

Alkolås

– nyckel till nollvisionen

Delbetänkande av Alkolåsutredningen

Stockholm 2005



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2005:72

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av XGS Grafisk service
Stockholm 2005

ISBN 91-38-22415-1
ISSN 0375-250X

Till Statsrådet Ulrika Messing

Regeringen beslutade den 7 oktober 2004 att bemyndiga statsrådet Ulrika Messing att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda möjligheterna att införa ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige. Kravet ska införas så snart det är möjligt, men senast år 2012. Utredaren ska även se över behovet av och möjligheterna att införa sådana system i andra slag av motordrivna fordon. Ulrika Messing förordnade samma dag riksdagsledamoten Karin Svensson Smith att vara särskild utredare. Utredningen har antagit namnet Alkolåsutredningen (N 2004:16).

Som experter i utredningen förordnades 2005-02-01:

Per Björklund	Näringsdepartementet
Paola Hellman	Polismyndigheten i Uppsala län
Anders Lie	Vägverket
Erik Murray	Näringsdepartementet
Åsa Zetterberg	Sveriges kommuner och landsting

Till utredningen har knutits en referensgrupp bestående av Lars Andersson, Statens kriminaltekniska laboratorium; Lars Andreen, Schenker AB; Claes Annerstedt, Dalabuss; Liza Jakobsson, Vägverket; Berit Johansson, Sveriges trafikskolors riksförbund; Martin Miljeteig, Svenska transportarbetareförbundet; Staffan Moberg, Sveriges försäkringsförbund, Anna-Karin Neikter, Sveriges åkeriföretag; Lena Rydén, Vägtrafikinspektionen och Märta-Lena Schwaiger, Svenska lokaltrafikförbundet.

Till sekreterare förordnades:

Lars Olov Sjöström	Från 2004-11-15
Ola Schönning	Från 2005-07-01

Rattfylleri står för bortåt en tredjedelen av dödsolyckor i trafiken. Den tilltagande alkoholanvändningen i samhället förorsakar ökade alkoholproblem hos befolkningen samt fler rattfyllerister på våra vägar. Risken för upptäckt är liten och kommer så att vara även om polisen ges möjlighet till ökade insatser. Rattfylleri är ett brott som många gånger upprepas. En rattfyllerist som ertappas av polisen har vanligen många fyllerikörningar bakom sig, utan att upptäckas. Tekniken för att förhindra en alkoholpåverkad att köra bil finns tillgänglig och är tillräckligt beprövad för att nå allmän acceptans.

Förslagets övergripande syfte är att helt få bort rattfylleri. Alkolås i alla bilar kan minska antalet dödade med ungefär 100 personer per år och samhällets kostnader för trafikolyckor med närmare 6 miljarder kr per år, vilket bara det motiverar en kostnad för alkolås per bil på 1 200 kr/år. Kostnaderna är beräknade på det sätt som görs vid lönsamhetsbedömning av infrastrukturåtgärder. Ett allmänt nyttjande av alkolås skulle bidra kraftfullt till att stärka bilden av att alkohol och trafik inte är förenligt. Det skulle också dramatiskt minska kostnaderna för påverkans- och övervakningsåtgärder samt en mängd andra kostnader för företagen och samhället.

Utredningen redovisar förslag på juridiska, tekniska och andra åtgärder, som måste samspela. Några av förslagen är så konkreta att de kan genomföras omgående medan andra behöver diskuteras och analyseras innan konkreta förslag kan läggas.

- 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.
- Alkolås bör använd som ett verktyg för en bättre arbetsmiljö och för rehabilitering.
- De ekonomiska och moraliska motiven för att ställa krav på alkolås bör synliggöras i upphandlingsprocessen, bl.a. för kommuner och landsting som bär en stor del av kostnaden för trafikolyckor.
- Nya förmånsbilar bör från 2007/08 ha alkolås.
- De som orsakar trafikskadorna bör bära kostnaderna för dessa via trafikförsäkringen.

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

Stockholm 1 september 2005

Karin Svensson Smith

Mårten Nilsson
Ola Schönning
Lars Olov Sjöström

Innehåll

Förkortningar	15
1 Sammanfattning	17
1.1 Bakgrund – Uppdrag	17
1.2 Målsättning och vägledande värderingar	17
1.3 Alkohol och trafik.....	18
1.4 Överväganden och förslag.....	20
1.4.1 Åtgärder för ökad acceptans för och användning av alkolås	21
1.4.2 Krav på alkolås för personer med alkoholproblem och för rattfyllerister	30
1.4.3 Utvecklingen av alkolås bör integreras med den fordonstekniska plattformen för att stärka den svensk fordonsindustrins säkerhetsimage.....	32
1.4.4 Alkolås på den internationella arenan – generellt.....	33
1.4.5 Strategi på väg mot ett alkolåsobligatorium för vissa eller alla fordonstyper	35
1.4.6 Pågående teknikutveckling är inget argument för att vänta med lagstiftningen	37
1.5 Konsekvensbeskrivning – summariskt i delbetänkandet	38
1.5.1 Allmänt om kostnader och intäkter	38
1.5.2 Allmänt om konsekvenser av lagda förslag.....	39
1.6 Författningsförändringar – summariskt i delbetänkandet	42
2 Utredningens uppdrag och arbete	45
2.1 Kommittédirektiv – uppdrag.....	45
2.2 Utredningens avgränsning, arbetsmetodik m.m.	46

2.2.1	Avgränsning	46
2.2.2	Arbetsmetodik – hur utredningen arbetat.....	47
2.3	Utredningens fortsatta arbete	47
3	Straffbarhetsgränser – trafik och alkohol (se även bilaga 2)	49
4	Alkoholens påverkan och attityder till alkohol och trafik	51
4.1	Olycksrisk – alkoholens betydelse för körförmåga och omdöme	51
4.2	Alkoholkonsumtion och rattfylleri.....	53
4.3	Rattfylleri och graden av alkoholproblem	54
4.4	Attityder till alkohol och trafik.....	55
5	Rattfylleriets omfattning och konsekvenser	57
5.1	Indikatorer på alkohol i trafiken	57
5.2	Rattfylleriets omfattning – skattning.....	58
5.2.1	VTI:s skattning från 1996.....	58
5.2.2	Polisens kontroller: utandningsprov – misstanke om och lagförda för rattfylleribrott	60
5.2.3	Självrapporterat rattfylleri – hur många och vilka kör någon gång rattonyktra.....	63
5.3	Rattfylleriets konsekvenser (se även bilaga 7).....	64
5.3.1	Rattfylleriets konsekvenser bedömt utifrån obduktionsresultat	64
5.3.2	Olyckor som har samband med alkohol – polisens rapportering	67
5.3.3	EU och Norden – rattfylleriets konsekvenser	69
5.3.4	Sverige – bedömning av verkligt antal dödade, skadade och egendomsskador	70
5.4	Terrängmotorfordon (snöskoter, fyrhjulingar m.fl.) och rattfylleri	72

6	Teknik för alkolås och andra system som förhindrar rattfylleri	75
6.1	Alkolås – traditionell teknik och komponenter (se även bilaga 3)	75
6.2	Andra tekniska system som förhindrar rattfylleri	76
6.2.1	Elektroniskt körkort	76
6.2.2	System för att registrera förekomsten av alkohol i kupéluften	77
6.2.3	Mätning av alkoholhalt genom huden	78
6.2.4	Metoder att mäta förarens körförmåga	78
6.3	Är nuvarande teknik mogen för ett alkolåsobligatorium?	80
7	Alkolåsprogram för rattfyllerister – internationell utblick	83
7.1	Genomförda och pågående program	83
7.1.1	USA och Kanada.....	83
7.1.2	Europa och övriga världen.....	84
7.2	Programmets utformning – grad av frivillighet m.m.....	85
7.3	Resultat och erfarenheter	86
8	Alkolåsprogram i Sverige	89
8.1	Försök med villkorlig körkortsåterkallelse efter rattfylleribrott	89
8.1.1	Bakgrund – Beslut – Författningsändringar.....	89
8.1.2	Utvärdering och resultat	90
8.2	Alkolås för kvalitetssäkring av transporter (TQ)	94
8.2.1	Vägverkets demonstrationsprojekt för alkolås.....	94
8.2.2	Regeringens uppdrag till olika myndigheter	98
8.2.3	Krav på alkolås vid offentliga upphandlingar av transporter.....	99
8.2.4	Krav på alkolås vid privata företags och organisationers upphandlingar av transporter	103
8.2.5	Certifiering av transportupphandlare, Q III.....	103
8.2.6	Alkolås i offentliga och privata organisationers egna och hyrda fordon	104

9	Tekniska krav, provning m.m. (se även bilaga 4)	109
9.1	Nu gällande standarder och tekniska krav för alkolås	109
9.1.1	Definition av alkolås – Cenelec.....	109
9.1.2	Internationella standarder	109
9.1.3	Krav på alkolås för försöket med villkorlig körkortsåterkallelse.....	110
9.1.4	Volvo lastvagnars praktiska funktionskrav	111
9.2	Pågående standardisering av krav på funktion, teknik, provning m.m.	112
9.3	Förbikoppling av alkolås i nödsituation (se även bilaga 3).....	113
9.4	Alkolås som alkometer	113
10	Nuvarande hinder för användning av och acceptans för alkolås.....	115
10.1	Alkolås förknippas med alkoholproblematiker.....	115
10.2	Teknisk standardisering och harmonisering.....	115
10.3	Besvärligt handhavande – onödig gångtid	115
10.4	Bristfällig teknik – tillförlitlighet m.m.....	117
10.5	Höga kostnader	117
11	Medborgarnas acceptans för alkolås	119
12	Installationer och marknadspotential för alkolås i Sverige	121
12.1	Installerade alkolås i Sverige	121
12.2	Marknadspotential vid olika scenarier	122
12.3	Marknadens produkter och pris	129
13	Samhällsekonomi – rattfylleri och alkolås.....	131
13.1	Rattfylleriets samhällsekonomiska kostnader	131

13.2	Samhällsekonomisk potential för alkolås	132
13.2.1	Samhällets intäkter vid användning av alkolås.....	132
13.2.2	Samhällets kostnader för alkolås	133
13.2.3	Kalkylförutsättningar saknas i allt väsentligt	134
14	Åtgärder för ökad acceptans för och användning av alkolås	135
14.1	Författningsregler och standarder för krav på funktion, provning och kontroll m.m. (se även bilaga 4)	135
14.1.1	Regelverk om krav på funktion och provning m.m. – framgångsfaktor för ökad användning av alkolås	135
14.1.2	Tekniska krav på alkolås vid frivilliga krav och frivillig användning.....	136
14.1.3	Tekniska krav på alkolås vid obligatorium – helfordonsgodkännandet	137
14.1.4	Reglera snarast kraven på funktion, provning och kontroll m.m.	137
14.2	Alkolås i arbetsmiljö- och rehabiliteringsarbete	138
14.2.1	Trafiksäkerhet, arbetsmiljö och rehabilitering	138
14.2.2	Använd alkolås som ett verktyg för en bättre arbetsmiljö och för rehabilitering	139
14.3	Synliggör de ekonomiska och moraliska motiven för att ställa krav på alkolås vid upphandling.....	140
14.4	Rikspolisstyrelsens (RPS) bör få krav i regleringsbrevet gällande kvalitet och volym för kontrollen av alkohol i trafiken.....	140
14.4.1	Strategi för volym och utrustning.....	140
14.4.2	Konsekvensbedömning.....	141
14.4.3	Utredningens förslag	141
14.5	Nya förmånsbilar bör från 2007/08 ha alkolås (se även bilaga 6)	141
14.5.1	Sammanfattning av gällande rätt	142
14.5.2	Alkolåsutredningens överväganden	142
14.5.3	Utredningens förslag	142

14.6	Avskaffa nuvarande regel om trafikskadeersättning till rattfulla förare som själva medverkat till sina skador	143
14.7	Ge försäkringsbolagen tillgång till information om trafikbrott för att bättre kunna differentiera premierna efter skaderisk	145
14.7.1	Tillgång till information från trafikbrottsregistret.....	145
14.7.2	Rabatt på försäkringspremien	146
14.7.3	Utredningens förslag	146
14.8	Stimulera ett trafiksäkert beteende genom att de som orsakar trafikskadorna får bära kostnaderna (se även bilaga 8)	147
14.9	Ge de trafikskadade en organiserad möjlighet ett påverka trafiksystemets framtida utformning – trafikofferjour	149
14.10	Vägverkets insatser gällande alkohol i trafiken måste koordineras och underordnas en långsiktig strategi.....	152
15	Krav på alkohol för personer med alkoholproblem och för rattfyllerister	153
15.1	Körkortshavare med alkoholproblem, men som inte är dömda för rattfylleri, måste genomgå ett alkoholprogram för att få behålla körkortet	153
15.1.1	Bakgrund, syfte och motiv.....	153
15.1.2	Hur många personer utan känt rattfylleribrott kan få alkohol?	156
15.1.3	Kan villkor om alkohol kunna ges vid ansökan om körkortstillstånd?	157
15.1.4	Finns hinder i nuvarande regelverk?	157
15.1.5	Återkallelse av taxiförarlegitimation på grund av beroende av alkohol.....	161
15.1.6	Alkoholprogram för körkort villkorat med alkohol som villkor för fortsatt körkortsinnehav	162
15.1.7	Kostnader och finansiering.....	164
15.1.8	Förslag om författningsändringar	166
15.1.9	Beslutsmandat.....	168

15.1.10	Ikraftträdande	169
15.1.11	Författningskommentar	169
15.2	Den som dömts för rattfylleri bör tvingas att installera alkolås i sina fordon	171
15.2.1	Förutsättningar för att dömas för rattfylleri eller grovt rattfylleri.....	171
15.2.2	Motiv för ett krav på att installera alkolås i alla egna fordon	171
15.2.3	Utredningens förslag	172
16	FUD och säkerhetsimage för svensk fordonsindustri..	173
16.1	Planerad och pågående forskning – Finansiärer	174
16.1.1	Behov av förbättrad kartläggning och statistik om alkohol i vägtrafiken.....	174
16.1.2	Uppdrag till Nutek – ”Säker trafik för goda affärer”	175
16.1.3	Vinnova.....	176
16.1.4	PFF – Programmet för fordonsforskning.....	176
16.1.5	Uppdrag till Vinnova – Trollhättepaketet	178
16.1.6	Vägverkets skyltfond.....	178
16.1.7	Alkolås för terrängmotorfordon.....	179
16.1.8	SAFT – Sveriges försäkringsförbund och Stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet.....	180
16.1.9	Systembolagets råd för alkoholforskning (SRA).....	180
16.2	Utvecklingen av alkolås bör integreras med den fordonstekniska plattformen för att stärka den svensk fordonsindustrins säkerhetsimage.....	181
17	Alkolås på den internationella arenan – generellt	183
17.1	Regeringens arbete med alkolåsfrågan inom EU måste bedrivas systematiskt på alla nivåer.....	183
17.2	Alkolås bör ge extrapoäng i Euro NCAP:s bedömningsmall	185

18	Alkolåsobligatorium för vissa eller alla fordonstyper – val av strategi för Sveriges fortsatta arbete.....	187
18.1	Regler för harmoniseringen av marknaden för personbilar – helfordonsgodkännande m.m.	187
18.2	Hinder för krav på alkolås i alla nya personbilar	189
18.3	Strategiskt förhållningssätt	189
	Källor och litteratur	193
	Bilagor	
<i>Bilaga 1</i>	Kommittédirektiv	203
<i>Bilaga 2</i>	Nuvarande regelverk för rattfylleri, körkort och taxiförarlegitimation.....	213
<i>Bilaga 3</i>	Alkolåsets teknik	227
<i>Bilaga 4</i>	Exempel på modeller för författningsreglering av kraven på funktion, provning och kontroll m.m.	235
<i>Bilaga 5</i>	Indelning av alkolås efter funktion – förslag utifrån nu gällande inriktning.....	241
<i>Bilaga 6</i>	Förmånsbeskattning – nu gällande regler	247
<i>Bilaga 7</i>	Analys av dödsfall i södra Sverige 1997–2003.....	253
<i>Bilaga 8</i>	Trafikskadelagen och trafikskadeförsäkringen – den hittillsvarande politiska hanteringen	257

Förkortningar

ACS	Alcohol countermeasure systems
Audit	Alcohol use disorders identification test
BAK	Blodalkoholkoncentration
BRÅ	Brottsförebyggande rådet
CAN	Centralförbundet för alkohol- och narkotika- upplysning
Cenelec	Comité européenne de normalisation electro- technique
ECMT	European conference of ministers of transport
EMFO	Emmissionsforskningsprogrammet
Euro NCAP	European new car assessment programme
FoU	Forskning och utveckling
FUD	Forskning, utveckling och demonstration
IVSS	Intelligent vehicle safety systems
LU	Lagutskottet
MHF	Motorförarnas helnykterhetsförbund
NHTSA	National highway traffic safety administration
NTF	Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande
OLA	Objektiva fynd, lösningar, avsikter (arbetsmetod för trafiksäkerhetsarbete)
PPF	Programmet för fordonsforskning
RMV	Rättsmedicinalverket
RPS	Rikspolisstyrelsen
RSV	Riksskatteverket (från den 1 januari 2004 ändrat till Skatteverket)
SFS	Svensk författningssamling
SIKA	Statens institut för kommunikationsanalys

SKVM	Skatteverkets meddelanden
Snofed	Sveriges snöskoterägares riksorganisation
SLTF	Svenska lokaltrafikföreningen
STR	Sveriges trafikskolors riksförbund
Strada	Swedish traffic accident data acquisition
Swedac	Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
TQ	Traffic quality
TRAN	Committee on transport and tourism
VTI	Statens väg- och transportforskningsinstitut
VVFS	Vägverkets författningssamling
WVTA	Whole vehicle type-approval

1 Sammanfattning

1.1 Bakgrund – Uppdrag

Rattfylleri är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Det kan dessutom befaras öka, i synnerhet bland yngre förare. Regeringen har därför i kommittédirektiv 2004:135 beslutat uppdra åt en särskild utredare att så snart som möjligt utreda möjligheterna att utöka användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri. Som särskild utredare har Karin Svensson Smith förordnats.

Internationellt ökar aktiviteten inom området alkolås kraftigt. Sverige är i frontlinjen för denna utveckling, och här har regeringen tydligt markerat att Sverige vill vara med att internationellt föra frågan framåt.

1.2 Målsättning och vägledande värderingar

Det överordnade syftet med utredningen är trafiksäkerhet. Alkohol i samband med trafik kan dock inte ses isolerat, utan frågan har också sociala och samhällsekonomiska implikationer. Den berör såväl alkohol-, social- som näringslivspolitik. Utredningen vidgar därför perspektivet till att se alkolås som ett effektivt verktyg för att minska transportföretagens kostnader, för rehabilitering av rattfyllerister och personer med alkoholproblem som ännu inte ertappats för rattfylleri m.m. Vi tror även att obligatoriskt alkolås skulle vara ett verksamt instrument för att dämpa den ökande alkoholkonsumtionen.

Sverige är ett föregångsland inom områdena trafiksäkerhet och säkra fordon. Utredningens förslag syftar därför även till att ytterligare stärka denna position.

Ur ett snävt effektivitetsperspektiv kan strategin för alkolås vara att främst fokusera på personer som ofta eller då och då kör rattonyktra. Utredningen utgår dock från ett allmänt nyttjande av alkolås. Alkolås bör snarare ses som en försäkring mot rattfylleriolyckor som man är beredd att betala för även om man själv inte kör rattonykter. Ett allmänt nyttjande av alkolås skulle vara ett mycket kraftfullt instrument för att bibehålla och stärka bilden av att alkohol och trafik inte är förenligt. Det skulle också dramatiskt minska kostnaderna för påverkans- och övervakningsåtgärder samt en mängd andra kostnader för företagen och samhället. En allmän användning av alkolås skulle minska antalet trafikdödade med ca 100 personer och minska samhällets kostnader för trafikolyckor med ca 6 miljarder kr per år.

1.3 Alkohol och trafik

Redan vid så låga koncentrationer av alkohol i blodet som 0,1 promille är trafikolycksrisken förhöjd. Risken ökar sedan progressivt med stigande promillehalt. Mycket grovt kan man bedöma att en rattfull förare i Sverige orsakar en dödsolycka i trafiken ungefär 225 gånger oftare än en nykter förare. Rattonyktra förare kör i genomsnitt mindre än medelbilisten. Risken per körd mil är därför ännu högre.

Flera studier visar att det finns ett starkt samband mellan totalkonsumtion och rattfylleri. Äldre studier visar att en ökning av totalkonsumtionen med 1 procent medför att rattfylleriet ökar med ca 0,6 procent. Senare mindre studier tyder på en ännu större ökning av antalet skadade vid ökande total alkoholkonsumtion.

Förekomsten av alkohol i blodet hos en person vid en polis-kontroll utgör en stark indikation på alkoholproblem även när koncentrationen alkohol i blodet är låg. Av de omkomna personbilsförare som obducerades år 2002 och som hade en blodalkoholkoncentration mellan 0,1 till 3,6 promille (BAK 1,89 promille i genomsnitt) var det 41 procent som hade leverförändringar. Den genomsnittliga alkoholkoncentrationen i blodet för dem som hade druckit alkohol men inte hade leverförändringar var dock så pass hög som 1,52 promille.

VTI bedömde i en studie 1996 att 0,19 procent av alla förare av motorfordon vid slumpvisa kontroller hade en blodalkoholkoncentration över straffbarhetsgränsen 0,2 promille (0,34 inkl.

polisens toleransmätt). Det innebär att det gjordes i genomsnitt ca 14 000 resor med motorfordon varje dygn där föraren hade över 0,2 promille i blodet. Antalet resor med alkoholpåverkade förare kan ha ökat till i genomsnitt ca 20 000 per dygn genom ökad trafik och ökad alkoholkonsumtion och med oförändrade förhållanden i övrigt. Antalet rattonyktra förare i trafiken varje dag är dock färre än antalet resor med rattonyktra förare. Hur stor andel av förarna som någon gång under året kör rattfulla med mer än 0,2 promille i blodet finns inga säkra uppgifter om. En uppskattning kan vara ca 5 procent.

Polisens kontroller och rapportering är ett ganska trubbigt mått på alkoholförekomsten i trafiken och hur stor andel av trafikolyckorna som har samband till alkohol. Under senare år kan man i allmänhet skönja en svag ökning av olika indikatorer, dock lägre än av antalet utandningsprov. Enkäter för åldersgrupper upp mot 30 år visar på en mycket hög andel som uppger att de kört efter att ha druckit alkohol eller att de åkt med någon som varit påverkad. Tendensen tycks här vara ökande.

Av de personbilsförare som dog i trafikolyckor år 2003 obducerades ca 90 procent. Av dessa hade 29 procent mer än 0,1 promille alkohol i blodet. Sedan 1999 har andelen successivt ökat. Av de personbilsförare som dödats i trafiken 2002 och som enligt obduktion hade alkohol i blodet (BAK över 0,1 promille) saknade ca 1/3 körkort.

Det är värt att notera att alkohol och droger i trafiken och dålig bilbältesanvändning inte längre är ett typiskt ungdomsproblem utan även gäller unga vuxna. Problemen med alkohol eller droger i trafiken är ungefär lika stora från 18 till 30 år. Det är först efter att man fyllt 30 år som problemen minskar med ökande ålder. I åldersgruppen 20–29 år var nästan 40 procent av dem som omkom i motorfordon alkohol- eller drogpåverkade förare eller passagerare i fordon som körts av påverkad förare.

Grovt skattat kan upp emot *150 trafikdödade per år (ca 30 procent av alla omkomna i trafiken) ha dödats i olyckor med samband med alkohol*. I denna skattning har även bortfallet medräknats även om det inte finns några kända analyser av detta. Mycket grovt kan man bedöma att ca 70 procent av alla trafikdödade i olyckor som har samband med alkohol, drygt 100 personer per år, skulle ha räddats om alla bilar haft alkoholås. Resterande är kopplade till olyckor med alkoholpåverkade MC- eller mopedförare och cyklister och gående som har orsakat olyckan.

Det har inte gått att få fram några uppgifter om andelen alkoholpåverkade aktiva trafikanter i olyckor med personskador av olika svårighetsgrad.

En allmän bedömning kan utgå från polisens rapportering om förare inblandade i olyckor med svår personskada misstänkta för rattfylleribrott tillsammans med en bedömning av bortfallet och polisens underskattning vid misstanke om alkoholpåverkan. Man kan då **lågt förmoda** att det kan röra sig om *i storleksordningen 1 500 svårt skadade per år i olyckor som har samband med alkohol i trafiken – ca 15 procent av alla svårt skadade i trafiken*. Denna bedömning stämmer även med uppgifterna från Danmark. För lindrigt skadade och egendomsskador finns inga kända svenska uppgifter redovisade om sambandet med alkohol och droger. Danska uppgifter tyder på att andelen för lindrigt skadade är i samma storleksordning som för svårt skadade.

Antalet dödade i trafiken förväntas minska starkt främst på grund av allt säkrare bilar, lägre farter i tätortsmiljöer och fler vägar med mitträcke m.m. Hur utvecklingen ser ut och förväntas bli för skadade är mer osäkert. Mycket tyder på att antalet skadade fortsätter att ligga på ungefär oförändrad nivå eller till och med ökar något.

Mycket talar dock för att antalet dödade i olyckor med samband med alkohol i trafiken kommer att ligga på ungefär oförändrad nivå eftersom alkoholkonsumtionen ökar. Detta innebär att man kan förvänta sig att andelen av de trafikdödade där det finns ett samband med alkohol successivt riskerar att öka. Svårigheterna att minska antalet skadade kan eventuellt också vara en spegling av eventuellt ökande förekomst av alkohol i trafiken.

1.4 Överväganden och förslag

Vi har i detta delbetänkande valt att redovisa ett brett spektrum av såväl selektiva som generella förslag och åtgärder. Förslagen är beskrivna på varierande detaljeringsnivå beroende på tillgång till material och underlag. Flera av förslagen är juridiskt och tekniskt komplicerade och har här bara beskrivits översiktligt. I slutbetänkandet kommer förslagen att vara färre och mer genomarbetade, då analysen har fördjupats och synpunkter har kommit in. En fördjupad beskrivning kommer då även att göras av förutsättningar och konsekvenser och behov av författningsförändringar.

Några av förslagen är så konkreta att de kan genomföras omgående medan andra behöver diskuteras och analyseras innan konkreta förslag kan läggas.

1.4.1 Åtgärder för ökad acceptans för och användning av alkolås

1.4.1.1 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.

En utvidgning av användningen av alkolås ställer krav på att ansvaret för kraven på funktion, teknik och provning och kontroll tydligare regleras. I dagsläget saknas författningsregler som stödjer en storskalig användning. Kraven skulle bl.a. säkerställa alkolåsens funktion, vilket är av avgörande betydelse för acceptansen. En säkerställd regelkedja – 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 krav 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.

De tekniska kraven på alkolås och nu gällande författningsreglering är utformade främst utifrån behoven i försöket med villkorlig körkortåterkallelse. Dessa alkolås är personanknutna. Nuvarande krav och författningsregler kan därför inte direkt tillämpas för fordonsanknutna alkolås. Krav och regler måste täcka olika användningsområden såväl för frivillig användning som om alkolås blir obligatoriskt för alla motordrivna fordon, eller för vissa kategorier av dessa fordon. MHF har idag tagit på sig ett frivilligt ansvar att vara fristående ”provningsorgan”.

Vilken modell och juridisk grund för krav på funktion, teknik, provning och kontroll som är lämpligast beror bl.a. på graden av obligatorium för användningen av alkolås. Det behövs dock alltid en författningsreglerad grund för utrustning som är obligatorisk i motorfordon. Det naturliga är enligt utredningens bedömning att i

första hand undersöka om det finns möjlighet att reglera frågan genom tillägg i redan befintliga regelsystem.

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.

Alternativa tänkbara modeller redovisas i *bilaga 4*. En modell som även kan övervägas är den som tillämpas av försäkringsbolagen med en särskild regelnämnd.

Utredningen finner att frågan om regelverk för alkohol kanske är den viktigast att lösa för att få en ökad acceptans för och användning av alkohol. 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 underlättar för en framtida EU-harmonisering av alkohol inom ramen för modellen med helfordonsgodkännande. Regelsystemet och standarder m.m. bör även utformas så att de stöder att alkoholfunktionerna helt integreras med fordonens elektronikplattform.

Utredningen föreslår därför att Vägverket skyndsamt får i uppdrag att tillsätta en brett sammansatt kommitté för att föreslå en modell för författningsreglering och att snarast implementera denna. Senast 1 juli 2006 bör förslag till modell för denna författningsreglering föreligga.

1.4.1.2 Använd alkohol som ett verktyg för en bättre arbetsmiljö och för rehabilitering

Alkohol i den kommersiella trafiken skulle inte bara bidra till att förbättra trafiksäkerheten. Alkohol 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 alkohol är ett effektivt

instrument i denna rehabilitering, men också ett effektivt instrument att förebygga att förarna utvecklar ett alkoholberoende.

Alkolås bör därför 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. Några förslag till åtgärder ges nedan.

1. Länsstyrelserna bör i högre utsträckning ställa krav på alkolås i trafiktillstånden för den yrkesmässiga gods- och persontrafiken då problem med rattonykterhet konstateras.
2. Arbetsmiljöverket bör i än högre grad se 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. En systematisk information bör 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"*.

Förslaget är en verkningsfull åtgärd för att på ett kostnads- effektivt sätt förbättra arbetsmiljön och rehabiliteringen. Någon ytterligare beredning av förslaget är inte nödvändig.

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

Köpare av transporter kan inte komma ifrån sitt moraliska ansvar om en olycka inträffar förorsakad av en rattfull förare. Här har ofta de politiskt ansvariga det överordnade moraliska ansvaret om en olycka skulle inträffa.

Staten har på ett förtjänstfullt sätt varit pådrivande och visat vägen för krav på alkolås i sina upphandlingar och i egna fordon. Ännu återstår dock åtskilligt att göra inom flera statliga organisationer.

Kommuner och landsting är dock de stora transportköparna av persontransporter. Dessa har därför en strategiskt avgörande betydelse för att skynda på processen, inte minst för att de bär en stor

del av kostnaden för trafikolyckor. Industrin och handeln är de stora köparna av godstransporter.

Vägverket bör i samspel med Sveriges kommuner och landsting och övriga aktörer fortsätta att utveckla metoder och verktyg för att underlätta att krav ställs på alkolås vid upphandlingar av person- och godstransporter och vid köp och hyra av fordon – upphandlingsmallar m.m. Näringslivet och SLTF bör även involveras i detta arbete som stora beställare av transporter.

Ett verktyg för att argumentera för alkolås som utredningen saknar är kalkyler och redovisningar av de totala ekonomiska konsekvenserna vid användning av alkolås. Det gäller att tydliggöra effekterna på kostnaden för vårdsystemet, sjukskrivningarna, tidhållningen, godsskadorna m.m., m.m. Det är då viktigt att kalkylmässigt inse att det finns en intäktssida som i initialskedet måste få motivera ett högre transportpris fram till att transportörerna själva inser den ekonomiska nyttan med alkolås. Problemet är oftast att kostnader och intäkter inte bokförs i debet- och kreditkolumnerna i samma kassabok.

Vad gäller många transporter som skolskjutsar, transport av farligt gods m.m. är det moraliska ansvaret så påtagligt att det måste anses oansvarigt att inte kräva alkolås.

De moraliska motiven är tillräckligt starka för att ställa krav på alkolås vid upphandlingar av transporter. De kommande ekonomiska redovisningarna om effekterna torde ytterligare stärka motiven för att ställa krav på alkolås vid upphandlingar.

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

Rikspolisstyrelsen kommer att ställa kvantitativa mål för utandningsprov i den strategi för trafiksäkerhetsarbetet som revideras för närvarande. Ett preliminärt beslut finns även om att investera i en ny generation alkometrar som är enkla och rationella att handha och som innehåller ett tillförlitligt statistikprogram som kan användas för utvärderingar och forskning.

Ambitionen är att såväl alla trafikpoliser som de ca 7 000–9 000 poliserna i yttre tjänst ska utrustas med sin egen personliga alko-

meter. Syftet är att fler kontroller ska genomföras och att dessa görs i fler trafikmiljöer. Den nya strategin och de nya alkometrarna bedöms komma att öka kunskapen om alkohol i trafiken och acceptansen av alkoholås.

För att säkerställa och driva på denna utveckling föreslår utredningen att krav införs i RPS regleringsbrev om ett lägsta antal genomförda utandningsprov. Även kvalitetskrav bör ställas på dessa kontroller och redovisningen av dem.

Inga ytterligare redovisningar utöver de som nämnts behövs för att ge RPS detta uppdrag.

1.4.1.5 Nya förmånsbilar bör från 2007/08 ha alkoholås

I de fall då arbetsgivaren erbjuder den anställde en bilförmån gäller förmånsskatteregler. Det är rimligt att staten genom dessa regler gynnar eftersträvad miljö- och säkerhetsutveckling.

Enligt huvudprincipen ska all extrautrustning till en förmånsbil beaktas fullt ut vid värderingen av bilförmånen. Med den principen kommer alkoholås som extrautrustning att beskattas fullt ut vid bestämmande av förmånsvärdet för bilen. Denna bestämmelse utgör idag ett hinder för alkoholås i förmånsbilar.

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

På motsvarande sätt går det att argumentera när det gäller den skattemässiga bedömningen av värdet av ett alkoholås. En gynnsammare beräkning av värdet för en förmånsbil försedd med alkoholås skulle säkerligen bidra till att på frivillig väg öka användningen av alkoholås.

Utredningen vill dock gå ett steg längre. Vi föreslår att förmånsbilar (se även bilaga 6) från och med 2007/2008 måste vara utrustade med alkoholås. Ungefär 50 procent av alla nya personbilar (70 procent för svenska bilar) köps av en juridisk person och många av dem är förmånsbilar. Ett beslut enligt utredningens förslag skulle därför få en mycket stark inverkan på utvecklingen av

alkolås i trafiken och biltillverkarnas engagemang i den fortsatta utvecklingen.

Frågan kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet.

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

En person som inte är främmande för att köra rattfull möts av inkonsekventa signaler. Samhället redovisar genom de straffrättsliga bestämmelserna en tydlig inställning till körning i alkoholpåverkat tillstånd. Däremot ger andra lagregler och tillämpningen av dessa snarast besked om motsatsen. Reglerna i trafikskadelagen och skadeståndslagen öppnar nämligen möjligheter för den som i alkoholpåverkat tillstånd medverkat till sina egna personskador att få full och ojämkad ersättning vid en trafikolycka.

I stället bör den rattfulle föraren – på samma sätt som gäller i andra länder – vara diskvalificerad från ersättning från trafikförsäkringen när han har vållat sina egna skador.

För dem som kör bilar försedda med alkolås uppkommer i praktiken inte situationer där det kan bli tal om jämkning av personskadeersättningen på grund av rattfylleri. Den som kör rattfull bör därför uteslutas från rätt till ersättning om han medverkat till sina egna skador genom oaktsamhet.

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 rattfulle förare 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.

Frågan torde inte kräva någon ytterligare utredning innan beslut kan tas.

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

Försäkringsbolagen sätter premien efter den risk som en förare utgör. Om en nykterist installerar ett alkolås så minskar inte risken på grund av rattfylleri. Synpunkter finns dock om att alkolås i allt för liten grad rabatteras av försäkringsbolagen via försäkringspremierna.

En majoritet av försäkringsbolagen är positiva till att få ökad tillgång till information om begångna trafikbrott. Sådan information skulle innebära att alkolås skulle få större genomslag i riskbedömningen och att premierna differentieras ytterligare. Varje bolag förbehåller sig dock rätten att själva värdera informationen. Enligt uppgifter från försäkringsbolaget Folksam har försäkringsbolagen i såväl Storbritannien som USA tillgång till uppgifter om trafikbrott.

Försäkringsbolagen bör ges ökade möjligheter att få tillgång till information om begångna trafikbrott. Förslaget medför sannolikt ett stärkt fokus på frågan om alkolås eller liknande system för en mindre grupp bilägare. En större påverkan på differentieringen kan förväntas om försäkringssystemet får bära en större del av kostnaderna för personskadorna, vilket är ett av utredningens övriga förslag.

Frågan kräver ställningstagande av regeringen.
--

1.4.1.8 Stimulera ett trafiksäkert beteende genom att de som orsakar trafikskadorna får bära kostnaderna

Ett sätt att sätta frågan om trafik och alkohol mera i fokus skulle kunna vara att göra samhällskostnaderna mera synliga. En metod för detta kan vara att överföra trafikskadornas kostnader i sin helhet till trafikförsäkringen vilket görs i flera Europeiska länder, bl.a. Finland. En sådan ordning medför också att det via trafikförsäkringen skapas ökande incitament till ett trafiksäkert beteende.

Inom miljöområdet är ”*pollutor pays principle*” etablerad. Motsvarande princip bör tillämpas inom trafiksäkerhetsområdet.

De ökade skadekostnaderna kommer att innebära en kraftig höjning av trafikförsäkringspremierna. Samhällets kostnader för trafikolyckor minskar i motsvarande mån. Olika tekniker kan väljas för att kostnaderna slutligt ska bäras av trafikförsäkringen. Frågan har varit och är aktuell i den politiska diskussionen, se bilaga 8.

Försäkringsförbundet har varit avvaktande i frågan och har inte presenterat något eget förslag. Olika beräkningar har skett av de ekonomiska konsekvenserna av att helt överföra kostnaderna för personskadorna i trafiken till trafikförsäkringen. Samhället har dock oerhört stora åtaganden från tidigare inträffade personskador som fortsättningsvis troligen måste ligga kvar på samhället.

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.¹

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

Förslaget medför sannolikt ett stärkt fokus på frågan om alkohol eller liknande system. Förslaget omfattar hela fordonsparken vilket är en styrka. Förslaget kommer dock att ta flera år att genomföra och hanteringen av tidigare personskador måste få en lösning. Systemet får inte heller bli kostnadsdrivande genom att sjukvårdskostnader ”okontrollerat” överförs till försäkringsbolagen.

Frågan kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet.
--

1.4.1.9 Ge de trafikskadade en organiserad möjlighet att påverka trafiksystemets framtida utformning – trafikofferjour

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 trafikofferjour som drabbade kan vända sig till. Erfarenheterna från

¹ Kalkyl gjord av Länsförsäkringar, Christer Slot, 2004-04-22. Material som riksdagens utredningstjänst begärt. En djupare analys pågår inom Sveriges försäkringsförbund.

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.

En åtgärd för att öka acceptansen för alkolås och andra trafik-säkerhetsåtgärder vore att erbjuda en kontaktväg direkt för dem som skadats i trafiken samt eventuellt också deras anhöriga. Riksdagen har tidigare gett regeringen i uppdrag att den ska återkomma med överväganden om en trafikofferjour.

Syftet med en organisation för de olycksdrabbade (trafikofferjour) 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. 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.

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. Det borde det ligga i de ideella trafiksäkerhetsorganisationernas intresse att bredda underlaget för nyrekrytering till sina egna organisationer. Nollvisionens uppfyllande underlättas av om det finns folkörelser som verkar i dess riktning.

Frågan om hur en organisation för trafikolycksdrabbade (trafikofferjour) ska organiseras bereds för närvarande i Näringsdepartementet.

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

Vägverket har ett speciellt ansvar för frågan om alkohol och trafik som väghållningsmyndighet och som sektorsansvarig myndighet. Därmed har Vägverket också ett särskilt ansvar för att bidra till ökad acceptans och användning av alkolås. Inom Vägverket och sektorn bedrivs också en mängd aktiviteter med kopplingar till alkohol i trafiken. Utredningens bedömning är att dessa projekt

präglas av kortsiktighet, är dåligt koordinerade med varandra och saknar en förankring i en långsiktig strategi. Detta försvårar också en dialog och ett målinriktat samspel med kopplingar till justitie- och socialdepartementens ansvarsområden.

Vi finner därför att effekterna av Vägverkets arbete avsevärt skulle kunna förbättras om arbetet koordinerades bättre och inordnades i en långsiktig och samordnad strategi och att åtgärderna fortlöpande utvärderas.

Utredningen föreslår att Vägverket i regleringsbrev, och inom ramen för regeringens handlingsplan för alkoholpolitiken, ges i uppdrag att ta fram en samlad strategi för samhällets arbete med alkohol och trafikfrågor. Alkolås bör där framhållas som ett viktigt verktyg. Verksamheten bör fortlöpande utvärderas och avrapporteras. Om Vägverkets verksamhet får en koordinering och ges en långsiktighet blir det också lättare att påverka andra ansvarsområden så att målet trafik utan alkohol kan uppfyllas.

Frågan kräver inte någon ytterligare utredning innan beslut kan tas.

1.4.2 Krav på alkolås för personer med alkoholproblem och för rattfyllerister

1.4.2.1 Körkortshavare med alkoholproblem, men som inte är dömda för rattfylleri, måste genomgå ett alkolåsprogram 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 alkolås i egna fordon om rehabiliteringsprogrammet misslyckas.

Läkare möter mycket ofta personer med allvarliga alkoholproblem i sin dagliga verksamhet. Anmärkningsvärt nog anmäls endast 1 av 1 000 patienter med diagnosen alkoholberoende till länsstyrelsen enligt 10 kap. 2 § körkortslagen.

För att öka anmälningsbenägenheten föreslås att länsstyrelserna bör få befogenhet att föreskriva alkolås i kombination med läkarintyg (alkolåsprogram) som villkor för fortsatt körkortsinnehav och i stället för återkallelse av körkortet. Detta är aktuellt för personer som är alkoholberoende eller alkoholmissbrukare eller

som är så opålitliga i nykterhetskänslighet att en varning enligt körkortslagen inte är tillräcklig som alternativ till indraget körkort.

Denna ordning har likheter med pågående försök med villkorlig körkortsåterkallelse. De ekonomiska villkoren föreslås i huvudsak vara desamma som i detta försök. En väsentlig skillnad är dock att körkortshavaren inte först "måste köra rattfull" innan han eller hon kan få ett alkoholås. För vissa personer kan det ge incitament till att gå igenom en behandling för att ta sig ur sitt beroende.

Systematisk riktad information bör även 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.

Det är svårt att bedöma hur många som skulle ansluta sig till ett sådant program. Den viktigaste faktorn torde bli i vilken utsträckning programmet kommer att användas i företagets rehabilitering av sin personal. En skattning kan vara något tusental personer per år.

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 alkoholås i sina fordon".

Regeringen har i ett särskilt uppdrag ålagt Vägverket att utreda om systemet med läkares anmälningsskyldighet 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 alkoholåsprogram som nu görs i Umeå (förebyggande alkoholåsprogram eller vid rattfylleri). Dessa centrum skulle också kunna bidra till förbättrad rehabilitering av alkoholberoende förare.

Frågan är i långa stycken slutbehandlad och klar för beslut. Frågan kommer dock att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet för att stämma av förslaget mot övriga åtgärder.

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

Det är ett viktigt inslag i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet att den som dömts för rattfylleri så långt det är möjligt förhindras att göra sig skyldig till nya rattfylleribrott. Användande av alkolås enbart på frivillig basis efter ett upptäckt rattfylleri kan aldrig få mer än marginell betydelse för trafiksäkerheten totalt. Ett obligatoriskt användande av alkolås i alla motorfordon är den enda åtgärd som på ett acceptabelt sätt i det närmaste kan eliminera onyktra körningar i trafiken. Ett naturligt första delmål är att ställa ett obligatoriskt krav på alkolås för de som begått rattfylleribrott.

Ett förslag vore 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.

Frågan kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet.
--

1.4.3 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, Folkhälsoinstitu-

tet och Arbetsmiljöinstitutet med syfte att dokumentera indirekta effekter av alkolås – tidhållning, sjukskrivningar, fordonsskador, 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. Det bedöms 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 medger bör även vara till nytta för att förbilliga sensorfunktionerna.

Frågan torde inte kräva någon ytterliggare utredning innan beslut kan tas.

1.4.4 Alkolås på den internationella arenan – generellt

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

Regeringen har ett starkt engagemang i frågan om alkolås. Frågan har på Sveriges initiativ lyfts i flera sammanhang och handgripliga demonstrationer har genomförts. Sverige har erbjudit sig att ensamt eller tillsammans med andra länder bli ett provområde i EU. Sverige har även vid ett ministerrådsmöte juni 2005 aviserat att vi

har för avsikt att införa obligatoriskt alkolås i alla nya personbilar från 2012. Bedömningen är att Sveriges engagemang bemötts med uppmuntrande 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 fordonsområdet 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.

Frågan torde inte kräva någon ytterliggare utredning innan beslut kan tas.

1.4.4.2 Alkolås bör ge extrapoäng i Euro NCAP:s bedömningsmall

Euro NCAP är 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 påskyndas väsentligen.

Frågan torde inte kräva någon ytterligare utredning innan beslut kan tas.

1.4.5 Strategi på väg mot ett alkolåsobligatorium för vissa eller alla fordonstyper

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 också dramatiskt minska behovet av kostsamma påverkans- och övervakningsåtgärder 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. Processen kommer också att ta lång tid, och det är synnerligen viktigt att de steg och beslut som tas inte lägger hinder i vägen för alternativa utvecklingar. Det kan komma att hända mycket före 2010/2012.

Det är osäkert om det finns förutsättningar att få gehör för en svensk särbehandling i gällande regler för harmoniseringen av marknaden för bilar. Regeringens arbete bör därför i första hand inriktas på regler för införande av alkolås inom EU. Detta alternativ får också anses ge förutsättningar att arbeta med större flexibilitet och möjlighet för Sverige att inta en ledande roll i utvecklingsarbetet. Ett stort mått av flexibilitet måste dock präglade processen. Strategierna måste fortlöpande hållas levande.

En mycket preliminär strategi för detta arbete kan vara:

Prioritet III 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 alkohol 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 alkohol 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 alkohol 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 alkohol 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 svårframkomligt 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.

Frågan kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Parallellt måste dock ett engagemang på olika nivåer påbörjas.

1.4.6 Pågående teknikutveckling är inget argument för att vänta med lagstiftningen

Parallellt med utvecklingen av den traditionella alkoholstekniken pågår en ganska intensiv forskning med att utveckla alternativa tekniker för att bl.a. förhindra att personer påverkade av alkohol orsakar olyckor i trafiken. Utredningen finner dock inga bärande skäl för att avvakta med kraftfulla lagstiftningsåtgärder med krav på alkoholås för delar av eller hela fordonsparken.

Utredningens skäl till detta är:

- Fullgod teknik för att förhindra rattfull körning finns tillgänglig och är beprövad.
- Med tanke på de stora problemen som alkohol vållar kan man inte vänta på en eventuellt bättre teknik.
- Traditionell alkoholsteknik går att förbättra och förbilliga.

- Ett lagreglerat krav kommer att ytterligare påskynda denna utveckling bl.a. genom att fordonsindustrins engagemang ökar. Tillförlitligheten ökar, handhavandet blir enklare och kostnaderna minskar kraftigt.

1.5 Konsekvensbeskrivning – summariskt i delbetänkandet

1.5.1 Allmänt om kostnader och intäkter

I slutbetänkandet kommer utredningen att redovisa bedömningar av konsekvenserna av förslagen. Nedan görs endast en kort kommentar till lagda förslag.² Många av insatserna är sinsemellan överlappande. Den verkliga effekten blir då i allmänhet mindre. Detta gör det extra viktigt att ha en långsiktig strategi för vilka åtgärder som ska prioriteras.

Samhällets kostnader för trafikolyckor som har samband med alkohol är i storleksordningen 8 miljarder kr/år. Kostnaderna är då beräknade på det sätt som görs vid lönsamhetsbedömning av infrastrukturåtgärder. De kan dock vara högre eftersom antalet alkoholrelaterade skadade och egendomsskador är mycket osäkert. Alkolås i alla motorfordon i vägtrafiken (utom MC och moped) skulle minska denna kostnad med ca 2/3.

Det pris man i kalkyler använder 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. I kalkylen ingår inte de sekundära kostnader 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.

Problemet med alkohol i trafiken leder till att samhället och företagen har höga fortlöpande kostnader för påverkans- och övervakningsåtgärder och för rättsväsendet. Det finns också en mängd andra kostnader inom alla samhällssektorer där alkohol i trafiken är

² Formella krav på ett betänkande: Om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, ska en beräkning av dessa konsekvenser göras i betänkandet enligt kommittéförelösningsordningen (1998:1471). Särskilt ska man redovisa hur förslagen påverkar små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags. Om förslagen i ett betänkande har betydelse för brottsligheten eller det brottsförebyggande arbetet ska dessa konsekvenser också anges i betänkandet.

den primära kostnadsfaktorn. Vi har inte gjort någon bedömning av storleken på dessa kostnader. Polisen är kanske den myndighet som har störst kostnader för övervakningsinsatser.

För de mest avancerade alkolåsen 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 alkolås få kosta betydligt mer och kostnaderna ändå balansera mot intäkterna.

Mycket talar för att en storskalig installation av alkolås blir mycket lönsam för samhället på kort tid. Det är ingen illusion att tro att nuvarande kostnadsnivåer kommer att kunna halveras inom några år. Kostnaderna kommer ytterligare att minska när alla fordon är utrustade med alkolås redan från fabriken och signalbehandlingen från sensorerna och lagringen av loggningsdata m.m. helt integrerats med fordonets elektronikplattform.

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

Alkolås i alla bilar skulle vara ett verksamt instrument för att dämpa den ökande alkoholkonsumtionen och därmed ett kraftfullt verktyg för en bättre folkhälsa.

1.5.2 Allmänt om konsekvenser av lagda förslag

- *Reglera snarast kraven på funktion, provning och kontroll m.m.*

Förslaget medför inga extra kostnader för samhället eller för företagen. En mer strukturerad och tydlig hantering av den juridiska grunden för funktionskrav och teknik gynnar alla aktörer och parter. Det är dock viktigt att reglerna utformas så att det inte försvårar en fortsatt teknisk utveckling.

- *Använd alkolås som ett verktyg för en bättre arbetsmiljö och för rehabilitering*

Alkolås kan påtagligt effektivisera såväl arbetsmiljöarbetet som rehabiliteringen. Förutom effekterna på trafiksäkerheten innebär det faktiskt minskade direkta och indirekta kostnader för transportföretagen. Föreslagna kostnader för information kan om- disponeras inom respektive organisation.

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

Det är i hög grad kommuner och landsting som drabbas av kostnaderna för trafikolyckorna. Det borde därför ligga i dessa organisationers intresse att värdera även dessa kostnader när de bedömer lönsamheten av att ställa krav på alkolås. Ett problem är att sjuk- och socialvården och upphandlande organ är olika kostnadsbärare.

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

Tydligare krav på RPS bör inte öka kostnaderna. Enligt den analys som SIKA gjort är nettonuvärdeskvoten för ökad kontroll mellan 8 och 27. Det torde finnas få insatser som ger så stor återbärning.

- *Nya förmånsbilar bör från 2007/08 ha alkolås*

Utredningens bedömning är att krav på alkolås för förmånsbilar skulle vara ett av de mest kostnadseffektiva medlen att snabbt nå ut med alkolås på bred front. Förslaget förutsätter att gällande skatte- regler tillämpas vilket något kommer att öka statens intäkter.

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

Ändringen innebär ett konsekvent fördömande av rattfylleri. Ändringen bör kunna stimulera till användning av alkolås. Trafikförsä- ringens kostnader minskar, dock relativt marginellt.

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

Inga kostnader är förknippade med detta förslag. Förslaget skulle troligtvis dock få en viss betydelse för benägenheten av att installera alkolås.

- *Stimulera ett trafiksäkert beteende genom att de som orsakar trafikskadorna får bära kostnaderna*

Förslaget tillämpas redan i flera andra länder, bl.a. Finland. Samhällets organisation för sjukvård har inte påverkats av att man lagt över trafikskadades kostnader på trafikförsäkringen. Samhällets kostnader kan på sikt minska med i storleksordning 8 miljarder kr/år och överföras till trafikförsäkringen.

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

Det finns ett stort värde i att använda sig av den kraft och kunskap som finns bland de rattfylleridrabbade. De små kostnaderna för att stödja en sådan verksamhet är väl motiverade.

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

Inga ökade kostnader. På sikt bör kostnaderna snarare minska.

- *Körkortshavare med alkoholproblem, men som inte är dömda för rattfylleri, måste genomgå ett alkoholprogram för att få behålla körkortet*

Det är svårt att bedöma hur många som kan komma att beröras av förslaget. Antalet är i hög grad beroende av i vilken utsträckning alkohol blir ett verktyg i företagets rehabilitering av sina anställda. Vi föreslår att programdeltagarna i allt väsentligt ska bära kostnaderna för alkoholprogrammet. 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.

- *Den som dömts för rattfylleri bör tvingas att installera alkohol i sina fordon*

Utredningen har här inte tagit ställning till vilka kostnader som den enskilde respektive samhället ska stå för. Det är även osäkert hur många som eventuellt kommer att låta installera alkohol som alternativ till att vara utan bil.

- *Utvecklingen av alkohol bör integreras med den fordonstekniska plattformen för att stärka den svenska fordonsindustrins säkerhetsimage*

Det bör vara fullt möjligt att ändra villkoren för gällande FUD anslag för att få en styrning enligt utredningens förslag, vilket också är önskvärt. Detta skulle kunna förstärka fordonsindustrins konkurrenskraft.

- *Regeringens arbete med alkoholfrågan inom EU måste bedrivas systematiskt på alla nivåer*

För att Sveriges insatser inom ministerrådet ska få framgång krävs ett motsvarande arbete på andra nivåer inom EU systemet. Detta kräver en resursförstärkning.

- *Alkohol bör ge extrapoäng i Euro NCAP:s bedömningsmall*

Arbetet är på gång i etablerad organisation.

- *Strategi på väg mot ett alkoholorbatorium för vissa eller alla fordonstyper*

Det behövs en förstärkt insats från den fordonsjuridiska kompetensen i Vägverket för att biträda i arbetet med en EU harmonisering.

1.6 Författningsförändringar – summariskt i delbetänkandet

Utredningen återkommer i slutbetänkandet till bedömningar av de författningsmässiga konsekvenserna av de förslag som då kommer att redovisas. Här görs endast en kort kommentar till lagda förslag.

- *Reglera snarast kraven på funktion, provning och kontroll m.m.*

Det kommer att krävas förändringar eller utökningar av gällande författningar.

- *Använd alkohol som ett verktyg för en bättre arbetsmiljö och för rehabilitering*

Inga förändringar av författningar behövs.

- *Synliggör de ekonomiska och moraliska motiven för att ställa krav på alkohol vid upphandling*

Inga förändringar av författningar behövs.

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

Inga förändringar av författningar behövs.

- *Nya förmånsbilar bör från 2007/08 ha alkohol*

Nya eller förändrade författningar behövs för att stödja förslaget.

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

Nya eller förändrade författningar behövs för att stödja förslaget.

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

Nya eller förändrade författningar behövs för att stödja förslaget.

- *Stimulera ett trafiksäkert beteende genom att de som orsakar trafikskadorna får bära kostnaderna*

Nya eller förändrade författningar behövs för att stödja förslaget.

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

Inga förändringar av författningar behövs.

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

Inga förändringar av författningar behövs.

- *Körkortshavare med alkoholproblem, men som inte är dömda för rattfylleri, måste genomgå ett alkoholprogram för att få behålla körkortet*

Frågan har analyserats i detalj och förslag har förelagat sedan mer än ett år tillbaka.

Förändringar föreslås i körkortsförordningen (1998:980) 3 kap. 9 § och 8 kap. 1 § och i yrkestrafikförordningen (1998:779) 3 kap.

9 §. Förändringarna ska träda i kraft 1 oktober 2005. Frågan om beslutsmandat är dock inte klarlagd.

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

Nya eller förändrade författningar behövs för att stödja förslaget.

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

Inga förändringar av författningar behövs.

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

Inga förändringar av författningar behövs.

- *Alkolås bör ge extrapoäng i Euro NCAP:s bedömningsmall*

Inga förändringar av författningar behövs.

- *Strategi på väg mot ett alkolåsobligatorium för vissa eller alla fordonstyper*

Målet är primärt att få till stånd förändringar inom ramen för nuvarande regler för harmoniseringen av marknaden för personbilar, lastbilar och bussar. Om detta inte är möjligt är ambitionen att få beslut om att Sverige får tillämpa nationella tilläggskrav i de nationella fordonsregelverken. Eventuellt kan andra alternativ som inte är kopplade till fordonsregler behöva tillämpas.

2 Utredningens uppdrag och arbete

Detta betänkande redovisar den kartläggning, de överväganden och den avgränsning som gjorts samt till den arbetsmetodik som använts i utredningen. Det innehåller också förslag till åtgärder och planer för det fortsatta arbetet.

2.1 Kommittédirektiv – uppdrag

Regeringen har i kommittédirektiv 2004:135 beslutat uppdra åt en särskild utredare att så snart som möjligt utreda möjligheterna att utöka användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri. Som utredningsman förordnades Karin Svensson Smith. Utredningen omfattar bl.a.:

1. att 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 ska även se över behovet av och möjligheterna att införa sådana system i andra slag av motordrivna fordon.

Härvid ska 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 ska särskilt beakta gemenskapsrättens krav på fri cirkulation av varor och ska även föreslå en inriktning för regeringens arbete inom EU i aktuella avseenden.

2. att ge 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.
3. att överväga hur forskning och utveckling av nya tekniker för att förhindra rattfylleri ska kunna stimuleras.

4. att överväga hur försöken med villkorlig körkortsåterkallelse ska kunna utvidgas så att även personer vars körkort ska återkallas på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet kan gå in i försöksverksamheten, i kombination med rehabilitering.
5. att överväga om alkolås eller andra system kan användas i kombination med rehabilitering och behandling av personer med alkoholrelaterade problem.
6. att lämna de förslag till författningsändringar som övervägandena ger upphov till.

Utredaren ska 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 ska dock redovisas senast den 1 september 2005.

Direktivet i dess helhet framgår av *bilaga 1*.

2.2 Utredningens avgränsning, arbetsmetodik m.m.

2.2.1 Avgränsning

Kommittédirektivet har utgjort den naturliga avgränsningen för utredningen. Ramarna för utredningen enligt uppdraget framstår dock som mycket vida. Utredningen har valt att redan i delbetänkandet i allt väsentligt behandla alla de aspekter på alkolås som direktivet anger, dock på varierande detaljningsnivå. Slutbetänkandet kommer att redovisa mer utförligt beskrivna överväganden och förslag.

Merparten av förslagen är sådana som medverkar till att öka acceptansen och användningen av alkolås och andra tekniska system. Vissa av förslagen har grupperats under denna rubrik även om det inte finns någon klar gräns mellan dessa förslag och de som redovisas under andra rubriker.

Vi har även valt att göra en utförlig beskrivning av problemkomplexet alkohol och trafik, av användningen av alkolås i Sverige och i andra länder och av tekniker för alkolås. Vi tror att det är en viktig bakgrund till förståelsen för de förslag som läggs och till bedömningen av den samhällsekonomiska nyttan.

Frågan om alkolås i andra slag av motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar har lämnats till slutbetänkandet.

Kontakter med rattfylleriutredningen har visat att det nu inte finns några kopplingar mellan de två utredningarna.

2.2.2 Arbetsmetodik – hur utredningen arbetat

Utredaren och utredningssekreterarna har enskilt och vid olika formella möten diskuterat med företrädare för berörda aktörer – ideella organisationer och frivilligorganisationer, fordonsindustrin, alkoholåsdistributörer, intresseorganisationer, kommunerna, lands-tingen, myndigheter, företrädare för transportörerna m.fl. Fokus har varit på alkoholåsa som verktyg för nollvisionen. Utredningen har orienterat sig om hur alkoholåsa används och fungerar inom olika användningsområden i Sverige och internationellt.

MHF:s kontaktnät nationellt och internationellt har varit en mycket värdefull källa för utredningen. Genom det har utredningen fått tillgång till kunniga personer och insyn i aktuell forskning och utveckling, intressant litteratur och statistik och om marknaden m.m. inom ämnesområdet. Utredningen har även haft täta kontakter med olika företrädare för Vägverket, främst i frågor om pågående försök med villkorlig körkortsåterkallelse och om alkoholåsa för att kvalitetssäkra transporter.

Tre protokollförda möten vardera har hållits med utredningens expertgrupp och referensgrupp. Tre formella möten har hållits med företrädare för Bil Sweden och svensk bilindustri.

Förslaget om alkoholåsa som villkor för fortsatt körkortsinnehav för personer med alkoholproblem, men som inte dömts för rattfylleri, bygger på arbetsmaterial som Vägverket tidigare tagits fram i samråd med länsstyrelsernas Körkortsörening. Förslaget har dock modifierats.

2.3 Utredningens fortsatta arbete

Ambitionen är att i slutbetänkandet fullfölja utredningen enligt direktivet i sin helhet. Vi tror att synpunkter på delbetänkandet kommer att bli till värdefull hjälp med att avgränsa utredningen till de mest effektiva förslagen. Kopplat till dessa förslag kommer frågan om författningsförändringar att beskrivas. Bedömningen av de samhällsekonomiska och statsfinansiella konsekvenserna kommer att fördjupas.

Flera av förslagen tror vi kommer att kräva förändringar i EU:s regelverk och överenskommelser. Det blir därför viktigt att hålla dörrarna öppna under den politiska processen och successivt modifiera förslagen till det politiskt möjliga. Vi tror dock att Sverige kan komma ganska långt med nationella åtgärder.

3 Straffbarhetsgränser – trafik och alkohol (se även bilaga 2)

I lagen om trafikbrott (1951:649), senast ändrad 31 december 1999, regleras straffbarhetsgränserna för alkohol i trafiken. Det finns två nivåer beroende på hur allvarlig överträdelsen är:

- 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.
- Då brottet anses 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 eller om föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den nedre straffbarhetsgränsen i Europa framgår av tabellen. EU-kommissionen rekommenderade 2001 att den högsta tillåtna blodalkoholhalten i EU:s medlemsländer skulle vara 0,5 promille.¹ Fortfarande tillämpar dock ett antal länder högre promillegränser. Något gemensamt beslut om högsta tillåtna promillegräns för hela EU-området har ännu ej kunnat fattas.

¹ 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*.

<i>BAK, max promillegräns</i>	<i>Land</i>
0	Albanien
0	Estland
0	Kroatien
0	Moldova
0	Rumänien
0	Ryssland
0	Slovakien
0	Ukraina
0	Ungern
0	Vitryssland
0,2	Norge
0,2	Polen
0,2	Sverige
0,4	Litauen
0,5	Belgien
0,5	Bosnien-Hercegovina
0,5	Bulgarien
0,5	Danmark
0,5	Finland
0,5	Frankrike + Monaco
0,5	Grekland
0,5	Holland
0,5	Island
0,5	Italien + San Marino
0,5	Lettland
0,5	Makedonien (FYROM)
0,5	Portugal
0,5	Serbien & Montenegro
0,5	Slovenien
0,5	Spanien + Andorra
0,5	Turkiet
0,5	Tyskland
0,5	Österrike
0,8	Irland
0,8	Luxemburg
0,8	Schweiz + Liechtenstein
0,8	Storbritannien & Nordirland
0,9	Cypern

4 Alkoholens påverkan och attityder till alkohol och trafik

4.1 Olycksrisk – alkoholens betydelse för körförmåga och omdöme

Alkohol har till en början en stimulerande verkan, men när alkoholhalten ökar blir den hämmande effekten på framför allt det centrala nervsystemet allt mer dominerande. Allra först påverkas förmågan till komplicerat tänkande samt omdöme, uppmärksamhet, koncentrations- och reflektionsförmåga. Det är alltså de högre kognitiva funktionerna som allra först hämmas vid alkoholpåverkan. Redan vid så låga koncentrationer av alkohol i blodet som 0,1 promille är olycksrisken förhöjd. Risken ökar sedan progressivt med stigande promillehalt.

Den successivt ökade olycksrisken är kopplad till försämrade färdigheter med allt långsammare reaktionsförmåga och försämrade motoriska funktioner. Redan vid 0,2 promille är koordinationsförmågan försämrad. Eftersom omdöme, tankeförmåga och uppmärksamhet också hämmas av alkoholen, undervärderar den påverkade personen försämringen av funktionerna. Detta leder i sin tur till ökat risktagande.

Gränsen för rattfylleri sänktes från 0,5 till 0,2 promille genom 1990 års ändring av lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. I förarbetena refererades till en rad undersökningar om sambandet mellan blodalkoholkoncentration och olycksrisk hos fordonsförare. Dessa undersökningar pekade sammantaget på att den kritiska nivån i risksituationer kunde uppskattas till 0,2–0,4 promille medan den i inte lika krävande situationer uppskattades till 0,4–0,5 promille.¹

Även de långsiktiga effekterna av alkoholkonsumtion är av betydelse för trafiksäkerheten. Anmärkningsvärt nog förblir den

¹ Regeringens proposition 1989/90:2 (om trafiknykterhetsbrotten m.m.).

verbala förmågan ofta intakt längre än andra förmågor. Den kan därmed maskera övriga skador.

En svensk studie visar att risken för olycka ökar 4 gånger jämfört med nykter körning om förarens blodalkoholkoncentration är 0,4 promille och 40 gånger om den är 1,5 promille. En norsk studie visar att risken att dödas i en trafikolycka ökar 100 gånger när blodalkoholkoncentration ökar från 1,0 till 1,5 promille.²

Ca 30 procent av alla dödsfall i trafiken har samband med alkohol. I 0,19 procent av alla resor i vägtrafiken är föraren rattonykter – genomsnittlig alkoholhalt i blodet 1,6 promille. Det innebär att sannolikheten för att en rattfull förare i Sverige orsakar en dödsolycka i trafiken är ca 150 gånger högre än för den genomsnittlige föraren eller ca 225 gånger högre än för nyktra förare. De norska resultaten om risker skulle med dessa samband även stämma för Sverige.

Rattonyktra förare kör i genomsnitt mindre än medelbilisten.³ Risken per körd mil är därför ännu högre.

Ca 30 procent av omkomna i trafiken har samband med alkohol över straffbarhetsgränsen.

0,19 procent av resorna görs med rattonyktra förare (BAK=1,6 promille i genomsnitt).

⇒ Risken att en rattonykter förare orsakar en dödsolycka är ca 225 ggr större än för en nykter.

² Nilsson, Sara, *Lagstiftning om alkohol i alla motordrivna fordon som preventiv metod mot rattfylleri*, C-uppsats, Institutionen för hälsa och samhälle vid Linköpings universitet, Linköping 2004:

Bjerver och Goldberg var först att visa, i praktiska körprov, att påverkan på kördugligheten inträffar redan vid mycket låga promillehalter. Andréasson, Rune & Jones, Wayne, *Alkohol och trafikbrott: en uppgift för rättskemin*, Stockholm 1999.

En studie visar att risken för olycka om förarens alkoholhalt är 0,4 promille är 4 gånger högre än vid nykter körning och vid att risken vid 1,5 promille är 40 gånger högre (Englund, Anders [red.], *Trafiksäkerhet: en kunskapsöversikt*, Lund 1998.

En annan studie visar att risken att dödas i trafikolycka ökade 100 gånger om blodalkoholkoncentrationen (BAK) ökade från 1,0 till 1,5 promille (Englund, Anders (red.), *Trafiksäkerhet: en kunskapsöversikt*, Lund 1998, s. 426.

³ Bedömning finns om att de alkoholpåverkade förarna svarar för ca en promille av trafikarbetet. Muntlig uppgift från Magnus Lindholm, Vägverket.

4.2 Alkoholkonsumtion och rattfylleri

Alkoholkonsumtionen i Sverige har ökat sedan mitten av 1990-talet, *se tabell*. Den stigande totalkonsumtionen medför sannolikt att även rattfylleri blir vanligare. Männen konsumtionstopp inträffar i 24–25 årsåldern och kvinnornas i 20–21 års åldern.⁴ Här finns en mycket stark samstämmighet med statistiken om obducerade omkomna fordonsförare med alkohol i blodet överstigande straffbarhetsgränsen.

Alkoholkonsumtionen i Sverige – liter ren alkohol per år för personer > 15 år

1996	1998	2000	2001	2002	2003	2004
8,0	8,1	8,4	9,1	9,9	10,3	10,5

Källa: SoRAD, Stockholms universitet.

Alkoholforskaren Thor Norström visar i en studie att det finns ett starkt samband mellan totalkonsumtion och rattfylleri. Studien bygger på 30 års statistik över alkoholkonsumtion, rattfylleri och alkoholrelaterade trafikolyckor. En ökning av totalkonsumtionen med 1 procent medför enligt studien att rattfylleriet ökar med ca 0,6 procent. Utifrån Norströms beräkningsmodell bedöms rattfylleriet ha ökat med ca 20 procent från 1996 till 2004 på grund av den ökande konsumtionen.⁵ Denna beräknade ökning är dock betydligt lägre än ökningen av andelen med alkohol i blodet bland obducerade omkomna personbilsförare (alkoholhalt i blodet över 0,1 promille).

I en studie vid Uppsala universitet undersöktes vilken påverkan den ökade alkoholkonsumtionen har haft på trafiksäkerheten.⁶ Undersökningen gjordes under en period när vissa län på försök hade öppet på lördagarna i Systembolagets butiker. I dessa län ökade alkoholkonsumtion med 3,7 procent. Resultaten visar att konsumtionsökningen ökade det totala antalet trafikolyckor i försökslänen med $8,5 \pm 2,6$ procent i jämförelse med kontrollgruppen. Effekterna gällde även olycksutfall; de svårare olycksutfalls-

⁴ Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN), *Drogutvecklingen i Sverige: Rapport 2004*, rapport nr 82, s. 21.

⁵ Norström, Thor "Ökad alkoholkonsumtion av alkohol leder till ökat rattfylleri", i CAN:s tidskrift *Alkohol och narkotika*, nr. 3 1999, s. 27–30.

⁶ Nilsson, Sara, *Leder den ökade alkoholkonsumtionen till fler trafikolyckor?* D-uppsats, Institutionen för Nationalekonomi vid Uppsala universitet 2005.

kategorierna ökade mest. Den starkaste effekten uppvisades för kategorin svårt skadade som ökade med hela $26,4 \pm 5,6$ procent.

4.3 Rattfylleri och graden av alkoholproblem

Projektet Kapubra har studerat sambandet mellan graden av alkoholproblem och registrerad blodalkoholkoncentration (BAK) för personer misstänkta för rattfylleri.⁷ I studien registrerades också ålder, kön och plats och tid för blåskontrollen. Studien visar att 58 procent av de motorfordonsförare som misstänkts för rattfylleri (totalt 2 104 personer) hade alkoholproblem i form av riskabla eller skadliga alkoholvanor enligt frågeformuläret Audit, Alcohol use disorders identification test.⁸ Det är dock oklart om denna uppgift även beskriver den verkliga andelen med riskabla eller skadliga alkoholvanor enligt detta kriterium, eller om andelen även är en avspegling av polisens metodik.

Av speciellt intresse är slutsatsen att så många som 46 procent av förarna med lägre koncentration alkohol i blodet än 0,2 promille (dvs. under straffbarhetsgränsen) definierade enligt Audits:s kriterier ha riskabla eller skadliga alkoholvanor.⁹ Slutsatsen är att förekomsten av alkohol i blodet hos en person vid en poliskontroll utgör en stark indikation på alkoholproblem även när koncentrationen alkohol i blodet är låg.

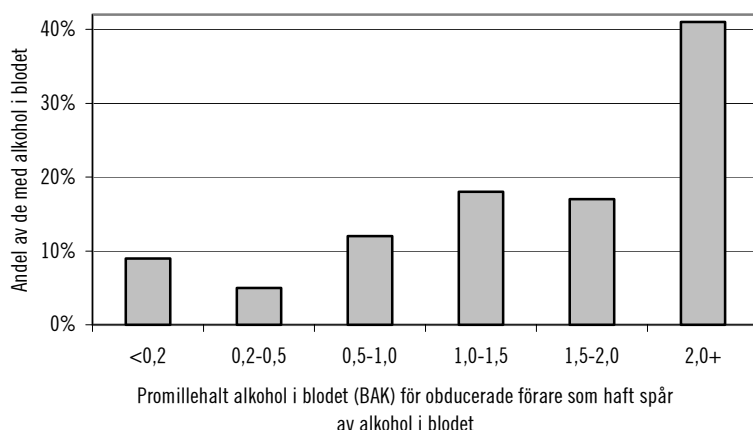
⁷ Kapubra = Kartläggning, prevention, uppföljning och behandling av rattfyllerister. Projekt vid Karolinska institutet för att ta reda på den svenske rattfylleristens alkoholvanor, sociala situation, hälsa och personlighet under ledning av professor Hans Bergman, Bergman, Hans & Hubicka, Beata, *Kapubranytt* nr 1, Stockholm 1999.

⁸ Bergman, Hans, Karolinska institutet, *Rapport till Vägverket* 2002-01-11.

⁹ Muntlig uppgift från Hans Bergman på Karolinska institutet. Poängen med Kapubras forskningsrön är att det genomgående finns en hög andel alkoholproblematiker bland rattfylleristerna och att det gäller även de som gripits med låg promillehalt. Andelen alkoholproblematiker är alltså lika stor hos alla i spannet 0,2–1,0 promille oavsett om de har 0,2 eller 1,0 promille när de påträffas av polisen. Däremot ökar andelen problematiker successivt vid riktigt höga promilletaler.

Relativ andel av obducerade fordonsförare med alkohol i blodet – år 1999

Av alla obducerade var 77 procent helt utan spår av alkohol i blodet, år 2004 hade denna andel minskat till ca 70 procent.



Leverförändringar kan vara en indikation på alkoholberoende även om sådana inte alltid uppstår ens vid allvarligt och långvarigt beroende. Av de omkomna personbilsförare som obducerades år 2002 och som hade en blodalkoholkoncentration mellan 0,1 till 3,6 promille (BAK 1,89 promille i genomsnitt) var det 41 procent som hade leverförändringar. Den genomsnittliga alkoholkoncentrationen i blodet för dem som hade druckit alkohol men inte hade leverförändringar var dock så pass hög som 1,52 promille.¹⁰

4.4 Attityder till alkohol och trafik

Ett grundläggande krav för att en person ska få ha körkort är enligt körkortslagen att han eller hon har ett nyktert levnadssätt. Detta krav är väl förankrat i medborgarnas syn på alkohol och trafik.

Statistiska centralbyrån genomför attitydundersökningar inom trafikområdet (trafiksäkerhetsenkäten) sedan 1981. Den senast

¹⁰ Lindholm, Magnus, *Alkoholpåverkade personbilsförare inblandade i dödsolyckor 2002*, Publikation 2004:161.

I 73 procent av olyckorna har den obducerade föraren med BAK>0,2 promille själv omkommit utan att någon passagerare eller att någon annan person dödats. Totalt sett dödades 21 andra personer av obducerade föraren med BAK>0,2 promille, 13 som passagerare, 6 personer i annan personbil och 2 fotgängare. Totalt 75 dödade personer finns i materialet.

publicerade undersökningen avser 2003.¹¹ I denna anger 60 procent i åldrarna 15 till 84 år att gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille alkohol i blodet i stället för nuvarande 0,2 promille. Dessutom ansåg närmare 95 procent att straffet för rattfylleri borde vara hårdare.

Acceptansen för polisens alkohol- och drogkontroller i trafiken är hög, långt högre än för övriga typer av trafikkontroller.

Även bland ungdomar anser majoriteten att det är oacceptabelt att sätta sig bakom ratten och köra när man har druckit.¹² Möjligen går det att skönja en pågående förändring i attityden bland unga förare.

De flesta anser också att straffen är för milda för berusade bilförare som kört ihjäl en medtrafikanter. Bara fyra procent stöder de straff som utmätts idag – fängelse i mindre än två år. Var femte svensk vill att rattonyktra som dödat en medtrafikanter ska få livstidsstraff. Lika stor andel förespråkar permanent indraget körkort. Många kräver fängelse i kombination med vårdinsatser.¹³

Acceptansen för alkohol i trafiken kan dock variera över landet, vilket tycks ha att göra med hur stor risken för upptäckt har varit.

¹¹ Warnemo, Anna, *Trafiksäkerhet. Resultat från 2003 års trafiksäkerhetsenkät*, Vägverket publikation 2004:45.

¹² Levy, Birgitta & Hedengren, Maria, *Resultat från en kvalitativ undersökning avseende attityder till alkohol/droger och rattonykterhet bland ungdomar*, Rapport från Kommunicera AB, Stockholm 2004. Undersökningen om ungdomars attityder till alkohol/droger och rattonykterhet genomfördes i januari 2004 i Kalmar, Stockholm och Östersund på uppdrag av Vägverket.

¹³ SIFO-undersökning, *Lämpligt straff för rattonykter som kört ihjäl någon*, projektnummer 1512679, 2004.

5 Rattfylleriets omfattning och konsekvenser

5.1 Indikatorer på alkohol i trafiken

Alkohol i trafiken bedöms vara ett ökande problem och antalet olyckor som har samband med alkohol tycks öka, men säker statistik saknas. De indikatorer som används för att bedöma problemets omfattning och hur detta utvecklats utgår från olika direkt eller indirekt mätbara mått. Med direkta mätningar avses mätningar av rattfylleriet i trafiken, antingen genom poliskontroller eller genom trafikanternas självrapporterade rattfylleri i olika undersökningar. Till indirekta mätningar räknas mätningar av olika variabler som påverkar eller påverkas av rattfylleriet och som därigenom kan användas som indikatorer för rattfylleriets omfattning.¹

Indikatorer är bl.a.:

1. självrapporterat rattfylleri i enkäter
2. den totala alkoholkonsumtionen i samhället
3. andelen och antalet alkoholpåverkade i polisens kontroller
4. antalet anmälda med misstanke om rattfylleribrott
5. andelen och antalet misstänkt alkohol- eller drogpåverkade förare i vägtrafikolyckor med dödade, skadade eller egendoms-skador
6. andelen av och antalet obducerade dödade i trafiken av olika trafikantkategorier som har haft varierande grad av alkohol i blodet i Rättsmedicinalverkets undersökningar. Den statistik som redovisas utgår dock från olika nivåer på blodalkoholhalten vilket försvårar tolkningen av statistiken. Oftast framgår inte heller av statistiken vilket kriterie som tillämpats (exv. över 0,1 promille, över 0,2 promille eller att alkohol överhuvudtaget förekommit i blodet)
7. analyser av dödsolyckor i Vägverkets djupstudier.

¹ Forsman, Åsa & Gustafsson, Susanne, *Skattning av rattfylleriets omfattning – metodfrågor och datakvalitet*, VTI-rapport 505, Linköping 2004, s. 5–7.

5.2 Rattfylleriets omfattning – skattning

Sverige har få alkoholpåverkade fordonsförare i vägtrafiken i en internationell jämförelse. Det är dock svårt att uppskatta andelen rattfyllerister i vägtrafiken. Rattfyllerist definieras som förare av motorfordon inklusive moped med mer än 0,2 promille alkohol i blodet.

5.2.1 VTI:s skattning från 1996

Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) gjorde 1996 en bedömning av rattfylleriets omfattning i Sverige. VTI bedömde att 0,19 procent av alla förare av motorfordon vid slumpvisa kontroller hade en blodalkoholkoncentration över straffbarhetsgränsen 0,2 promille (0,34 inkl. polisens toleransmätt).² År 1996 gjordes i Sverige ca 2,7 miljarder resor med motorfordon i vägtrafiken.³ Det innebär att det gjordes i genomsnitt ca 14 000 resor med motorfordon varje dygn där föraren hade över 0,2 promille i blodet. Antalet resor med alkoholpåverkade förare kan ha ökat till i genomsnitt ca 20 000 per dygn genom ökad trafik och ökad alkoholkonsumtion och med oförändrade förhållanden i övrigt.

Varje dygn i Sverige:

- gjordes 1996 ca 14 000 resor (ca 0,19 procent av alla resor) med rattnyktra förare – ca 20 000 uppräknat till 2004

Antalet motorfordonsförare som körde och kör onyktra i trafiken är dock längre eftersom medelbilisten gör ungefär 2 resor per dygn och en del av de rattnyktra kör onyktra mer än en resa per dygn.

Andelen (%) av alla förare som någon gång eller flera gånger per år kör rattnyktra kan bedömas utifrån hur många resor per år i *genomsnitt* dessa kör onyktra:

- 1 rattnykter resa/kvartal ► ca 17,3 %
- 1 rattnykter resa/månad ► ca 5,8 %
- 1 rattnykter resa/vecka ► ca 1,3 %

² Källa: Hans Laurell, Vägverket 2005-05-15. I kommittédirektivet står att knappt en procent av alla förare i trafiken är påverkade av alkohol. Vad den uppgiften kommer ifrån framgår inte och stämmer inte med VTI:s utredning. Eventuellt kan det vara en bedömning av hur många förare som någon eller flera gånger under året är rattnyktra, vilket då skulle motsvara drygt en rattnykter resa per vecka.

³ Statistiska centralbyrån, *Svenskarnas resor 1996 – resultatrapport*, Stockholm 1997, s. 10. Rapporten anger 2,687 miljarder resor med motorfordon i vägtrafiken under 1996. Resa = Med resa avses en reskedja från start till mål (huvudresa). En resa från hemmet till dagis för att lämna barn och därefter till arbetsplatsen räknas som en huvudresa som består av två delresor, eftersom det blir nytt ärende med resan efter att barnen lämnats på dagis. En delresa kan i sin tur bestå av flera reselement, om olika färd sätt använts.

Varje fordonsförare gör ungefär två resor per dygn i genomsnitt. Man kan förmoda att en viss del av förarna är rattonyktra vid fler än en resa per dygn. Antalet rattonyktra förare i trafiken varje dag är därmed färre än antalet resor med rattonyktra förare.

Om varje person som någon gång kör onykter i genomsnitt kör rattonykter bara en resa per kvartal är det ca 17 procent av alla förare som någon gång under året kör rattonyktra. Är genomsnittet en rattonykter resa per månad är det ca 6 procent av alla förare som någon gång kör rattonyktra under året. Dessa resultat stämmer då ganska väl med resultaten från självskattningarna.

Alkolås i Skandinavien AB har sammanställt resultat från underhåll av alkolås i 538 fordon med alkolås i företag som kvalitets-säkrat sina transporter. Resultat från loggarna visar att i 0,34 procent av blåstesterna under år 2003 översteg alkoholkoncentrationen i blodet 0,2 promille.⁴ Om dessa data återspeglar den verkliga andelen onyktra motorfordonsförare skulle det betyda 74 procent fler onyktra förare på våra vägar år 2003 jämfört med VTI:s bedömning från 1996. Det är dock tveksamt om denna population är representativ för hela motorförarkollektivet – bland annat är andelen män högre vilket ökar andelen och många alkoholberoende förare hade troligtvis utsorterats tidigare av transportföretagen vilket talar för en mindre andel.

⁴ Utvärdering av Vägverkets demonstrationsförsök, Bo Bjerre.

5.2.2 Polisens kontroller: utandningsprov – misstanke om och lagförda för rattfylleribrott

Utandningsprov och misstanke om och lagförda rattfyllerister (antal)

Kategori	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Genomsnittlig årlig förändring från 2001
Alkoholutandningsprov	1 146 144	1 015 395	1 064 737	1 108 493	1 141 172	1 280 108	1 382 931	1 562 631	12%
Återkallade körkort p.g.a. främst rattfylleri	5 227	4 423	4 185	4 529	4 898	5 108	5 362	5 728	6%
Person som lagförts för brott mot trafikbrottsbrottslagen	21 613	21 350	20 923	23 574	24 234	25 717	26 338	26 189	3%
– därav lagförda för rattfylleri	4 363	3 942	3 639	3 768	4 014	4 396	4 533	4 932	8%
– därav lagförda för grovt rattfylleri	4 948	5 023	4 896	5 051	5 154	5 435	5 499	5 233	1%
– därav strafföreläggande för rattfylleri, grovt rattfylleri eller rattfylleri under påverkan av narkotika	3 538	3 141	2 842	3 048	3 269	3 620	3 755	3 954	7%
Andel lagförda för grovt rattfylleri av alla lagförda rattfyllerister	53%	56%	57%	57%	56%	55%	55%	51%	-3%
Anmälan om misstanke om rattfylleribrott, totalt. Från 2001 exkl. drograttfylleribrott	13 551	12 127	13 941	17 403	14 254	14 924	15 351	15 588	3%
Anmälan om misstanke om rattfylleri under påverkan av narkotika	–	–	–	–	3 776	4 659	5 485	6 549	24%

Källa: RPS och BRÅ. Återkallade körkort avser återkallelsepunkt 1, vilket till helt övervägande delen avser rattfylleri.

Av *tabellen* framgår polisens utförda alkoholutandningsprov och andra aktiviteter i samband med trafikbrott kopplade till alkohol och narkotika. Om ett alkoholutandningsprov utfört med polisens sållningsinstrument ger positivt utslag görs ett noggrannare bevisprov. Det kan vara ett blodprov eller ett prov på utandningsluften. Idag gör polisen ett avdrag på 0,07 mg/l (dvs. 0,14 promille) på den alkoholhalt i utandningsluften som bevisinstrumentet registrerat. Rattfylleribrott kan därför påvisas först om instrumentet visar mer än 0,17 mg/l (0,34 promille alkohol i blodet). Anledningen är att det alltid finns ett mått av osäkerhet i mätresultaten.

Från och med den 15 september 2005 kommer polisen att göra ett säkerhetsavdrag som är 15 procent av det uppmätta medelvärdet

av de två prov som görs med instrumentet. Ändringen görs för att instrumenten har blivit bättre och idag mäter mer exakt. Polisen räknar med att antalet förare med misstanke om rattfylleri därmed kommer att öka med ca 7 procent.⁵ Antalet med misstanke om grovt rattfylleri kommer att minska, dock mycket marginellt.

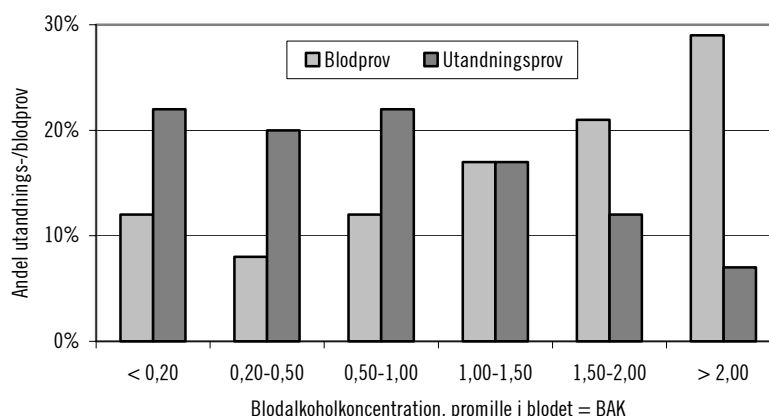
Antalet personer som misstänkts eller lagförts för rattfylleribrott är dock ett osäkert mått på den verkliga förekomsten av alkohol och andra droger i trafiken. Andelen som har blivit misstänkta för rattfylleribrott vid polisens kontroller är betydligt högre än andelen resor med onyktra förare eftersom polisens strategi är att göra kontroller vid platser och tidpunkter då fler förare är ratt-onyktra. Andelen alkoholutandningsprov över straffbarhetsgränsen (+ polisens toleranspåslag) vid polisens kontroller har åren 1997–2002 legat på en nivå runt 1,35 procent i genomsnitt för hela Sverige. Andelen varierar dock över landet. Inom Vägverket region norr var den 0,87 procent och i Region Stockholm hela 2,95 procent.⁶ Skillnaderna kan bero på olika strategier eller också på olika regionala förhållanden och identifierbara koncentrationer av onyktra förare under vissa tider och platser.

Under åren fram till 1990 genomförde polisen drygt en halv miljon alkoholutandningsprover årligen. År 1990 togs beslut om att man skulle uppnå 1,8 miljoner prover per år. Denna nivå nåddes i det närmaste 1994. Därefter sjönk omfattningen till drygt en miljon utandningsprov 1998. Antalet har därefter successivt ökat med ca 9 procent per år i genomsnitt.

⁵ Pressmeddelande från TT 2005-08-26 samt muntlig uppgift från Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen 2005-08-30..

⁶ Vägtrafikinspektionen, *Promemoria TR 80, 040127*, s. 38.

Alkohol i blodet hos misstänkta för rattfylleri. Polisens kontroller 2004



Av diagrammet framgår den blodalkoholhalt som polisen har registrerat för förare som misstänkts för rattfylleri. För de förare där blodprov tagits är resultatet relativt snarlikt fördelningen för obducerade förare, dock inte lika utpräglat.

Varje år lagförs drygt 10 000 personer för rattfylleri och grovt rattfylleri, varav drygt hälften för grovt rattfylleri, *se tabell*. Nästan 6 000 personer får indraget körkort. Av tabellen framgår också att antalet lagförda och misstänkta för rattfylleri de senaste fyra åren ökat i betydligt lägre takt än polisens kontroller. Den relativa förändringen kan vara ett tecken på en minskning av rattfylleriet eller på att polisen förändrat sin metodik.

Av dem som misstänktes för rattfylleri år 2002 var 90 procent män.⁷ Brottsförebyggande rådets statistik visar att 7 procent av de lagförda rattfylleristerna återfaller i rattfylleribrott inom ett år och 15 procent inom tre år.⁸

Sedan den skärpta lagstiftningen om narkotika i trafiken infördes 1999 har antalet anmälningar om misstanke om rattfylleri under påverkan av narkotika ökat varje år, *se tabell*. Metodiken för denna kontroll är under stark utveckling, och därför går det inte att dra några långtgående slutsatser av denna kraftiga ökning. En stor andel av drograttfylleristerna har också gjort sig skyldiga till andra brott. En granskning av 280 drograttfylleridomar vid nio tingsrätter under år 2001 visar att det i 272 fall (97 procent) också fanns andra

⁷ Regeringen, *Kommittédirektiv – Utökad användning av alkohol m.m.* (Dir. 2004:135).

⁸ Brottsförebyggande rådet, *Kriminalstatistik 2003*, Stockholm 2004, s. 235.

brott med i åtalet. Av dessa handlade 229 fall om narkotikabrott och 53 fall om trafikbrott.⁹

5.2.3 Självrapporterat rattfylleri – hur många och vilka kör någon gång rattonyktra

Självrapporterat rattfylleri använts också som mått på förekomsten av alkohol i trafiken. I Vägverkets trafiksäkerhetsenkät 2003 uppger 12,6 procent av männen och 3,8 procent av kvinnorna att de hade kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl de senaste 12 månaderna.¹⁰ Hur stor andel av dessa som då haft mer än 0,2 promille i blodet är svårt att bedöma. I samma enkät uppger en fem-tedel i de yngre åldergrupperna att de åkt med i ett fordon där föraren varit påverkad av alkohol. 17 procent av männen i åldersgruppen 25–54 år uppger att de någon gång det senaste året kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl. I en studie i Stockholms stad uppgav 4 procent av de tillfrågade att de kört alkoholpåverkade, graden av påverkan framgår dock inte.¹¹

NTF i Kalmar län genomförde hösten 2004 en enkät angående alkohol och trafik bland studenter på Kalmar högskola. Enkäten besvarades av 166 elever, 98 kvinnliga och 68 manliga. De 166 enkätsvaren visar att 14 kvinnliga och 25 manliga studenter (totalt 23,5 procent) uppger att de någon gång kört alkoholpåverkade. Det innebär att 14 procent av de kvinnliga och 37 procent av de manliga studenterna enligt egen uppgift någon gång kört med alkohol i kroppen. 77 av studenterna (46 procent) uppger att de någon gång åkt med någon de misstänker eller vet varit alkoholpåverkad.¹²

En viktig fråga är hur stor andel av resorna med rattonyktra förare som görs av förare som är alkoholberoende eller alkoholmissbrukare och hur många opålitliga i nykterhetskänseende som då och då kör onyktra i trafiken. Några uppgifter om detta finns inte och går inte att enkelt få fram genom polisens kontroller.

⁹ Agge, Maria, Folkesson, Christer & Sjöström, Lars Olov., *Drogtrattfylleri – brottet, rättsskipningen och vår trafiksäkerhet*, Stockholm 2005, s. 20

¹⁰ Warnemo, Anna, *Trafiksäkerhet. Resultat från 2003 års trafiksäkerhetsenkät*, Vägverket publikation 2004:45.

¹¹ 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 driving: a study of psychosocial, and health factors, focusing on young and middle-aged men in a metropolitan area*, Stockholm 1999.

¹² NTF i Kalmar län, enkätundersökning bland elever på Kalmar högskola under vecka 40 2004.

Totalt beräknar man att det i Sverige finns 300 000 till 400 000 personer som har allvarliga alkoholproblem (alkoholberoende eller alkoholmissbrukare).¹³ Hur många av dessa som har tillgång till bil och hur ofta de kör alkoholpåverkade finns det inga uppgifter om.

5.3 Rattfylleriets konsekvenser (se även bilaga 7)

5.3.1 Rattfylleriets konsekvenser bedömt utifrån obduktionsresultat

Under tioårsperioden från slutet av 1980-talet till slutet av 1990-talet gjordes bedömningen att de alkoholrelaterade dödsfallen i trafiken minskade. En indikation på detta var att andelen av de obducerade personbilsförarna som hade alkohol i blodet (BAK över 0,1 promille) minskade från en högsta nivå på drygt 30 procent till ca 18 procent åren 1997–1999. Dessa uppgifter är dock något osäkra.

Obducerade personbilsförare

År	1999	2000	2001	2002	2003
Andel av alla omkomna obducerade personbilsförare med > 0,1 promille alkohol i blodet	19%	23%	24%	28%	29%
Andel av obducerade personbilsförare med > 0,1 promille alkohol i blodet som inte haft körkort	ca 1/3				

Av de personbilsförare som dog i trafikolyckor år 2003 obducerades ca 90 procent. Av dessa hade 29 procent mer än 0,1 promille alkohol i blodet.¹⁴ Sedan 1999 har andelen successivt ökat, *se tabell*.

Av de personbilsförare som dödats i trafiken 2002 och som enligt obduktion hade alkohol i blodet (BAK över 0,1 promille) saknade ca 1/3 körkort.¹⁵

Rättskemiska laboratoriet i Linköping tillämpar en säkerhetsmarginal på 0,02 promille vid upp till 0,2 promille och 0,06 promille

¹³ Källa: Bo Bjerre, Vägverket.

¹⁴ Vägverket, *Alkohol, droger och trafik*, Borlänge 2004, s. 10.

¹⁵ I de fall där körkortsstatus kunnat identifieras hade 64 procent gällande behörighet medan 21 procent helt saknade körkort, 10 procent hade återkallat körkort vid tiden för olyckan. Lindholm, Magnus, *Alkoholpåverkade personbilsförare inblandade i dödsolyckor, 2002*, Vägverket publikation 2004:161, Borlänge 2004, s. 5 och 10.

upp till 1,0 promille för blodprov som analyseras avseende alkohol.¹⁶

Det finns metodtekniska problem. Ett sådant är att om den döde överlever viss tid minskar alkoholkoncentrationen i blodet relativt snabbt. Alkoholhalten i blodet sjunker även vid blodtransfusioner. De statistiska uppgifterna är därför relevanta endast för de personer som omkommit direkt i samband med olyckan. Uppgifter om tidpunkten för dödsfallet och olyckstidpunkt saknas i allmänhet.

Vägverkets djupstudierrapport över dödsolyckor i de tre södra regionerna 1997–2003 (ca 50 procent av alla dödsolyckor i landet) visar att andelen dödsolyckor som varit alkohol- eller drogrelaterade ökat från 18 procent 1997 till 26 procent 2003. Till detta ska läggas ett bortfall som är mycket svårt att bedöma.¹⁷ Antalet dödsolyckor totalt har minskat under senare år medan de alkohol- eller drogrelaterade dödsolyckorna inte minskat i motsvarande grad. Därmed har den relativa andelen trafikdödade med samband till alkohol- eller drogpåverkan ökat.

I denna djupstudierapport definieras alkoholrelaterade olyckor som olyckor där blodalkoholkoncentrationen för obducerade förare varit över 0,2 promille (BAK över 0,2 promille). Nästan hälften (46 procent) av de obducerade påverkade bilförarna var under 30 år.

Det är värt att notera att alkohol och droger i trafiken och dålig bilbältesanvändning inte längre är ett typiskt ungdomsproblem utan även gäller unga vuxna. Studien visar att problemen med alkohol eller droger i trafiken är ungefär lika stora från 18 till 30 år. Det är först efter att man fyllt 30 år som problemen minskar med ökande ålder. Värt att notera är även att utlandsfödda i betydligt mindre utsträckning är inblandade i alkohol- eller

Djupstudier av dödsolyckor i Vägverkets tre södra regioner 1997–2003

- 26 procent av alla trafikdödade 2003 har verifierat samband med alkohol och droger i trafiken. Till detta ska läggas ett bortfall som är svårt att bedöma.
- Nästan hälften (46 procent) av omkomna påverkade bilförare var under 30 år.
- 95 procent av omkomna bilförare med alkohol eller droger i blodet var män.

¹⁶ Muntlig uppgift från Wayne Jones, Rättskemiska laboratoriet, 2005-06-30.

¹⁷ Artebranth Mats, Ekman Lars, Norrgård Erik, Strandroth Johan & Svensson Kenneth. *Bilbältesanvändning och förekomst av alkohol och droger i dödsolyckor. Fördjupad analys av dödsolyckor i södra Sverige åren 1997–2003*. Vägverkets publikation 2005:69, Vägverket 2005.

drogrelaterade dödsolyckor. Det kan beror på att många av dessa är muslimer.

I åldersgruppen 20–29 år var nästan 40 procent av dem som omkom i motorfordon alkohol- eller drogpåverkade förare eller passagerare i fordon som körts av påverkad förare.

Var tredje omkommen 20–29-åring i bil har avlidit i olyckor som inträffat mellan klockan 00 och 06, främst koncentrerat till helger. Av dessa hade hela 75 procent inte använt bälte och 70 procent dog i alkohol- eller drogrelaterade olyckor.

En analys gällande år 2001 av dödade förare 18–24 år visar att 15 procent satt i en bil som motsvarade medelbilens krocksäkerhetsnivå, medan så stor andel som 64 procent satt i en bil som var säkrare än medelbilen.¹⁸ Det tycks som om dessa ungdomar har dött i sina föräldrars fordon.

Så extremt stor andel som 95 procent av de dödade bilförarna med alkohol- eller droger i blodet var män. Tidigare studier brukar ange ca 90 procent, vilket tyder på att männen i allt högre utsträckning står för de alkoholrelaterade olyckorna. Enligt resvaneundersökningen, RES, svarar män som bilförare för 71 procent av trafikarbetet. Det förklarar en del av skillnaden mellan män och kvinnor.

Av de personbilsförare i åldersgruppen 15–24 år som år 2003 dödades i trafikolyckor hade 48 procent alkohol i blodet, jämfört med knappt 38 procent året innan.¹⁹ Förare av mopeder och motorcyklar var de förarkategorier sett över hela landet som 1999 hade högst andel med alkohol i blodet av obducerade omkomna förare.²⁰ För ca 45 procent av de obducerade moped och motorcykelförarna var alkoholhalten i blodet över 0,2 promille. Resultat från Vägverket region väst pekar på en betydligt lägre andel. Åren 1997–2003 var ca 21 procent av MC-förarna påverkade och 16 procent av mopedförarna.

Av de omkomna förarna med alkohol i blodet enligt obduktion 2002 var ca 70 procent förare av personbil. Av dessa var 35 procent 18–24 år. Den åldersgruppen utgör endast ca 7 procent av alla körkortsinnehavare.²¹

¹⁸ Gustafsson, Åsa, *18–24 åriga personbilsförare inblandade i dödsolyckor år 2001 – Analys av Vägverkets djupstudiematerial*, Vägverkets publikation 2004:43, Borlänge 2004, s. 14

¹⁹ Rättsmedicinalverket och Hans Laurell, Vägverket, 2004.

²⁰ Uppgift från Thomas Lekander, Vägverket, 2005.

²¹ Lindholm, Magnus, *Alkoholpåverkade personbilsförare inblandade i dödsolyckor 2002*, Vägverket Publikation 2004:161, Borlänge 2004

Den genomsnittliga alkoholkoncentrationen i blodet var 1,6 promille hos de omkomna obducerade personbilsförarna som hade alkohol i blodet år 2002. Spridningen var från 0,1 till 3,6 promille, och 70 procent hade över 1,0 promille.²²

5.3.2 Olyckor som har samband med alkohol – polisens rapportering

Antalet förare som var inblandade i olyckor där någon blev dödad eller svårt skadad och som var misstänkta för rattfylleribrott (alkohol eller droger) enligt polisens rapportering ökade åren 1997 till 2003 med i genomsnitt 9 procent per år, *se tabell*.²³

Förare inblandade i olyckor med dödlig utgång eller svår personskada misstänkta för rattfylleribrott enligt polisens rapportering

År	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Polisanmälda motorfordonsförare och mopedister i vägtrafiken med misstanke om rattfylleribrott (alkohol och droger)	564	279	284	302	367	372	428	427
Totalt antal enligt officiell statistik	6 273	4 433	4 389	4 598	4 669	4 610	5 124	5 193
Andel med misstanke av alla officiellt rapporterade	9,0%	6,3%	6,5%	6,6%	7,9%	8,1%	8,4%	8,2%
Förändring av antalet			+ 56 % 1997 till 2003 + 9 % ökning i genomsnitt varje år					

SIKA och SCB: Vägtrafikskador 2003, Stockholm 2004, s. 38.

Anm.: "Misstänkt alkoholpåverkade" betyder här misstänkt påverkade av alkohol eller annat ämne.

1990 ändrades gränsen för rattfylleri från 0,5 till 0,2 promille.

Det finns dock flera metodtekniska problem förknippade med statistik baserad på polisens informationsunderlag från vägtrafikolyckor. Knappt hälften av alla olyckor med dödade och skadade rapporteras.²⁴ Misstanke om påverkan av alkohol separeras inte från misstanke om påverkan av andra ämnen. Statistiken ger därmed ingen information om hur relationen mellan dessa påverkansfaktorer ser ut och förändras över tid. En undersökning av djup-

²² Lindholm, Magnus, *Alkoholpåverkade personbilsförare inblandade i dödsolyckor 2002*, Vägverket Publikation 2004:161, Borlänge 2004.

²³ Sonefors, Mats & Jonsson, Jonas, *Vägtrafikskador 2003*, Statens institut för kommunikationsanalys och Statistiska centralbyrån, Stockholm 2004.

²⁴ Forsman, Åsa & Gustafsson, Susanne, *Skattning av rattfylleriets omfattning – metodfrågor och datakvalitet*, Linköping 2004, s. 30.

studiematerialet i Vägverket region väst för åren 1997–2003 visar att förarna i de alkohol- eller drogrelaterade dödsolyckorna i 76 procent av olyckorna var påverkade enbart av alkohol, 8 procent både av alkohol och droger och 16 procent enbart av droger.

Det är vidare osäkert hur tillförlitlig polisens bedömning är av misstänkt alkohol- och drogpåverkan. Vid en del olycksplatser gör omständigheterna att det är mycket svårt att utföra alkoholutandningsprov, och förarna finns inte alltid kvar vid olycksplatsen när polisen kommer.²⁵

Ibland saknas uppgift om misstanke om påverkan i polisens rapportering. För personbilsförare som varit inblandade i polisrapporterade vägtrafikolyckor 2001 saknades uppgiften i 22 procent av fallen.²⁶

År 1999 misstänkte polisen att 5,6 procent av de bilförare som dödades i trafiken var alkoholpåverkade, medan Rättsmedicinalverkets (RMV) analyser visar att 19 procent hade alkohol i blodet (BAK över 0,2 promille).²⁷ En analys av dödade personbilsförare år 2002 visar att av dem som hade alkohol i blodet enligt RMV så hade polisen inte misstänkt alkoholpåverkan hos drygt hälften. De allra flesta av dessa hade en alkoholkoncentration i blodet över 1,0 promille.²⁸

En studie från Umeå universitet visar att det finns en kraftig underrapportering från polisen av andelen som misstänks vara påverkade. En jämförelse mellan polisens rapportering och de rättskemiska analyserna för åren 1982, 1985 och 1988 visar att andelen fordonsförare där alkohol hade påvisats i blodet i den rättskemiska analysen var ungefär dubbelt så hög som andelen som misstänkts för påverkan enligt polisens bedömning.²⁹

En felkälla är bl.a. när en passagerare dör i ett fordon som körts av en alkoholpåverkad förare och föraren avviker eller blir allvarligt skadad och förs till sjukhus. Polisen har svårt att upptäcka alkoholpåverkan hos skadade förare på grund av problem med att inhämta blodprov från personer som skadats i olyckor och förts till sjukhus.

²⁵ Forsman, Åsa & Gustafsson, Susanne, *Skattning av rattfylleriets omfattning – metodfrågor och datakvalitet*, Linköping 2004, s. 29–30.

²⁶ Sonefors, Mats & Jonsson, Jonas, *Vägtrafikskador 2001*, Statens institut för kommunikationsanalys och Statistiska centralbyrån, Stockholm 2002, s. 79.

²⁷ *Regeringens proposition 2000/01:20*.

²⁸ Lindholm, Magnus, *Alkoholpåverkade personbilsförare inblandade i dödsolyckor 2002*, Vägverket Publikation 2004:161, Borlänge 2004, s. 3, 8–9.

²⁹ Öström, Mats, Eriksson, Anders & Björnstig, Ulf, *Alkoholpåverkan hos omkomna trafikanter: En jämförelse mellan officiell statistik och faktisk blodalkoholkoncentration*, Rapport nr. 34, Institutionen för rättsmedicin, Umeå universitet 1992.

Sjukvårdspersonalen vill inte åta sig uppgiften att ta blodprov på skadade som kommer in till sjukhus, utan ser detta som polisens uppgift.

Norrlands universitetssjukhus har visat att 40 procent av alla skadade cyklister 15 år och äldre åren 1990–2003 varit alkoholpåverkade.³⁰

5.3.3 EU och Norden – rattfylleriets konsekvenser

EU-kommissionen bedömer att ungefär 10 000 personer varje år dör i alkoholrelaterade trafikolyckor på de europeiska vägarna.³¹ Detta utgör ca 25 procent av alla dödade i trafiken.

En *norsk studie* från 1993 visar att 28 procent av de omkomna förarna var påverkade av alkohol eller av alkohol i kombination med mediciner eller narkotika.³²

I *Danmark* omkom 106 personer i alkoholrelaterade trafikolyckor under 2004, vilket är ca 29 procent av det totala antalet omkomna i trafiken (369 personer). Enligt polisens rapportering blev 607 personer svårt skadade och 679 personer lätt skadade under samma år i olyckor med samband till alkohol. För båda skadekategorierna utgör det ca 17 procent av de rapporterat skadade.³³ Dansk Statistik bedömer att det verkliga antalet trafikskadade är ca 5 gånger högre än det antal som polisen registrerar.³⁴

I *Finland* omkom enligt den officiella statistiken 90 personer i alkoholrelaterade vägtrafikolyckor under år 2002 vilket var 22 procent av alla omkomna i trafiken. Av dessa var 60 alkoholpåverkade förare, 20 passagerare i rattfylleristers bilar och 10 andra medtrafikanter. Antalet som dödat i rattfylleriolyckor har under tioårsperioden 1993 till 2002 i genomsnitt varit 84 personer. Under samma tioårsperiod har i medeltal 956 personer årligen skadats i rattfylleriolyckor. Sedan år 2000 har andelen alkoholrelaterade trafikdödsfall ökat mycket kraftigt.³⁵

³⁰ Bylund, Per-Olof & Björnstig, Ulf, Skallskadade cyklister är ofta påverkade av alkohol, Umeå 2004.

³¹ 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, s. 8.

³² Glad, A. & Vaas, K., *Ruspåvirket kjøring og ruspåvirkete førere. Et informasjonshefte om situasjonen i Norge*, Oslo 1993.

³³ Vejdirektoratet, *Trafikuheld året 2004*, Köpenhamn 2005, s. 3, 12.

³⁴ www.statistikbank.dk den 10 juni 2005.

³⁵ Rajalin, Sirpa, *Rattfylleriet i Finland*, Helsingfors 2004, s. 6–9.

5.3.4 Sverige – bedömning av verkligt antal dödade, skadade och egendomsskador

Utredningen har inte kunnat finna några dokumenterade analyser summerat för hela Sverige av andelen av de dödade och skadade i svenska trafikolyckor där olyckan har haft samband med alkohol eller andra droger. Det finns dock flera regionala studier baserade på Vägverkets djupstudiematerial. Någon bedömning av bortfallet görs dock inte i dessa studier.

Det finns olika bedömningar av antalet dödade och skadade i olyckor som har samband med alkohol. Olika antaganden görs också om vid vilken nivå alkoholen signifikativt påverkar trafik-säkerheten. Även dagen efter-trötthet orsakad av alkohol bedöms olika, liksom av hur många medtrafikanter som skadas och dödas av alkoholpåverkade förare m.m.

Exempel på viktigare faktorer som påverkar bedömningen av antalet dödade där det finns samband med alkohol eller droger:

- De uppgifter som vanligtvis redovisas gäller för obducerade omkomna personbilsförare med över 0,1 alt. 0,2 promille alkohol i blodet, eller endast en uppgift om alkoholpositiv. Osäkerhet finns bl.a. om följande:
 - Hur ser andelen ut för övriga förarkategorier (mopeder, MC m.fl.) och i vad mån avviker andelen signifikant från personbilsförarna? En brist är även att det är svårt att få fram uppgifter om hur alkoholproblematiken i trafiken ser ut för yrkestrafiken jämfört med privattrafiken. På Vägverkets regioner finns dock denna information oftast sammanställd.
 - Hur många av de omkomna personerna har avlidit först en tid efter olyckan och hur kan detta ha påverkat statistiken? Alkoholkoncentrationen i blodet minskar relativt snabbt och kan påverkas av behandlingen m.m.
 - Varierar andelen som obducerats mellan olika år och har samma kriterier använts i övrigt i bedömningen av resultatet?
 - Är andelen alkoholpåverkade lika stor bland de som inte obducerats som bland de obducerade?

- Det finns svårigheter att få fram tillförlitliga uppgifter sett över hela landet om
 - antalet passagerare som omkommit i olyckor med förare som överlevt men som varit påverkad av alkohol eller andra droger
 - dödade oskyddade trafikanter och dödade personer i andra fordon som har blivit påkörda av alkohol- eller drog-påverkade förare utöver de som obducerats
 - dödade alkohol- eller drogpåverkade cyklister och gående som själva varit orsak till att de dödats.

Mellan 89 och 96 procent av alla som dödas i trafiken har obducerats under senare år.³⁶ Av dessa är det drygt 100 aktiva trafikanter per år (alla trafikantgrupper exklusive passagerare) som har en alkoholkoncentration i blodet över 0,1 promille (medelvärde ca 1,6 promille).³⁷

Grovt skattat kan upp emot 150 trafikdödade per år (ca 30 procent av alla omkomna i trafiken) ha dödats i olyckor med samband med alkohol. I denna skattning har även bortfallet medräknats även om det inte finns några kända analyser av detta. Mer än hälften av dessa vållas av alkoholberoende förare.

Mycket grovt kan man bedöma att ca 70 procent av alla trafikdödade i olyckor som har samband med alkohol, drygt 100 personer per år, skulle ha räddats om alla bilar haft alkoholås. Resterande är kopplade till olyckor med alkoholpåverkade MC- eller mopedförare och cyklister och gående som har orsakat olyckan.

Inga kända skattningar finns av hur många som blivit svårt skadade i olyckor i trafiken som har samband med alkohol. En större andel av förarna bedöms dock ha varit alkoholpåverkade i dödsolyckor än i övriga olyckor.³⁸ Det har dock inte gått att få fram några uppgifter om andelen alkoholpåverkade aktiva trafikanter i olyckor med personskador av olika svårighetsgrad.

En gissning kan utgå från polisens rapportering om förare inblandade i olyckor med svår personskada misstänkta för rattfylleribrott tillsammans med en bedömning av bortfallet och

³⁶ Holmgren, P., *Personlig kommunikation*, Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket, Linköping 2004.

³⁷ *Källa*: Hans Laurell, Vägverket.

³⁸ Leifman, Håkan, "Konsumtionsvanor och alkoholproblem", i: Andréasson, Sven, *Den svenska supen i det nya Europa*, Stockholm 2002, s. 58.

Begreppet singelolyckor är dock inte entydigt definierat och innebörden har ändrats i och med övergången till Strada. En viltolycka med ett fordon definieras numera som en singelolycka vilket inte gjorts tidigare.

polisens underskattning vid misstanke om alkoholpåverkan. Man kan då **lågt gissa** att det kan röra sig om *i storleksordningen 1 500 svårt skadade per år i olyckor som har samband med alkohol i trafiken – ca 15 procent av alla svårt skadade i trafiken*.³⁹ Denna bedömning stämmer även med uppgifterna från Danmark. Av de svårt skadade är det troligtvis mindre än 70 procent som har samband med bilkörning.

För lindrigt skadade och egendomsskador finns inga kända svenska uppgifter redovisade om sambandet med alkohol och droger. Danska uppgifter tyder på att andelen för lindrigt skadade är i samma storleksordning som för svårt skadade.

Antalet dödade i trafiken förväntas minska starkt främst på grund av allt säkrare bilar, lägre farter i tätortsmiljöer och fler vägar med mitträcke m.m. Hur utvecklingen ser ut och förväntas bli för skadade är mer osäkert. Mycket tyder på att antalet skadade fortsätter att ligga på ungefär oförändrad nivå eller till och med ökar något.

Mycket talar för att antalet dödade i olyckor med samband med alkohol i trafiken dock kommer att ligga på ungefär oförändrad nivå eftersom alkoholkonsumtionen ökar. Detta innebär att man kan förvänta sig att andelen av de trafikdödade där det finns ett samband med alkohol successivt riskerar att öka. Svårigheterna att minska antalet skadade kan eventuellt också vara en spegling av eventuellt ökande förekomst av alkohol i trafiken.

5.4 Terrängmotorfordon (snöskoter, fyrhjulingar m.fl.) och rattfylleri

Ett terrängmotorfordon är ett fordon som är inrättat huvudsakligen för att användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar. Terrängvagnar har en tjänstevikt över 400 kg medan terrängskotrar har en tjänstevikt på högst 400 kg.⁴⁰

Till terrängskotrar hör snöskotrar och 3- och 4-hjulingar (terränghjulingar) som inte är MC-registrerade. Vid utgången av år 2004 var snöskotrar 85 procent av alla terrängskotrar.⁴¹ Snöskotern

³⁹ Ca 380 (polisrapporterade med misstanke) x 2,4 (bortfall) x 2 (polisens underskattning) = 1 824.

⁴⁰ Svensk Författningssamling, SFS 2001:559 (ändringar 2002:583, 2003:219) *Lag om vägtrafikdefinitioner*.

⁴¹ Muntlig uppgift från Inge Karlsson, Statistiska centralbyrån, den 19 maj 2005.

introducerades i Sverige under 1960-talet. Till att börja med användes den främst i skogsbruk, rennäring och sjukvård och vid underhåll av kraft och teleledningar. Användningen för rekreation har successivt ökat. I mars 2005 fanns 181 497 terrängskotrar i Sverige.⁴² I takt med det ökande innehavet har antalet skadade och omkomna ökat, speciellt i de fyra nordligaste länen där merparten av snöskotrarna finns.

Statistiken om hur många förare och passagerare i terrängskotrar som dödats eller skadats varje år har varit bristfällig. Nu ska skador och dödsfall i terrängskotertrafiken registreras i STRADA. Rapporteringen av terrängskoterolyckor är dock än så länge ofullständig och uppgifter saknas från de flesta län. På uppdrag av Vägverket samlar snöskoterorganisationen Snofed preliminär statistik över snöskoterolyckorna. Vintersäsongen 2004–2005 har Snofed registrerat 13 döda och 141 skadade t.o.m. den 12 maj 2005.⁴³ En grov bedömning är att i genomsnitt ca 8 personer per år dör i olyckor med snöskotrar.

Olycksanalysgruppen vid Umeå universitetssjukhus har analyserat uppgifterna från samtliga obduktioner vid Statens rättsläkarstation (t.o.m. 1990/91) och vid Rättsmedicinska avdelningen Umeå (1973/74 till 2002/03) av personer som dödats i olyckor med snöskoter. Upptagningsområdet omfattar de fyra nordligaste länen, där ca 74 procent av de registrerade snöskotrarna i Sverige finns. De 194 omkomna som ingår i studien utgör ca 80 procent av samtliga snöskoterrelaterade dödsfall i Sverige. Medelåldern hos de omkomna var 40 år och andelen män 92 procent.

En mycket hög andel av dödsolyckorna har samband med alkohol. Av 177 omkomna med uppgifter om alkohol i blodet påvisades alkohol hos 119 (67 procent). Av dessa låg 90 procent över gränsen för grovt rattfylleri (över 1,0 promille i blodet). Hälften av de omkomna hade leverförfettning, vilket indikerar långvarigt hög alkoholkonsumtion. Bland de förare som omkommit fredag till söndag var 74 procent alkoholpåverkade jämfört med 53 procent övriga dagar.⁴⁴ Även tidigare genomförda studier, såväl i Sverige som i andra länder, har visat på en hög andel alkoholpåverkade förare och passagerare vid snöskoterolyckor.⁴⁵

⁴² SCB Statistikdatabas 2005.

⁴³ *Källa*: Mikael Johansson, Snofed, den 25 maj 2005.

⁴⁴ Öström, Mats & Eriksson Anders, *Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige*, Umeå 2004.

⁴⁵ Björnstig, Ulf, Eriksson, Anders & Valverius, Milan, "Dödsolyckor i samband med snöskotertrafik", *Läkartidningen* 77:1547-1549:1980, Avis S. P, "Snowmobile fatalities". i

Terränghjulingar används som arbetsfordon i skogs- och jordbruket men även i andra verksamheter. Tillförlitlig statistik saknas om olyckor med dessa. Orsaken är främst att terränghjulingar främst används i egen verksamhet och inte i ett anställningsförhållande.⁴⁶

Vid universitetssjukhuset i Umeå har en studie om olyckor med terränghjulingar inletts under 2005. Studien, som genomförs av Per-Olof Bylund, har ännu inte publicerat några resultat.

Forensic Sci 39:1161-1167:1994, Landen, M. G., Middaugh, J., Danneberg, A. L., "Injuries associated with snowmobiles, Alaska 1993-1994", *Public Health Rep.* 114:48-52:1999.

⁴⁶ Enligt uppgifter från Sveriges terränghjulingutbildares riksorganisation sker många olyckor med terränghjulingar vid sådan användning som inte förekommer i ett anställningsförhållande utan i egen verksamhet. Det finns inget incitament till att anmäla olyckan någonstans, eftersom några ersättningar inte kan bli aktuella och man vet därför inte vad som ligger bakom de olyckor och tillbud som sker med terränghjulingarna. Förarbevisutredningen: *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling* (SOU 2005:45), Stockholm 2005, s. 250.

6 Teknik för alkolås och andra system som förhindrar rattfylleri

6.1 Alkolås – traditionell teknik och komponenter (se även bilaga 3)

Alkolåset består vanligtvis av en handenhet och en kontrollenhet integrerad med fordonets elektronik. Handenheten innehåller komponenter som mäter förekomsten av alkohol i utandningsluften. Det finns olika tekniker för denna mätning, se *bilaga 3*. Teknikerna skiljer sig åt i tillförlitlighet, mätnoggrannhet, pris m.m. Kontrollenheten hanterar information från handenheten och kontrollerar nödvändiga delar av bilens elektronikfunktioner.¹ Resultatet från mätningen i handenheten av utandningsluften avgör om kontrollenheten tillåter start av motorn.

Många alkolås är utrustade med en minnesfunktion som regelbundet lagrar data om alkolåset och fordonet. Minnets data kan vid behov levereras vidare till olika datamedier och dataprogram. Detta ger möjlighet att i efterhand avläsa bl.a. tidpunkten för utandningsprov och testresultat, tider för när motorn har startat, stannat eller gått, missade utandningsprov under körning, vissa former av försök att manipulera systemet m.m. Alkolåsen kan vara utrustade med varierande funktioner som försvårar att någon manipulerar tekniken.² Krav på sådana funktioner behandlas i de europeiska standarder för alkolås som är under utveckling.³

Vissa alkolås kan ställas in så att det kräver förnyade blås-kontroller under färd med oregelbundna intervall. Denna funktion krävs idag i de alkolås som används vid villkorlig körkortsåter-

¹ Vägverket har endast godkänt koppling mot startmotorn för försöket med villkorlig körkortsåterkallelse.

² Med manipulation avses en icke auktoriserad förändring eller störning av alkolåset eller dess installation i fordonet eller dess funktioner.

³ Cenelec, *Alkolås – Testmetoder och prestandakrav. Utkast till europeisk standard*, (svensk översättning av Gustav Sjöström 2004), Bryssel 2004, s. 5, 7.

Former för manipulering som kan registreras kan vara att rulla igång bilen, starta i nedförsbacke, använda luftpump m.m.

kallelse, vilket personer som har fått körkortet indraget av domstol kan ansöka om.

Fordon med alkolås är vanligtvis utrustade med nödstartfunktion som möjliggör start och körning av fordonet utan föregående test av förarens alkoholpåverkan, se *bilaga 3*.

6.2 Andra tekniska system som förhindrar rattfylleri

Alkolås är inte det enda tekniska systemet som kan förhindra rattfylleri. Redan idag sker en utveckling av annan teknik som kan få betydelse för insatserna mot alkohol i trafiken i framtiden.

Alternativen är av olika typer. Nedan behandlas elektroniska körkort, som i detta sammanhang syftar till att kända alkoholproblematiker endast kan köra bilar med alkolås. Vidare diskuteras system som endast kräver att alkoholprov avkrävs om det finns alkohol i bilens kupéluft. Slutligen beskrivs system som använder alternativa metoder för att bedöma alkoholhalt i blodet eller nedsatt körförmåga.

6.2.1 Elektroniskt körkort

Elektroniskt körkort är ett tekniskt system för att garantera att förare har körkort när de kör bil. Det rymmer möjligheter till stöldskydd och föraridentifiering. Genom föraridentifieringen finns möjligheten att kräva alkolås för vissa förare. Med elektroniska körkort skulle förare som endast får köra bilar med alkolås kunna köra alla bilar med alkolås men inga andra. Detta selektiva krav gäller då bara kända alkoholproblematiker.

Ett elektronisk körkort är ett kort med ett inbyggt chip som kräver att förarens behörighet måste kodalas av och godkännas för att bilen ska gå att starta. Kortet fungerar både som körkort och som tändningsnyckel till bilen.

Elektroniska körkort förutsätter ett relativt komplicerat administrativt system för att försäkra att bara förare med körkort kan köra ett fordon. I princip måste varje bil i varje ögonblick kunna kontrollera en individs körkortsstatus.

Elektroniska körkort har studerats i Sverige i mer än tio år.⁴ Under tiden har bilarnas stöldsskydd förbättrats betydligt, vilket har minskat behovet i någon mån.

Kostnaden för att införa elektroniska körkort i Sverige (bara korten) beräknades till 200 miljoner kronor år 1997. Driftkostnaden beräknas motsvara den för konventionella körkort. Ett elektroniska körkort kombinerat med alkolås och fjärrblockering blir betydligt dyrare och det finns många hinder och svårigheter med ett sådant.⁵

Ett svårt hinder är att det behövs en europeisk och kanske också internationell harmonisering för ett införande.⁶ Det krävs också långtgående förändringar av körkortslagarna. I vissa länder utfärdas t.ex. ett körkort livslångt.

Om det ställs krav på alkolås i alla fordon faller på sikt behovet av elektroniska körkort för att hantera alkoholproblematiker.

6.2.2 System för att registrera förekomsten av alkohol i kupéluften

Dagens alkolås kräver blåsning inför varje start av bilen. Ett alternativ som diskuteras är att övervaka ett fordons kupéutrymme och endast kräva utandningsprov om alkohol upptäcks i kupén. Detta skulle minska besväret att alltid blåsa vid start av fordonet. Metoden kräver dock att man noga tänker igenom vad bilen ska göra om alkohol upptäcks i kupén. Att motorn direkt ska stängas av är inte önskvärt. Istället bör möjligheten att köra bilen gradvis inskränkas så att föraren kan avsluta körningen på ett säkert sätt.

⁴ www.vv.se/templates/page3__1924.aspx Prototyper till elektroniska körkort har provats sedan 1994. I ett av Skyltfondens projekt har man utvecklat en programmeringsenhet som kan avläsa fingeravtryck och kontrollera med den behörige förarens inkodade fingeravtryck på körkortet. Systemet gör bilen stöldsäker och förhindrar olovlig körning. System skulle också kunna minska rattfylleriet, eftersom ca ?? procent av dagens rattfyllerister kör utan körkort.

Det elektroniska körkortet utgörs i dagens prototyper av ett kontaktlöst chipkort, ett så kallat "smart kort". Kortet är enkelt att använda och kan fungera både som larmkontakt, dörr- och tändningsnyckel och som ID-kort. Kortets datachip kan lagra information som både kortinnehavaren, polisen, sjukvården och myndigheterna kan ha nytta av. I kortet skulle kunna lagras persondata och villkorskoderna som gör att obehöriga inte kan starta bilen utan kort eller att bilen bara kan köras om den är försedd med alkolås.

⁵ Vägverket – *Elektroniska körkort: Fältförsök, Systemstudier och State of the Art*, Borlänge 1997.

⁶ Vägverket – *Elektroniska körkort: Fältförsök, Systemstudier och State of the Art*, Borlänge 1997

Ett sniffersystem demonstrerades i den så kallade nollvisions-slingan i Trollhättan i anslutning till Sveriges ordförandeskap i EU. Systemet lämpar sig främst i fordon utan passagerare.

6.2.3 Mätning av alkoholhalt genom huden

I alla alkoholås som används idag analyseras alkoholhalten i utandningsluft. Under utveckling finns system som mäter blodets alkoholhalt genom huden.⁷ Metoden finns idag bara utvecklad för laboratoriemiljö, men troligtvis kan den utvecklas att fungera även i bilmiljön.

6.2.4 Metoder att mäta förarens körförmåga

6.2.4.1 Sensorer som mäter och registrerar förarens körförmåga m.m.

Ett tänkbart alternativ till att mäta förarens alkoholpåverkan i form av alkohol i utandningsluften är att med olika metoder mäta förarens förmåga att köra. En fördel med ett sådan metodik skulle kunna vara att skapa en möjlighet att även finna förare vars förmåga är nedsatt av andra skäl än alkoholpåverkan. Påverkan både av andra droger och av trötthet skulle på så sätt kunna indikeras.⁸ Bilmarknadens vilja att betala för ett system som övervakar trötthet skulle kunna stötta introduktionen av dessa system. Man kan förvänta sig att dessa system kan ha relativt låg initial kostnad och lägre driftskostnader jämfört med alkoholhaltsmätande system.

6.2.4.2 Sensorer som mäter förarens körförmåga – begränsningar och fördelar

Sensorer som mäter förarens körförmåga har begränsat värde genom att de enbart kan värdera funktionella, motoriska färdigheter. Det är sådana färdigheter som återspeglar rent operativa funktioner som exempelvis ofrivilliga ögonrörelser av typ nystagmus eller förlängd reaktionstid. Däremot utesluter olika

⁷ Insurance institute for highway safety, *Status Report*, Vol. 40, No. 4, April 2, Arlington 2005, s. 7.

⁸ Lie, Anders, underlagsrapport *Ny teknik i fordon*, Vägverket 2003-12-18.

typer av sensorsystem en värdering av de högre kognitiva funktioner som allra först påverkas och hämmas vid begynnande alkoholpåverkan. Samtidigt kan man konstatera att sensorer eller kombinationer av olika sensorsystem inte kan registrera ökad tolerans, t.ex. att höga promillehalter hos en alkoholberoende person inte ger samma nervpåverkan som hos en normalperson.

I vilken utsträckning och vid vilken promillenivå olika sensorsystem kan upptäcka alkoholpåverkan är det för tidigt att bedöma. Klart är emellertid att ett tänkbart sensorsystem som värderar neurologiska alkoholeffekter inte kan komma till användning som screeninginstrument för att detektera alla förare som har 0,2 promille alkohol i blodet eller mer. Påverkan på ögonens motorik kan tidigast ses vid ca 0,4 promille och variationerna mellan olika individer är mycket stora. Det skulle däremot vara möjligt att upptäcka många av de förare som har höga promillehalter, och olika sensorsystem kan också vara av värde för att påvisa effekter från droger med psykisk påverkan.

6.2.4.3 Sensorer som mäter förarens körförmåga – konsekvens för gällande lagstiftning

I Sverige gäller, enligt trafikbrottslagstiftningen sedan början av 1940-talet, att villkoret för straffbar påverkan av alkohol anses uppfyllt när alkoholkoncentrationen i förarens blod uppgår till en viss promillehalt. Denna promillegräns har med åren sänkts och ligger idag på 0,2 promille alkohol i blodet. Metoden gör det möjligt att bevisa ett rattfylleribrott endast genom återopande av ett analysresultat från blodprov eller ett utandningsprov utan att gå in på frågan om hur själva körningen utförts av den misstänkte föraren. De allra flesta fallen av rattfylleri utgörs av detta så kallade promillerattfylleri.

I Sverige gäller dessutom enligt körkortslagen ett krav på nykterhet för att få körkortstillstånd och för att få behålla körkortet. Nykterhetskravet gäller även när körkortshavaren inte vistas i trafiken.

Om och när alternativa metoder att mäta förarens alkoholpåverkan börjar tillämpas måste konsekvenserna av sådana metoder för synen på trafikbrotts- och körkortslagstiftningen utredas närmare. Det bör särskilt undersökas om förarens omdöme kan vara

påverkat av alkohol och om omdömet är otillräckligt för bilkörning även om ögon- och ratt rörelser m.m. är normala.

6.3 Är nuvarande teknik mogen för ett alkolåsobligatorium?

Parallellt med utvecklingen av den traditionella alkolåstekniken pågår en ganska intensiv forskning med att utveckla alternativa tekniker för att bl.a. förhindra att personer påverkade av alkohol orsakar olyckor i trafiken. Utredningen finner dock inga bärande skäl för att avvakta med kraftfulla lagstiftningsåtgärder med krav på alkolås för delar av eller hela fordonsparken. Pågående teknikutveckling är inget argument för att vänta med lagstiftningen.

Utredningens skäl till detta är:

- Fullgod teknik för att förhindra rattfull körning finns tillgänglig och är beprövad.
- Med tanke på de stora problemen som alkohol vållar kan man inte vänta på en eventuellt bättre teknik.
- Traditionell alkolåsteknik går att förbättra och förbilliga.
- Ett lagreglerat krav kommer att ytterligare påskynda denna utveckling bl.a. genom att fordonsindustrins engagemang ökar. Tillförlitligheten ökar, handhavandet blir enklare och kostnaderna minskar kraftigt.

Mycket talar för att den beprövade tekniken med bränslecellteknik komma att stå sig ganska länge. Med den tekniken vet man vad man avläser. Totalt försäljningspris inkl. installation är idag drygt 15 000 kr för de mer avancerade modellerna byggd på denna teknik. Kostnaden för elektroniken kommer att kraftigt minska vid storskalig produktion. I de mest avancerade alkolåsen utgör elektronik- och datatekniken kanske halva produktens kostnad. Denna kostnad kommer att minska vid ökade volymer. Kostnaden kommer troligtvis att kunna bli ännu lägre om funktionerna för att behandla sensorsignaler, lagra logginformation m.m. helt integreras med fordonens elektronikplattform.

Vid storskalig produktion minskar kostnaderna även för bränslecellkomponenterna eller andra typer av sensorer. Allt kraftfullare datorprocesstöd för behandling av sensorsignaler kommer eventuellt också att innebära att kostnaderna för sensorerna kan bli lägre utan att mätnoggrannheten försämras.

Att helhjärtat satsa på beprövad teknik och utveckla den innebär inte att dörren ska stängas för alternativ teknik. Mycket av den fordonstekniska utvecklingen handlar idag om elektronik. Det är då självklart så att fordonstillverkarna vill utnyttja den elektronikplattform som redan finns i fordonen så långt möjligt.

7 Alkolåsprogram för rattfyllerister – internationell utblick

7.1 Genomförda och pågående program

7.1.1 USA och Kanada

Redan 1970 föreslog Robert B. Voas att alkolås skulle användas för att öka trafiksäkerheten i USA.¹ Det dröjde dock till 1985 innan alkolås togs i bruk i särskilda alkolåsprogram, först i Kalifornien och sedan i Oregon och Washington. Kalifornien var den första delstat i USA som antog en lagstiftning som gav domare rätt att kräva installation av alkolås i en rattfyllerists fordon. År 2002 hade 41 delstater samt Columbiadistriktet (ett förvaltningsområde i Washington DC) antagit lagar som medger användning av alkolås.² Senare har ytterligare några delstater lagstiftat om alkolås för rattfylleridömda.³

År 1990 inleddes det första alkolåsprogrammet i Kanada (Alberta). I Kanada har hittills fem provinsregeringar infört lagar som tillåter alkolås.

I USA fanns år 2001 ca 65 000 alkolås installerade enligt en undersökning genomförd av Center of studies on Alcohol i Maryland och i Kanada drygt 5 000.

¹ 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.

² Fulkerson, Andrew, "The Ignition Interlock System: An Evidentiary Tool Becomes a Sentencing Element", I: *Court Review* – Volume 39, Issue 4 – Winter 2003, s. 19.

³ Spellman, Pat & Gawel, Joseph E. (red.), *Transportation Research Circular. Implementing Impaired Driving Countermeasures – Putting Research into Action*, Washington 2005, s. 74.

7.1.2 Europa och övriga världen

Inom Europa har flera länder under senare år visat intresse för att starta försök med alkolåsprogram för rattfyllerister, och den svenska försöksverksamheten följs med intresse.⁴

I Frankrike genomförs en försöksverksamhet med alkolås i departementet Hau-te-Savoie under ledning av åklagare och trafik-säkerhetsråd. Programmet genomförs som ett alternativ till straff-sanktion och är frivilligt. Programtiden är sex månader. Kostnaderna (1 260 euro) betalas av deltagarna. De som deltar i programmet är förstagångsrattfyllerister som inte använt andra droger och som inte är notoriska alkoholmissbrukare. Innan en person godkänns som deltagare i programmet ska han eller hon läkarundersökas. I programmet ingår två dagars utbildning om alkohol och trafiksäkerhet och om alkoholens påverkan. Data från alkolåsen analyseras varje eller varannan månad och incidenter i trafiken följs upp. En slutrapport för varje deltagare lämnas till åklagaren.⁵

I Belgien inleddes i januari 2004 ett försöksprojekt med alkolås. Av de 30 deltagarna är 15 återfallsrattfyllerister och 15 alkoholberoende patienter. Deltagandet är frivilligt. Projektet är en del av en europeisk försöksverksamhet med alkolås i fyra länder som finansieras med medel från EU-kommissionen. Det kan ses som en förstudie till kommande mera storskaliga försök. Ingen kontrollgrupp används, men djupstudier görs av deltagarnas motivation, attityder och acceptans.

Programmet omfattar 12 månader. Återfallsrattfylleristerna följs upp kontinuerligt under programmet med personliga samtal och genomgår en kurs i två delar om alkohol och trafik. Vidare följs eventuella försök att starta fordonet under alkoholpåverkan upp. För den andra gruppen utgör alkolåset en del av ett behandlingsprogram. Någon utvärdering av det belgiska programmet finns ännu inte.⁶

⁴ Beirness, Douglas J. & Simpson, Herb M., *Alcohol interlocks as a condition of licence reinstatement*, Ontario 2002, s. 1–2.

⁵ 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.

⁶ Vanlaar, Ward, *Alcolocks in Belgium. Overview of the Belgian trial as part of the European alcolock project*, presentation vid Fifth annual ignition interlock symposium i Phoenix, Arizona den 24–26 oktober 2004.

Det första försöket med alkolås i Australien påbörjades 2000 i New South Wales.⁷ I Finland inleddes den 1 juli 2005 en treårig försöksverksamhet med alkolåsövervakad kör rätt.⁸

7.2 Programmens utformning – grad av frivillighet m.m.

De alkolåsprogram för rattfyllerister som genomförts och pågår varierar avsevärt i varaktighet, krav på deltagarna och krav på rapportering och kontroll. Grundläggande är hur programmet auktoriseras. Vanligtvis sker det antingen genom domstolarna eller genom de körkortsadministrativa myndigheterna. Den ansvariga myndigheten avgör vilka individer som kan kvalificera sig för deltagande, hur handledningen utformas och hur uppföljningen och kontrollen av deltagarna ska gå till.

En viktig faktor är om deltagande i alkolåsprogrammen enligt lagen är tvingande eller frivilligt (dispositivt) – för domstolen, för körkortsmyndigheten och för rattfylleristen. Deltagandet i vissa alkolåsprogram är frivilligt och individen får själv välja om han eller hon ska delta. I vissa fall är deltagandet i alkolåsprogrammet obligatoriskt enligt gällande lag. Domstolen beslutar om någon måste eller får delta beroende på programmets juridiska utformning. Dessa skillnader kan vara utgångspunkt för en klassificering av alkolåsprogrammen.

Många av de alkolåsprogram som förekommer i USA och Kanada är dispositiva för domstolen. Den svenska försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse är dispositivt för körkortsmyndigheten och för den som fått körkortet återkallat. Deltagandet enligt lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse är kopplat till det körkortsadministrativa ansvaret hos länsstyrelsen och det är frivilligt för deltagaren.⁹

I de länder och delstater som har alkolåsprogram med frivilligt deltagande är det vanligt att uppmuntra rattfylleristen att delta med hjälp av olika incitament, såväl positiva som negativa. Oftast handlar det om en reducerad tid för körkortsåterkallelsen för den som väljer att delta i alkolåsprogrammet. Ibland kan alternativet till

⁷ Bax, Charlotte, *Alcohol interlock implementation in the European Union; Feasibility study*, Leidschendam, 2001, s. 60–64.

⁸ Lag om försök med alkolåsövervakad kör rätt 360/2005, www.edilex.fi den 8 maj 2005.

⁹ Svensk författningssamling, *Lag om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse*; SFS 1998:489.

deltagande vara så obehagligt, t.ex. husarrest, att det kan ifrågasättas om deltagandet är frivilligt.¹⁰

Utmärkande för de alkolåsprogram som utvecklats i USA och Kanada är att syftet inte har varit att behandla rattfylleristernas alkoholproblem. Programmen innehåller därför normalt inte några rehabiliteringsinsatser eller medicinska uppföljningar av individernas alkoholberoende.

Alkolåsprogrammen är relativt korta i USA. En sammanställning av de amerikanska programmen visar att de oftast inte pågår längre än ett år. Den höga återfallsfrekvensen bland programdeltagare efter att alkolåset tagits bort har skapat debatt om hur länge en individ bör delta i ett program. För att förebygga eller fördröja problemet med att rattfylleristen återgår till sitt tidigare beteende diskuteras en förlängning av programtiden. En grupp amerikanska forskare föreslår att programtidens längd inte ska vara fixerad utan i stället fastställas individuellt beroende på hur stor risken för återfall är för varje person.¹¹

Normalt bedömer domstolarna eller de körkortsadministrativa myndigheterna om är lämpligt att rattfylleristen deltar i ett alkolåsprogram. Det innebär att t.ex. drograttfyllerister och personer som har varit inblandade i svåra olyckor normalt inte får delta. För denna grupp kvarstår problemet med att de ofta fortsätter att köra bil trots körkortsåterkallelsen (Robert Voas m.fl.).¹²

7.3 Resultat och erfarenheter

Den längsta erfarenheten av alkolåsprogram finns i USA och Kanada. Forskningsprojekt och utvärderingar av visar tämligen entydigt att alkolås effektivt förhindrar rattfylleri under den tid då det finns installerat i en viss förarens bil. Samma studier visar också att när alkolåsen tagits bort skiljer sig inte återfallsfrekvensen bland de rattfyllerister som har haft alkolås nämnvärt från de rattfyllerister som inte har deltagit i alkolåsprogram. Det bör dock påpekas att det finns vetenskapliga brister i många av de utvärde-

¹⁰ Beirness, Douglas J. & Simpson, Herb M., *Alcohol interlocks as a condition of licence reinstatement*, Ontario 2002, s. 8–9.

¹¹ Beirness, Douglas J. & Simpson, Herb M., *Alcohol interlocks as a condition of licence reinstatement*, Ontario 2002, s. 21.

¹² Voas, R. B., Marques, P., Tipleys, 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.

ringar av alkolåsprogram som gjorts i USA när det gäller urvals- metoder, kontrollgrupper och praktiskt genomförande.¹³

En sammanställning av tio olika alkolåsstudier i USA och Kanada visar att de rattfyllerister som deltagit i alkolåsprogram genomgående uppvisar en låg frekvens av återfall i trafiknykterhetsbrott under programtiden, varierande mellan 0,1 procent och upp till 5 procent. Detta ska jämföras med de rattfyllerister som inte deltar i alkolåsprogram. Av dessa återfaller under samma tidsperiod mellan 6 och 25 procent i rattfylleribrott. I flertalet av studierna är skillnaden mellan de båda grupperna mycket stor.

När alkolåsen har tagits bort ur programdeltagarnas fordon efter villkorstiden minskar skillnaderna i risken för återfall mellan dessa och övriga rattfyllerister. Långtidseffekten av deltagande i alkolåsprogram bedöms därför vara marginell.¹⁴

Trots att alkolåsprogrammen i de flesta fall inte omfattat insatser mot deltagarnas missbruksproblem har det funnits förväntningar på att de personer som fått alkolås skulle avhålla sig från onykter körning också efter programtiden. Tanken har varit att den som fått alkolås och därigenom under en tid levt med en ständig påminnelse om att alkohol och bilkörning inte hör ihop skulle förändra sitt beteende. Erfarenheterna har dock visat att alkolåsprogrammen skulle behöva kompletteras med rehabiliterande inslag som tar direkt sikte på alkoholberoendet, om sådant finns, för att ge bestående effekter. Därför har man under de senaste åren börjat diskutera möjligheten att kombinera installation av alkolås med rehabiliterings- och behandlingsprogram för att öka helhetspåverkan på individen.¹⁵

I Texas har man t.ex. utvecklat ett motivationsprogram på försök. Syftet är att påverka personen under perioden med alkolås så att han eller hon inte återfaller när alkolåset tagits bort. Motivationsprogrammet pågår under sex månader och innehåller regelbundna terapisaftal i grupp och enskilt. Programmet har visat sig ge förbättrade resultat bland deltagarna. De uppvisar färre misslyckade startförsök och de dricker mindre alkohol enligt mätningar med det internationellt använda frågeformuläret Audit.

Den amerikanske forskaren Paul Marques har studerat alkoholprevention och alkolåsprogram i många år. Han menar att det bör

¹³ Vägverket, PM *Försöksverksamhet med alkolås*, Borlänge 1996-11-18.

¹⁴ Beirness, Douglas J., "Challenges to Ignition Interlock Program Implementation", I: *Implementing Impaired Driving Countermeasures*, Washington 2005, s. 72-74.

¹⁵ Beirness, Douglas J., "Challenges to Ignition Interlock Program Implementation", I: *Implementing Impaired Driving Countermeasures*, Washington 2005, s. 72-77.

utvecklas program för behandling av rattfyllerister där såväl beteendemässiga som biologiska markörer används. Han anser också att alkolåsprogrammen i USA behöver kompletteras så att de ger ett verkligt stöd till förändring för de personer som har begått rattfylleribrott.¹⁶

Ett genomgående mönster för olika alkolåsprogram med frivilligt deltagande är att deltagandet är lågt, omkring 10 procent.¹⁷

¹⁶ 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.

¹⁷ Beirness, Douglas J. & Simpson, Herb M., *Alcohol interlocks as a condition of licence reinstatement*, Ontario 2002, s. 8–9.

8 Alkolåsprogram i Sverige

I Sverige introducerades 1999 alkolåsprogram som alternativ till indraget körkort vid rattfylleribrott. Till skillnad från övriga länder har vi i Sverige sedan år 2000 också använt alkolås för att kvalitets-säkra transporterna (TQ) och på så sätt säkerställa att dessa inte framförs av alkoholpåverkade förare.

8.1 Försök med villkorlig körkortsåterkallelse efter rattfylleribrott

8.1.1 Bakgrund – Beslut – Författningsändringar

Regeringen gav 1993 Vägverket i uppdrag att lämna förslag till nödvändiga lagändringar samt beskriva utformningen av en försöksverksamhet där man i bilen monterar in ett instrument (alkolås) som omöjliggör körning om det finns alkohol i förarens utandningsluft. Vägverkets förslag låg sedan till grund för regeringens proposition 1997/98:124 Ny körkortslag m. m. avseende försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse i visst fall.

I februari 1999 inleddes i Sverige försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse i tre län. Personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri fick då möjlighet att välja alkolåsprogram i stället för körkortsåterkallelse under vissa förutsättningar. Det innebar att de fick körkort som tillät körning i Sverige med en viss personbil utrustad med alkolås. Var tredje månad måste försöksdeltagaren genomgå läkarkontroll och lämna blod- och urinprov. Alkolåset kontrolleras varannan månad och dess dataminne registrerar samtliga blåsförsök med eller utan alkohol i utandningsluften. För att få fortsätta i alkolåsprogrammet krävs att deltagarna inte gör mer än enstaka startförsök med alkohol i kroppen och att de genom blodprover kan visa på ett nyktert levnadssätt under det andra försöksåret.

Försöksverksamheten utvidgades 2003 till att gälla hela Sverige. Den omfattar nu inte bara personbilsförare utan även förarbehörigheterna för lastbil, buss och taxi (BE, C, CE, D eller DE). De personer som får körkortet villkorligt återkallat får under villkors-tiden enbart köra en bil med alkolås och enbart inom Sverige. Begränsningarna ska anges på körkortet.

Lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse upphör att gälla den 1 februari 2009.

8.1.2 Utvärdering och resultat

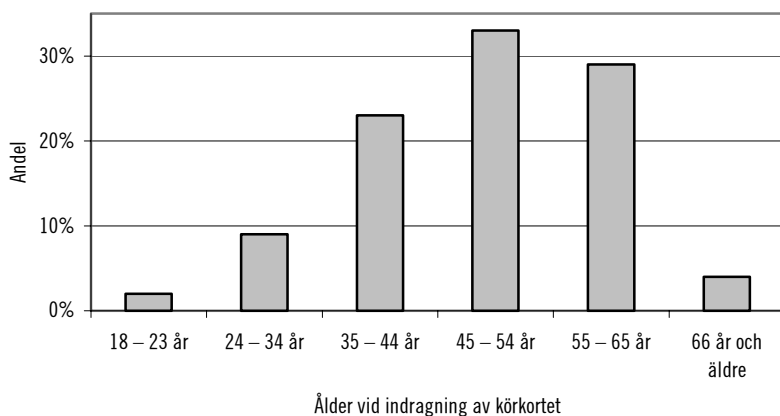
Vägverket har utvärderat resultaten från försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse i olika omgångar. Resultaten vid den senaste utvärderingen från december 2004 beskrivs nedan.

8.1.2.1 Genomförande och deltagande

Alkolåsprogrammet omfattar två år. Deltagarna ska gå på regelbundna läkarkontroller och reglerna för deltagandet är mycket strikta. Fram till den oktober 2004 har totalt 914 personer påbörjat programmet med villkorlig körkortsåterkallelse. Deltagarnas ålder och kön framgår av diagrammet.¹

¹ Statistiska centralbyrån, *Alkolåsförsöket. Utvärderingsrapport från Statistiska Centralbyrån*, Stockholm 2005, s. 1–6.

**Försök med villkorlig körkortåterkallelse 1999–2004.
89 kvinnor (10 %) och 825 män (90 %). Medelålder: 49,6 år**



Perioden februari 1999 till september 2003 sökte 458 personer om att få påbörja programmet. Det innebär 11 procent av de 4 104 personer vars körkort återkallats under minst 12 månader. Försöket omfattade då Västerbottens, Stockholms och Östergötlands län. Från 1 oktober 2003 utvidgades försöket till hela landet och alla fordonskategorier utom motorcykel. Från och med oktober 2003 till och med september 2004 påbörjade 456 (även nu 11 procent) programmet av de 3 643 personer vars körkort återkallats under minst 12 månader.

En utvärdering är gjord på 860 försöksdeltagare från år 1999 fram till augusti 2004. Av dessa har 169 genomfört hela det tvååriga försöksprogrammet. Det motsvarar 52 procent av dem som haft möjlighet att slutföra hela det tvååriga programmet. Av varierande anledningar har 48 procent uteslutits från fortsatt deltagande i försöksverksamheten.

8.1.2.2 Programdeltagarnas status före påbörjad behandling – sjukskrivning, vårdtygn och trafikolyckor

De personer som ingått i alkolåsprogrammet för rattfyllerister har medicinskt diagnostiserade alkoholproblem i ca 60 procent av fallen. Förhållandena tycks vara likartade även i andra västländer.

I exempelvis USA finner man samma typ av alkoholdiagnoser hos 70 procent av de rattfylleridömda.²

De rattfylleridömda har under de fem år som föregår ett rattfylleribrott nästan dubbelt så hög sjukfrånvaro i dagar per år som personer i samma ålder. När en person har dömts för rattfylleri ökar det genomsnittliga antalet sjukdagar ytterligare med 50–70 procent upp till 47–64 sjukdagar per år.

De rattfyllerister som ingår i försöksverksamheten har igenomsnitt haft 4 gånger fler vårddyggn på sjukhus till följd av trafikolyckor än vad normalbilisten har. Statistiken gäller de fem åren före alkolåsprogrammet.

De som ingått i försöket har råkat ut för polisrapporterade olyckor med personskada (SS och LS) 5 gånger oftare än en svensk normalbilist under de fem år som föregått inmonterandet av alkolås. Utifrån bedömningen av den ökade risken för SS- och LS-olyckor som tidigare gjorts, ca 100 ggr högre olycksrisk för resa med onykter förare, tyder uppföljningen av försökspersonerna på att dessa förhållandevis sällan är onyktra i trafiken eller att de kör extremt lite i trafiken.

8.1.2.3 Återfall i rattfylleri

Under tiden för deltagande i programmet har antalet återfall i rattfylleri praktiskt taget eliminerats. Endast ett enda rattfylleribrott har registrerats under de drygt fem år som försöksverksamheten pågått med 860 deltagare. Detta kan jämföras med förhållandena i kontrollgrupperna med körkortsåterkallelse, där 3,7 till 4,4 procent av personerna årligen återfaller i rattfylleribrott under tiden då körkortet är återkallat.

De positiva effekter som hittills noterats av försöksverksamheten tycks hänga samman med att försöksdeltagarna kraftigt minskat sin alkoholkonsumtion. Alkolåsprogrammet innebär således att en direkt inverkan på grundproblemet som utgörs av deltagarnas ofta svåra alkoholproblem.

² Bjerre, B, "An evaluation of the swedish ignition interlock program", I: *Traffic Injury Prevention* 2003:4, s. 98–104.

Bjerre, B, "Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcohol device and program: 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 alkolåsprogram." (2005), artikel insänd för publicering i Läkartidningen.

Efter avslutad försöksverksamhet har rattfyllerifrekvensen fortsatt varit låg hos dem som genomgått hela programmet, vilket talar för en kvarstående, rehabiliterande effekt. Uppföljningen har dock varit som längst två och ett halvt år efter genomfört program. Därför kan långtidseffekterna ännu inte bedömas.

8.1.2.4 Effekter på trafikolyckor och sjukvård

Antalet polisrapporterade trafikolyckor med personskada liksom antalet sjukhusvistelser efter trafikolyckor sjunker under försöksperioden jämfört med förhållandena under de fem år som föregått det aktuella rattfylleribrottet. Preliminära data talar för en kvarstående minskad risk av att bli inblandad i trafikolyckor efter avslutat program, men det är för tidigt att bedöma om denna effekt är bestående.

Under pågående alkolåsprogram sjunker risken att bli inblandad i polisrapporterade olyckor till motsvarande den för normalbilisten. *Minskningen* av polisrapporterade svåra och lindriga olyckor med personskada motsvarar 13 olyckor per år och 1 000 personer. Likaså minskar behovet av sjukhusvård efter trafikolycksfall till att bli jämförbart med förhållandena för normalbilisten. Detta gäller under deltagande i alkolåsprogrammet. För kontrollpersoner med körkortsåterkallelse är förhållandena helt annorlunda med ett kvarstående behov av sjukhusvård som är fem gånger större än för normalbilisten.

Effekter på antalet dödade kan beräknas utifrån gällande proportioner mellan antalet dödsolyckor och antalet polisrapporterade olyckor med personskada. Årligen omkommer ca 500 personer i trafikolyckor och det inträffar ca 20 000 polisrapporterade olyckor med bilförare inblandade. Förhållandet här emellan är således 1:400. Det innebär att vi kan förvänta oss att 13 färre polisrapporterade olyckor per år skulle motsvara 0,03 färre dödsfall per år för 1 000 personer. Denna beräkning är med största säkerhet en kraftig underskattning.

Utöver dessa effekter på trafikolycksfall har alkolåsprogrammet påtagliga effekter på deltagarnas allmänna hälsotillstånd. Antalet vård dagar och vårdtillfällen på sjukhus sjunker signifikant under programtiden. För kontrollpersonerna med körkortsåterkallelse sker det motsatta. Sjukvårdskonsumtionen ökar signifikant under tiden för körkortsåterkallelse.

8.2 Alkolås för kvalitetssäkring av transporter (TQ)

I det elvapunktprogram för trafiksäkerhet som regeringen lade fram 1999 är trafiknykterhet och kvalitetssäkring av transporter två av de områden som pekades ut som prioriterade. Det har visat sig att just trafiknykterheten är svår att säkra utan tekniska hjälpmedel som t.ex. alkolås.

Syftet med Vägverkets projekt Kvalitetssäkring av transporter (TQ) är att förmå köpare och säljare av transporter att säkerställa att egna och upphandlade transporter sker miljöanpassat och trafiksäkert. I Vägverkets regionala arbete har en lång rad åtgärder och aktiviteter genomförts som varit inriktade på alkolås. Krav på alkolås i upphandlade transporter hos myndigheter, landsting, kommuner och företag har varit och är en vital del av TQ-arbetet. Delar av Vägverkets TQ-arbete sker i samverkan med NTF i olika län.

8.2.1 Vägverkets demonstrationsprojekt för alkolås

8.2.1.1 Bakgrund och deltagande företag

Vägverket genomförde år 2000–2002 ett demonstrationsprojekt tillsammans med Dalabuss AB, Maserfrakt AB och Uppsala Taxi 100 000.³

Ett hundratal fordon vid varje företag utrustades med alkolås. Syftet med projektet var att praktiskt visa transportörer och köpare av transporter hur ett alkolås kan fungera i full skala för att förebygga och upptäcka onykter körning. Effekterna av alkolåsen följdes noga upp och utvärderades. Erfarenheterna har sedan spridits för att främja införandet av alkolås i yrkestrafiken.

I de alkolås som användes inom projektet fanns möjligheter att lagra data om viktigare händelser, som tider för start av motorn och förekomst av alkohol i utandningsluften. Tömning av data och kalibrering och service av alkolåsen genomfördes regelbundet.

Uppsala Taxi 100 000 är ett medelstort taxiföretag bestående av ca 70 transportörer. Företaget har ca 400 chaufförer och 120 bilar. Inom företaget har man sedan ett antal år tillbaka arbetat aktivt med såväl kvalitets-, miljö- som trafiksäkerhetsfrågor.

Maserfrakt AB är ett av Dalarnas största transportföretag med ca 100 delägare. Det finns 230 bilar i fordonsflottan. Delägarna har sin

³ Uppgifterna om de tre företagen gäller december 2002 och är tagna från Vägverkets rapport *Demonstrationsprojekt alkolås: slutrapport mars 2003*, Borlänge 2003.

egen firma, egna bilar och egen personal och dessutom en del i serviceföretaget Maserfrakt AB. Verksamheten är organiserad inom två divisioner, Fjärr & Distribution och Anläggning & Special.

Dalabuss AB driver ungefär 40 procent av linjetrafiken med buss i Dalarna. Företaget har två huvuddepåer, en i Falun och en i Mora. Från dessa och ett antal underdepåer trafikerar företaget nordöstra Dalarna med drygt 100 bussar. Verksamheten är i huvudsak inriktad på linjetrafik och skolskjutsar, men man kör också beställningstrafik inom och utom landet. Företaget arbetar aktivt med säkerhetsfrågor.

8.2.1.2 Genomförande och erfarenheter

Demonstrationsprojektet startade med att avtal slöts mellan Vägverket och respektive företag om medverkan i projektet och om ett ekonomiskt bidrag till företagen för deras deltagande. Företagen slöt sedan var och en avtal med leverantören av alkolåsen om leverans och installation. Avtalet mellan respektive företag och leverantören genomarbetades, bl.a. med stöd av juridisk expertis.

Överläggningar med Svenska transportarbetareförbundet inleddes i ett tidigt skede såväl lokalt och centralt. Företaget Dalabuss AB fastlade ett handlingsprogram för rutiner kring de tänkbara problem som skulle kunna uppstå. De viktigaste erfarenheterna från demonstrationsprojektet redovisas i Vägverkets slutrapport från mars 2003.⁴

Vid monteringen av alkolåsen upptäcktes bl.a. att alkolåsen inte var anpassade för att användas i fordon med 24 volts elsystem. En faktor som också försvårade monteringen var att moderna fordon är utrustade med multiplexa elsystem med koaxialkabel och noder i stället för konventionella kablar till de olika försörjningsställena. Detta gjorde att man fick ta hjälp av fordonsfabrikanternas konstruktörer för att hitta lämpliga anslutningspunkter för låsen

I taxibilarna var monteringen något enklare eftersom bilarna i huvudsak var av samma fabrikat. Ändå uppstod en del problem även här, trots att man följde anvisningar från fordonskonstruktörer och leverantören av alkolåsen. Efterhand kunde de flesta problemen lösas, bl.a. genom utbyte av handenheter.

Problemen fortsatte dock i lastbilar och bussar, vilket ledde till att man bytte till en annan modell av alkolås. Uppsala Taxi 100 000

⁴ Vägverket, *Demonstrationsprojekt alkolås, slutrapport mars 2003*, Borlänge 2003.

valde trots problemen att hålla fast vid det ursprungliga alkolås-fabrikatet.

Utvärderingen visade att monteringen av alkolås i lastbilarna i många fall gjorts undermåligt. Om det funnits bättre kvalitetsrutiner för inmonteringen av alkolåsen från början hade man undvikit många problem.

Fungerande teknik och service är viktiga förutsättningar för en fortsatt satsning på alkolås inom transportföretagen. Vägverkets utvärdering visar att det är oerhört viktigt att tekniken i alkolåset håller en hög nivå och att det finns ett väl utbyggt och fungerande servicenät. Service och kalibrering får inte ta för mycket tid eller skapa onödiga merkostnader för företagen. Dessutom bör rutiner arbetas fram för hantering och service av alkolåsen. Servicen av alkolåsen måste kunna samordnas med fordonens normala service-rutiner. De deltagande transportföretagen framhåller också nödvändigheten av en landsomfattande serviceorganisation för att möta servicebehovet när fordonen används långt från stationeringsorten.

Om prestandakraven skriver Vägverket i sin sammanfattning:

Miljön som låsen ska fungera i är ytterst krävande och att tumma på kvaliteten straffar sig omedelbart visar erfarenheter. Kort kan sägas att lås som uppfyller vissa generella krav på temperaturtålighet (arbets-temperaturer mellan -45 C och +85 C) och tålighet mot stötar, damm och fukt, i allmänhet också håller en i övrigt god standard. Även själva monteringsförfarandet är viktigt och måste kvalitetssäkras.

Erfarenheterna från demonstrationsprojektet visar att det bör formuleras tydliga krav på teknisk prestanda och tillförlitlighet för alkolås i yrkestrafik på samma sätt som för de alkolås som används vid försök med villkorlig körkortsåterkallelse.

Även handhavandet av alkolåsen kan förbättras på många sätt. Nästan hälften av de tillfrågade förarna uppgav t.ex. att de har problem med själva blåsningen eller med att tiden för uppvärmning förlängs vid stark kyla. Det finns olika orsaker till problemen med blåsningen. Att blåsa jämnt och stadigt i ett alkolås kräver en viss teknik. En del förare tyckte att alkolåset var alltför känsligt vid blåsmomentet. Andra hade av olika anledningar svårt att blåsa ut den luftmängd som alkolåset krävde.

Tiden för att värma upp alkolåsen var någon minut under sommarhalvåret och dubbel så lång kalla vintermånader. Uppvärmningstiden förkortades något om handenheten togs ut ur fordonet

och förvarades i uppvärmt utrymme. Numera finns för vissa alkolås möjlighet till uppvärmning av låset via fjärrkontroll.

Alkolås medför en viss ökning av administrationen i ett transportföretag. Efterhand effektiviseras dessa rutiner och stabiliseras på en nivå som är rimlig i förhållande till antalet fordon med alkolås, antal förare och övriga rutiner.

Kostnaden för ett alkolås i demonstrationsprojektet 2000–2002 var ca 7 000 kronor per år och fordon under de tre första åren. I beloppet ingick hyrköp av alkolåset (17 000 kronor), montering, service och kalibrering två gånger per år och administration. Livslängden för ett alkolås kan beräknas till åtminstone tio år. Kostnaderna för service och kalibrering två gånger per år och administration under alkolåsets resterande livslängd uppskattas till ca 800 kronor per år och fordon, exklusive stilleståndskostnader.

Alkolåsen gav även en del oväntade positiva effekter. Under projekttiden uppgav ett av företagen att hälsoläget för personalen förbättrades och att antalet sjukdagar sjönk något.

De företag som deltog i Vägverkets demonstrationsprojekt betonade betydelsen av information till och förankring hos berörd personal. Införandet och nyttjandet av alkolås bör kopplas till företagets alkohol- och drogpolicy. Det bör också upprättas en handlingsplan för hur man agerar i ett företag då olika situationer uppstår. Alla tre företagen har efter projekttiden fortsatt att använda sig av alkolås för att säkerställa att transportererna görs med nyktra förare.

Monteringen av alkolås utgör idag inget problem. Alkolås för bussar och lastbilar finns numera som tillbehör hos auktoriserade Scania- och Volvoåterförsäljare. För personbilar finns alkolås som tillbehör hos flera leverantörer.

8.2.1.3 Attitydundersökning bland användare och kunder

Tre attitydundersökningar genomfördes inom projektet vid olika tidpunkter. Vid varje tillfälle har både arbetsgivare, chaufförer, köpare av transporter och passagerarna (buss och taxi) tillfrågats om sina attityder till alkohol i trafiken och till alkolås som ett hjälpmedel för att förhindra onykter körning. Attitydundersökningarna visade på en allt mer positiv attityd till alkolås under projektets gång. I slutet av projektet fanns dock fortfarande vissa chaufförer som sade sig ha problem med alkolåsen. De problem

som framförallt nämndes var den långa tiden för uppvärmning vid kyla. Alkolåsen upplevdes också som känsligt vid blåsandet. Servicerutiner och munstycken är andra irritationsmoment.

En klar majoritet anser att alkolåset har blivit en rutin bland många andra. Vid projektets inledning fanns en känsla hos förarna av att vara misstänkliggjorda av alkolåset i fordonet. Denna känsla avtog ju länge projekttiden framskred. Den positiva uppmärksamheten kring alkolås i medierna har bidragit till att både transportföretag och chaufförer upplever att alkolåsen stärker företagets renommé. Tilltron till alkolåsen ökade hos transportföretagen under projekttiden och allt fler kom att tro att låset kan bidra till att de får fler transportuppdrag. Bland transportköparna var det dock fortfarande vid projektets slut en minoritet som sade sig vilja köpa transporter med alkolås till en högre kostnad.

8.2.2 Regeringens uppdrag till olika myndigheter

Regeringen gav i december 2004 åtta myndigheter (Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, Sveriges geologiska undersökning, Post- och telestyrelsen och VTI) i uppdrag att införa alkolås eller andra tekniska system i fordon för att förhindrar rattfylleri. När myndigheterna skaffar in nya egna eller leasade fordon ska alkolås eller liknande system installeras. Dessutom bör alkolås eftermonteras så att huvuddelen av fordonen senast år 2010 har sådan teknik. För upphandlande transporter bör krav införas fr.o.m. år 2006 för lastbilar över 3,5 ton som kontrakterats för mer än 100 timmar per år.

Samtidigt fick dessa åtta myndigheter och Tullverket uppdraget att integrera kvalitetssäkring av transporter ur miljö- och trafik-säkerhetsperspektiv i sina miljöledningssystem.

Vägverket har dessutom fått i uppdrag att upprätta en plan för arbetet med att verka för ett införande av alkolås eller motsvarande teknik i fordon hos övriga statliga myndigheter. Planen (upprättad 2005-04-01) beskriver informations- och erfarenhetsaktiviteter. Den ska revideras varje kalenderår eller vid behov.

8.2.3 Krav på alkolås vid offentliga upphandlingar av transporter

Köpare av transporter kan minska skaderisken för godset och fordonen och bidra till ökad trafiksäkerhet genom att ställa krav på fordon och transportörer i samband med upphandlingar. I arbetet med transportkvalitet har Vägverket varit pådrivande när det gäller att ställa krav på alkolås vid upphandling av transporter.

Offentliga upphandlingar måste ske inom ramen för lagen om offentlig upphandling (1992:1528). Det finns i dag dock inga generella hinder för att ställa trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter. Åtgärder för att skydda människors liv och hälsa är undantagna från frihandelsprincipen.

8.2.3.1 Vägverket

Från 1 januari 2004 ställer Vägverket krav på alkolås i alla nyregistrerade tunga lastbilar över 7 ton som kontrakterats för vinterväghållning. Från 1 september 2005 skärps kraven till att gälla alla lastbilar över 7 ton som kontrakteras för vinterväghållning i upphandlingar gjorda under 2005. Från 1 januari 2006 ska alla lastbilar över 3,5 ton som används mer än 100 timmar per år och som kontrakteras i upphandlingar gjorda under 2006 vara försedda med alkolås.

Även en rad andra statliga myndigheter har formulerat krav på alkolås och arbetet med att verkställa dessa pågår.

8.2.3.2 Kommuner och landsting

Kommuner och landstingen är stora beställare av transporter, och då framförallt persontransporter, och är stora egna transportörer inom sina verksamheter. Kommuner och landsting är därför viktiga aktörer när det gäller att öka användningen av alkolås.

För att ge stöd till dem som ansvarar för upphandling av transporter i kommuner, landsting och hos trafikhuvudmän har Svenska kommunförbundet tagit fram skriften "Upphandling av transporter – för säker trafik och bra miljö" (2004). Skriften belyser vikten av drogkontroll och alkolås i yrkesmässig trafik och beskriver bl.a. vilka krav som kan och får ställas, hur anbud värderas och hur kvaliteten kan följas upp.

Länstrafiken – trafikhuvudmännen – SLTF

Landstinget och kommunerna är länstrafikansvariga i respektive län med undantag för Stockholm och Gotland. I Stockholm är landstinget ansvarigt och på Gotland kommunen. De länstrafikansvarigas uppgifter handhas av en trafikhuvudman, som i de flesta fall är ett aktiebolag (länsbolagen) eller ett kommunalförbund. Trafikhuvudmannen upphandlar trafiken och kan även ges i uppdrag att upphandla färdtjänst och skolskjutsar.

Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF) är trafikhuvudmännens branschorganisation. SLTF:s politiskt utsedda styrelse har antagit ett program för trygg och säker kollektivtrafik som SLTF rekommenderar sina medlemmar att använda i sina upphandlingar. Enligt programmet ska alkolås finnas i samtliga kollektivtrafikfordon.

Värmlandstrafik AB krävde i sin upphandling i april 2003 alkolås i de upphandlade bussarna. Den upphandlade trafiken började köra i juni 2004. I de skolskjutsar som Värmlandstrafiken har upphandlat krävs alkolås, och i den färdtjänstupphandling som pågår med trafikstart 1 juli 2006 krävs alkolås i samtliga taxibilar. Blekingetrafiken har krävt alkolås i de 16 bussar som man har upphandlat som ersättning för tågtrafiken Kustpilen. Trafiken började köras 12 juni 2005. En upphandling pågår just nu av färdtjänstfordon. I dessa krävs alkolås.

Dalatrafik AB:s dotterbolag Dalabuss AB deltog i Vägverkets demonstrationsförsök med alkolås. Dalatrafik har därigenom fått god erfarenhet av alkolås och kräver alkolås i alla bussar i sin pågående upphandling med trafikstart 1 juli 2006. I kommande upphandlingar kommer Västtrafik ställa krav på att bussarna är utrustade med alkolås.

Miljö- och fordonsdatabasen FRIDA har utvecklats av Västtrafik och Nordic Port. Med hjälp av den kan SLTF och trafikhuvudmännen få svar på många olika frågor som rör den egna verksamheten. En av de obligatoriska uppgifterna i de fordonsdata som samlas in gäller användning av alkolås. Uppgifterna i databasen uppdateras löpande. I juni 2005 var tre procent av länstrafikbolagens bussar utrustade med alkolås.⁵

⁵ Muntlig uppgift från Maria Rydström, SLTF, den 20 juni 2005.

Upphandlad särskild kollektivtrafik – skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor m.m.

Kommuner och landsting ansvarar också för den särskilda kollektivtrafiken, såsom skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Dessa samhällsbetalda transporter genererar en stor mängd resor varje år. Cirka 250 000 grundskoleelever har rätt till skolskjuts. Det innebär cirka 100 miljoner skolskjutsresor varje år. De ca 380 000 färdtjänstberättigade gör 13 miljoner färdtjänstresor årligen och dessutom görs cirka 8,1 miljoner sjukresor varje år. Vid upphandling av dessa transporter tar kommunerna och landstingen i allt högre utsträckning hjälp av trafikhuvudmännen.

Det finns idag ingen sammanställning av hur många kommuner och landsting som ställer krav på alkolås vid upphandling av transporter och för vilka uppdrag och fordon dessa upphandlingskrav gäller. MHF har våren 2005 genomfört en undersökning i Sveriges kommuner för att få svar på dessa frågor.

En sammanställning av MHF:s undersökning i augusti 2005 omfattar 84 kommuner från Skåne till Norrbotten. I 28 procent av dessa kommuner finns inriktningsbeslut om att kräva alkolås vid kommande upphandling av transporter. 30 procent av de tillfrågade kommunerna har beslutat att kräva alkolås i upphandlade skolskjutsar. 23 procent av kommunerna eller de kommunägda bolagen har beslutat att alkolås ska installeras i de nya fordon man köper in. I direktiven till länstrafikbolagen har dock endast sex kommuner krävt alkolås.⁶

Exempel på kommuner som juli 2005 har alkolås i ett eller flera skolskjutsfordon är Växjö, Linköping, Strängnäs, Vilhelmina, Karlsborg, Nynäshamn, Gislaved, Falkenberg (28 fordon), Vaggeryd (alla fordon), Jönköping (65 fordon), Kristianstad, Höör (75 procent av fordonen), Botkyrka (25 fordon), Karlstad, Älvs-

⁶ MHF, sammanställning den 11 augusti av resultat från kommunal enkät om alkolås våren 2005.

En aktuell studie av trafiksäkerhetspolitiken i Sveriges tio största kommuner visar att arbetet med att kvalitetssäkra egna och upphandlade transporter är svåröverskådligt. Anledningen är att det genomgående saknas en övergripande policy och organisation för detta arbete. Ansvarsfördelningen är otydlig och kvalitetssäkringsarbetet genomförs av enskilda nämnder och förvaltningar utan tydlig övergripande styrning. Studiens författare menar att det ännu inte bedrivs något systematiskt kvalitetssäkringsarbete i dessa kommuner. Detta förhållande kan i sin tur utgöra ett hinder för en ökad användning av alkolås i kommunerna. Andersson, Magnus, *Kommunerna och nollvisionen*, Uppsala 2004, s. 152.

byn, Borlänge, Hagfors, Arvika, Gävle, Hässleholm, Borås och Trollhättan.⁷

De senaste åren har det blivit allt vanligare att kommuner ställer krav på alkolås vid upphandling av skolskjutsar och andra transporter. Ett exempel på det är ett försök där Jönköpings och Växjö kommun och Vägverket har samarbetat i ett alkolåsprojekt inom skolskjutsverksamheten. Ett antal bussentreprenörer har i samband med projektet haft möjlighet att kostnadsfritt prova på att använda alkolås i skolskjutsbussar. Försöket avslutades i juli 2003. De företag som har ingått i projektet har köpt ut sina alkolås och svarar nu själva för driften.

En attitydundersökning genomfördes före och efter försöket. Flertalet av entreprenörerna tror att alkolås förhindrar olyckor. Entreprenörerna tycker att det är positivt att kännedomen om alkolås ökat bland allmänheten och anser att förarna därmed har fått en mer positiv respons på projektet.

Entreprenörerna konstaterar dock att alkolåsen medför extraarbete. Alkolåsen ska ha service, förarna behöver information och driftsstopp kan uppstå. Problemen med service och driftsstopp har dock minskat under projektets gång. De tillfrågade entreprenörerna framhåller följande faktorer som nödvändiga för en utökad användning av alkolås:

1. Priset måste bli lägre.
2. Alkolåsen måste bli bättre utvecklade rent tekniskt och driftstoppen minska.
3. Beställarna ska ställa krav på alkolås vid upphandlingar.

Attityden till alkolås bland förarna är positiv och i stort sett samtliga ser alkolåset som det bästa sättet att minska risken att någon kör med alkohol i kroppen. Förarna tycker att det är en trygghetsgaranti för passagerarna, bussbolaget och även för dem själva.

Transportköparna tycker att det är viktigt att säkra trafiksäkerheten vid transporter av barn. Samtliga menar att projektet har lagt en grund till att alkolås till viss del kommer att finnas med i kommande upphandlingar. Föräldrarna har generellt en positiv attityd till alkolås. Nio av tio anser att alkolåset behövs, känner sig

⁷ E-post-enkät till ett urval kommuner, Åsa Zetterberg, Sveriges kommuner och landsting juni–juli 2005.

tryggare när barnet åker i ett fordon med alkolås och anser att det borde vara obligatoriskt med alkolås i alla skolskjutsfordon.⁸

8.2.4 Krav på alkolås vid privata företags och organisationers upphandlingar av transporter

Företag kan ställa krav på alkolås för de transporter som de beställer på samma sätt som kommuner och myndigheter. Oljebolaget OKQ8 kräver redan idag alkolås i sina entreprenörers tankbilar och skyltar på fordonen informerar om detta. Stora Enso Transport and Distribution har aviserat sådana krav i kommande upphandlingar.⁹

8.2.5 Certifiering av transportupphandlare, Q III

Genom projektet Kvalitetssäkring av transporter sker omfattande dialoger och samarbete mellan Vägverket och en rad kommuner, landsting och privata aktörer.

Certifiering av transportupphandlare som kräver alkolås är ett nytt sätt som börjat tillämpas för att synliggöra aktörer som går före (projektet Q III). Målet med Q III är att fler tunga vägtransporter ska upphandlas på ett bra sätt. Projektet har startat 2005 och kommer årligen att bedöma och betygsätta omkring 50 organisationer som köper tunga vägtransporter. Såväl kommersiella som offentliga köpare bedöms. Betygsättningen grundas på vilka krav inom arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö som köpare ställer på transportererna. Alkolås finns med bland kriterierna för betygspoäng. Resultaten av bedömningarna publiceras regelbundet via pressmeddelanden samt på Q III:s hemsida www.q3.se.¹⁰

⁸ Markör AB, *Alkolås i skolskjutsar – slututvärdering av alkolåsprojekt i Jönköpings och Växjö kommun*, Örebro 2003.

⁹ Uppgift från Claes Annerstedt, Dalabuss, den 10 juni 2005.

¹⁰ Q III:s hemsida www.q3.se den 25 maj 2005. Q III är en självständig ideell förening som ägs av LO och NTF och finansieras av Folksam, Länsförsäkringar, Trygg-Hansa och Vägverket.

8.2.6 Alkolås i offentliga och privata organisationers egna och hyrda fordon

8.2.6.1 Myndigheter och offentliga organisationers egna och hyrda fordon

Vägverket

I Vägverkets resepolicy som ska gälla från 1 november 2005 kommer krav på alkolås att ställas för nykontrakterade tjänstebilar, leasingbilar, förmånsbilar, poolbilar och personbilar som hyrs minst 6 månader. Vägverket ser även positivt på att korttidshyrda fordon utrustas med alkolås och aviserar att det kommer att ställas krav på detta i framtiden. För Vägverkets affärsenheter kan andra krav gälla.

I Vägverkets regioner har många av de egna fordonen redan utrustats med alkolås.

Kommunernas och landstingens transporter med egna fordon inom respektive verksamheter

Inom kommunernas och landstingens verksamheter görs ett stort antal transporter och resor i tjänsten med egna eller leasade fordon. Det kan gälla fordon för sjuktransporter, renhållning, hemtjänstens besöksresor m.m.

En studie av MHF våren 2005 visar att 22 procent av de tillfrågade kommunerna har alkolås installerade i en del av sina egna fordon, främst i den tekniska förvaltningens fordon. 23 procent av kommunerna utrustar sina nya fordon med alkolås.¹¹

8.2.6.2 Företags och privata organisationers egna och hyrda fordon

Ett stort antal taxi-, buss- och åkeriföretag har frivilligt installerat alkolås i sina fordon. En starkt bidragande faktor är de krav som ställs i upphandlingar av transporter. De företag som deltog i Vägverkets demonstrationsprojekt med start år 2000 har alla fort-

¹¹ MHF, sammanställning den 11 augusti 2005 av resultat från kommunal enkät om alkolås våren 2005.

satt använda alkolås i sitt arbete med att kvalitetssäkra sina transporter.

Åkeriföretag

En starkt bidragande anledning till att fler och fler åkeriföretag väljer att installera alkolås är olyckan hösten 2004 när en utländsk långtradarförare vände på en motorväg i södra Sverige och orsakade fem människors död. Föraren var i detta fall kraftigt alkoholpåverkad. För att inte riskera olyckor med påverkade lastbilschaufförer väljer många åkeriföretag att installera alkolås.

Flera åkeriföretag ser installationen av alkolås som en viktig del i sin marknadsföring. Det kan vara en konkurrensfördel i en transportupphandling att kunna visa på åkeriets säkerhetstänkande.

Några exempel på åkerier som redan installerat eller tagit beslut om att installera alkolås:

Åkeriföretaget *Allrenbållning i Söderköping* beslutade hösten 2004 att installera alkolås i alla nya fordon och även i en del äldre. I en första omgång har åtta bilar fått alkolås.

Fågelsta åkeri och frystransporter AB i Motala kommer under våren 2005 att installera alkolås i 10 av sina lastbilar.

Green cargos ledning beslutade i september 2004 att alla företagets lastbilar ska förses med alkolås under 2005. Detta lades in i kravspecifikationen för de nya lastbilar som levereras med start i januari 2005. Beslutet gällde även de befintliga fordonen, vilket innebär att företaget får alkolås i samtliga sina 160 lastbilar under 2005. Transportarbetareförbundet har varit en aktiv part i satsningen.

Göranssons åkeri i Umeå inledde sin satsning på alkolås vid årsskiftet 2000/2001 med ett demonstrationsprojekt där 6 fordon utrustades. I dag har 18 av företagets fordon alkolås.

Maserfrakt har april 2000 ett 80-tal fordon utrustade med alkolås.

Nils Hanssons åkeri AB har 2005 inlett ett arbete med att installera alkolås i alla sina fordon. 2008 beräknas arbetet vara klart.

Norrmejerier påbörjade i januari 2003 ett tvåårigt försöksprojekt med alkolås i 10 fordon.

OKQ8 har installerat alkolås i alla egna fordon och i alla inhyrda åkeriers fordon.

Senast från den 1 januari 2006 ska alla nya fordon hos *Schenker* vara utrustade med alkolås. Det gäller såväl lastbilar som tjänstebilar enligt ett beslut av Schenker Sveriges ledning.

SCA packaging i Obbola utanför Umeå har beslutat införa alkolås i sina tunga fordon, truckar och lastbilar. Företaget tillverkar papper och har 360 anställda. Fordonen är leasade, men körs av företagets egna förare.

Sture Nilssons åkeri Falkenklev AB har på försök köpt in ett antal alkolås till några av sina lastbilar.

Hos *Wiklunds åkeri AB i Kallhäll* är 25 fordon utrustade med alkolås och företaget arbetar med att successivt utrusta alla sina bilar med alkolås.

Det är i första hand de större åkeriföretagen som har gjort eller planerar att investera i alkolås. Att inte fler åkeriföretag frivilligt installerat alkolås beror till stor del på den höga investeringskostnaden. Över hälften av åkeriföretagen i Sverige är "enbilsåkerier". Ett alkolås som kostar 15 000–20 000 kronor är en stor investering för det lilla åkeriet. Kan åkaren dessutom bli stillastående på grund av tekniska problem med alkolåset blir förlusterna av intäkter besvärande.

Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)

Trafikskolorna har redan idag alkolås i många övningsbilar. STR ser alkolåset som ett pedagogiskt instrument och som en naturlig uppföljning av trafikskolornas attitydpåverkande undervisning om alkohol i trafiken. Alkolåset ses som en kvalitetssäkring för både lärare och elever, med tonvikt på en förbättrad arbetsmiljö för trafikläraren. Förbundet har i samband med Vägverkets projekt Alkohol-OLA antagit en avsiktsförklaring om alkolås i alla STR:s övningsbilar senast under 2007. Ett första steg är att alkolås ska finnas i 25 procent av övningsbilarna före utgången av 2005.¹²

Taxiföretagen

Hos *Uppsala taxi* har samtliga bilar alkolås. *Pite taxi* började installera alkolås under 2000 och har i dag alkolås i alla sina bilar. *Motala taxi* beslutade 2002 om att införa alkolås i sina fordon.

¹² STR, Förbundsordförande Lars Gustavsson, *Medlemsbrev den 9 juni 2005*.

Gävle taxi installerar alkolås i alla sina fordon i september 2005, och den lokala konkurrenten *Stor & Liten* har också beslutat om inköp av alkolås.

Taxiservice i Bergs kommun AB monterar alkolås i alla sina 34 fordon till skolstarten 2005. *Taxi Västerås* planerar att förse alla sina bilar med alkolås inom något år. Detta är några exempel på den snabbt pågående alkolåsutvecklingen inom branschen.

Bussföretagen

En rad bussföretag har alkolås i sina fordon. Svenska bussbranschens riksförbund (BR) anger i sitt trafiksäkerhetsprogram för åren 2004–2008 att förbundet under 2005 ska kartlägga användningen av alkolås och att man ska medverka till att alkolås blir standard i alla bussar.¹³

I april 2005 hade *Dalabuss* 116 lås monterade. Alla *flygbussarna i Stockholm* kommer under 2005 att ha installerat alkolås.

Hyrbilsföretag

Som första hyrbilsföretag har *Hertz i Umeå* börjat installera alkolås i sina hyrbilar. Det sker i takt med att fordonsparken förnyas.

Organisationer och övriga

Skellefteå AIK blir den första idrottsföreningen i landet som inför alkolås i samtliga bilar som bär klubbens logga. Beslutet fattades i april 2005.

I Skellefteå inför tidningsföretaget *Norra Västerbotten* alkolås i tio reportagebilar och blir därmed den första tidning i Sverige som satsar på alkolås.

¹³ Svenska bussbranschens riksförbund, *Trafiksäkerhetsprogram 2004–2008*. Version 5.0 uppdaterad 2005-03-11, s. 7–12.

8.2.6.3 Frivillig installation – privatpersoners fordon

I Västerbottens län genomförs i ett projekt en satsning för att söka introducera alkolås till privatpersoner, till ett konsumentvänligt pris.

Vägverket region norr och Länsstyrelsen i Västerbotten, Forslunds Bil AB (Skellefteå), Bilbolaget Nord (Umeå), Volvia, Folksam och Alkolås i Skandinavien AB samverkar för ett lågt pris för alkolås som tillval för 100 köpare av ny bil. Specialpriset, inklusive montering, avdrag för värdet av fri försäkring under 6 månader och moms är 2 250 kronor (3 750–1 500 kronor). Ordinarie pris, inklusive montering, för det alkolås som används är 21 800 kronor inklusive moms.

Utfallet av försöket är att ett fåtal privatkonsumenter har valt att köpa bil med subventionerat alkolås vilket i sig är en viktig erfarenhet. Däremot har de flesta alkolåsen köpts av ett hyrbilsföretag till deras nya bilar samt i ett antal taxiföretags nya bilar. Samtliga 100 alkolås i projektet har därmed sålts i nya bilar och kommit ut på marknaden.¹⁴

¹⁴ Uppgifter från Håkan Lundgren, Vägverket region norr den 15 maj och 24 augusti 2005.

9 Tekniska krav, provning m.m. (se även bilaga 4)

9.1 Nu gällande standarder och tekniska krav för alkolås

9.1.1 Definition av alkolås – Cenelec

Den europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering (Cenelec) har i utkastet till europeisk standard fastslagit följande definition av alkolås:

Ett alkolås är ett instrument som är avsett att i låst läge förhindra starten av ett fordon's motor, ett läge vilket endast kan bringas till det upplåsta läget efter att ett utandningsprov avgetts som efter analys visat sig ha en alkoholkoncentration under ett bestämt gränsvärde. Alkolåset består normalt av en rörlig handenhet och en kontrollenhet som är monterad och elektriskt ansluten till fordonet.¹

Definitionen har en stark koppling till dagens teknik och de alkolås som används vid olika alkolåsprogram.

9.1.2 Internationella standarder

Ett antal kvalitetsnormer och standarder har tagits fram på olika håll i världen, bl.a. av NHTSA i USA (1992), i Australien (1988) och i Kanada (Alberta). I Sverige har främst de s.k. Albertakraven varit vägledande. Dessa standarder har sitt ursprung i kraven på alkolås vid användning i olika alkolåsprogram.

¹ Cenelec, *Alkolås – Testmetoder och prestandakrav. Utkast till europeisk standard* (svensk översättning av Gustav Sjöström 2004), Bryssel 2004, s. 5.

9.1.3 Krav på alkolås för försöket med villkorlig körkortsåterkallelse

De tekniska kraven för de alkolås som används i pågående försök med villkorlig körkortsåterkallelse vilar på följande regelhierarki:

- A. *Lagen (1998:489)* om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse gällande fram till 1 februari 2009.
Ikraftträdande 1 februari 1999
- B. *Förordning (1998:1822)*
2 § förordningen (1998:1822 ändrad genom 2003:523) om ikraftträdande av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, m.m. *1998:1822 utfärdad 1998-12-10. Ändring 2003:523 utfärdad 2003-10-01.*
Bemyndigande: 2 § Vägverket får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.
- C. *Föreskrift (VVFS 2005:44)*
Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna (VVFS 2003:67) om utvidgad försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse
Ikraftträdande 2005-04-18
Grundförfattningar 2003:67: Ikraftträdande 2003-10-01
- D. **Testspecifikation** "Qualification Test Specification for Breath Alcohol Ignition Interlock Devices for Use in the Province of Alberta", publicerad av Solicitor General of Alberta, 1993

Ett alkolås som används i försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ska uppfylla kraven i den testspecifikation som tagits fram av Province of Alberta Solicitor General med projektnummer 355A02-01. Vägverket kan medge avvikelser från dessa krav om de bedöms sakna betydelse för försöksverksamheten (ändring av föreskrifterna genom VVFS 2005:44). Alkolåset ska omöjliggöra start och körning om förarens utandningsluft har en alkoholkoncentration på minst 0,10 milligram per liter utandningsluft.

Alkolåset kan sitta fast monterat i fordonet. Det kan också utgöras av en handenhet som dockas till fordonets anslutning. Alkolåset ska vara tydligt märkt med körkortshavarens personnummer tryckt på förseglingstejp.

Under färden måste föraren förnya blåskontrollerna med oregelbundna, slumpmässigt inprogrammerade intervall. Föraren har tre

minuter på sig att lämna prov. Fortsätter föraren att köra utan att lämna prov aktiveras signalhornet. Bilen måste därefter till en auktoriserad serviceverkstad för kontroll inom fem dagar. I annat fall kan bilen inte startas utan måste bogseras till serviceverkstaden.

Alla händelser, som bl.a. startförsök och försök att manipulera alkolåset, registreras i låsets dataminne. Minnet töms på uppgifter vid de återkommande kontrollerna hos den auktoriserade serviceverkstaden och uppgifterna skickas till länsstyrelsen. Programmeringen kan vara sådan att alkolåset föreskriver kontroll vid verkstad inom ett visst antal dagar. Efter denna tidpunkt kan fordonet inte startas utan åtgärd från verkstaden.

En förare som ingår i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse begår både ett lagbrott och ett kontraktsbrott om han eller hon låter någon medresenär blåsa i alkolåset. Det är dessutom svårt att genomföra. En följd blir att föraren förlorar körkortet och alkolåset. Den som blåser åt en onykter förare kan göra sig skyldig till medhjälp till rattfylleri.

9.1.4 Volvo lastvagnars praktiska funktionskrav

Hur komplext det kan vara att föreskriva vilka krav som bör ställas på ett alkolås funktion framgår av den lista på praktiska funktioner som Volvo Lastvagnar tillämpar för de lås som de tillhandahåller.² Dessa är

- Vid elektriskt fel går låset automatiskt i startläge.
- Vid indikation på alkohol är nytt startförsök möjligt efter 1 minut, händelsen loggas.
- Efter lyckad start och följande stopp kan fordonet åter startas inom 30 minuter utan ny blåsning.
- Om föraren ej klarar kontrollen kan han kontakta Volvo Action Service eller återförsäljaren och få en kod för att passera låset. Koden byts varje dag. Händelsen loggas.
- Åkeriets företrädare äger loggade data och är också den ende som normalt har tillgång till detta.
- Föraren kan inte ändra eller ta bort något i loggen.
- Även om låset förstörs så kan man läsa av loggen.

² E-post meddelande av Lars-Göran Löwenadler, Volvo lastvagnar, efter samtal med Patrick Bhanji, teknisk säljspecialist, Volvo Lastvagnar Norden.

9.2 Pågående standardisering av krav på funktion, teknik, provning m.m.

När alkolås introducerades i USA för över 20 år sedan var det för att det skulle användas som alternativ till körkortsindragning vid rattfylleri. Fram till för några år sedan var detta användningsområde det helt dominerande. Det är först under de senaste åren som alkolås också har börjat användas av företag och organisationer för kvalitetssäkring av deras transporter och – i mycket begränsad omfattning – i privata fordon.

Den europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering (Cenelec) arbetar med att definiera testmetoder och funktionskrav för alkolås.³ En kravstandard finns beslutad för de alkolås som används inom rattfylleriprogram. Arbeta pågår med att utveckla en kravstandard för alkolås som ska användas vid kvalitetssäkring av transporter.

Kravspecifikationer för alkolås i Vägverket entreprenadupphandlingar har funnits sedan 2003. Gällande krav redovisas i bilaga 2 till Vägverkets interna föreskrift 2003:1 (finns på www.vv.se). De gäller även för de fordon Vägverket hyr, leasar eller äger själv och där krav finns på alkolås. Denna specifikation rekommenderas även för andra aktörers upphandlingar.

För de alkolås som används vid villkorlig körkortsåterkallelse ställs höga krav på teknisk prestanda och tillförlitlighet i en fastställd testprofil. Några generella regelstyrda krav finns inte för de alkolås som används för kvalitetssäkring av transporter. Det innebär att inom denna del av den svenska alkolåsmarknaden kan undermåliga produkter marknadsföras och få avsättning. Risken är stor att förtroendet och acceptansen för alkolås undergrävs om dåliga lås kommer ut på marknaden. Oavsett användningsområde bör därför grundläggande kvalitetskriterier för alkolås definieras.

I *bilaga 5* redovisas MHF:s respektive Vägverkets utspel till indelning av alkolås efter funktion.

³ Cenelec (the European committee for electrotechnical standardization), skapades 1973 som ett resultat av en sammanslagning av två tidigare europeiska organisationer: Cenelec and Cenelec. Idag är Cenelec en icke kommersiell teknisk organisation inrättad under Belgisk lag och sammansatt av de nationella elektrotekniska kommittéerna i 28 europeiska länder. Utöver dessa länder deltar ytterligare sju nationella kommittéer från Central- och Östeuropa i Cenelec:s arbete med associerad status. Cenelecs syfte är att utarbeta frivilliga elektrotekniska standarder som bidrar till att utveckla den gemensamma europeiska marknaden beträffande elektriska och elektroniska varor och tjänster samt att ta bort handelshinder, skapa nya marknader och minska kostnader.

9.3 Förbikoppling av alkolås i nödsituation (se även bilaga 3)

Önskemål framförs från både privatpersoner, transportföretag och myndigheter om att alkolåsen ska vara utrustade med en nödstart. Önskemålet grundar sig på en osäkerhet om produktens tillförlitlighet och på ett behov av att i vissa särskilda situationer snabbt kunna starta bilen och köra iväg utan att lämna utandningsprov. Önskemålen kommer främst från polismyndigheter, SÄPO och från räddningstjänsten.

Syftet är inte att förare ska kunna kringgå systemet och köra med alkohol i kroppen. Nödstarten ska bara gå att använda i nödsituationer. För att undvika missbruk kan vissa alkolås ställas in så att det krävs ett verkstadsbesök inom programmerad tid efter varje nödstart. Användning av nödstartsfunktionen registreras i alkolåsets minne i flera av de alkolås som används i Sverige.

Frågan om förbikoppling (by pass) bör som övriga funktionskrav regleras i specifikationerna för de olika användningsområdena.

9.4 Alkolås som alkometer

Det finns farhågor om att alkolåset skulle kunna användas som en alkometer som gör att förarna skulle kunna optimera sin alkoholkonsumtion. Det finns då en risk att vi får en massa förare med 0,19 promille som annars skulle ha valt taxi efter ett krogbesök. Olycksrisken ökar ju också redan vid dessa låga nivåer alkohol. Frågan ställs också om vad som händer om föraren sedan direkt stoppas i en poliskontroll och blir fälld för rattfylleri. Fråntar detta föraren ansvar?

I Vägverkets krav för entreprenadupphandling står: "alkolåset bör inte i aktivt läge visa exakt promillenivå då en sådan visning av alkoholhalt skulle kunna missbrukas". Merparten av alkolåsen visar inte promillehalten på någon display. Detta är en fråga som kommer att regleras i de tekniska kraven.

10 Nuvarande hinder för användning av och acceptans för alkolås

10.1 Alkolås förknippas med alkoholproblematiker

Alkolåsen användes först vid olika program med villkorlig körkortsåterkallelse. Detta gör att alkolås starkt har förknippats med personer med alkoholbesvär. Sverige var dock tidigt ute med alkolås för kvalitetssäkring av transporter. Det har lett till en ökande acceptans för fordon i yrkestrafik och då speciellt för skolbussar. Nu används mer än 90 procent av alkolåsen i Sverige för andra ändamål än villkorlig körkortsåterkallelse.

10.2 Teknisk standardisering och harmonisering

De tekniska kraven på alkolås och den juridiska grunden för dessa krav som nu gäller utgår från och stöder försöket med villkorlig körkortåterkallelse.

För att hinder och problem inte ska uppstå vid en vidgad användning av alkolås med olika syften och ambitionsnivå är det av största vikt att den juridiska grunden läggs fast som tydligt pekar ut var ansvaret ska finnas för att fastlägga kraven på funktion, provning och kontroll m.m.

10.3 Besvärligt handhavande – onödig gångtid

Dagens alkolås medför extra besvär för föraren. Detta gäller speciellt de som används i försöket med villkorlig körkortsåterkallelse. Man kan inte förvänta sig att den stora allmänheten accepterar alkolåsen förrän tekniken fungerar enklare och mer automatiskt i vardagen.

En påtalad brist har bl.a. varit att kraven på luftmängd varit besvärande. I dagens alkolås krävs oftast 1,5 liter. MHF och Statens

kriminaltekniska laboratorium har genomfört en studie om utandningsvolym med 10 000 personer, med en fördjupning för 2 500 av dessa avseende förmåga att avge utandningsluft. Resultatet visar att flera typer av alkolås skulle kunna sänka sin nedre gräns för utandningsvolym utan att resultatet fördenskull blir missvisande. Det utkast till standard som Cenelec har tagit fram för alkolås i EU anger en luftvolym på 1,2 l, vilket medför att betydligt färre personer skulle få problem med att leverera tillräcklig volym utandningsluft. Det är inte osannolikt att nödvändig luftmängden ytterligare kommer att kunna sänkas.

Idag kalibreras utrustningarna vid speciella servicestationer ungefär två gånger per år. Denna kalibrering måste anpassas till normala serviceintervall och ska kunna göras på ordinarie serviceverkstäder.

Den långa uppstarttiden kan upplevas som besvärande lång. Tiden beror på lufttemperaturen och är 1–3 minuter för alkolåsen i försöket med villkorlig körkortsåterkallelse och 20 sekunder upp till 3 minut för de alkolås som används för kvalitetssäkring av transporter. En bättre integration med fordonets elektronik gör att man idag kan koppla förvärmningen via tidsautomatik och att uppvärmningen slår på automatiskt när fordonslåsen öppnar. Problemet med långa väntetider minskar då. Med mer utvecklad signalhantering kan mätnoggrannheten troligtvis öka i framtiden även för kalla bränsleceller.

Den otympliga hanteringen som gör att det tar ganska lång tid att starta bilen får även konsekvenser för stopp och start av fordon. Vid stopp av motor kan de olika alkolåsen programmeras att medge ny start inom en viss tid utan att det ställs krav på ny blåsning. För de lås som används i försöket med villkorlig körkortsåterkallelse är denna tid satt till 5 minut, andra lås kan ha längre respittid. Olägenheten vid start innebär att föraren ibland inte gärna stannar bilen, utan motorerna får gå på tomgång i onödan. Detta har negativa miljökonsekvenser men skapar även olägenheter för användaren, som måste lägga mer kraft på bevakningen av fordonet m.m.

10.4 Bristfällig teknik – tillförlitlighet m.m.

Dagens alkolås har fortfarande brister som gäller installation, drift- och funktionskvalitet och service.

De alkolås som används vid villkorlig körkortsåterkallelse motsvarar högt ställda tekniska krav när det gäller drifts- och funktionskvalitet. Vanligtvis används även dessa lås även vid kvalitets-säkring av transporter. För övrig alkolås tillgängliga på den svenska marknaden är kvaliteten starkt varierande. En del av de nyintroducerade alkolåsen på marknaden har visat sig fungera dåligt i praktisk drift. Det har bl.a. berott på att alkolåset inte varit alkoholspecifikt, d.v.s. det har gett utslag på annat än alkohol, t.ex. snus och cigarett-rök. I några kommuner som har installerat alkolås har drifts-problemen lett till att alkolåsen kopplats bort. Det har skapat negativ uppmärksamhet.

Designfrågans betydelse för inställningen till alkolås bör inte heller underskattas. Om de delar av alkolåset som syns i fordonet tar stor plats och uppfattas som klumpiga och fula vill fordons-ägaren helst slippa ha alkolås. Alkolåsen måste därför integreras bättre med bilens design i övrigt.

En framtida integration med bilens elektronikplattform kommer också att radikalt förbättra driftsäkerheten, minska behovet av service och säkerställa reservdelsförsörjningen.

10.5 Höga kostnader

Det finns en ekonomisk smärtgräns för alkolåsfunktionen. Dagens kostnader försvårar en storskalig acceptans av alkolås. Det som krävs för att priserna ska bli lägre är bl.a. ökad nationell och internationell efterfrågan och därmed större produktionsvolym, nya och billiga tekniklösningar, ökad konkurrens samt fortsatt engagemang från bilindustrin. En prissänkning är på gång och kommer med stor sannolikhet att successivt accelerera.