, Andrew, ”The Ignition Interlock System: An Evidentiary Tool Becomes a Sentencing Element”, i: *Court Review - Volume 39, Issue 4 – Winter 2003*
- Förarbevisutredningen: *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling* (SOU 2005:45), Stockholm 2005
- Gagne, M. & Discenza, R., ”Target Costing”, i *Journal of Business & Industrial Marketing*, Vol. 10, No. 1, 1995
- Glad, A. & Vaas, K., *Ruspåvirket kjøring og ruspåvirkete førere. Et informasjonshefte om situasjonen i Norge*, Oslo 1993
- Gustafsson, Åsa, *18–24 åriga personbilsförare inblandade i dödsolyckor år 2001 – Analys av Vägverkets djupstudiematerial*, Vägverkets publikation 2004:43, Borlänge 2004
- Holmgren, P., *Personlig kommunikation*, Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket, Linköping 2004
- Insurance Institute for Highway Safety, *Status Report*, Vol. 40, No. 4, April 2, Arlington 2005
- Karlsson, Gunilla, Hvitfeldt Thomas, Romelsjö, Anders, ”The association between drinking habits, socio-economic status and drinking and driving in Stockholm County”, i: Karlsson Gunilla, *Drunk dri-ving : a study of psychosocial, and health factors, focusing on young and middle-aged men in a metro-politan area*, Stockholm 1999
- Landen, M. G., Middaugh, J., Danneberg, A. L., ”Injuries associated with snowmobiles, Alaska 1993–1994”, *Public Health Report* 114:48-52:1999
- Leifman, Håkan, ”Konsumtionsvanor och alkoholproblem”, i: Andréasson, Sven, *Den svenska supen i det nya Europa*, Stockholm 2002
- Levy, Birgitta & Hedengren, Maria, *Resultat från en kvalitativ undersökning avseende attityder till alkohol/droger och ratt-onykterhet bland ungdomar*, rapport från Kommunicera AB, Stockholm 2004

- Lindholm, Magnus, *Alkoholpåverkade personbilsförare inblandade i dödsolyckor 2002*, Vägverket publikation 2004:161, Borlänge 2004
- Markör AB, *Alkolås i skolskjutsar – slututvärdering av alkolåsprojekt i Jönköpings och Växjö kommun*, Örebro 2003
- Marques, Paul, *Who will "GET IT"? Who won't, and how do we tell the difference?*, presentation vid Fifth Annual Ignition Interlock Symposium I Phoenix, Arizona den 24–26 oktober 2004
- Mercier, Charles, *Experimentation of interlock devices in a selected population of drivers involved for DUI in France*, presentation vid Fifth Annual Ignition Interlock Symposium, Phoenix, Arizona den 24–26 oktober 2004
- Nilsson, Sara, *Lagstiftning om alkolås i alla motordrivna fordon som preventiv metod mot rattfylleri*, C-uppsats, Institutionen för Hälsa och Samhälle vid Linköpings universitet, Linköping 2004
- Nilsson, Sara, *Leder den ökade alkoholkonsumtionen till fler trafikolyckor?*, D-uppsats, Nationalekonomiska institutionen vid Uppsala universitet, Uppsala 2005
- Norström, Thor, "Ökad alkoholkonsumtion av alkohol leder till ökat rattfylleri", i CAN, *Alkohol och narkotika*, nr. 3 1999
- Näringsdepartementet, promemoria *Vissa ändrade regler för körkort och alkolås*, Ds 2002:17
- Personskadekommittén, *Samordning och regress: ersättning vid personskada*, (SOU 2002:1), Stockholm 2002
- Pyddoke, Roger, *Strategisk analys av trafiksäkerhetsåtgärder*, SIKA PM 2004:1, Stockholm 2004
- Rajalin, Sirpa, *Rattfylleriet i Finland*, Helsingfors 2004
- Regeringen, *Kommittédirektiv – Utökad användning av alkolås m.m.* (Dir. 2004:135)
- Regeringens proposition. 1975/76:155*
- Regeringens proposition 1976/77:113*
- Regeringens proposition 1986/87:46*
- Regeringens proposition 1989/90:2*
- Regeringens proposition 1996/97:19*
- Regeringens proposition. 1997/98:63*
- Regeringens proposition 1997/98:124*
- Regeringens proposition 2000/01:20*
- Riksskatteverket, *Riksskatteverkets allmänna råd om värdering av fri bil och delvis fri bil vid beräkning av preliminär skatt och arbetsgivaravgifter m.m. för beskattningsåret 2004 och vid 2005 års taxering*, Riksskatteverkets allmänna råd RSV 2003:29

- Riksskatteverket, *Riksskatteverkets information om värdering av fri och delvis fri bil att tillämpas vid beräkning av preliminär skatt och arbetsgivaravgifter m.m. för beskattningsåret 2004 och vid 2005 års taxering*, Riksskatteverkets meddelanden RSV M 2003:17
- SIFO-undersökning, *Alkolås*, projektnummer 1510985, 2003
- SIFO-undersökning, *Inställning till alkolås*, projektnummer 1510368, 2003
- SIFO-undersökning, *Lämpligt straff för rattonykter som kört ihjäl någon*, projektnummer 1512679, 2004
- SIKA, *Kalkylvärden och kalkylmodeller (ASEK). En sammanfattning av Verksgruppens rekommendationer 2005*, (SIKA PM 2005:16), Stockholm 2005
- SIKA Statistiska meddelanden 003:0401, *Fordon vid årsskiftet 2003/2004*, Stockholm 2004
- SIKA Statistiska meddelanden 002:0501, *Fordon i län och kommuner vid årsskiftet 2004/2005*, Stockholm 2005
- SIKA Statistiska meddelanden 003:0501, *Fordon vid årsskiftet 2004/2005*, Stockholm 2005
- SIKA, Statistiska meddelanden 005:0404, *Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2003*, Stockholm 2004
- Skatteverkets meddelanden, *Skatteverkets information om värdering av fri och delvis fri bil att tillämpas vid beräkning av preliminär skatt och arbetsgivaravgifter m.m. för beskattningsåret 2005 och vid 2006 års taxering*, SKV M 2004:29
- Sonefors, Mats & Jonsson, Jonas, *Vägtrafikskador 2001*, Statens institut för kommunikationsanalys och Statistiska Centralbyrån, Stockholm 2002
- Sonefors, Mats & Jonsson, Jonas, *Vägtrafikskador 2003*, Statens institut för kommunikationsanalys och Statistiska Centralbyrån, Stockholm 2004
- Spellman, Pat & Gawel, Joseph E. (red.), *Transportation Research Circular. Implementing Impaired Driving Countermeasures – Putting Research into Action*, Washington 2005
- Statistiska Centralbyrån, *Alkolåsförsöket. Utvärderingsrapport från Statistiska Centralbyrån*, Stockholm 2005
- Statistiska Centralbyrån, *Svenskarnas resor 1996 – resultatrapport*, Stockholm 1997
- Svenska Bussbranschens Riksförbund, *Statistik om bussbranschen 2003 – snabbfakta*, Stockholm 2004

- Svenska Bussbranschens Riksförbund, *Trafiksäkerhetsprogram 2004–2008*. Version 5.0 uppdaterad 2005-03-11
- Svensk författningssamling, *Lag om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse*; SFS 1998:489
- Svensk Författningssamling, *Lag om vägtrafikdefinitioner*; SFS 2001:559 (ändringar 2002:583, 2003:219)
- Trafikpolisutredningen, *Trafikpolisen mer än dubbelt bättre*, (SOU 1992:81), Stockholm 1992
- Vanlaar, Ward, *Alcolocks in Belgium. Overview of the Belgian trial as part of the European alcolock project*, presentation vid Fifth Annual Ignition Interlock Symposium, Phoenix, Arizona den 24–26 oktober 2004
- Vejdirektoratet, *Trafikuheld året 2004*, Köpenhamn 2005
- Vilgeus, Jan, "Rattfylleriets historia", i: Hasselgren, Staffan, *CAN 100 år*, Stockholm 2001
- Vilgeus, Jan, *Rattfylleribrottets historia 70 år*, Stockholm 1995
- Voas, Robert B., *Cars That Drunks Can 't Drive*, paper presenterat vid det årliga mötet med "the Human Factors Society", San Francisco, den 15 oktober 1970
- Voas, R. B., Marques, P., Tipplets, S. & Beirness, D., "Circumventing the alcohol safety interlock: The effect of the availability of a non-interlock vehicle." I: Laurell, Hans & Schlyter, Frans (ed.), *Proceedings of the 15:th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Stockholm 2000
- Vägverket, *Alkohol, droger och trafik*, Borlänge 2004
- Vägverket, *Demonstrationsprojekt Alkolås: slutrapport mars 2003*, Borlänge 2003
- Vägverket, *Elektroniska körkort: Fältförsök, Systemstudier och State of the Art*, Borlänge 1997
- Vägverket, *Trafikmedicin*, Borlänge 2001
- Vägverket, *Vägtransportsektorn 2004. Sektorsredovisning*, Borlänge 2005
- Vägverkets författningssamling, *Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar*, VVFS 2003:22, Borlänge 2003
- Vägverkets författningssamling, *Vägverkets föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort m.m.*, VVFS 1996:200, Borlänge 1996
- Vägverkets författningssamling, *Vägverkets föreskrifter om registreringsbesiktning i samband med inmontering av alkolås*, VVFS 1998:111, Borlänge 1998

- Vägverkets författningssamling, *Vägverkets föreskrifter om ändring av föreskrifterna (VVFS 1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.*, VVFS 1998:89, Borlänge 1998
- Vägverkets författningssamling, *Vägverkets föreskrifter om taxi- trafik*, VVFS 1999:177, Borlänge 1999
- Vägverkets författningssamling, *Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna (VVFS 2003:67) om utvidgad försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse*, VVFS 2005:44, Borlänge 2005
- Warnemo, Anna, *Trafiksäkerhet. Resultat från 2003 års trafik- säkerhetsenkät*, Vägverket publikation 2004:45
- Öström, Mats, Eriksson, Anders & Björnstig, Ulf, *Alkohol- påverkan hos omkomna trafikanter: En jämförelse mellan officiell statistik och faktisk blodalkoholkoncentration*, Rapport nr. 34, Institutionen för rättsmedicin, Umeå universitet 1992
- Öström, Mats & Eriksson Anders, *Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige*, Umeå 2004
- 2004 års skattekontrollutredning, *Krav på kassaregister, effektivare utredning av ekobrott*, (SOU 2005:35), Stockholm 2005

Kommittédirektiv



Dir.
2004:135

Utökad användning av alkolås m.m.

Beslut vid regeringssammanträde den 7 oktober 2004.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall överväga möjligheterna att så snart det är möjligt, men senast år 2012, införa ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige. Utredaren skall även se över behovet av och möjligheterna att införa sådana system i andra slag av motordrivna fordon. Härvid skall övervägas om det är lämpligt att först införa kravet för vissa fordonskategorier, t.ex. bussar och lastbilar. Detta bör kunna ske senast år 2010. Utredaren skall särskilt beakta gemenskapsrättens krav på fri cirkulation av varor och skall även föreslå en inriktning för regeringens arbete inom EU i aktuella avseenden.

Utredaren skall också lämna förslag till vilka steg som kan tas för att öka acceptansen för och användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri innan ett krav på sådana system införs. Utredaren skall bl.a. överväga hur forskning och utveckling av nya tekniker för att förhindra rattfylleri skall kunna stimuleras och hur försöken med villkorlig körkortsåterkallelse skall kunna utvidgas. Utredaren skall även överväga möjligheterna att använda alkolås eller andra system i kombination med rehabilitering och behandling av personer med alkoholrelaterade problem.

Utredaren skall lämna de förslag till författningsändringar som övervägandena ger upphov till.

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 juni 2006. Förslag som gäller att öka acceptansen för och användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri skall dock redovisas senast den 1 september 2005.

Bakgrund till uppdraget

Alkohol och trafik

Körning under alkoholpåverkan är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. I propositionen Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160), konstateras (s. 40 f.) att det är helt avgörande att trafikanterna förmås följa gällande trafikregler om bl.a. nykterhet för att etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen – att högst 270 människor skall behöva omkomma i vägtrafikolyckor år 2007 – skall kunna nås. Det sagda är i linje med regeringens övergripande alkoholpolitiska mål att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar, vilket skall uppnås genom att sänka den totala alkoholkonsumtionen och genom åtgärder mot skadligt dryckesbeteende. Även i sistnämnda sammanhang har regeringen uttalat att det är ett särskilt prioriterat delmål att ingen alkohol skall förekomma i trafiken (prop. 2000/01:20, s. 38 f.). Det kan också noteras att regeringen har lagt en ny alkoholpolitisk proposition i maj 2004 (prop. 2003/04:161).

Enligt Vägverkets beräkningar är det varje dag över 14 500 förare som kör alkoholpåverkade. Detta motsvarar knappt en procent av alla förare i trafiken. Av de bilförare som dödas i trafikolyckor är 29 procent alkoholpåverkade. Varje år döms omkring 15 000 personer för rattfylleri, varav drygt hälften för grovt rattfylleri. Många av dem som döms för rattfylleri har alkoholrelaterade problem eller missbrukar droger. Av dem som misstänktes för rattfylleri år 2002 var 90 procent män.

Mellan åren 1996 och 2003 ökade alkoholkonsumtionen med 29 procent, vilket innebär att svenskarna år 2003 drack motsvarande drygt 10 liter ren sprit per år och innevånare över 15 år. Om alkoholkonsumtionen i samhället fortsätter att öka kan problemen med rattonykterhet antas förvärras. Särskilt oroande är utvecklingen när det gäller unga förare. Av de förare i åldersgruppen 15–24 år som år 2003 dödades i trafikolyckor var 48 procent alkoholpåverkade, jämfört med knappt 38 procent året innan.

Utvecklingen har gått mot en skärpning av bestämmelserna om rattfylleribrott. Den 1 juli 1990 sänktes gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafik från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet, och motsvarande i utandningsluften. Vidare gäller från och med den 1 februari 1994 att gränsvärdet för grovt rattfylleri är 1,0 promille

alkohol i blodet, och motsvarande i utandningsluften, från att tidigare ha varit 1,5 promille.

Regeringen har i prop. 2003/04:159 lagt fram ett förslag om nya bestämmelser i polislagen (1984:387), vilka innebär att polisen ges möjligheter att tillfälligt omhänderta egendom, exempelvis billycklar, för att förhindra rattfylleribrott. Regeringen har också tillkallat en särskild utredare som skall utvärdera och se över rattfyllerilagstiftningen, sådana påföljdsfrågor som har anknytning till rattfylleribrottet och vissa andra frågor som har betydelse vid utredning och lagföring av rattfylleribrott (dir. 2003:174).

Det finns alltså ett stort behov av insatser som kan förändra individens drogbehandling och förhindra rattfylleribrott. Både samhället och individerna tjänar på att den som kör rattonykter försöker göra något åt sitt problem och får hjälp med att ändra sitt beteende och att komma ur sitt missbruk.

Ett exempel på sådana insatser är de samarbetsprojekt som pågår på flera orter mellan Vägverket, Polisen, Svenska Kommunförbundet, kriminalvården, landstinget och länsstyrelsen. Projekten genomförs i syfte att skapa nya rutiner för att kunna erbjuda förare som har kört påverkade av alkohol eller andra droger ett samtal med beroendevården inom 24 timmar efter körningen. Skellefteå var först med att pröva detta (den s.k. Skellefteåmodellen) och nu finns det liknande projekt på flera orter. I ett sådant projekt i Stockholm har över hälften av de misstänkta rattfyllerister som polisen har stoppat tackat ja till erbjudandet att bli uppringda av beroendevården. Detta visar att den som kört påverkad i många fall är benägen att ta emot hjälp för sitt missbruk om erbjudandet kommer direkt efter händelsen. Projekten har fått goda resultat och ett antal kommuner planerar nu att starta liknande modeller för att erbjuda rattfyllerister snabb hjälp.

Ett annat slags insats kan vara att kvalitetssäkra transporter. Detta innebär att det införs rutiner som säkerställer att transporterna uppfyller vissa miljö- och trafiksäkerhetskrav, exempelvis krav på nyktra förare. Kvalitetssäkringsarbetet omfattar både köpare och säljare av transporttjänster. Att utveckla och sprida detta arbete är en långsiktig process som förutsätter engagemang på ledningsnivå hos både köpare och säljare av sådana tjänster.

Med utgångspunkt i riksdagsbeslutet om nollvisionen har Vägverket, inom ramen för sitt sektorsansvar, till uppgift att påverka och stödja köpare och säljare av transporttjänster i arbetet med att kvalitetssäkra dessa. Ett stort antal kommuner, landsting och före-

tag har påbörjat kvalitetssäkringsarbetet och har till följd av detta börjat ställa högre krav på fordonen och hur de används. Allt fler transportföretag installerar också alkolås i bussar, lastbilar och taxibilar för att kunna garantera nyktra transporter. De alkolås som används för kvalitetssäkring av transporter behöver inte vara lika tekniskt avancerade som de alkolås som används i den försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse som beskrivs nedan. En viktig uppgift för Vägverket framöver är att stödja aktörer i utvecklingen av system för kvalitetssäkring och uppföljning av dessa.

Därutöver kan insatser även göras vid offentliga upphandlingar. I prop. 2003/04:160 har regeringen konstaterat att miljö- och trafiksäkerhetskrav bör vara ett naturligt inslag i offentliga upphandlingar av skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor m.m. och att statliga myndigheter och bolag bör ta egna initiativ och beakta dessa krav vid upphandling och utförande av transporttjänster.

Alkoholrelaterad återkallelse av körkort

Förutom det straff som en person som har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott ådöms skall, som en trafiksäkerhetsåtgärd, vederbörandes körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § 1 körkortslagen (1998:488). Ett körkort kan också enligt 5 kap. 5 § samma lag återkallas interimistiskt, dvs. tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande. Vid en återkallelse skall det enligt 5 kap. 6 § körkortslagen bestämmas en spärrtid, dvs. en tid under vilken nytt körkort inte får utfärdas. Spärrtidens längd beror till stor del på alkoholkoncentrationen i blodet men också på sådant som omständigheterna vid körningen och den enskildes behov av körkort. Upprepade brott medför längre spärrtid. Den kortaste spärrtiden är en månad. I princip gäller att ju högre alkoholkoncentration desto längre spärrtid. Vid grovt rattfylleri skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

Körkort skall även återkallas enligt 5 kap. 3 § 5 körkortslagen om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort. Det kan här handla om såväl missbruk av alkohol som missbruk av andra berusningsmedel, t.ex. narkotika eller läkemedel. Ett körkort kan också återkallas på grund av ett medicinskt alkohol- eller drogberoende.

Nytt körkort efter återkallelse på grund av rattfylleribrott

För att sökanden skall få ett nytt körkort efter återkallelse på grund av rattfylleri krävs att denne först har beviljats körkortstillstånd. Utfärdandet av körkortstillstånd föregås av en prövning av bl.a. sökandens personliga förhållanden. Om sökanden har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri krävs en utvidgad lämplighetsprövning. Prövningen innebär att sökanden under sex månader skall gå på läkarkontroller för att med bl.a. biologiska markörtest visa att han eller hon inte är beroende av alkohol eller andra droger. Det körkort som utfärdas därefter skall förenas med villkor om ytterligare uppföljning. Om spärrtiden är mer än ett år krävs även att sökanden har avlagt godkänt förarprov för att få ett nytt körkort.

Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse

Den vars körkort skall återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri kan få körkortet villkorligt återkallat enligt 5 kap. 12 § körkortslagen och lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Detta innebär att personen får rätt att fortsätta att köra bil på villkor att alkolås används. Försöksverksamheten med alkolås i personbilar har pågått sedan år 1999 i tre län. Den 1 oktober 2003 utvidgades verksamheten till att omfatta hela landet. Vidare utökades försöksverksamheten till att omfatta även körkortsbehörigheter för lastbil och buss. Efter en villkorlig körkortsåterkallelse är endast körning i Sverige tillåten och villkorstiden är två år. Försöksverksamheten är avgiftsfinansierad och deltagande i denna påverkar inte den straffrättsliga sanktionen. Försöksverksamheten skall pågå till och med den 31 januari 2009.

Det alkolås som används i försöken är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningslås. Före start av fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke varefter utandningsluften kontrolleras. Under färden görs förnyade blåskontroller med oregelbundna intervall. Deltagarna i alkolåsförsöken måste inte bara installera alkolås utan även delta i ett uppföljningsprogram och uppvisa ett nyktert levnadssätt. Var tredje månad måste de genomgå en läkarkontroll med blod- och urinprovstagning. Alkolåset kontrolleras varannan månad och dess dataminne registrerar samtliga blåsförsök med eller utan alkohol i utandningsluften. För att

deltagarna skall få fortsätta i alkoholprogrammet krävs att de inte gör mer än enstaka startförsök med alkohol i utandningsluften och att de genom blodprover kan påvisa ett nyktert levnadssätt.

Utvärdering av försöken

Endast 11 procent av de som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri väljer att delta i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. Resultaten för dem som deltar är dock mycket positiva. Bland de ca 500 personer som hittills har deltagit har återfallen i rattfylleri sjunkit från tidigare genomsnittligt 5 procent återfall per år till 0 procent under den tid de deltagit i försöken. Även en kvarstående rehabiliterande effekt efter avslutat program har kunnat iakttas. Andra positiva effekter av att deltagarna kraftigt har minskat sin alkoholkonsumtion är att antalet polisrapporterade trafikolyckor, behovet av sjukhusvård och sjukskrivning har minskat högst påtagligt under försökstiden. Cirka 40 procent av försöksdeltagarna klarar dock inte att fullfölja programmet. Dessa personer återfaller i stor utsträckning i rattfylleribrott.

Utredningsbehovet

Mot bakgrund av att rattfylleri är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem och att rattfylleriet kan befaras öka, och då i synnerhet bland unga förare, finner regeringen det angeläget att utreda möjligheterna att så snart som möjligt kunna utöka användningen av alkoholås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri.

Uppdraget

Den särskilda utredaren skall överväga möjligheterna att så snart det är möjligt, men senast år 2012, införa krav på alkoholås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige. Även behovet av och möjligheterna att införa sådana system i andra motordrivna fordon skall övervägas. Härvid skall övervägas om det är lämpligt att först införa kravet för vissa fordonskategorier, t.ex. bussar och lastbilar. Detta bör kunna ske senast år 2010. Utredaren skall särskilt beakta gemenskapsrättens krav på fri cirkulation av varor och skall även föreslå en inriktning

för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås eller andra tekniska system i alla nya bilar och andra motordrivna fordon.

Utredaren skall även lämna förslag till vilka steg som kan tas för att öka acceptansen för och användningen av alkolås eller andra tekniska system för att förhindra rattfylleri innan ett sådant krav införs. De steg som skall utredas är bl.a. hur forskning och utveckling av nya tekniker för att förhindra rattfylleri skall kunna stimuleras och hur försöken med villkorlig körkortsåterkallelse skall kunna utvidgas. Utredaren skall också överväga möjligheterna att använda t.ex. alkolås i kombination med rehabilitering och behandling av personer med alkoholrelaterade problem. Dessa steg behandlas mer utförligt nedan. Utredaren är fri att överväga även andra steg som skulle kunna tas för att öka acceptansen för och användningen av tekniska system som förhindrar rattfylleri.

Utredaren skall också hålla sig underrättad om Rattfylleriutredningens arbete och i gemensamma frågor samråda med den utredningen (dir. 2003:174, Rattfylleri och sjöfylleri). Om erforderligt skall samråd även ske med andra berörda myndigheter eller aktörer av annat slag. Exempelvis kan samråd komma i fråga med Kommerskollegium samt företag inom fordonsindustrin och transportbranschen.

Utredaren skall lämna de förslag till författningsändringar som övervägandena ger upphov till.

Krav på alkolås eller liknande för vissa fordonskategorier

Som ett första steg vid ett införande av krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar bör krav på sådana system så snart det är möjligt införas för vissa fordonskategorier. Exempelvis bör möjligheterna att införa sådana krav vid kvalitetssäkring av transporter med bussar och lastbilar övervägas av utredaren. En möjlighet att uppnå detta är att ställa större krav på att arbetsgivaren tar ansvar för att transportererna sker med nyktra förare.

En utökning av försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse m.m.

Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse har hittills visat goda resultat, även om effekten av rehabiliteringen ännu inte kan utvärderas på lång sikt. En ökad användning av alkohol är önskvärd dels för dem som har gjort sig skyldiga till rattfylleri, dels för körkortshavare som har alkoholrelaterade problem och som är kända av sjukvården. En skärpning av bestämmelserna om nytt körkort efter återkallelse bör övervägas, så att den som får sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri endast kan få tillbaka rätten att köra på villkor att alkohol används. Att särskilt beakta är att kravet på alkohol då kan komma att utgöra en särskild rättsverkan av brott.

Läkare har många kontakter med personer med alkoholproblem som har körkort. Trots skyldigheten i 10 kap. 2 § körkortslagen att anmäla dessa personer till länsstyrelsen är det få läkare som gör det. Anledningen till detta är bl.a. att en anmälan anses äventyra relationen mellan patient och läkare. Enligt en enkätundersökning som Vägverket genomfört framgår att endast en av 1 000 patienter med diagnosen alkoholberoende anmäls till länsstyrelsen i enlighet med körkortslagen.

Det bör övervägas om försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse kan utvidgas så att även personer vars körkort skall återkallas på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende kan gå in i försöksverksamheten, i kombination med rehabilitering. Det skulle också kunna leda till en högre benägenhet hos läkarna att anmäla patienter till länsstyrelsen om de visste att patienten hade möjlighet att ingå i försöksverksamheten.

Användning av alkohol eller liknande vid rehabilitering

När det gäller vård och behandling av personer med alkoholrelaterade problem skall utredaren överväga om alkohol eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri kan användas i kombination med rehabiliterings- och behandlingsprogram. Detta kan för vissa personer ge ytterligare incitament till att gå igenom en behandling för att ta sig ur sitt beroende.

Utveckling av tekniken för alkolås och andra system som förhindrar rattfylleri

Historiskt sett har utrustning för att hindra rattfylleri haft formen av en startspärr som förhindrar körning när föraren har druckit alkohol, vilket är ursprunget till begreppet alkolås (s.k. alcohol starter interlock). De alkolås som används i dag som villkor för att de som dömts för rattfylleri skall få behålla sina körkort samt för kvalitetssäkring i företag är anpassade till att känna av alkohol i utandningsluften.

Den typ av alkolås som används i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse är tekniskt komplicerad i och med de höga säkerhets- och kontrollkrav som finns på utrustningen. Mot bakgrund av att alkolås nu kan få fler användningsområden i trafiken än tidigare är det viktigt att den pågående teknikutvecklingen mot mer användarvänliga alkolås, som potentiellt kan finnas i alla bilar, fortsätter. För att ge tillverkarna möjligheter att utveckla nya tekniska lösningar bör kraven på alkolås inte vara alltför specificerade. En möjlighet är att tillverkaren skall visa att utrustningen har en viss avsedd effekt, nämligen att förhindra rattfylleri. En utveckling av tekniken skulle troligen också leda till en snabbare ökning av alkolåsanvändningen inom företagets och myndigheternas kvalitetssäkringsarbete.

De specifikationer som finns i dag bygger alla på att mäta alkoholhalten i utandningsluften. Man kan dock tänka sig system i framtiden som identifierar förarens nedsatta körförmåga på grund av droger eller trötthet. I en teknisk specifikation bör man därför undvika lösningar som hindrar utvecklingen av ny, potentiellt mer önskvärd teknik.

Utredaren skall överväga hur forskning och utveckling av nya tekniker för att förhindra rattfylleri skall kunna stimuleras. För att få acceptans för ett brett införande av sådana tekniska system i fordonen krävs exempelvis en uppföljning av funktionaliteten hos och acceptansen för de befintliga tekniska utrustningar som finns. Uppföljningarna bör kompletteras med utökade forskningsinsatser om system för förhindrande av nedsatt körförmåga och olämpliga förarbeteenden i de fordonstekniska forskningsprogrammen. Även kontakterna med EU och arbetet för en bredare internationell utveckling av tekniska lösningar för kontroll av föraren, inklusive alkolås, bör utvecklas.

Användning av alkolås eller liknande inom arbetsmiljöarbetet

Inom arbetsmiljöarbetet är en arbetsgivare skyldig att göra vissa insatser för rehabilitering av personer med alkoholproblem. Även här skulle en utvidgad användning av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri, i kombination med andra slags insatser, kunna ge arbetsgivaren ökade möjligheter till ett bra rehabiliteringsresultat och individen ökade incitament att komma ur sina problem och klara sitt arbete.

Uppdragets redovisning

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 juni 2006. Förslag som gäller att öka acceptansen för och användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri skall dock redovisas senast den 1 september 2005.

(Näringsdepartementet)

Nuvarande regelverk för rattfylleri, körkort och taxiförarlegitimation

1 Lagstiftning mot rattfylleri – historik

Det första svenska straffbudet mot rattfylleri infördes 1923 efter beslut i riksdagen. Bestämmelsen innebar att den som överskred hastighetsbestämmelserna och samtidigt var berusad kunde dömas till fängelse i högst tre månader. Lagändringen utformades som ett tillägg i motorfordonsförordningen.¹

År 1934 infördes två lagar av stor betydelse för insatserna mot rattfylleri. Dels infördes en lag om blodundersökning i brottmål och dels en särskild lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Därmed lades den första grunden till den trafikbrottslag, 1951:649, som efter en rad ändringar är gällande än idag.² 1941 beslutade riksdagen att införa en rattfyllerilagstiftning med två promillegränser. Den lägre straffbarhetsgränsen sattes till 0,8 promille och den högre till 1,5 promille.³ Efter de senaste ändringarna år 1990 är promillegränserna 0,2 respektive 1,0 promille. Dessutom infördes en nollgräns för narkotika i trafiken 1999. Nuvarande lydelse av lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott redovisas nedan.

2 Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Bestämmelserna om straff vid rattfylleri finns i 4 och 4a § lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott som från 31 december 1999 lyder:

¹ Vilgeus, Jan, *Rattfylleribrottets historia 70 år*, Stockholm 1995, s. 8.

² Vilgeus, Jan, "Rattfylleriets historia", i: Hasselgren, Staffan, *CAN 100 år*, Stockholm 2001, s. 73.

³ Vilgeus, Jan, *Rattfylleribrottets historia 70 år*, Stockholm 1995, s. 49.

4 §

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Första och andra styckena gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående. Första, andra och tredje styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 a §

Är ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, ska föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

- föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
- föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
- framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

3 EG:s direktiv om körkort

Inom Europeiska unionen gäller rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort. Direktivet anger bland annat att medlemsstaternas nationella körkort gäller i alla de övriga medlemsstaterna.

4 Körkortslagen (1998:488)

Nuvarande svenska körkortslagstiftning har utformats mot bakgrund av bland annat nämnda EU direktiv. De bestämmelser som är viktigast för den enskilde och för trafiksäkerheten har samlats i körkortslagen.⁴

I körkortslagen finns bestämmelser om bland annat

- utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort (3 kap.),
- körkortsingripande (5 kap.),
- utländska körkort (6 kap.) och
- bemyndiganden m.m. (10 kap.).

4.1 Utfärdande av och giltighet av kör- och traktorkort (3 kap.)

4.1.1 Körkortstillstånd

Körkortstillstånd krävs enligt körkortslagen för att en person ska få körkort eller traktorkort (3 kap. 2 §). Det är endast den som kan anses lämplig som förare som kan få körkortstillstånd. Tillståndet gäller endast under en viss tid.

Lämpligheten gäller både personliga och medicinska förhållanden. Den sökande får inte vara opålitlig i nykterhetskänslighet och ska antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Medicinskt gäller kraven dels att den sökande ska ha tillfredsställande syn, dels att han eller hon i övrigt ska uppfylla de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Det som i det här sammanhanget är av intresse är förutsättningen att sökanden inte kan få körkortstillstånd om han eller hon är opålitlig i nykterhetskänslighet. Närmare bestämmelser om detta

⁴ Regeringens proposition 1997/98:124 (Ny körkortslag m.m.), s. 34.

finns i 12 kap. Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200, ändrade genom VVFS 1998:89) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation m.m.

Nyktethetskravet är av central betydelse när det gäller möjligheterna att få körkortstillstånd. I prop. 1975/76:155 (s. 73 och följande) delar departementschefen såtillvida de grundtankar som låg bakom dåvarande regler som att

ett omhändertagande på grund av berusning inger så stark misstanke om opålitlighet i nyktethetshänseende att utredning bör ske om förarens nyktethetsförhållanden”. Utredningen bör belysa vederbörandes livsföring och ge både en bild av orsakerna till omhändertagandet och en grund för bedömning av risken för vidare misskötsamhet i nyktethetshänseende. Det gäller här liksom i fråga om allmän brottslighet att det är helhetsbilden av personen och den situation som han befinner sig i som måste bedömas. Detta innebär alltså att ett mera differentierat synsätt bör komma till stånd.

Varje omhändertagande på grund av berusning bör föranleda prövning från körkortsmyndighetens sida.

Bruk av andra berusande eller bedövande ämnen än alkohol har under senare år blivit ett allt större problem i trafiken. Särskilt synes en kombination av olika berusningsmedel kunna medföra ödesdigra följder. Många gånger är de fall som det här är fråga om svårare att upptäcka och komma till rätta med än alkoholmissbruk. Inte minst på grund härav är det angeläget att kraftfulla åtgärder sätts in. Vad departementschefen har anfört om nyktethet och omhändertagande på grund av berusning bör därför i motsvarande mån gälla bruk av andra berusningsmedel m.m. än alkohol, till exempel vissa läkemedel och narkotika.

Det bör framhållas att det vid fall av bruk av andra rusgivande medel än alkohol – liksom självfallet också vid alkoholmissbruk – ibland är fråga om tillstånd av sådan natur att de kan betecknas som sjukdom. I sådana fall ska vid körkortsingripande tillämpas den återkallelsegrund som gäller för sjukdom.

Riksdagen betonar nyktethetskravets betydelse i sin behandling av propositionen (prop. 1976/77:113 bilaga 1, s. 47), men säger samtidigt att varje person ska bedömas med utgångspunkt i den personliga helhetsbilden.

Nyktethetskravets betydelse vid ansökan om körkortstillstånd kommer också till uttryck i 3 kap. 1 § andra stycket körkortsförordningen. Där anges särskilda krav för sökande som under de senaste fem åren före ansökningen har fällt till ansvar för grovt rattfylleri. Det krävs då ett särskilt läkarutlåtande som styrker att

sökanden uppfyller kraven som gäller nykterhet i 3 kap. 2 § körkortslagen.

Det finns också en bestämmelse om att den som söker eller har körkortstillstånd eller körkort är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för den prövning som avses i 2 § andra och tredje styckena eller annars i körkortslagen (3 kap. 3 §).

4.1.2 Spärrtid

När länsstyrelsen har funnit hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av en sökandes personliga förhållanden ska länsstyrelsen samtidigt bestämma en spärrtid. Inget körkort kan utfärdas förrän spärrtiden har gått ut. Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år.

4.1.3 Villkor för innehav av körkortstillstånd eller körkort

Länsstyrelsen får föreskriva särskilda villkor som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt för ett körkortstillstånd eller körkort (3 kap. 10). Det kan man också göra när någon redan har fått ett körkortstillstånd eller körkort.

Även i fortsättningen ska sådana villkor kunna föreskrivas för körkort och körkortstillstånd. Det framgår av författningskommentaren i regeringens proposition 1997/98:124 Ny körkortslag m.m. (s. 78). Ett villkor kan vara att körkortsinnehavaren endast får köra fordon med viss utrustning, t.ex. automatväxlade bilar, eller måste använda glasögon vid körning. Ett villkor kan också vara att körkortsinnehavaren ska lämna läkarintyg med vissa tidsintervall för att visa att han eller hon fortfarande uppfyller vissa krav. Villkor för ett körkort bör på samma sätt som för närvarande kunna föreskrivas både innan och efter det att ett körkort har utfärdats. Detsamma bör gälla ändringar eller upphävande av villkoret.

Möjligheten för länsstyrelsen att föreskriva särskilda villkor efter det att ett körkortstillstånd har meddelats infördes i 3 kap. 10 § körkortslagen 1 oktober 2003.⁵

⁵ Näringsdepartementet, promemoria *Vissa ändrade regler för körkort och alkohol*, Ds 2002:17, s. 31.

4.1.4 Prövotid

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av två år från dagen för provet enligt 3 kap. 18 §. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, ska prövotiden endast omfatta återstoden av prövotiden för det äldre körkortet.

Termen prövotid har blivit ett väl känt begrepp i denna betydelsen. Därför byts begreppet prövotid i lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ut mot det nya begreppet villkorstid.⁶

4.2 Körkortsingripande (5 kap.)

Ett körkortsingripande innebär att körkortet, körkortstillståndet eller traktorkortet återkallas.

4.2.1 Återkallelse

Ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort ska återkallas bland annat om körkortshavaren har visat sig opålitlig i nykterhetskänseende eller har drabbats av en sjukdom, skada eller dylikt som gör honom eller henne olämplig som förare (5 kap. 3 § körkorts-lagen).

Opålitlighet i nykterhetskänseende kan gälla en person som har blivit omhändertagen enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. En person som blir omhändertagen för berusning upprepade gånger under loppet av ett par år kan endast undantagsvis få ha kvar körkortet, även om personen inte anses ha utvecklat ett alkoholmissbruk. Det som är avgörande är en helhetsbedömning av risken för att personen missköter sig i fortsättningen. Även bruk av andra berusningsmedel, t.ex. narkotika, kan vara skäl till återkallelse (prop. 1975/76:155 s. 77 f).

Punkten om sjukdom m.m. i 5 kap. 3 § körkorts-lagen avser bland annat "alkoholism". Närmare bestämmelser och allmänna råd om innehav av körkort vid alkoholberoende och alkoholmissbruk finns i 12 kap. Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200, ändrade genom

⁶ Regeringens proposition 1997/98:124 (Ny körkorts-lag m.m.), s. 82.

VVFS 1998:89) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation m.m.

Återkallelsen behöver inte gälla samtliga behörigheter om en person har behörighet för flera typer av fordon (4 §).

Ett körkort etc. ska enligt 5 § återkallas tills vidare innan det är slutligt avgjort om det ska återkallas om det är sannolikt att det kommer att återkallas villkorligt enligt 12 § på grund av trafiknykterhetsbrott (3 § punkt 1) eller slutligt på någon av de grunder som anges i 3 § punkterna 1–7.

4.2.2 Spärrtid

Vid körkortsåterkallelse enligt 5 kap. 3 § punkterna 1–6 ska länsstyrelsen bestämma en spärrtid på lägst en månad och högst tre år. Under spärrtiden får inget nytt körkort utfärdas.

4.2.3 Varning

En körkortsinnehavare kan få en varning i stället för att körkortet återkallas (5 kap. 9 § första stycket), om det kan anses vara en tillräcklig åtgärd i sådana fall som avses i 3 § 2-6. Man kan dock inte få en varning när det finns grund för återkallelse enligt 3 § 7, t.ex. vid alkoholberoende eller alkoholmissbruk.

4.2.4 Villkorlig återkallelse

En person som har gjort sig skyldig till rattfylleri kan få körkortet återkallat villkorligt i vissa fall, enligt 5 kap. 12 §. Detta gäller återkallelser enligt 3 § 1. Närmare bestämmelser om förutsättningar m.m. för att meddela villkorlig återkallelse finns i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.

4.3 Utländska körkort (6 kap.)

Ett utländskt körkort som gäller i Sverige kan prövas på samma sätt som svenska körkort och enligt samma bestämmelser som gäller för dessa.

4.3.1 Giltighet i Sverige

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll (6 kap. 1 §). Om innehavare är permanent bosatt i Sverige, gäller även bestämmelserna i 3 kap. 10 § om villkor för innehav. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av bestämmelserna om körkortsingripanden i 4 kap. 4 eller 5 §.

Att villkor för utländska körkort finns med i bestämmelserna är möjligt enligt artikel 3.1 och artikel 8.2 i rådets direktiv 91/439/EEG om körkort.

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Är körkortet utfärdat i en stat utanför EES, gäller det enligt 2 § inte i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år.

4.3.2 Ingripande mot ett utländskt körkort m.m.

Om det finns någon grund för körkortsingripande enligt 5 kap. körkortslagen ska ett utländskt körkorts giltighet i Sverige prövas enligt 5 §. Vid prövningen tillämpas de bestämmelser som gäller vid ingripanden mot körkort utfärdade i Sverige.

Körkort som är utfärdade i någon stat inom EES kan vid prövningen bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort om innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Körkortsingripandet eller begränsningen i körkortets giltighet ska därefter gälla det svenska körkortet (6 §).

4.3.3 Utbyte av utländska körkort

Ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES, Schweiz eller Japan och som gäller i Sverige får enligt 7 § bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort om innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Ett körkort som är utfärdat i Schweiz eller Japan får bytas ut endast om körkortshavaren uppfyller de personliga och medicinska krav som anges i 3 kap. 2 §.

Vid beslut om utbyte av ett utländskt körkort gäller bestämmelserna i 3 kap. 10 § om villkor för innehav (8 §).

4.4 Bemyndiganden m.m.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får enligt 10 kap. 1 § meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i körkortslagen samt meddela föreskrifter om

- tillämpningen av lagen när det gäller andra behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon och som är utfärdade i utlandet,
- länsstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,
- registrering som behövs för tillämpningen av lagen,
- högsta nivån på priset för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket. (Bestämmelsen i fjärde punkten ska tillämpas från och med den 1 oktober 2005).

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från körkortslagen.

Länsstyrelsen prövar bland annat ärenden om villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort utom i sådana fall som anges i 3 § andra stycket samt körkortsingripanden (7 kap. 2 § andra stycket körkortslagen).

4.5 Läkares anmälningsskyldighet

Läkare är skyldiga att anmäla om en person inte längre bör ha körkort. Bestämmelserna finns i 10 kap. 2 § och lyder:

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till länsstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna gäller även den som har körkortstillstånd och traktorkort.

Utgångspunkten vid bedömningen är de medicinska krav som föreskrivs i 1–14 kap. i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation m.m. (19 kap. 1 § körkortslagen). Läkarens anmälan ska vara skriftlig och innehålla de uppgifter om personens hälsotillstånd som har betydelse för frågan om fortsatt innehav.

Läkaren har dock möjlighet att inte anmäla personen till länsstyrelsen utan i stället göra en muntlig överenskommelse med patienten om att inte köra. En sådan muntlig överenskommelse gäller bara om det finns anledning att anta att patienten kommer att följa den. Detta ställer krav på läkarna att göra uppföljningar. Om patienten inte följer ett sådant muntligt körförbud är läkaren skyldig att göra en anmälan till länsstyrelsen.

En person som har ett svårt alkohol- eller drogberoende kan inte anses ha sådana förutsättningar som gör det möjligt att säga att det "finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse". (*Trafikmedicin*, Vägverket, 2001, s. 16.)

5 Körkortsförordningen (1998:980)

I körkortsförordningen finns liksom i körkortslagen bestämmelser om bland annat

- utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort (3 kap.),
- körkortsingripande (5 kap.),
- utländska körkort (6 kap.) och
- bemyndiganden m.m. (8 kap.).

5.1 Utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort (3 kap.)

Länsstyrelsen kan enligt 9 § begränsa den körkortsbehörighet som en person har enligt ett körkortstillstånd eller körkort genom villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488). Villkoren kan gälla bland annat fordonets utrustning, personliga hjälpmedel (t.ex. glasögon) eller var och när personen får köra.

5.2 Körkortsingripande (5 kap.)

Länsstyrelsen ska enligt 2 § skyndsamt utreda en körkortsinnehavares lämplighet om det finns anledning att anta att han eller hon inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att ha körkort. Bland annat kan länsstyrelsen förelägga denne att lämna läkarintyg som visar att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehavet.

5.3 Utländska körkort (6 kap.)

I 6 § finns en bestämmelse om underrättelseskyldighet vid ingripanden mot ett körkort som är utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge. När ett sådant körkort har vägrats giltighet i Sverige eller körkortshavaren har meddelats varning ska länsstyrelsen underrätta den myndighet som har utfärdat körkortet om beslutet så snart det har vunnit laga kraft.

5.4 Bemyndiganden m.m. (8 kap.)

Vägverket får besluta om ytterligare föreskrifter om medicinska krav för behörighet och föreskrifter för tillämpningen av 3 kap. 3 § och 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) efter samråd med Socialstyrelsen. Detsamma gäller föreskrifter om bland annat läkarintyg som ska ligga till grund för intyg och utlåtande enligt 3 kap. 1 § samt om socialnämnds yttrande enligt 3 kap. 8 §.

6 Yrkestrafiklagen (1998:490)

6.1 Utfärdande och återkallande av taxiförarlegitimation

Frågor om utfärdande av taxiförarlegitimation och om återkallelse av taxiförarlegitimation prövas av länsstyrelsen.

För att en person ska få taxiförarlegitimation krävs att han eller hon

- har fyllt 21 år,
- sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D
- uppfyller vissa medicinska krav och bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik (3 kap. 3 § första stycket yrkestrafiklagen).

En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

En spärrtid på mellan sex månader och fem år ska bestämmas om en ansökan om taxiförarlegitimation avslås på grund av att kravet på laglydnad enligt 3 § 4 inte anses uppfyllt. Under denna spärrtid

ska den sökande anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation (3 kap. 8 §).

Taxiförarlegitimationen ska återkallas enligt 5 kap. 6 § yrkestrafiklagen om innehavaren

- genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,
- inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §,
- inte följer ett föreläggande att inlämna läkarintyg, eller
- begär att legitimationen ska återkallas.

I mindre allvarliga fall kan föraren i stället få en varning.

Om en taxiförarlegitimation återkallas på grund av omständigheter som anges i 6 § 1 ska spärrtid på lägst tre och högst fem år bestämmas. Under den tiden ska den prövade anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation (5 kap. 8 §).

I yrkestrafiklagen finns också en bestämmelse om läkares anmälningskyldighet. En läkare som upptäcker att en innehavare av taxiförarlegitimation av medicinska skäl är uppenbart olämplig som taxiförare är skyldig att anmäla detta till prövningsmyndigheten. Läkaren behöver dock inte göra någon anmälan om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra taxi.⁷

6.2 Lämplighetsprövningen för taxiförarlegitimation

Taxiförarlegitimationen är en separat behörighetshandling skild från körkortet. En persons lämplighet som taxiförare kan ifrågasättas utan att detta behöver påverka körkortsinnehavet. Konsekvensen kan då bli att taxiförarlegitimationen återkallas men att personen får behålla sin körkortsbehörighet. Det beror på att det ställs höga krav på en taxiförares vandel och att en legitimationen därför bör återkallas så snart föraren har gjort sig skyldig till brottslighet som rubbar tilliten till honom som yrkesutövare.⁸

Författningen anger inte vilka brott som ska beaktas i lämplighetsprövningen, eftersom det alltid sker en individuell bedömning. De närmare förutsättningarna för prövningen beskrevs i rege-

⁷ 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490): En personbil eller en lätt lastbil får föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation.

⁸ Regeringens proposition. 1997/98:63, s. 87.

ringens proposition 1993/94:168 (s. 40 och 41. Begångna trafikbrott av någon betydelse bör alltid beaktas vid lämplighetsprövning såväl för yrkestrafiktillstånd som för den särskilda förarlegitimationen.⁹

6.2.1 Grunder för återkallelse av taxiförarlegitimation

Taxiförarlegitimationen gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort. Därför behöver legitimationen inte återkallas när körkortet återkallas, annat än om det är motiverat av de särskilda vandelskraven i yrkestrafiklagen.¹⁰

Legitimationen bör återkallas då föraren inte längre uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter.¹¹

6.2.2 Varning

I vissa fall kan en varning vara mer motiverad än en återkallelse, t.ex. vid mindre allvarliga brott. Varning bör kunna aktualiseras innan förhållandena är sådana att återkallelse måste ske. Det gör att den skiljer sig principiellt från det slags varning som finns i körkortslagstiftningen och som bara kan meddelas om det i och för sig finns en återkallelsesituation.¹²

När kravet på särskild taxiförarlegitimation infördes framhölls att vandelsprövningen bör ses mot bakgrund av passagerarens krav på trygghet. Hänsyn till passagerarnas säkerhet går alltså före en förars rätt att erhålla en legitimation för att kunna försörja sig eller av andra sociala skäl.¹³

7 Yrkestrafikförordningen (1998:779)

Bestämmelser om taxiförarlegitimation finns i 3 kap. yrkestrafikförordningen. Det finns inte någon bestämmelse om villkor för taxiförarlegitimation motsvarande den som finns i 3 kap. 9 § körkortsförordningen.

⁹ Regeringens proposition. 1997/98:63, s. 90.

¹⁰ Regeringens proposition. 1997/98:63, s. 91.

¹¹ Regeringens proposition. 1997/98:63, s. 92 och 3 kap. 2 § tredje punkten yrkestrafiklagen.

¹² Regeringens proposition. 1997/98:63, s. 93 och 94.

¹³ Regeringens proposition. 1997/98:63, s. 91.

8 Berörda myndigheter

Bland de myndigheter som är berörda av körkortslagstiftningen m.m. finns Vägverket, länsstyrelserna och polismyndigheterna.

8.1 Vägverket

Vägverket är central körkortsmyndighet och verket har bemyndigats att ge ut föreskrifter enligt 8 kap. körkortsförordningen. Vägverket utfärdar körkort och har hand om förarprov för körkort. Vägverket har också hand om förnyelse av körkort.

Verket yttrar sig genom Trafikmedicinska rådet i körkortsmedicinska frågor och ger även undantag från de körkortsmedicinska föreskrifterna. Vägverket fastställer en företeckning över sifferkoder som ska anges på körkortet beträffande inskränkningar i behörigheten och villkor för att få köra fordon m.m. Vägverket har ett ansvar för försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse.

8.1.1 Länsstyrelserna

Länsstyrelserna är regionala körkortsmyndigheter. Länsstyrelserna prövar ärenden om bland annat godkännande av handledare, förhandsbesked, villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort, körkortstillstånd, körkortsingripande och giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort. Länsstyrelserna har också bemyndigats att ge vissa undantag från körkortslagstiftningen. Hos varje länsstyrelse finns en eller flera konsultläkare som yttrar sig i körkortsmedicinska frågor.

8.2 Polismyndigheterna

Polismyndigheterna beslutar om omhändertagande av körkort. Polismyndigheterna har även viss anmälningskyldighet till länsstyrelserna och Vägverket enligt 7 kap. 9 och 10 §§ körkortsförordningen.

Alkolåsets teknik

1 Mätning av alkohol i utandningsluft

En säker mätning av förekomsten av alkohol i fordonsförarens utandningsluft är av avgörande betydelse för funktionen hos alkolåsen. Den teoretiska grunden för bestämningen av alkohol i utandningsluft beskrevs indirekt 1917 i den svenske forskaren Erik M. P. Widmarks doktorsavhandling *”Acetonkoncentrationen i blod, urin och alveolärluft”*. År 1930 presenterade Göran Liljestrand och Paul Linde en studie om alkoholens övergång från blodet till utandningsluften.

De svenska forskningsrörelsen tillvaratogs och vidareutvecklades i USA där Rolla N. Harger och hans kollegor 1938 publicerade ett vetenskapligt arbete om luftutandningsprov på misstänkta rattfyllerister. Kort därefter fick alkoholutandningsprov bevisvärde i ett par amerikanska delstater.¹

I Sverige har polisen sedan mitten av 1950-talet använt alkoholutandningsprov som ett sållningshjälpmedel för att avgöra om blodprov behöver tas på en motorfordonsförare. I början av 1980-talet infördes nya sållningsinstrument med förfinad teknik.

Från 1 juli 1989 gäller lagen om utandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott.² Polisens användning av sållnings- och bevisinstrument för detektering av alkohol gör att vi dag har ingående kunskaper om mätteknikerna. Detta är en viktig grund för utvecklingen av alkolås. I de alkolås som används idag gör föraren ett utandningsprov och förekomst av alkohol i utandningsluften registreras i instrumentet. Om alkoholkoncentrationen ligger över det angivna gränsvärdet kan fordonet inte startas.

¹ Andréasson, Rune och Jones Wayne, *Alkohol och trafikbrott – en uppgift för rättskemin*, Stockholm 1999, s. 57–59, 108

² Andréasson, Rune och Jones Wayne, *Alkohol och trafikbrott – en uppgift för rättskemin*, Stockholm 1999, s. 64.

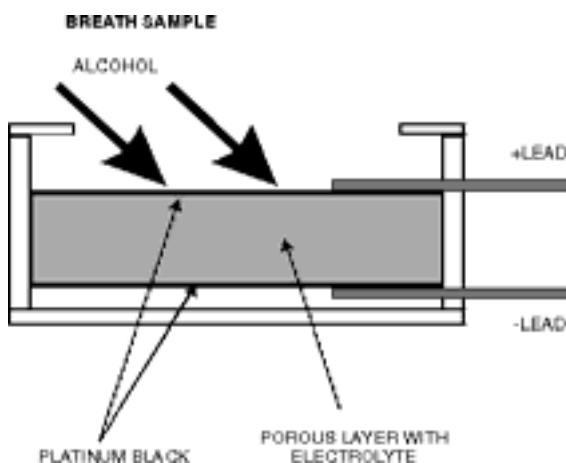
2 Mätmetoder hos alkohol

Mätning av alkohol i utandningsluft kan göras med olika mätmetoder. Följande tre mättekniker är de vanligaste.

2.1 Bränslecellsteknik (elektrokemisk mätning)

Den enklaste formen av bränslecell är uppbyggd av två tunna platinaplattor genom vilka gas kan passera. Mellan dessa plattor finns en något tjockare porös platta indränkt med en elektrolyt. När etanolmolekyler i utandningsluften passerar genom den ena platinaplattan och kommer i kontakt med både elektrolyt och platina omvandlas etanolen till ättiksyra samtidigt som elektroner (-) och vätejoner (+) frigörs.

Bränslecell



Vätejonerna vandrar (diffunderar) genom elektrolyten ned till den andra platinaplattan där de tillsammans med luftens syre bildar vatten. I denna process infångas en elektron. Det uppstår därför ett överskott av elektroner vid den ena platinaplattan och ett underskott vid den andra. Med andra ord uppstår en elektrisk cell vars energi kommer från förbränning av etanol. Eftersom varje omvandlad etanolmolekyl frigör två elektroner utgör cellens förmåga att avge ström ett direkt mått på hur mycket etanol som omvandlats.

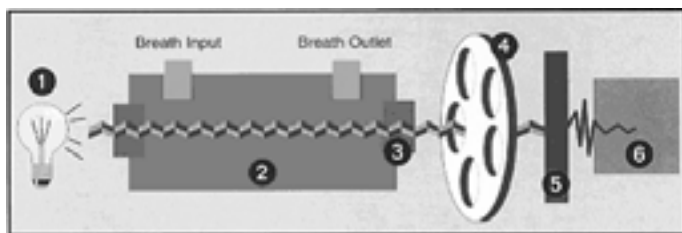
Bränslecellsteknik används bl.a. i polisens sållningsinstrument och i flertalet idag etablerade alkolås på marknaden.

Fördelarna med bränslecellstekniken är att den har en god mät-noggrannhet och specificitet för alkohol och en hög driftsäkerhet. Nackdelarna är att instrumentet kräver regelbunden kalibrering och att det idag krävs en ädelmetall, platina, för att kontrollera reaktionen i bränslecellen. Platina är mycket dyrt och tillgången är begränsad.

2.2 Teknik byggd på IR-strålning (infraröd)

Etanolmolekylerna absorberar IR-strålning med våglängder i området $3,4 \mu\text{m}$ (vanligast) och $9,4 \mu\text{m}$. Detta förhållande utnyttjas i de flesta av de bevisinstrument som polisen använder. Utandningsluften får passera genom en mätkammare som genomlysas av en IR-strållare. Ett roterande filterhjulet släpper igenom pulser av IR-strålning med olika våglängdsområden som fångas upp av en IR-detektor.

Mätning av etanol med IR-teknik



1. IR-strållare, 2. mätkammare, 3. lins, 4. roterande IR-filter, 5. IR-detektor, 6. signalanalys.

Om det finns etanol (eller andra kolväten) i utandningsluften påverkas signalen från IR-detektorn av koncentrationen av ämnet i utandningsluften. Vid $3,4 \mu\text{m}$ används vanligen tre till fem filter för att det med tillräcklig säkerhet ska gå att skilja mellan etanol och andra ämnen. Vid $9,4 \mu\text{m}$ används vanligen bara ett fast monterat filter. Infraröd teknik används inte i de alkolås som idag är etablerade på marknaden.

Fördelarna med infraröd teknik är god mät-noggrannhet och specificitet för alkohol. Underhållskraven är små och kalibrerings-

intervallen långa. En nackdel med tekniken är det höga priset. Tekniken kräver en relativt stor och uppvärmd mätkammare, något som försvårar smidiga lösningar i fordon. Storleken är dock beroende på önskad mätprecision.

2.3 Metalloxidsensorteknik

En metalloxidsensor (halvledarcell) består av en uppvärmningsenhet och ett syreavkännande tennoxidskikt. Sensorn mäter syrehalten i luften. Finns ett brännbart ämne i utandningsluften förbrukar det syre vilket får detektorns värde att ändras. En halvledarcell som används för detektering av etanol kan därför ge utslag också på andra förekommande ämnen i utandningsluft som t.ex. aceton (diabetiker), metan, acetaldehyd och isopropanol. Tekniken med metalloxidsensor används i vissa alkolås och i enklare alkometrar.

Metalloxidsensorer (halvledarceller)



Fördelarna med denna teknik är det låga priset, den enkla tekniken och de små dimensionerna. Nackdelen är främst att den reagerar på många olika typer av kolväten. En annan nackdel är att metalloxidsensorer kräver en kontinuerlig tillförsel av ström (värme) för att resultaten ska bli någorlunda stabila och säkra. Detta medför hög strömförbrukning jämfört med t.ex. bränsleceller.

3 Nödstart

I många situationer kan det vara nödvändigt med en nödstartfunktion i alkolåset. De leverantörer som finns idag har valt olika tekniska och praktiska lösningar för detta. Här följer några exempel.

3.1 Nödkod via display och knappar

En nödkod som man med hjälp av knapparna på alkolåset knappar in och där efter går låset att starta. Hur koden når föraren och vilka som har tillgång till koden beror på vad kunden och alkolåsleverantören har överenskommit.

3.2 Nödkod via indikeringslampan

Någon alkolåsleverantör har valt att använda bevakningsbolaget Falk som ligger på alla nödkoder i de fall som kunden önskar få tillgång till koden så kontaktar man Falk. När föraren har fått koden vrider han eller hon på tändningen så att indikeringslampan börjar blinka. När lampan blinkat lika många gånger som första siffran i koden så vrider man av nyckeln för att sedan upprepa samma process för nästa siffra i koden. När alla 8 siffrorna har gått igenom så går bilen att starta.

3.3 Nödstart via knapp

Denna lösning har främst efterfrågats av t.ex. säpo och räddningstjänsten. Här trycker föraren helt enkelt in en knapp som gör det möjligt att starta bilen utan att blåsa. Här har olika leverantörer valt olika modeller. En lösning är en engångsstart som bryter en säkring som man sedan måste byta ut hos auktoriserad alkolåsverkstad innan det finns möjlighet att utnyttja nödstarten igen. Den andra lösningen sätter alkolåset tillfälligt ur funktion. Återställs sedan inte låset inom 3 dagar så kan fordonet inte startas.

3.4 Plombering

En nödstartsfunktion med plombering av en brytare finns också som en lösning. Sammantaget kan sägas att en nödstart i vissa fall kan vara en nödvändig funktion på ett alkolås. För att undvika missbruk kan dock denna funktion vara utformad så att den alltid efter några dygn sätter fordonet ur bruk om man inte har återställt alkolåset hos en serviceverkstad. Nödstarten kan också vara utformad så att den bara kan användas en gång och att om man önskar använda den igen först måste ha besökt en alkolåsverkstad för att återställa låset.

I försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse där myndigheterna har rigorös kontroll och uppföljning av all information i alkolåsets logg kan det räcka med att en nödstart registreras i alkolåsets minnesenhet.³

4 Mätteknik i dagens och morgondagens alkolås

De alkolås som idag är tillgängliga på den svenska marknaden bygger antingen på bränslecellsteknik eller på halvledarteknik. Båda teknikerna vidareutvecklas och kan vara intressanta för framtida alkolås, förutsatt att användarnas krav på kvalitet och pris kan uppfyllas.

IR-tekniken kan eventuellt komma att bli aktuell i alkolås och andra system för att förhindra rattfylleri. En tänkbar teknik kan vara IR-teknik i våglängdsområdet 9,4 μm med ett fast filter och pulserande IR-strålare (inga rörliga delar). Möjligen kan ett holografiskt multifilter vid 3,4 μm också visa sig bli en användbar teknik. Mätmetoden har utvecklats i Norge. Att ta fram en matris för ett sådant multifilter är relativt dyrt (ca 500 000 kronor), medan kostnaden för varje tillverkat filter är försumbar vid större volymer.

Prisbilden för alkolås med olika mättekniker kan komma att förändras starkt vid produktion för en större marknad.

³ MHF, *Kvalitetssäkring av alkolås*, rapport till Vägverket den 6 juni 2005.

5 SAAB:s alkolåsnyckel

Med konceptet "Alcokey" presenterade Saab i september 2004 sin lösning på alkolås. En prototyp är under utvärdering. Ett litet munstycke integreras med bilens tändningsnyckel och den anti-stöldutrustning som redan idag finns i nya bilar. Om utandningsprovet innehåller för mycket alkohol sänds en signal till motorns elektroniska startspärr. Föraren måste blåsa i ett munstycke på nyckelenheten. Provet analyseras snabbt och en röd eller en grön lysdiod på nyckeln anger utfallet.

Rött ljus sänder en signal till bilens elektroniska startspärr och motorn går inte att starta, trots att nyckeln är den rätta. I prototyputförandet består "Alcokey" av en separat enhet. I produktion kommer alla tre funktionerna samlas i en enda enhet i den vanliga nyckeln/fjärrkontrollen. En enkel justering av programvaran ska kunna anpassa mätaren efter lagstiftningen i det land där bilen används. I kommersiell produktion räknar Saab med att "Alcokey" inte ska kosta mer än 250 Euro.

Exempel på modeller för författningsreglering av kraven på funktion, provning och kontroll m.m.

1 Nuvarande bestämmelser

Den nuvarande regleringen av alkolås finns i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Den bygger på att Vägverket bestämmer den tekniska specifikation för att anordningen ska anses godkänd enligt 6 § i lagen och att den som tillhandahåller alkolåset (uthyraren) genom avtal med hyresmannen (körkortshavaren) garanterar att alkolåset uppfyller den tekniska specifikationen.

Den som har alkolåset ska låta kontrollera detta regelbundet hos en verkstad som anvisas av uthyraren. De närmare bestämmelserna finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:67 med ändring 2005:44) om utvidgad försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Någon egentlig kontroll av alkolåset görs således inte, varken av en myndighet eller något annat organ, utan det ligger helt på uthyraren och körkortsinnehavaren att se till att alkolåset uppfyller kraven och att det kontrolleras.

Däremot sägs i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1998:111) om registreringsbesiktning i samband med inmontering av alkolås, att alkolåset måste uppfylla den tekniska specifikationen för att bilen ska godkännas vid registreringsbesiktningen (som utförs av Bilprovningen). Den initiala kontrollen sker genom ett intyg från tillverkaren eller uthyraren.

2 Allmänt om teknisk provning och kontroll

I Sverige är regler om teknisk provning och kontroll numera vanligen utformade som öppna system. Reglerna finns i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll och förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll. Ett öppet system innebär att provning, certifiering och besiktning m.m. utförs av ackrediterade organ i kon-

kurrens. Med ackreditering menas ett formellt erkännande av att ett organ är kompetent att utföra specificerade uppgifter som t.ex. provningar.

Swedac bedömer om ett organ uppfyller kraven för att bli ackrediterat. Systemet är öppet för alla kompetenta organ, både offentliga och enskilda. Öppna system ger förutsättningar för konkurrens och anses därmed bidra till ökad effektivitet. Sådana system innebär också att statsmakterna inte belastas mer än nödvändigt kostnadsmissigt.

Enligt tidigare regler utförde myndigheter kontroll på en riksprovplats och den föreskrivande myndigheten fattade beslut om godkännande. Det finns alltså regler som förutsätter myndighetsgodkännande. Ett sådant exempel är Vägverkets godkännande av taxametrar.

3 Jämförbara system

3.1 Fordonslagstiftningen

Ett registreringspliktigt fordon ska uppfylla de föreskrivna kraven på beskaffenhet och utrustning för att kunna registreras och tas i bruk. Detta säkerställs antingen genom att fordonet är typgodkänt (enligt EG:s regelverk eller nationellt) eller att det genomgått en godkänd registreringsbesiktning.

Nationellt typgodkännande kan inte tillämpas i fråga om fordon som omfattas av EG:s helfordonsgodkännande (exempelvis personbilar). Vägverket är den myndighet som för Sveriges del utfärdar EG-typgodkännanden och nationella typgodkännanden.

Typgodkännanden utfärdas på grundval av provningar som utförts av ett utpekad organ, vanligtvis med tillämpning av lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. De materiella krav som ett fordon ska uppfylla för att kunna tas i bruk framgår dels av EG-direktiv i fråga om EG-typgodkännanden, dels av Vägverkets föreskrifter. Registreringsbesiktning och den löpande kontrollbesiktningen utförs av besiktningsorgan enligt 4 kap. fordonslagen. Kontrollen sker således inte inom ramen för ett öppet system.

3.2 Taxametrar

De krav som ställs på taxametrar finns dels i yrkestrafikförordningen (1998:779), dels i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1999:177) om taxitrafik. De omfattas alltså inte av fordonslagstiftningen. I Vägverkets föreskrifter anges den tekniska specifikationen och att Vägverket meddelar typgodkännande efter provning av ett ackrediterat organ. Den löpande kontrollen ska utföras av en ackrediterad verkstad.

3.3 Färdskrivare

Bestämmelserna om färdskrivare motsvarar de för taxametrarna, dock med den skillnaden att regleringen finns i en EG-förordning, (EEG) nr 3821/85, kompletterad av förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. Ytterligare föreskrifter om verkställigheten får utfärdas av Vägverket.

3.4 Kassaregister

I utredningen Krav på kassaregister – Effektivare utredning av ekobrott (SOU 2005:35), föreslås att prövningen av om s.k. kassaregister uppfyller föreskrivna krav ska utföras av oberoende certifieringsorgan som är ackrediterade enligt lagen om teknisk kontroll, dvs. i ett öppet kontrollsystem. De tekniska kraven föreslås fastställas genom föreskrifter som Skatteverket beslutar.

4 Alkolås och lagstiftningsfrågor gällande tekniska krav

Oberoende av vilka krav som ska ställas på ett alkolås måste bestämmelserna ha stöd i en lag. Därav följer inte att den tekniska specifikationen, krav på kontroller m.m., måste regleras i en lag. Det räcker – som fallet är med taxametrar – att det finns ett bemyndigande i lag för regeringen att meddela föreskrifter i frågan. Ett sådant bemyndigande kan också möjliggöra för regeringen att i sin tur delegera föreskriftsrätten till en myndighet. Detta är vanligt förekommande; i dag gäller det såväl taxametrar som alkolås.

5 Allmänt om kravspecifikation, typgodkännande och kontroll

En teknisk specifikation är till sin natur sådan att den lämpar sig mindre väl att hantera i en lag eller en förordning. Utgångspunkten är därför att dessa krav, efter bemyndiganden, bestäms av en myndighet.

Inom fordonsområdet är Vägverket typgodkännandemyndighet och det gäller även taxametrar och färdskrivare. Det finns dock inget hinder att utse något annat organ (som inte är myndighet) att ansvara för ett typgodkännande. Jämför t.ex. 20 § lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. där typgodkännandet ligger på ett ackrediterat organ. Det viktiga är här att en sådan reglering görs i lag.

Det är inte givet att en teknisk kravspecifikation ska mynna ut i ett typgodkännande. Förslaget för kassaregister bygger således på ett helt öppet system med ackrediterade aktörer utan särskilt typgodkännande av myndighet. Kontrollen kan avse dels den initiala kontrollen i samband med att fordonet förses med alkolåset, dels den löpande kontrollen.

Inom fordonsområdet gäller att sådana kontroller görs av ett besiktningsorgan enligt 4 kap. fordonslagen (i första hand Bilprovningen). När det gäller provningar får dock regeringen föreskriva annat, exempelvis att ackrediterade verkstäder utför s.k. efterkontroll vid kontrollbesiktning. Ackrediterade verkstäder är också utpekade för att utföra kontroller av färdskrivare och taxametrar.

6 Det personanknutna alkolåset

Den enklaste lösningen är naturligtvis den som gäller i dag för alkolås. Enligt den finns i princip endast en teknisk kravspecifikation, fastställd av Vägverket, och tillverkaren eller uthyraren intygar att kraven är uppfyllda. Någon egentlig kontroll av funktionen görs inte av någon myndighet eller ett utpekat organ.

En utvidgning av användningen av alkolås behöver inte med nödvändighet innebära en ändring, om det inte finns några brister i den nuvarande ordningen. Utgångspunkten är att alkolåset används inom ramen för ett villkorat körkortsinnehav, dvs. kravet på ett alkolås är knutet till den enskilde och inte till fordonet som sådant.

Det är, om man så vill, en utrustning som är personanknuten och inte fordonsanknuten.

Även för en sådan utrustning kan det dock finnas skäl att strama upp kontrollen, exempelvis genom ett krav på att alkolåset ska vara typgodkänt. Ett typgodkännande bör meddelas på grundval av en provning som utförts av ett utsett organ, exempelvis ackrediterat enligt lagen om teknisk kontroll. I första hand borde det vara Vägverket som utfärdar själva typgodkännandet. På motsvarande sätt kan det finnas skäl att ställa krav på att den löpande kontrollen görs av en ackrediterad verkstad. Eftersom huvudregeln måste anses vara ett helt öppet system, framstår ett certifieringssystem i linje med det som föreslås beträffande kassaregister som mest gångbart. De fördelar som uppnås med ett utökat kontrollsystem måste dock vägas mot kostnaderna och de rent faktiska möjligheterna i fråga om tillgången till ackrediterade organ respektive verkstäder.

7 Det fordonsanknutna alkolåset

Om alkolåset görs fordonsanknutet, dvs. det ställs krav på att alla eller vissa slag av fordon ska vara försedda med alkolås, kan den nuvarande ordningen för godkännande och kontroll rimligen inte användas. Den avgörande invändningen är just att den regleringen utgår från förutsättningen att alkolåset är ett villkor knutet till en person.

För fordonsanknutna alkolås kan den ordning som gäller för färdskrivare och taxametrar eller inom fordonsområdet vara gångbar. Hanteringen kan skilja sig från dessa när det gäller vem som ska svara för typgodkännandet, vad typgodkännandet ska grundas på och vilka krav som ska ställas på den löpande kontrollen.

Ett helt öppet system är naturligtvis också tänkbart. Om alkolås blir en obligatorisk utrustning för alla motordrivna fordon, eller för vissa kategorier av sådana fordon, talar dock systematiken för att alkolåset – till skillnad mot färdskrivare och taxametrar – fångas in i fordonslagstiftningen.

Färdskrivare och taxametrar har visserligen utrustningskrav, men dessa är inte primärt knutna till en fordonskategori utan till den verksamhet som bedrivs med fordonet. Av det skälet – och EG-lagstiftningen – är dessa utrustningar frikopplade från den egentliga fordonslagstiftningen. Motsvarande skäl finns inte om alkolåset

blir en obligatorisk utrustning (som t.ex. bilbälten). Alkolåset bör därför från certifieringssynpunkt uppvisa samma system som gäller i övrigt på fordonsområdet.

8 Registreringsbesiktning av ändrat fordon

Enligt 6 kap. 10 § fordonsförordningen (2002:925) ska ett fordon genomgå en registreringsbesiktning om det har ändrats i förhållande det utförande som förelåg vid den initiala registreringsbesiktningen eller när ett typintyg eller ett intyg om överensstämmelse utfärdades. Detta krav gör sig således gällande om fordonet utrustas med exempelvis en taxameter eller ett alkolås.

Besiktningen avser dock inte utrustningen som sådan utan är till för att kontrollera bl.a. att fordonets inre säkerhet inte påverkas och att det inte uppstår andra störningar eller problem just därför att fordonet förses med en kompletterande utrustning.

Indelning av alkolås efter funktion – förslag utifrån nu gällande inriktning

Nedan redovisas MHF:s respektive Vägverkets utspel till indelning av alkolås efter funktion.¹ förslagen är varandra mycket närliggande.

Utredningens mening är dock att dessa ansatser inte är tillräckligt flexibla för att möta de mycket varierande behoven inom olika verksamheter. Det behövs också en tydlig strategi för hur dessa krav ska inordnas i lämplig modell för författningsreglering av kraven på funktion, teknik, provning och inte minst kontroll. Denna strategi behöver också utformas så att den underlättar för en EU-harmonisering av alkolås inom ramen för modellen med helfordonsgodkännande.

1 MHF förslag till funktionskrav

1.1 Rehabilitering – Alkolås Typ RP (Rehabilitation Programme)

Denna typ av alkolås är anpassad för villkorlig körkortsåterkallelse

- för personer som fått körkortet återkallat på grund av rattfylleri
- där länsstyrelsen som villkor för fortsatt körkortsinnehav har föreskrivit alkolås i kombination med läkarintyg (alkolåsprogram) för personer med alkoholrelaterade problem.

Funktionskrav: Låset ska hindra att motorn startas när föraren har 0,1 mg/l alkohol i utandningsluften (0,2 promille i blodet) eller mer. För dessa lås finns höga krav på mätsäkerhet säkerhet mot

¹ Liza Jakobsson, Vägverket: Att ta fram en struktur för klassificering ligger inom ramen för MHF:s skyltfondsprojekt från 2002. Tillägg till projektet gjordes 2003 att även omfatta en beskrivning av en strukturmodell. Vägverket har ännu inte mottagit någon slutrapport och därmed inte heller kunnat diskutera förslaget eller ta ställning och förankra förslaget.

manipulering. En loggbok ska lagra alla händelser och föraren ska göra förnyade blåskontroller under färd. Låset ska inte reagera för några andra ämnen än alkohol. *Se under funktionskrav nedan.*

1.2 Yrkestransporter och resor i tjänsten – Alkolås Typ TQ (Transport Quality)

Dessa alkolås används i preventivt syfte genom rutiner för kvalitetssäkring av transporter i företag och organisationer, för resor i tjänsten och som ett instrument i arbetsmiljöarbetet. Alkolåset säkerställer att förarna är nyktra när de utför transporter och tjänsteresor.

Rekommenderat funktionskrav: Låset ska hindra att motorn startas när föraren har 0,1 mg/l alkohol i utandningsluften (0,2 promille i blodet) eller mer. Det kan vara en enklare produkt utan loggbok och den får reagera på andra ämnen än alkohol. Om alkolåsen kopplas till företagets alkohol- och drogpolicy ställs dock oftast krav på både loggbok och att låset är alkoholspecifikt.² Beställarna av transporten och även de fackliga organisationerna kan ställa egna krav på låsens funktion, t.ex. att de ska kunna lagra information som kan följas upp. I allmänhet finns alltid ett fackligt krav på alkohol- och drogpolicy i företagen (SAM).

1.3 Privat – Alkolås Typ PV (Private Vehicles)

Används av privatpersoner efter frivillig installation.

Rekommenderat funktionskrav: Låset bör hindra att motorn startas när föraren har 0,1 mg/l i utandningsluften (0,2 promille i blodet) eller mer. Det kan vara en enklare produkt utan loggbok och det får reagera på andra ämnen än alkohol.

² Att mätenheten är alkoholspecifikt innebär att den inte reagerar på andra ämnen än alkohol.

2 Vägverkets förslag till funktionskrav

Vägverket ser idag två användningsområden för alkolås. Dels inom ramen för villkorlig körkortsåterkallelse, dels för användning i preventivt syfte utifrån ett arbete med kvalitetssäkring av transporter.

2.1 Villkorlig körkortsåterkallelse

Här har den som misstänks för rattfylleri eller grovt rattfylleri möjlighet att ansöka om deltagande i alkolåsprogram istället för att vara utan körkort.

Den villkorliga försöksverksamheten regleras genom föreskrifter i Vägverkets författningssamling (VVFS 2005:44) gällande från 2005-05-01. För att ett alkolås ska vara godkänt enligt lagen om försöksverksamhet (1998:489) ska det enligt 6 § uppfylla kraven i testspecifikation "Province of Alberta Solicitor General" med projektnummer 355A02-01. Vägverket får medge avvikelser från dessa krav om de bedöms vara utan betydelse för försöksverksamheten. Till grund ligger följande funktionskrav:

1. Luftvolymen ska vara tillräcklig för att säkerställa adekvat halt av alkohol i kroppen.
2. Utrustningen ska säkerställa att luften utgör mänsklig utandningsluft.
3. Alkolåset ska inte kunna manipuleras.
4. Utrustningen ska säkerställa att fordonet inte kan starta vid alkoholhalt motsvarande eller överstigande 0,1 mg per liter utandningsluft.
5. Sensorn ska vara specifik vad avser alkohol i utandningsluften och ska inte aktiveras av andra ämnen i utandningsluften.
6. Alkolåset ska vara robust och tillförlitligt.
7. Samtliga data ska sparas i ett särskilt dataminne.
8. Programvaran i alkolåsets dataminne ska vara användarvänligt och kompatibelt med myndighetens dataprogram.
9. Alkolåsinstrumentet ska kräva återblås med slumpmässiga intervaller under färd.
10. Alkolåset bör ha ett "öppet krav" i form av t.ex. humljud, "bakblås".

En europeisk standard för alkolås inom rattfylleriprogram har utarbetats inom Cenelec, European Committee for Electrotechnical Standardization. Testspecifikationen, "Qualification test speci-

fication for breath alcohol ignition interlock devices for use in the Province of Alberta” har utgjort ett av flera referensmaterial i framtagandet av den europeiska standarden. Medlemsländerna röstade fram standarden prEN 50436-1 som togs i april 2005. Den europeiska standarden kommer sannolikt att utgöra den framtida standarden inom den svenska försöksverksamheten.

2.2 Kvalitetssäkring av transporter

Alkolåsen används i ett preventivt syfte. Användare finns till största delen inom näringsliv, myndigheter och andra organisationer där man utför såväl gods- och persontransporter som tjänsteresor. Arbetet med kvalitetssäkring av transporter sker ofta systematiskt och styrs i många fall genom företagets eller organisationens ledningssystem. Införande av alkolås ingår då ofta som en del i ett arbetsmiljöarbete och alkolåset är avsett att garantera att transporter och tjänsteresor utförs av nyktra förare.

I dag finns ingen gällande standard för alkolås inom detta användningsområde. Vägverket har för egna entreprenadupphandlingar (IFS 2003:1 om säkerhet vid vägarbete och transporter, bilaga 2), tagit fram ett antal funktionskrav (IFS 2005:2, Dnr: 2005:11602).

Krav som alkolås ska uppfylla vid upphandling;

- Alkolåset ska vara typgodkänt enligt EG-direktiv 72/245/EEG, ändrat genom 2004/104EG, alternativt enligt ECE-reglemente 10.
- Alkolåset får vid eftermontering endast påverka strömförsörjningen till startmotorn.
- Alkolåset ska förhindra försök till manipulation.
- Alkolåset ska förhindra start av fordonets motor om en alkoholmängd över i Sverige laglig gräns (0,2 promille), eller lägre detekteras.
- Alkolåsets fast monterade del ska fungera vid -45°C till +85°C.
- Uppvärmningstiden för alkolåset innan test kan genomföras bör inte överstiga 60 sekunder oavsett temperatur.
- Tillräcklig luftvolym ska användas i testet för att säkerställa adekvat halt av alkohol i kroppen.

Förutom dessa funktionskrav finns i projektet QIII (Kvalitet i upphandling av transporter), beskrivet ett antal punkter som kan vara bra att veta vid ett alkolåsköp och som leverantören ska kunna redogöra för om köparen önskar.

Vägverket rekommenderar att alkolås som används i kvalitets-säkrande syfte inom gods- eller persontransporter och egna tjänstesor är alkoholspecifika. Alkolåset kan också vara utrustat med en minnesfunktion. Detta i syfte att erbjuda personer med alkoholproblem, adekvat stöd och behandling som ett led i arbetsmiljöarbetet.

Ett steg II i standardiseringsarbetet inom Cenelec har inletts under våren, där målet är att ta fram en standardnivå även för alkolås som inte används inom rattfylleriprogram.

2.3 Privata fordon

Idag finns det ingen större efterfrågan på alkolås på den privata marknaden. I vilken omfattning och när i tid en sådan efterfrågan från privatpersoner kan komma att uppstå, beror i hög grad på det arbete som Alkolåsutredningen i sitt slutbetänkande lägger fram.

Många av de alkoholspecifika alkolåsvarianter som finns på marknaden idag, är utrustade med avancerad teknik som kan vara onödig i privata fordon och som medför extra kostnader, som t.ex. minnesfunktion. Andra alkolås som idag finns att köpa kan reagera på fler ämnen än alkohol och är uppbyggda med enklare teknik. Det pågår också forskning och utveckling för att hitta former och nivåer där tekniken är mer användarvänlig och tillgänglig för privatmarknaden.

Det arbete (steg II) som påbörjats inom Cenelec med att ta fram en standard för kvalitetssäkring av transporter kan även komma att omfatta en slags miniminivå för alkolås eller liknande teknik som förhindrar onyktra körningar. De svenska fordonstillverkarna, SAAB och Volvo, deltar i det europeiska standardiseringsarbetet.

Även för privata fordon ska ett alkolås förhindra start av fordonets motor om det detekterar en alkoholnivå som är olaglig i Sverige eller lägre. Det kan däremot vara alltför tidigt att redan nu rekommendera övriga funktionskrav för alkolås inom detta användningsområde.

Förmånsbeskattning – gällande regler

1 Skatteverkets bedömning av förmånsvärdet av alkolås

Skatteverket anser att alkolås är sådan extrautrustning som ska beaktas vid beräkning av bilförmånsvärde om det inte redan ingår i nybilspriset (skrivelse 2004-10-18, dnr 130 539 001 -04/113).

Bilförmånsreglerna syftar till att förmånsvärdet för en bil ska motsvara vad det skulle kosta att privat ha en likadan bil utrustad på motsvarande sätt, såvida inte utrustningen är av det slaget som bör undantas denna grundprincip gäller även om utrustningen är obligatorisk.

Ett alkolås kan vara till nytta för alla bilförare, och inte bara för den som har alkoholproblem. Vidare kan utrustningen vara av intresse både i tjänsten och privat. Det finns därför inte skäl att undanta anskaffningskostnaden för alkolåset vid beräkning av bilförmånsvärdet.

På bilmodeller som säljs med alkolås kommer anskaffningskostnaden för detta att ingå i nybilspriset för bilmodellen. I de fall alkolås utgör tillval till förmånsbilen, bör anskaffningskostnaden läggas till nybilspriset.

Alkolås kommer att tas in som exempel på extrautrustning i nästa utgåva av allmänna råd om värdering av fri och delvis fri bil.

2 Allmänt om bilförmån och principerna för beräkning av förmånens värde

När en anställd använder en bil som ägs av arbetsgivaren för privat bruk i mer än ringa omfattning är det fråga om en bilförmån. Detsamma gäller när ägaren av ett fåmansföretag använder företagets bil för privat bruk. Den nuvarande metoden för värdering av bilförmån har gällt sedan 1997. Av förarbetena till lagen (prop.

1996/97:19) framgår bl.a. att metoden innebär att värdet bestäms efter en schablon exklusive drivmedel. Schablonen bygger på en genomsnittlig privat körsträcka om 1 600 mil per år.

Till grund för beskattningen ligger det schablonmässiga värde som Skatteverket fastställer. Värdet finns angivet i en förteckning som Skatteverket upprättat och det ska motsvara den minskning av utgifter som den anställde har jämfört med att äga bilen själv. Med bil avses både personbilar och andra bilar (lätta lastbilar och liknande) som utnyttjas eller kan utnyttjas för personbefordran. Förmånsvärde enligt reglerna för värdering av bilförmån gäller inte för tunga lastbilar eller bussar, men däremot för husbilar. Med ringa omfattning avses ett fåtal tillfällen och en körsträcka på högst 100 mil per år.

En bilförmån är skattepliktig för den anställde även om det är någon annan i familjen som använder bilen för privat bruk. Värdet läggs till grund för beräkningen av den anställdes preliminärskatt och arbetsgivaravgifter. För bilförmån som redovisas som uttag i näringsverksamhet är näringsidkaren skyldig att betala egenavgifter på förmånsvärdet.

Förmånen av fri bil läggs till grund för beräkningen av den anställdes pensionsgrundande inkomst. Däremot beaktas inte förmånen vid bestämmande av den sjukpenninggrundande inkomsten.

Vid inkomsttaxeringen ska värdet av fri eller delvis fri bil bestämmas enligt 61 kap. 5–11 och 18–19 b §§ inkomstskattelagen (1999:1229). Fritt eller delvis fritt drivmedel för förmånsbilen ska enligt 10 kap. 10 § i inkomstskattelagen värderas till marknadsvärdet multiplicerat med 1,2.

Vid beräkningen av arbetsgivaravgifter ska enligt 9 kap. 2 § skattebetalningslagen (1997:483) skattepliktiga förmåner tas upp till ett värde som bestäms i enlighet med 8 kap. 14, 15 och 18 §§ i den lagen. Förmån av fritt eller delvis fritt drivmedel ska dock värderas till marknadsvärdet vid värderingen av arbetsgivaravgifter, inte till 1,2 gånger detta värde.

Skattemyndigheten får på begäran av arbetsgivaren bestämma värdet av bilförmånen om det finns grund för justering av detta värde enligt 61 kap. 18–19 b inkomstskattelagen (9 kap. 2 § skattebetalningslagen). Värdet av bilförmånen får justeras uppåt eller nedåt om det finns synnerliga skäl.

Riksskatteverket (RSV) har meddelat föreskrifter om förmån av fri och delvis fri bil, RSV:s ”billistor”.

Skatteverket har givit ut information om värdering av fri och delvis fri bil (RSV M 2003:17) och allmänna råd (RSV 2003:29).

3 Beräkning av förmånsvärdet

Beräkningen av förmånsvärdet baseras på tre delar (2005 års siffror)

- Prisbasbeloppsdelen – beräknas om 30 procent av årets prisbasbelopp ($0,3 \times 39\,400 = 11\,820$)
- Räntedelen – nybilspriset för den aktuella bilen \times 75 procent av statslåneräntan den 30 november två år före taxeringsåret (4,71 procent den 30 november 2003)
- Prisdelen – 9 procent av nybilspriset upp till 7,5 prisbasbelopp + 20 procent av nybilspriset över 7,5 prisbasbelopp.

Den summa som erhålls avrundas till närmast lägre 100-tal kronor och utgör bilförmånens värde beräknat för ett år.

4 Nybilspris

Nybilspriset fastställs årligen av Skatteverket för de bilar som säljs i Sverige. Priset ska enligt 61 kap. 6 § inkomstskattelagen motsvara bilens pris när den började säljas i Sverige. De faktorer som påverkar nybilspriset är bilmärke, tillverkningsår (årsmodell) och modell. För bilar som är sex år eller äldre gäller en speciell schablonregel för nybilspriset.

5 Extrautrustning

Värdet av extrautrustning ska enligt 61 kap. 8 § inkomstskattelagen läggas till nybilspriset. Vad som räknas som extrautrustning beror på vad som ingick i priset när den aktuella bilen introducerades i standardutförande i Sverige. Det har därför ingen betydelse vilken utrustningsnivå som bilen i det enskilda fallet hade och vilken utrustning som var inkluderad i priset när den såldes av bilföretaget till kunden. Som extrautrustning räknas alla tillval av utrustning som har samband med bilens funktion eller den åkandes komfort och förströelse (prop. 1986/87:46 s. 16). Grundprincipen är således

att all extrautrustning – oavsett ändamål och användningssätt – beaktas när förmånsvärdet bestäms.

Specialutrustning som behövs på grund av sjukdom eller handikapp räknas dock aldrig som extrautrustning. Inte heller biltelefon, mobiltelefon och kommunikationsradio påverkar förmånsvärdet. Detsamma gäller utrustning som har anskaffats enbart i arbetsgivarens intresse, t.ex. elektronisk körjournal.

6 Faktorer som påverkar förmånsvärdet

Är förmånsbilens årsmodell sex år eller äldre (årsmodell 1999 och äldre) ska nybilspriset anses motsvara fyra prisbasbelopp om inte det verkliga nybilspriset med tillägg av anskaffningskostnad för extrautrustning är högre.

Nedsättning av värdet av bilförmånen kan göras om den anställde kör mer än 3 000 mil i tjänsten under ett kalenderår. Förmånsvärdet får då sättas ned med 25 procent.

7 Nedsättning av förmånsvärdet

Om den anställde själv betalar en del av bilförmånen (t.ex. genom nettolöneavdrag) ska förmånsvärdet sättas ned med motsvarande belopp. Om den anställde i stället för en högre bruttolön väljer en bilförmån ska dock ingen nedsättning ske av förmånsvärdet.

Förmånsvärdet reduceras om den anställde själv svarar för vissa utgifter för bilen, t.ex. reparationer, skatt, försäkring och besiktning. Mindre utgifter för t.ex. parkering och förbrukningsartiklar påverkar dock inte förmånsvärdet.

Om den anställde har bilförmån under endast en del av året ska förmånsvärdet sättas ned med en tolfedel för varje hel kalendermånad som förmånen inte lämnats. Vid byte av bil under året finns särskilda regler för beräkning av förmånsvärdet.

8 Justering av förmånsvärdet

Förmånsvärdet får enligt 61 kap. 18 § inkomstskattelagen justeras uppåt eller nedåt om det finns synnerliga skäl. Skäl för justering nedåt kan vara att bilen har använts som arbetsredskap (61 kap. 19 §). Skatteverket kan efter prövning i varje särskilt fall medge att

förmånsvärdet får sättas ned. Så är fallet om bilen har t.ex. en speciell utrustning som begränsar möjligheterna att använda den för privat bruk. Ett annat exempel är då en bil till övervägande delen används för tjänstekörning och det finns begränsningar i möjligheten för den anställde att använda bilen privat, t.ex. på grund av att den ska användas av andra anställda under jourtid.

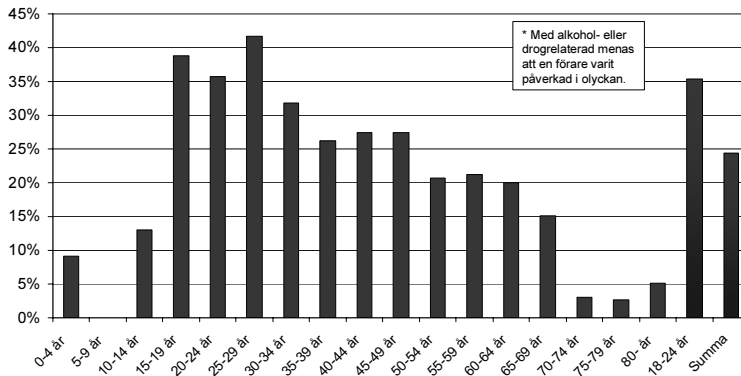
Vidare ska förmånsvärdet justeras om bilen har använts i taxinäring och därvid körts minst 6 000 mil under kalenderåret.

Möjlighet till justering nedåt finns också för miljöbilar och bilar som deltar i ett test (61 kap. 19 a och 19 b §§ inkomstskattelagen). Det gäller bilar som är utrustade för drift med andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och dieselolja och som har högre nybilspris än närmast jämförbara bil utan sådan teknik. Justering nedåt till 60 procent av förmånsvärdet för den jämförbara bilen ska göras om bilen är utrustad med teknik för drift med elektricitet. Om bilen är utrustad med teknik för drift med alkohol eller med annan gas än gasol justeras värdet ned till 80 procent av värdet för den jämförbara bilen.

Enligt 61 kap 19 b § inkomstskattelagen får en justering nedåt ske av förmånsvärdet. Det gäller bland annat bilar som deltar i ett test eller liknande för utprovning av ny säkerhetsteknik om bilen i det utförandet inte finns att köpa på den allmänna marknaden inom Europeiska samarbetsområdet.

Analys av dödsfall i södra Sverige 1997–2003

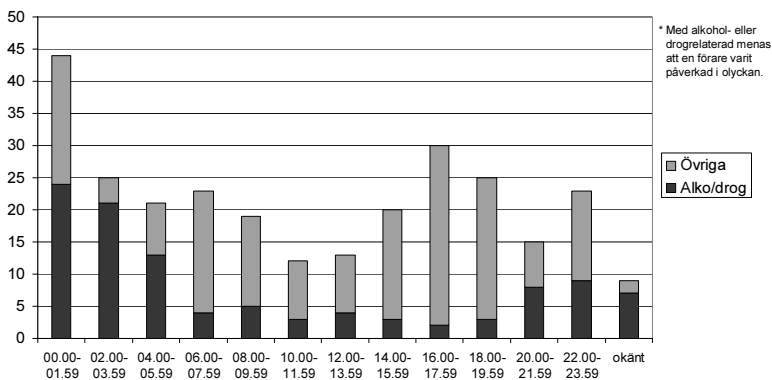
Andel omkomna i bil, ålder och alkohol- eller drogrelaterade* dödsfall



Fyra av tio omkomna i åldersgruppen 15-29 år har förolyckats i alkohol/drogrelaterade olyckor.

Nr 12 Region Väst, Sydöst, Skå

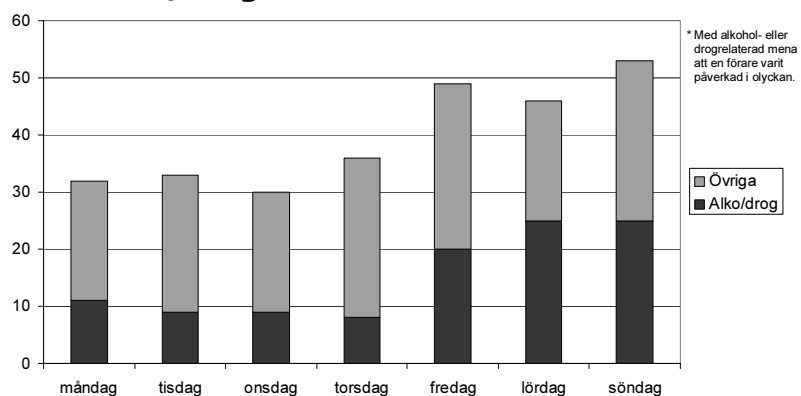
Omkomna 20-29 åringar i bil, klockslag och alkohol/drogrelaterade* dödsfall 279 dödade



Nära sju av tio omkomna 20-29 åringar i bil, som förolyckats i olyckor mellan klockan 00 och 06, dog i alkohol/drogrelaterade olyckor.

Nr 4 Region Väst, Sydöst, Skåne, 2005

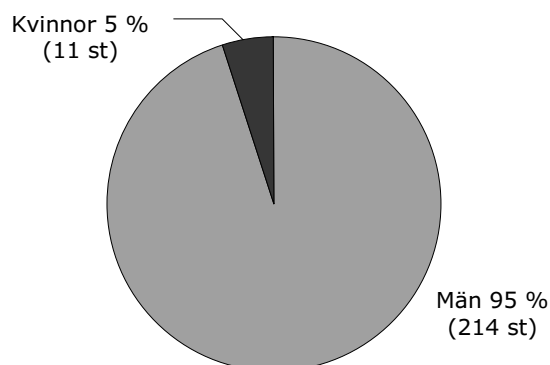
Omkomna 20-29 åringar i bil, veckodag och alkohol/drogrelaterade* dödsfall 279 dödade



Antalet omkomna 20-29 åringar i alkohol- eller drogrelaterade olyckor är väsentligt fler fredag till söndag.

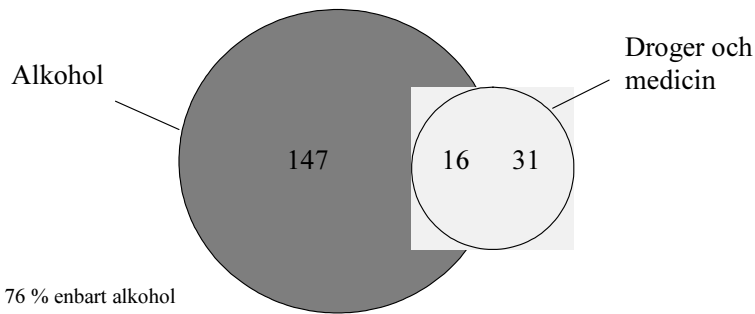
Nr 6 Region Väst, Sydöst, Skåne, Z

Omkomna bilförare och alkohol- eller drogpåverkan, uppdelat på kön 225 dödade



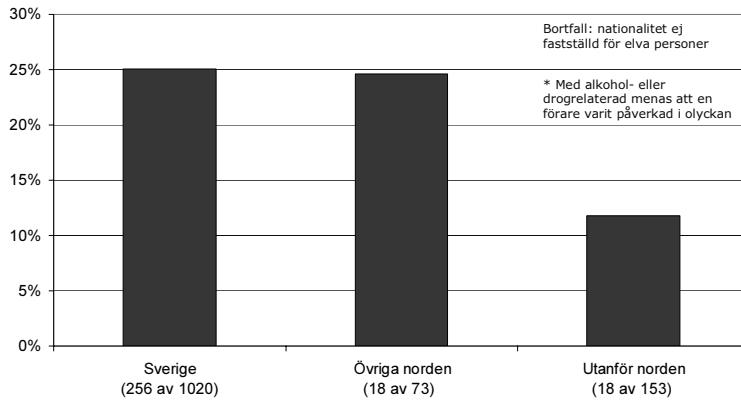
95% av alla omkomna bilförare som varit påverkade av alkohol- eller droger var män.

Alkohol och droger i dödsolyckor Region Väst 1997-2003 (ej sjukdom och självmord)



76 % enbart alkohol
8 % alkohol och droger
16 % enbart droger.

Andel omkomna i bil i alkohol- eller drogrelaterade* olyckor och födelse-land



Personer födda utanför Norden omkommer i mindre utsträckning i alkohol- eller drogrelaterade olyckor.

Nr 71 Region Väst Surfact 043

Trafikskadelagen och trafikskadeförsäkringen – den hittillsvarande politiska hanteringen

1 Allmänt om trafikskadelagen

Genom trafikskadelagen (1975:1410) åläggs varje motorfordonsägare att ha trafikförsäkring för sitt fordon. Ersättning betalas ur trafikförsäkringen så snart någon i fordonet skadats. Både förare och passagerare har rätt till ersättning. Dessutom utgår ersättning ur trafikförsäkringen till andra, t.ex. cyklister och fotgängare som skadas till följd av trafik med fordonet. Full ersättning utgår för alla personskador, oberoende av om någon har skuld till olyckan eller inte. Ersättning till förare och passagerare betalas ur det egna fordonets trafikförsäkring även om skadorna har uppkommit vid en kollision med ett annat fordon. Om en person har varit vållande till skadorna när han eller hon har kört ett annat fordon, kan det försäkringsbolag som har betalat ut ersättningen kräva den tillbaka från försäkringen för den vållande personens fordon.

Den ersättning som ska utgå från trafikförsäkringen ska bedömas med ledning av vad som föreskrivs i 5 kap. skadeståndslagen och lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor. Detta innebär bl.a. att trafikskadeersättningen till en person som har blivit skadad vid trafik med ett motordrivet fordon ska omfatta ersättning för sjukvårdskostnader och andra utgifter, inkomstförlust samt ideell skada. Av 5 kap. 3 § skadeståndslagen följer emellertid att det från ersättningen för inkomstförlust ska dras ersättningar som betalas på grund av obligatorisk försäkring enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring eller på grund av lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring eller någon annan likartad förmån. Avräkning ska också göras för pension eller annan periodisk ersättning eller sjuklön, om förmånen betalas av en arbetsgivare eller på grund av en försäkring som är en anställningsförmån.

2 Personskadekommitténs förslag

Frågan har varit föremål för utredning av den parlamentariska Personskadekommittén, som i januari 2002 överlämnade sitt betänkandet Samordning och regress (SOU 2002:1) till chefen för Justitiedepartementet. I betänkandet, som är föremål för beredning i departementet, redovisas utförligt olika alternativa tekniska lösningar.

Personskadekommitténs majoritet stannade för att inte förorda ett utvidgat ansvar för trafikförsäkringen, medan en minoritet uttalade sig för en sådan reform. Sammanfattningsvis konstaterade kommittémajoriteten att en utvidgning av trafikförsäkringens ansvar till att omfatta också en del av vad som nu täcks av den allmänna försäkringen skulle utgöra ett principiellt betydelsefullt avsteg från socialförsäkringssystemets generella räckvidd.

En sådan förändring bör enligt kommittémajoriteten inte komma i fråga annat än om den kan ge mycket betydande fördelar. Det kan, anför det, finnas visst fog för uppfattningen att den yrkes- och arbetslivsinriktade rehabiliteringen i dag inte fungerar helt tillfredsställande. Samtidigt är frågan om den framtida rehabiliteringen föremål för utredning. Med hänsyn till detta anser kommittémajoriteten att det är mindre lämpligt att nu ta upp frågan om en ändrad organisation av rehabiliteringsverksamheten på ett speciellt område. De främsta fördelar som en överföring av kostnadsansvaret kan medföra är enligt kommittémajoriteten i stället av statsfinansiell natur. Dessa fördelar utgör, enligt majoritetens mening, inte tillräckligt starka skäl att bryta upp de generella trygghetsystemen.

I en reservation av kommittéledamöter från Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna, Centerpartiet och Folkpartiet anför bl.a. att om den obligatoriska trafikförsäkringen ges ett utökat ekonomiskt ansvar för personskador i trafiken bör det leda till att medborgarna och det allmänna får en klarare bild av de samlade kostnaderna för sådana skador. Man uppnår enligt reservationen också det eftersträvarvärda syftet att hänföra verkliga kostnader till det ställe där de hör hemma. Dessutom bör, anför det, försäkringsbolagens intresse öka av att i olika former medverka till att stärka säkerheten i trafiken om en större andel av de samlade skadekostnaderna belastar försäkringen.

3 Kort om frågans hittillsvarande behandling i riksdagen

Riksdagen har vid flera tillfällen tidigare behandlat motioner om en utvidgning av trafikförsäkringens ansvar. Då frågan behandlades våren 1993 konstaterade utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande 1992/93:LU35 att motionärernas förslag innebar en genomgripande förändring, inte bara när det gäller det nuvarande trafikförsäkringssystemet, utan också på ett flertal andra områden. Med hänvisning till ett planerat utredningsarbete i syfte att se över möjligheterna att använda trafikförsäkringarna som ett incitament för att förbättra trafiksäkerheten avstyrkte utskottet bifall till de då aktuella motionerna.

Då frågan åter aktualiserades genom en motion våren 1996 hade utskottet erfarit att en arbetsgrupp inom Försäkringsförbundet utarbetat ett förslag om försäkringsbranschens möjligheter att ta över vissa av de kostnader för trafikskador som i dag det allmänna ansvarar för (bet. 1995/96:LU20).

Försäkringsförbundet presenterade arbetsgruppens överväganden i en rapport till Finansdepartementet den 31 januari 1996. Enligt rapporten är det ett realistiskt alternativ att trafikförsäkringsbolagen övertar det ekonomiska ansvaret dels för inkomstförluster vid personskador under yrkesaktiv tid, dels för sådan rehabilitering som syftar till att den skadade i största möjliga utsträckning ska kunna bidra till sin försörjning under den yrkesaktiva tiden. Där emot bör enligt rapporten samhället även i fortsättningen stå för sjukvårdskostnaderna. Det utökade ansvaret för trafikförsäkringen bedöms i rapporten få en rad positiva effekter samt skapa större klarhet om trafikens kostnader. Därutöver förbättras möjligheterna att använda försäkringen i trafiksäkerhetsarbetet. I rapporten görs vidare vissa ekonomiska bedömningar om skadekostnadsökningar för försäkringsbolagen och vilka höjningar av trafikförsäkringspremien som skulle behövas.

Utskottet såg positivt på att frågor om försäkringars möjligheter att ge incitament till skadeförebyggande åtgärder aktualiserats i olika sammanhang under senare år. Enligt utskottets mening borde man avvakta resultatet av den fortsatta behandlingen inom Regeringskansliet av Försäkringsförbundets rapport. Utskottet avstyrkte därför bifall till motionen i fråga.

När frågan om ett utvidgat ansvar för trafikförsäkringen åter behandlades av utskottet våren 2001 med anledning av en motion,

pekade utskottet på Personskadekommitténs uppdrag att se över reglerna om samordningen vid personskada mellan skadestånd, ersättning från offentlig försäkring och ersättning från försäkringar av annat slag (dir. 1999:18). Huvudfrågan för kommittén var att ta ställning till vem som i olika situationer slutligt ska svara för ersättningen till den som drabbats av en personskada. I direktiven anfördes bl.a. att det för vissa verksamhetsområden satts i fråga om det är rimligt att det allmänna svarar för en så stor del av kostnaderna för personskador som är fallet i dag. Kommittén skulle överväga om ansvaret i större utsträckning kan överföras till dem som är upphov till kostnaderna.

Enligt utskottets mening fanns det anledning att avvakta det utredningsarbete som pågick. Utskottet avstyrkte därför bifall till den då aktuella motionen (bet. 2000/01:LU19). Personskadekommitténs betänkande har remissbehandlats, och enligt uppgift från Justitiedepartementet pågick en beredning av kommitténs förslag.

I senare betänkanden 2002/03:LU5 och 2003/04:LU 9 avstyrkte utskottet bifall till en sådan motion med hänvisning till att den fortsatta beredningen av Personskadekommitténs betänkande inte borde föregripas.

Senast har utskottet i betänkandet 2004/05:17 med en motivering av samma innebörd som tidigare avstyrkt en motion om att trafikförsäkringen bör bära en större del av personskadekostnaderna till följd av trafikolyckor. Enligt motionärerna är det inte rimligt att det allmänna svarar för dessa kostnader. I stället bör kostnaderna bäras av dem som är upphov till kostnaderna, nämligen trafikanterna. En sådan ordning skulle bl.a. medföra ett större säkerhetstänkande och försiktigare trafikanter.

4 Kostnader för person- och egendomsskador – kalkyl

Trafikförsäkring, uppskattning av person- respektive egendoms-skadekostnader

Trafikförsäkringsbolagens skadekostnader

	Skadeår				Andel av total kostnad			Skadekostnad 2003			Summa
	2000	2001	2002	2003	Förs.bol	Arb.givare	Samhälle	Förs.bol	Arb.givare	Samhälle	
Akuttid ²⁾	244 211	270 177	300 907	330 000	20%	¹⁾	80%	330 000	¹⁾	1 320 000	1 650 000
Livränta ³⁾	1 766 281	1 949 255	2 164 526	2 360 000	27%	13%	60%	2 360 000	1 135 000	5 245 000	8 740 000
Kostnader ⁴⁾	294 905	328 533	384 853	425 000	48%	¹⁾	52%	425 000	¹⁾	460 000	885 000
Ideell ⁵⁾	756 426	802 058	903 172	965 000	100%	0%	0%	965 000	0	0	965 000
Summa person-skador	3 061 823	3 350 024	3 753 458	4 080 000				4 080 000	8 160 000		12 240 000
Summa egendoms-skador	1 839 713	2 164 887	2 232 930	2 475 000	100%	0%	0%	2 475 000	0		2 475
Totalt	4 901 536	5 514 911	5 986 388	6 555 000				6 555 000	8 160 000		14 715 000

Fördelningen av personskadekostnaderna är baserad på data från Länsförsäkringar som är det enda bolag som har denna typ av fördelad trafikskadestatistik.

- 1) Underlag för fördelning mellan arbetsgivare och Försäkringskassan saknas.
- 2) Avser i huvudsak sjukpenning.
- 3) Avser i huvudsak ersättning för inkomst- och pensionsförlust. Ibland är det svårt att skilja mellan ersättning enligt 2) respektive 3). Vi anser att vi i tidigare utredningar underskattade samhällets (och arbetsgivarnas) andel av kostnaderna för inkomst- och pensionsförluster.
- 4) Försäkringsbolagens kostnader avser vård-, hemhjälps-, intygs- och ombudskostnader m.m. Uppskattningen av samhällskostnaderna som bl.a. avser rehabiliteringskostnader är baserad på relativt gamla utredningar och därför osäker.
- 5) Avser kostnader för olägenheter, sveda och värk samt lyte och men.

Trafikförsäkringsföreningens skadekostnader

Trafikförsäkringsföreningen (TFF) betalar kostnaderna för skador orsakade av okända eller oförsäkrade fordon. Kostnaderna fördelas mellan trafikförsäkringsbolagen i förhållande till deras premieinkomst under de respektive år skadan inträffade.

Kostnaderna för skador inträffade 2003 beräknas uppgå till ca 700 Mkr varav personskadekostnader är ca 170 Mkr. Personkostnaderna har sannolikt en annan fördelning på ersättningslag än försäkringsbolagen.

Källa: Länsförsäkringar, Christer Stolt.