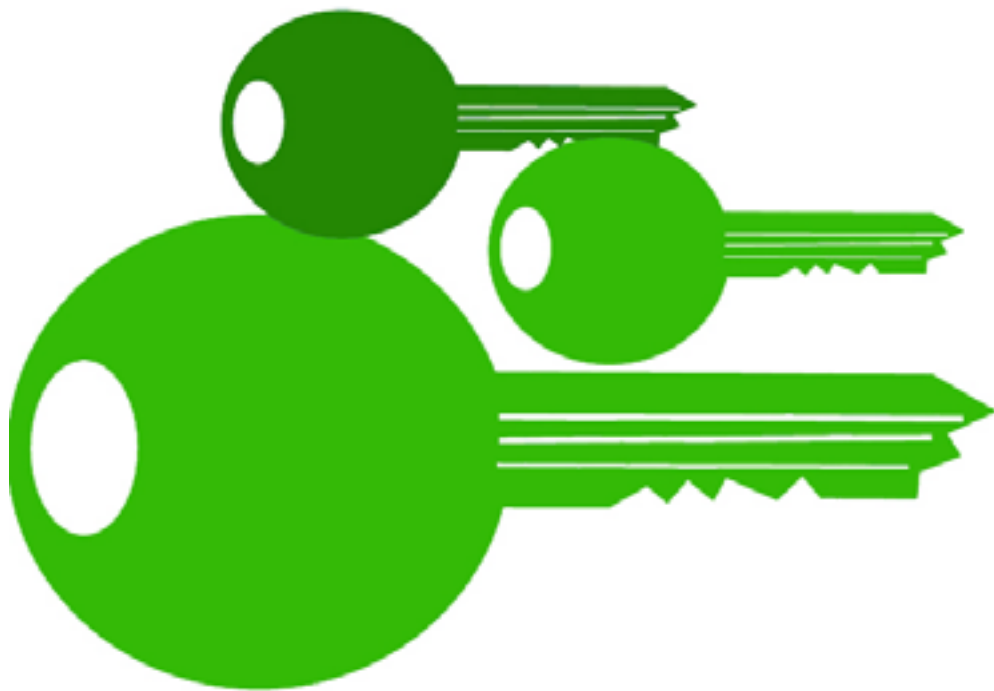


Öppna möjligheter med alkolås



**Slutbetänkande av Alkolåsutredningen
Stockholm 2006**



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2006:72

Missiv

Till Statsrådet Ulrica Messing

Regeringen beslutade den 7 oktober 2004 att bemyndiga statsrådet Ulrica 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 och möjligheterna att införa sådana system i andra slag av motordrivna fordon. Härvid ska utredaren överväga om det är lämpligt att först införa kravet för vissa fordonskategorier, t.ex. bussar och lastbilar, senast 2010. Utredaren ska särskilt beakta gemenskapsrättens krav på fri cirkulation för varor och ska föreslå en inriktning för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås eller andra tekniska system i alla nya bilar och andra motordrivna fordon.

Ulrica Messing förordnade den 7 oktober 2004 riksdagsledamoten Karin Svensson Smith att vara särskild utredare. Utredningen har antagit namnet Alkolåsutredningen (N 2004:16).

Som experter i utredningen förordnades den 1 februari 2005: 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; Anneli Jönsson, NTF; Martin Miljeteig, Svenska transportarbetarförbundet; Staffan Moberg, Sveriges försäkringsförbund; Anna-Karin Neikter, Sveriges åkeriföretag; Lena Rydén, Vägtrafikinspektionen och Märta-Lena Schwaiger, Svenska lokaltrafikföreningen.

Lars-Olov Sjöström, förordnades till sekreterare den 15 november 2004 till 1 september 2005, Ola Schönning den 1 juli 2005 och Mårten Nilsson den 1 november 2005 (kompetensstöd från 15 april 2005). Professor Lars Hultkrantz, Örebro universitet, har bistått med synpunkter på den samhällsekonomiska analysen.

Regeringen har vid sitt sammanträde den 1 juni 2006 beslutat förlänga tiden för redovisning av utredningens slutrapport till senast den 30 juni 2006.

Utredaren överlämnade den 1 september 2005 delbetänkandet *Alkolås – nyckel till nollvisionen (SOU 2005:72)*. Betänkandet innehöll bland annat förslag som gällde att öka acceptansen för och användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri.

Rattfylleri är och kommer att fortsätta vara ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Nollvisionens mål kan inte nås så länge alkohol förekommer i trafiken. Förbättrad bilsäkerhet och säkrare vägar samt andra åtgärder som vidtas är inte tillräckliga för att komma tillrätta med rattfylleriet.

Utredningen ser alkolås främst som ett redskap att skydda medtrafikkanterna från att drabbas av olyckor orsakade av alkoholpåverkade förare. De förare som bäst behöver alkolås kommer inte att frivilligt installera alkolås. Av det skälet behövs en lagreglering. Alkolåsen har hittills i första hand använts som ett redskap i rehabilitering av lagförda rattfyllerister och för kvalitetssäkring av transporter. Utredningen vidgar dock synen på alkolås. Förutom att vara ett instrument för att nå nollvisionen är alkolås ett effektivt redskap i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. Alkolås är också en effektiv skanningmetod för att upptäcka riskkonsumenter innan de får sociala problem eller hälsoproblem. Att rehabilitera en alkoholberoende person är mycket dyrt. Forskningen har därför länge sökt efter enkla skanninginstrument som tidigt fångar riskgrupperna. Alkolås är otvetydigt ett sådant instrument.

Utredningen gör bedömningen att ett författningsreglerat krav på alkolås bör införas för personbilar, lastbilar, bussar, snöskotrar (terrängskotrar) och lok. När det gäller mopeder men även motorcyklar finns ett behov av alkolås. Innan krav på alkolås ställs för dessa fordon behöver dock alkolåsen – utöver en allmän teknisk utveckling – särskilt anpassas till dessa fordon.

Ett krav på alkolås i alla nya personbilar som registreras i Sverige från och med 2012 och i alla lastbilar och bussar som registreras från och med 2010 förutsätter dock ett medgivande i någon form från EU. I princip råder samma förutsättningar för övriga fordon. Med det förbehållet lämnas förslag till författningsändringar.

I fråga om lok konstaterar utredningen att det enligt gällande lagstiftning redan finns möjlighet att ställa krav på alkolås i vissa fall. Järnvägsstyrelsen föreslås få i uppdrag att lämna ett förslag som tar hänsyn till pågående harmoniseringsarbete på järnvägstrafikens område inom EU.

Utredningen föreslår att regeringen fullföljer den propå som lämnats till EU om samarbete angående alkolås i vägfordon mellan kommissionen och Sverige med en formell ansökan om tillstånd för Sverige att införa nationell lagstiftning om alkolås. I ansökan bör särskilt Sveriges målinriktade arbete med alkolås lyftas fram.

De frågor som utredningen speciellt vill lyfta fram sammanfattas i nedanstående tio punkter. Dessa frågor har stor betydelse för Sveriges nationella arbete innan förutsättningar för en generell lagstiftning föreligger.

1. Regeringsuppdrag till Vägverket om kvalitetssäkring av alkolås

Utredningen föreslog i delbetänkandet att regeringen skulle ge Vägverket i uppdrag att utarbeta regler som anger kraven på funktion, provning och kontroll m.m. för att säkerställa alkolåsens funktion och användning. I regleringsbrevet för 2006 har regeringen angivit att Vägverket ska ta ansvar för och vara pådrivande i arbetet med att utveckla säkra och funktionella alkolås.

Utredningen noterar med tillfredsställelse regeringens uppdrag till Vägverket. Det finns problem med bristfälliga alkolås på marknaden. För att förhindra risken för bakslag med nuvarande satsningar på alkolås är det angeläget att detta arbete fullföljs skyndsamt.

Riksdagens trafikutskott har i betänkandet 2005/06 TU:13 uttryckt oro över den negativa utvecklingen när det gäller alkohol och droger i trafiken men samtidigt konstaterat att det pågår ett omfattande utrednings- och reformarbete i fråga om alkohol- och trafikfrågor, där trafiksäkerhetsaspekter väger tungt. Utskottet föreslog på eget initiativ att riksdagen ger regeringen till känna att en oberoende kvalitetsbedömning av alkolås som finns på marknaden säkerställs.

2. Statliga forskningsmedel öronmärks för utveckling av alkolås

Alkolåstekniken behöver utvecklas för att den ska bli ändamålsenlig för en allmän och bred användning. Årskostnaden för ett alkolås måste dramatiskt minska, möjligheten för manipulering kraftigt försvåras och handhavandet vid den dagliga användningen förenklas. Utredningen föreslår att alkolås lyfts fram som en viktig del av den säkerhetstekniska utveckling som finansieras av offentliga medel.

3. Regeringen föreslås bilda en koordineringsgrupp tillsammans med Vägverket och fordonsindustrin med syftet att främja arbetet med alkolås – särskilt på ett internationellt plan

Sveriges ambitioner att i första hand få till stånd ett undantag från EU:s direktiv om helfordonsgodkännande för att kunna införa ett nationellt krav på alkolås förutsätter enligt utredningens mening ett målmedvetet och uthålligt påverkansarbete. Frågan har också en industripolitisk dimension. Svensk fordonsindustri har sakkunskap inom alkolåsområdet och har genom sin ägarstruktur också möjlighet att påverka utvecklingen på alkolåsområdet internationellt.

Utredningen föreslår att regeringen snarast bildar en koordineringsgrupp med Vägverket och fordonsindustrin med uppgift att främja arbetet med alkolås, särskilt på

ett internationellt plan, så att angivna mål ska kunna nås på snabbast och effektivast möjliga sätt.

4. Alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri får krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav

Sedan programmet med villkorlig körkortsåterkallelse startade 1999 har ca 1 900 personer beviljats möjlighet att delta i försöksverksamhet. I ungefär hälften av fallen har programmet avbrutits i förtid. Det är således en mycket liten del av de som lagförs för rattfylleri på grund av alkohol som genomgår programmet. Av dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri lagförs 6 procent åter inom ett år, 22 procent inom 5 år och 29 procent inom 9 år. Detta är ett starkt argument för ett generellt krav på alkolås.

Utredningen föreslår att för alla som har gjort sig skyldiga till rattfylleri ska gälla krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav. Antingen ansluter den som har gjort sig skyldig till rattfylleri till det program som finns med villkorlig körkortsåterkallelse eller så ansöker han efter spärrtidens utgång om körkortstillstånd med föreskrift om alkolås under en särskild villkorstid.

5. Rikspolisstyrelsen får i regleringsbrev alkoholutandningsprov som prioriterad uppgift

Utredningen anser att regeringen i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen som en prioriterad politisk uppgift ska ange det antal utförda alkoholutandningsprov som krävs för att de trafiksäkerhetspolitiska målen ska nås samt tidpunkt och form för återrapportering. Ett krav i regleringsbrev ersätter inte den av rikspolisstyrelsen fastställda strategin för trafiksäkerhetsarbetet utan är ett sätt att understryka betydelsen av detta polisiära arbete. En större risk för upptäckt ökar benägenheten att installera alkolås på frivillig väg.

6. Statens fordon förses med alkolås

Regeringen bör besluta om att alla motorfordon i vägtrafiken som staten äger eller långtidsleasar ska vara försedda med alkolås.

7. Alkolås i förmånsbilar ska medföra ett sänkt förmånsvärde och därmed lägre beskattning från och med 2009

Ungefär hälften av alla nya personbilar som säljs i Sverige är förmånsbilar. Ett krav på alkolås för förmånsbilar skulle därför vara ett sätt att åstadkomma en relativt snabb ökning av antalet alkolåsforsedda fordon i Sverige. Utredningen föreslår som ett första steg att alkolås inte ska beaktas vid beräkningen av förmånsvärdet. Någon förmånsbeskattning sker då inte av alkolåset. Det finns skäl att överväga skatteregler som liknar dem som i dag gäller för miljöbilar. Utredningen förordar att förmånsbilar på sikt obligatoriskt ska vara försedda med alkolås.

8. Det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor överförs till trafikförsäkringen där alkolås kan vara ett kriterium för en sänkning av försäkringspremierna

Utredningen lade i delbetänkandet fram ett principförslag som innebar att alla kostnader för skador orsakade av trafikförsäkringspliktiga fordon skulle slutligt belasta trafikförsäkringen. I slutbetänkandet håller utredningen fast vid denna uppfattning. Förslaget skulle öka efterfrågan på alkolås i personbilar för privat bruk.

9. Alkolås ett villkor i allt fler upphandlingar av transporter

I ökande omfattning ställs krav på alkolås vid upphandlingar av transporter. Det gäller främst för kollektiva transporter. Utredningen noterar detta med tillfredsställelse och bedömer att denna utveckling kommer att fortsätta.

10. 6 av 7 riksdagspartier verkar för att alkolås ska vara obligatoriskt i nya fordon
Utredningen konstaterar att det finns en bred politisk uppslutning bakom ett krav på alkolås i alla nya fordon. Förutsättningar bör därför finnas för ett politiskt beslut om införande av alkolås i Sverige.

Det är utredningens bedömning att morgondagens bilar kommer att vara utrustade med en teknik som på ett effektivt sätt hindrar förare från att köra alkoholpåverkade

och att tekniken då kommer att upplevas som en lika självklar del av säkerhetsutrustningen som bilbälten upplevs i dag. Huvudsyftet med alkolås är att aktivt förhindra att alkoholrelaterade trafikolyckor sker. Detta är en principiell skillnad mot t.ex. bilbälten, som fyller sin funktion först när en trafikolycka inträffar.

Härmed överlämnas slutbetänkandet. Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i juni 2006

Karin Svensson Smith

/Mårten Nilsson
Ola Schönning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning	12
1.1	<i>Bakgrund och uppdrag</i>	14
1.2	<i>Författningsförslag</i>	14
1.3	<i>Förutsättningar för krav på alkolås i Sverige i ett EU-perspektiv</i>	15
1.4	<i>Alkolås – behov av regler för funktion, provning och kontroll</i> 15	
1.5	<i>Framställning till EU</i>	16
1.6	<i>Överväganden och förslag</i>	17
1.6.1	Krav på alkolås i nya fordon.....	17
1.6.2	Alkolås i lok.....	17
1.6.3	Skatteregler för alkolås i förmånsbilar.....	18
1.6.4	Alkolås vid rattfylleri och vid opålitlighet i nykterhetskänseende m.m. 18	
1.6.5	Forskning och utveckling.....	19
1.6.6	Kommentarer till övriga förslag i delbetänkandet.....	20
1.7	<i>Konsekvensanalys vägtrafik</i>	20
1.8	<i>Teknik- och standardiseringsfrågor</i>	22
1.9	<i>Marknad och marknadsförutsättningar</i>	23
2	Författningsförslag	24
2.1	<i>Förslag till lag om ändring i fordonsförordningen (2002:925)</i> 24	
2.2	<i>Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)</i> 25	
2.3	<i>Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)</i>	25
2.4	<i>Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.</i>	27
3	Utredningens uppdrag och arbete	27
3.1	<i>Uppdrag</i>	27
3.2	<i>Utredningens arbete</i>	28
3.3	<i>Avgränsning</i>	29
4	Förutsättningar för att införa ett krav på alkolås i Sverige i ett EU-perspektiv	29
4.1	<i>Bilar, motorcyklar, mopeder, traktorer och terrängfordon</i>	29
4.1.1	Typgodkännande av fordon inom EU.....	31
4.1.2	Gällande direktiv.....	31
4.1.3	EG-domstolens dom den 29 maj 1997.....	32
4.1.4	Pågående översyn av direktiv om helfordonsgodkännande m.m.	32
4.1.5	Generella överväganden.....	32
4.2	<i>Alkolås i lok</i>	33
4.2.1	Författningsbestämmelser i järnvägslagen.....	33
4.2.2	Straffrättsliga bestämmelser.....	33
4.2.3	Gemenskapsrättens regler.....	34
5	Berörda författningar avseende motordrivna fordon	34
5.1	<i>Personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar och mopeder</i>	34
5.2	<i>Traktorer, motorredskap och terrängfordon</i>	35

6	Utredningens förslag	36
6.1	<i>Behov och krav på alkolås i nya fordon</i>	36
6.1.1	Behov och krav på system som förhindrar rattfylleri för personbilar, lastbilar och bussar.....	36
6.1.2	Behov och krav på system som förhindrar rattfylleri med motorcyklar, mopeder, motorredskap, traktorer och terrängfordon.....	37
6.2	<i>Förslag till inriktning för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås</i>	40
6.2.1	Målet – alkolås i alla nya personbilar 2012	41
6.2.2	Hur kan målet nås – förutsättningar?	41
6.2.3	Trafiksäkerhetsfrågor inom EU – mål och åtgärder.....	41
6.2.4	Trafiknykterhet – en angelägen fråga inom EU.....	43
6.2.5	Alkolåsfrågan i Sverige i ett EU-perspektiv	43
6.2.6	Alkolåsfrågan och den allmänna opinionen.....	44
6.2.7	Alkolåsfrågan i några övriga medlemsländer m.m.	45
6.2.8	Pågående och förestående standardiseringsarbete.....	45
6.2.9	EuroNCAP – aktiviteter och initiativ	45
6.2.10	Fortsatt krav vid upphandlingar.....	46
6.2.11	Allianser	46
6.2.12	Nationella organisationer.....	46
6.2.13	Organisationer med internationell inriktning	47
6.2.14	Fordonsindustrin.....	47
6.2.15	Goda exempel.....	48
6.2.16	Sverige bör redovisa skälen till att vilja vara provland.....	48
6.2.17	Val av strategi.....	49
6.2.18	Riktade insatser i påverkansarbetet inom EU.....	51
6.2.19	Forum för koordinerade insatser – samverkansgrupp för införande av alkolås.....	52
6.3	<i>Alkolås i lok</i>	53
6.4	<i>Skatteregler för alkolås i förmånsbilar från och med 2009</i>	54
6.4.1	Utgångspunkt.....	54
6.4.2	Definitioner.....	54
6.4.3	Förmånsbilarna utgör årligen cirka hälften av alla bilar som säljs nya i Sverige.....	54
6.4.4	Alkolås i alla förmånsbilar – tvingande lagstiftning eller frivillighet?.....	55
6.4.5	Skatteregler för förmånsbilar – rättsläget.....	56
6.4.6	Skatteregler för s.k. miljöbilar – en jämförelse.....	57
6.4.7	Överväganden.....	57
6.5	<i>Alkolås vid rattfylleri och vid opålitlighet i nykterhetshänseende m.m.</i>	59
6.5.1	Generellt krav på alkolås vid rattfylleri m.m.....	59
6.5.2	Förlängd försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse65	
6.5.3	Krav på alkolås för alla som dömts för rattfylleri enligt särskilda villkor 66	
6.5.4	Opålitlighet i nykterhetshänseende och alkoholbruk i övrigt som grund för körkortsingripande.....	67
6.5.5	Följändringar av förslagen om återkallelse och krav på alkolås68	
6.5.6	Krav på alkolås i övrigt.....	68
6.6	<i>Forskning och utveckling</i>	69
6.7	<i>Kommentarer till övriga förslag i delbetänkandet</i>	70
6.7.1	Alkolås i arbetsmiljöarbetet	70
6.7.2	Alkolås som villkor vid upphandling av transporttjänster m.m. .	71

6.7.3	Behovet av författningsändringar i övrigt för att minska rattfylleriet.....	71
7	Konsekvensanalys vägtrafik.....	72
7.1	<i>Alkolås och samhällsekonomi – modell för den samhällsekonomiska analysen.....</i>	72
7.1.1	Vilka delar av samhällsekonomi påverkas av användningen av alkolås? 72	
7.1.2	Skattefaktorer	73
7.1.3	Kalkylvärden för dödade, skadade och egendomsskador i trafikolyckor.....	73
7.1.4	Kalkylvärden för res- och handhavandetid	74
7.2	<i>Alkolås och trafiksäkerhet</i>	74
7.2.1	Samhällets kostnader för trafikolyckor.....	74
7.2.2	Effekter på trafiksäkerheten om alla personbilar, lastbilar och bussar har alkolås – se även bilaga 3	75
7.2.3	Minskade skadekostnader i trafiken – om alla personbilar, lastbilar och bussar haft alkolås	76
7.2.4	Minskning av de trötthetsrelaterade olyckorna	78
7.2.5	Påverkans-effekt även på förare av fordon utan alkolås.....	78
7.2.6	Risk för negativ skadeutveckling på grund av förändrat beteende i trafiksystemet.....	79
7.3	<i>Minskat behov av påverkans- och övervakningsåtgärder och lägre kostnader för rättsväsendet och kriminalvården.....</i>	79
7.4	<i>Alkolås – arbetsmiljö och folkhälsa</i>	80
7.4.1	Allmänt om skadekostnader av riskgruppernas alkoholkonsumtion	81
7.4.2	Nytta av alkolås för firma- och yrkestransporter på väg utöver trafiksäkerhet.....	82
7.4.3	Alkolås och folkhälsa – minskat våld och skador av ett oansvarigt alkoholbruk.....	83
7.5	<i>2006 års kostnader för alkolåssystem</i>	84
7.6	<i>Framtida kostnader för alkolåssystem</i>	88
7.7	<i>Samhällsekonomisk lönsamheten.....</i>	91
7.7.1	Samhällsekonomisk lönsamhet – strategi för införande	91
7.7.2	Effekter och samhällsekonomisk lönsamhet – beräknat på hela bilparken ⁹¹	
7.7.3	Effekter och samhällsekonomisk lönsamhet – olika populations- och tidsaspekter på införande av alkolås.....	92
7.8	<i>Risk- och känslighetsanalys för den samhällsekonomiska analysen.....</i>	96
7.9	<i>Övriga konsekvenser för alkolås i vägtrafiken.....</i>	97
7.9.1	Konsekvenser för konkurrensen mellan inhemska och utländska åkerier 97	
7.9.2	Konsekvenser för brottslighet och det brottsförebyggande arbetet 97	
7.9.3	Konsekvenser för sysselsättning och offentlig service.....	98
7.9.4	Konsekvenser för små företags arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga m.m.	98
7.9.5	Konsekvenser för jämställdheten mellan män och kvinnor.....	98
7.9.6	Konsekvenser för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen 98	
7.10	<i>Alkolåsens framtida kostnadseffektivitet jämfört med andra åtgärder mot trafikolyckor.....</i>	98

8	Konsekvensanalys av alkolås i spårbunden trafik	99
9	Konsekvensanalys av alkolås för snöskotrar	101
10	Teknik, standarder och marknad för alkolåssystem.....	102
10.1	<i>Teknik för alkolås.....</i>	102
10.2	<i>Andra system som förhindrar farlig körning.....</i>	104
10.2.1	System som registrerar körbeteendet	104
10.2.2	Integrerad nyckel- och alkolåsfunktion vid terminalanläggningar m.m. 104	
10.3	<i>Standardkrav för funktion och teknik och krav på provning och fortlöpande kontroll.....</i>	105
10.3.1	Behov av standarder och provningsförfarande m.m.	105
10.3.2	Funktionskrav vid krav på alkolåssystem vid villkorlig körkortsåterkallelse.....	106
10.3.3	Funktionskrav för alkolås i bilar som körs av personer med restriktion att endast få köra bilar med alkolås men som inte ingår i programmet med villkorlig körkortsåterkallelse	107
10.3.4	Funktionskrav vid kvalitetssäkring av transporter – med och utan krav på loggfunktion	107
10.3.5	Funktionskrav vid krav på alkolåssystem för förmånsbilar	108
10.3.6	Funktionskrav vid krav på alkolåssystem för bilar ägda av privatpersoner	108
10.3.7	Behöver samhället ta ett större ansvar för funktion, provning och kontroll genom regler?.....	109
10.4	<i>Marknad och marknadsförutsättningar</i>	109
11	Författningskommentar.....	110
11.1	<i>Förslag till lag om ändring i fordonsförordningen (2002:925) 110</i>	
11.2	<i>Förslag till lag om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister</i>	110
11.3	<i>Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse</i>	110
11.4	<i>Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)</i>	111
11.5	<i>Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 112</i>	
12	Bilaga 1: Kommittédirektiv 2004:135.....	113
13	Bilaga 2: Näringsdepartementets skrivelse 2005-09- 08 till Europeiska kommissionen.....	119
14	Bilaga 3: Alkoholrelaterade skador i trafiken – underlag till tabell 3.....	121
14.1	<i>Antal skadade i officiell statistik och i verkligheten</i>	121
14.2	<i>Säkerhet, ålder och körsträckor hos bilar inblandade i dödsolyckor.....</i>	121
14.3	<i>Andelen av trafikolyckorna med samband till alkohol.....</i>	121
14.4	<i>Olika trafikantkategoriers vållande av alkoholrelaterade olyckor 122</i>	
14.5	<i>Olika fordonsslags antal och trafikarbete och deras andel som vållande av olyckor.....</i>	123

15 Bilaga 4: Kalkylvärden 128

Förkortningar

ACS	Alcohol countermeasure systems
Audit	Alcohol use disorders identification test
BRÅ	Brottsförebyggande rådet
Cenelec	Comité européenne de normalisation electrotechnique
EuroNCAP	European new car assessment programme
FoU	Forskning och utveckling
IVSS	Intelligent vehicle safety systems
MHF	Motorförarnas helnykterhetsförbund
NTF	Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande
PPF	Programmet för fordonsforskning
SIKA	Statens institut för kommunikationsanalys
SLTF	Svenska lokaltrafikföreningen
SP	Sveriges provnings- och forskningsinstitut
Tispol	European traffic police network
TRB	TRB Sverige AB. Branschföretag inom transportnäringen
VTI	Statens väg- och transportforskningsinstitut
VVFS	Vägverkets författningssamling

1 Sammanfattning

Rattfylleri är och kommer att fortsätta vara ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Nollvisionens mål kan inte nås så länge alkohol förekommer i trafiken. Förbättrad bilsäkerhet och säkrare vägar samt andra åtgärder som vidtas är inte tillräckliga för att komma tillrätta med rattfylleri.

Utredningen ser alkolås främst som ett redskap att skydda medtrafikkanterna från att drabbas av olyckor orsakade av alkoholpåverkade förare. De förare som bäst behöver alkolås kommer inte att frivilligt installera alkolås. Av det skälet behövs en lagreglering. Alkolåsen har hittills i första hand använts som ett redskap i rehabilitering av lagförda rattfylleriister och för kvalitetssäkring av transporter. Utredningen vidgar dock synen på alkolås. Förutom att vara ett instrument för att nå nollvisionen är alkolås ett effektivt redskap i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. Alkolås är också en effektiv skanningmetod för att upptäcka riskkonsumenter innan de får sociala problem eller hälsoproblem. Att rehabilitera en alkoholberoende person är mycket dyrt. Forskningen har därför länge sökt efter enkla skanninginstrument som tidigt fångar riskgrupperna. Alkolås är otvetydigt ett sådant instrument.

Det är utredningens bedömning att morgondagens bilar kommer att vara utrustade med en teknik som på ett effektivt sätt hindrar förare från att köra alkoholpåverkade och att tekniken då kommer att upplevas som en lika självklar del av säkerhetsutrustningen som bilbälten upplevs i dag. Huvudsyftet med alkolås är att aktivt förhindra att alkoholrelaterade trafikolyckor sker. Detta är en principiell skillnad mot t.ex. bilbälten, som fyller sin funktion först när en trafikolycka inträffar.

De frågor som utredningen speciellt vill lyfta fram sammanfattas i nedanstående tio punkter. Dessa frågor har stor betydelse för Sveriges nationella arbete innan förutsättningar för en generell lagstiftning föreligger.

1. Regeringsuppdrag till Vägverket om kvalitetssäkring av alkolås

Utredningen föreslog i delbetänkandet att regeringen skulle ge Vägverket i uppdrag att utarbeta regler som anger kraven på funktion, provning och kontroll m.m. för att säkerställa alkolåsens funktion och användning. I regleringsbrevet för 2006 har regeringen angivit att Vägverket ska ta ansvar för och vara pådrivande i arbetet med att utveckla säkra och funktionella alkolås. Standardiseringen av tekniken för alkolås på internationell och nationell nivå ska särskilt beaktas. Vägverket ska i årsredovisningen lämna en särskild redogörelse av hur detta arbete fortskrider.

Utredningen noterar med tillfredsställelse regeringens uppdrag till Vägverket. Det finns problem med bristfälliga alkolås på marknaden. För att förhindra risken för bakslag med nuvarande satsningar på alkolås är det angeläget att detta arbete fullföljs skyndsamt.

Riksdagens trafikutskott har i betänkandet 2005/06 TU:13 uttryckt oro över den negativa utvecklingen när det gäller alkohol och droger i trafiken men samtidigt konstaterat att det pågår ett omfattande utrednings- och reformarbete i fråga om alkohol- och trafikfrågor, där trafiksäkerhetsaspekter väger tungt. Utskottet ansåg det vara väsentligt att Vägverkets arbete med kvalitetsbedömningar av de alkolås som finns på marknaden intensifierades. Utskottet föreslog på eget initiativ att riksdagen ger regeringen till känna att en oberoende kvalitetsbedömning av alkolås som finns på marknaden säkerställs.

2. Statliga forskningsmedel öronmärks för utveckling av alkolås

Alkolåstekniken behöver utvecklas för att den ska bli ändamålsenlig för en allmän och bred användning. Årskostnaden för ett alkolås måste dramatiskt minska, möjligheten för manipulering kraftigt försvåras och handhavandet vid den dagliga användningen förenklas. Totalt satsar staten ca 450 miljoner kronor per år på fordonsforskning och fordonsrelaterad forskning. Någon styrning av forskningsmedel mot forskning om alkolås finns inte. Utredningen föreslår att alkolås lyfts fram som en viktig del av den säkerhetstekniska utveckling som finansieras av offentliga medel. Detta bör framgå i regeringens regleringsbrev.

3. Regeringen föreslås bilda en koordineringsgrupp tillsammans med Vägverket och fordonsindustrin med syftet att främja arbetet med alkolås – särskilt på ett internationellt plan

Sveriges ambitioner att i första hand få till stånd ett undantag från EU:s direktiv om helfordonsgodkännande för att kunna införa ett nationellt krav på alkolås förutsätter enligt utredningens mening ett målmedvetet och uthålligt påverkansarbete med stöd av vetenskapligt underbyggda argument. Frågan har också en industripolitisk dimension. Svensk fordonsindustri har sakkunskap inom alkolåsområdet och har genom sin ägarstruktur också möjlighet att påverka utvecklingen på alkolåsområdet internationellt. En viktig uppgift för gruppen är att samverka för en förändring av helfordonsgodkännandet. Parallellt bör gruppen verka för en förändring av EuroNCAP:s bedömningskriterier så att alkolås så snart som möjligt kommer att finnas med bland dessa.

Utredningen föreslår att regeringen snarast bildar en koordineringsgrupp med Vägverket och fordonsindustrin med uppgift att främja arbetet med alkolås, särskilt på ett internationellt plan, så att angivna mål ska kunna nås på snabbast och effektivast möjliga sätt.

4. Alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri får krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav

Sedan programmet med villkorlig körkortsåterkallelse startade 1999 har ca 1 900 personer beviljats möjlighet att delta i försöksverksamhet. I ungefär hälften av fallen har programmet avbrutits i förtid. Det är således en mycket liten del av de som lagförs för rattfylleri på grund av alkohol (i dag cirka 15 000 personer per år) som genomgår programmet. Av dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri lagförs 6 procent åter inom ett år, 22 procent inom 5 år och 29 procent inom 9 år. Detta är ett starkt argument för ett generellt krav på alkolås.

Utredningen föreslår att för alla som har gjort sig skyldiga till rattfylleri ska gälla krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav. Antingen ansluter den som har gjort sig skyldig till rattfylleri till det program som finns med villkorlig körkortsåterkallelse eller så ansöker han efter spärrettidens utgång om körkortstillstånd med föreskrift om alkolås under en särskild villkorstid.

5. Rikspolisstyrelsen får i regleringsbrev alkoholutandningsprov som prioriterad uppgift

Utredningen anser att regeringen i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen som en prioriterad politisk uppgift ska ange det antal utförda alkoholutandningsprov som krävs för att de trafiksäkerhetspolitiska målen ska nås samt tidpunkt och form för återrapportering. Ett krav i regleringsbrev ersätter inte den av rikspolisstyrelsen fastställda strategin för trafiksäkerhetsarbetet utan är ett sätt att understryka betydelsen av detta polisiära arbete. En större risk för upptäckt ökar benägenheten att installera alkolås på frivillig väg.

6. Statens fordon förses med alkolås

Regeringen bör besluta om att alla motorfordon i vägtrafiken som staten äger eller långtidsleasar ska vara försedda med alkolås.

7. Alkolås i förmånsbilar ska medföra ett sänkt förmånsvärde och därmed lägre beskattning från och med 2009

Ungefär hälften av alla nya personbilar som säljs i Sverige är förmånsbilar. Ett krav på alkolås för förmånsbilar skulle därför vara ett sätt att åstadkomma en relativt snabb ökning av antalet alkolåsförsedda fordon i Sverige. Utredningen föreslår som ett första steg att alkolås inte ska beaktas vid beräkningen av förmånsvärdet. Någon förmånsbeskattning sker då inte av alkolåset. Det finns skäl att överväga skatteregler som liknar dem som i dag gäller för miljöbilar. Utredningen förordar att förmånsbilar på sikt obligatoriskt ska vara försedda med alkolås.

8. Det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor överförs till trafikförsäkringen där alkolås kan vara ett kriterium för en sänkning av försäkringspremierna

Utredningen lade i delbetänkandet fram ett principförslag som innebar att alla kostnader för skador orsakade av trafikförsäkringspliktiga fordon skulle slutligt belasta

trafikförsäkringen. I slutbetänkandet håller utredningen fast vid denna uppfattning. Förslaget skulle öka efterfrågan på alkolås i personbilar för privat bruk.

9. Alkolås ett villkor i allt fler upphandlingar av transporter

I ökande omfattning ställs krav på alkolås vid upphandlingar av transporter. Det gäller främst för kollektiva transporter. Utredningen noterar detta med tillfredsställelse och bedömer att denna utveckling kommer att fortsätta.

10. 6 av 7 riksdagspartier verkar för att alkolås ska vara obligatoriskt i nya fordon

Utredningen konstaterar att det finns en bred politisk uppslutning bakom ett krav på alkolås i alla nya fordon. Förutsättningar bör därför finnas för ett politiskt beslut om införande av alkolås i Sverige.

1.1 Bakgrund och uppdrag

Frågan om ett författningsreglerat krav på alkolås i alla nya bilar och andra fordon som registreras i Sverige har diskuterats i olika sammanhang under senare år. Riksdagen beslutade i oktober 1997 att nollvisionen ska utgöra det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet. Målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Som etappmål angavs att antalet dödade i vägtrafiken ska halveras fram till utgången av år 2007 räknat från 1996 års nivå och uppgå till högst 270 personer. Genom regeringens initiativ Nationell Samling på trafiksäkerhetsområdet tydliggjordes behovet av insatser inom flera trafiksäkerhetsområden för att visionen skulle kunna förverkligas. Ett sådant område var trafiknykterheten.

Rattfylleri är och kommer att fortsätta vara ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Varje år dödas knappt 450 människor i trafiken och ungefär 150 av dessa dödas i alkoholrelaterade trafikolyckor. Antalet svårt skadade personer i alkoholrelaterade trafikolyckor kan bedömas till ungefär 2 400 per år. Förutom dödade och skadade människor orsakar alkoholrelaterade trafikolyckor stora materiella förluster. Varje person som har dödats i trafiken beräknas ha förlorat drygt 30 år av sitt liv.

Antalet dödade i trafiken minskar successivt. Bilarna och väginfrastrukturen blir allt säkrare. Utredningens bedömning är dock att de alkoholrelaterade skadorna i trafiken relativt sett inte kommer att minska i samma utsträckning. Ungefär 15 000 lagförs varje år för rattfylleri på grund av alkohol. Det behövs därför speciella åtgärder mot rattfylleriet för att nollvisionsmålen på sikt ska kunna nås. Ett krav på alkolås är en sådan åtgärd.

Regeringen beslutade i kommittédirektiv 2004:135 att uppdra åt en särskild utredare att utreda möjligheterna att så snart som möjligt utöka användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri. Utredaren överlämnade den 1 september 2005 delbetänkandet *Alkolås – nyckel till nollvisionen (SOU 2005:72)*. Betänkandet innehöll bland annat förslag som gällde att öka acceptansen för och användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri.

1.2 Författningsförslag

I fordonsförordningen (2002:925) föreslår utredningen att ett tillägg införs som innehåller den rättsliga grunden för Sverige att ställa krav på alkolås i alla nya personbilar, lastbilar och bussar som registreras här. Utredningen utgår från att EU lämnar detta medgivande i ett direktiv eller annan rättsakt. Härutöver föreslås vissa smärre justeringar som följdändringar i bilagor till fordonsförordningen.

Utredningen redovisar samma inställning när det gäller snöskotrar. Även här förutsätts således ett tillägg till eller ändring av det direktiv som anger hur en snöskoter ska vara beskaffad för att inte avvika från de harmoniserade reglerna. Något konkret författningsförslag redovisas dock inte.

I inkomstskattelagen (1999:1229) föreslås en regel som anger att utrustning i form av alkolås inte ska beaktas vid värdering av en förmånsbil.

Utredningen föreslår ett antal ändringar i körkortslagen (1998:488). Återkallelse av körkortet ska enligt förslaget obligatoriskt bli följden av att en körkortshavare har gjort sig skyldig till rattfylleri efter alkoholförtäring. Varning som alternativ till återkallelse slopas vid rattfylleribrott efter alkoholförtäring. Spärrtiden förlängs till lägst två år vid grovt rattfylleri, vid visad opålitlighet i nykterhetskänslighet och vid alkoholproblem i övrigt och till lägst ett år i övrigt.

För den som ansöker om körkortstillstånd efter att ha fått körkortet återkallat på grund av ett rattfylleribrott ska gälla ett krav på alkolås under en särskild villkorstid. Körkortstillståndet och körkortet innefattar därvid behörighet för innehavaren att endast köra fordon utrustade med alkolås och inom svenskt territorium. Detta anges med en nationell kod i körkortet. Efter den särskilda villkorstidens slut kan dessa inskränkningar tas bort

Genom en ändring i dels körkortslagen, dels lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse (1998:489) införs en möjlighet att få delta i försöksverksamheten även för de körkortshavare som inte har gjort sig skyldiga till rattfylleri. Den föreslagna ändringen innebär att körkortshavare som får körkortet återkallat på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet eller alkoholbesvär i övrigt får möjlighet att efter ansökan delta i försöksverksamheten.

1.3 Förutsättningar för krav på alkolås i Sverige i ett EUperspektiv

Frågan om Sveriges möjligheter att införa ett krav på alkolås eller annat system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som registreras i Sverige måste bedömas med utgångspunkt från innehållet i gemenskapsrätten. Artikel 28 i EG-fördraget om fri rörlighet för varor och direktivet om helfordonsgodkännande, 70/156/EEG, är därvid centrala. Ett tänkbart alternativ kan vara att Sverige i ett undantag medges rätt att införa ett krav på alkolås. Detta undantag kan vara tidsbegränsat. Ett annat alternativ kan vara att direktivet om helfordonsgodkännande ändras generellt så att samma regler gäller för samtliga medlemsländer.

Grundläggande fördragsregler när det gäller kravet på fri rörlighet för varor framgår av artikel 28. Denna regel utgör grunden för det direktiv, 70/156/EEG, som tillsammans med andra direktiv reglerar vilka krav som måste vara uppfyllda för att en bil ska få säljas inom gemenskapen (helfordonsgodkännande). Det är inte möjligt för ett enskilt medlemsland att ställa nationella krav som avviker från direktiven såvida inte undantag från EU-direktivet har medgivits.

Inom EU håller ett arbete med ett nytt direktiv avseende helfordonsgodkännande som omfattar personbilar, lastbilar och bussar på att slutföras. Det nya direktivet förutsätts komma att träda i kraft för personbilar den 1 januari 2007. För lastbilar och bussar kommer övergångsregler att gälla, vilket medför att det för dessa fordon kommer att ske en successiv anpassning.

1.4 Alkolås – behov av regler för funktion, provning och kontroll

Utredningen lämnade i delbetänkande ett antal förslag på olika åtgärder som kan bidra till att förhindra rattfylleri. I fråga om alkolås framhöll utredningen att kraven på funktion, provning och kontroll måste regleras snarast. Frågan har också betydelse för Sveriges möjligheter att med EU:s medgivande få inleda försöksverksamhet med alkolås, men också för den frivilliga användningen av alkolås. Inte minst måste alkolåsens tekniska utveckling följas noggrant. Utredningen föreslog därför att Vägverket fick i uppdrag att tillsätta en brett sammansatt kommitté för att föreslå en modell för författningsreglering och att införa de sålunda fastställda kraven.

I slutbetänkandet redovisar utredningen samma uppfattning. Erfarenheterna från den ökande frivilliga användningen av alkolås visar att behovet av en reglering av funktion, provning och kontroll av alkolås har blivit allt tydligare uttalat. Förslaget i delbetänkandet står därför kvar.

Trafikutskottet har i betänkandet 2005/06 TU 13 uttryckt oro över den negativa utvecklingen när det gäller alkohol och droger i trafiken. Utskottet ansåg det vara väsentligt att Vägverkets arbete med kvalitetsbedömningar av de alkolås som finns på marknaden intensifieras. På eget initiativ föreslog utskottet att riksdagen ger regeringen till känna att en oberoende kvalitetsbedömning av alkolås som finns på marknaden säkerställs. Utskottet förutsatte vidare att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av regeringens aviserade strategi om samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor som Vägverket ska ta fram.

1.5 Framställning till EU

Propå till EU, se bilaga 2

I ett brev den 5 september 2005 till vice ordföranden i Europeiska kommissionen, Jaques Barrot, har infrastrukturminister Ulrica Messing hänvisat till kommissionens och Sveriges ambitioner att komma till rätta med det allvarliga trafiksäkerhetsproblemet som körning under alkoholpåverkan innebär. Det förutsattes i brevet att för ett krav på alkolås ska införas i medlemsstaterna när det gäller personbilar, lastbilar och bussar fordras att Europeiska unionen medverkar. Därför föreslogs att kommissionen och Sverige skulle inleda ett samarbete med syftet att få till stånd gemensamma regler om alkolås på den inre marknaden. Om detta skulle visa sig inte vara möjligt borde reglerna kunna utformas som så kallade optionella regler. Kravet på att det ska vara obligatoriskt att fordonen utrustas med alkolås eller liknande system lämnas därmed till respektive medlemsstat att besluta om, men om de utrustas ska denna utrustning följa de gemensamma tekniska kraven. Sverige anges i brevet vara redo att gå i täten för att krav på sådan utrustning införs i alla nya bilar och föregå som försöksland.

Utredningen delar den uppfattning som framförs i brevet till Jaques Barrot, nämligen att Sverige för närvarande inte kan ställa krav på alkolås i alla nya bilar i nationella författningar. Utredningen presenterar dock ett författningsförslag med utgångspunkt från att Sverige medges rätt att ställa ett krav på alkolås i alla nya personbilar från och med 2012. Ett sådant medgivande förutsätter enligt utredningens bedömning en ändring av eller ett undantag från direktivet om helfordonsgodkännande.

Formell framställning till EU

Genom brevet till Jaques Barrot har Sverige redovisat sitt intresse att aktivt få delta i en process som kan leda fram till ett allmänt krav på alkolås i alla nya bilar inom EU. Utredningen förordar att regeringen nu går vidare i processen genom att mer konkretiserat fullfölja de redovisade intentionerna. Utredningen lämnar i avsnittet om inriktning för regeringens arbete i alkolåsfrågan inom EU ett antal förslag som syftar till att tydliggöra Sveriges intentioner, att förbättra Sveriges förhandlingsposition och att skynda på processen. Det är utredningens uppfattning att frågan sammantaget kräver ett målmedvetet och uthålligt arbete för att det uppsatta målet ska kunna nås inom rimlig tid.

Utredningen föreslår att regeringen fullföljer den propå som lämnats till EU om samarbete angående alkolås i vägfordon mellan kommissionen och Sverige med en formell ansökan om tillstånd för Sverige att införa nationell lagstiftning om alkolås. I ansökan bör särskilt Sveriges målinriktade arbete med alkolås lyftas fram.

1.6 Överväganden och förslag

1.6.1 Krav på alkolås i nya fordon

Personbilar från och med 2012

Om alla personbilar var utrustade med alkolås skulle varje år cirka 100 liv räddas i trafiken och antalet svårt skadade minska med cirka 1 500. Ett allmänt krav på alkolås i personbilar skulle således ha en mycket positiv inverkan på trafiksäkerheten med stora samhällsekonomiska vinster som följd. Utredningen föreslår därför ett krav på alkolås i alla nya personbilar som säljs och registreras i Sverige från och med 2012. Ett införande av ett krav på alkolås förutsätter ett medgivande från EU. Utredningen gör bedömningen att ett aviserat krav på alkolås kommer att starkt påverka den tekniska utvecklingen av alkolås och att kostnaderna för inköp, service och underhåll av alkolås kommer att utvecklas mot en acceptabel nivå för privatägda personbilar.

Lastbilar och bussar från och med 2010

Antalet alkoholrelaterade trafikolyckor med lastbilar eller bussar som vållande fordon är begränsat. Även om den frivilliga användningen av alkolås för bussar och lastbilar visar på en positiv utveckling är det utredningens uppfattning att ett författningsreglerat krav på alkolås behövs även för lastbilar och bussar för att säkerställa att den positiva utvecklingen håller i sig. Med hänsyn till det pågående arbetet med ett nytt helfordonsgodkännande inom EU är det nu svårt att närmare uttala sig om vid vilken tidpunkt ett krav på alkolås för lastbilar och bussar kan vara infört i Sverige. Med ett snabbt besked från EU om ett medgivande för Sverige att ställa krav på alkolås i personbilar, lastbilar och bussar skulle ett krav i svensk författning på alkolås i lastbilar och bussar kunna vara infört från och med 2010. Utredningen förordar att målet för kravet på alkolås i lastbilar och bussar ska gälla från och med 2010.

Snöskotrar (terrängskotrar) från och med 2012

När det gäller snöskotrar är det visat att antalet alkoholrelaterade olyckor med dödlig utgång i förhållande till det totala antalet dödsolyckor för denna fordonskategori är mycket större än för andra fordonskategorier. En mycket stor andel av förarna i dödsolyckorna har varit alkoholpåverkade. De skäl som nu redovisats talar för ett krav på alkolås för snöskotrar. Såvitt utredningen har kunnat finna existerar det inte i dag något serieproducerat alkolås avsett för snöskotrar. Utredningen utgår emellertid från att den tekniska utvecklingen gör det möjligt att inom rimlig tid tillverka driftssäkra och tillförlitliga alkolås avsedda för snöskotrar. Ett tillkännagivande att ett krav på alkolås är att vänta kan i sig bidra till att forsknings- och utvecklingsarbetet kommer att bedrivas med större intensitet och snabbhet.

Mot denna bakgrund föreslår utredningen att ett krav på alkolås införs för snöskotrar från och med 2012. På samma sätt som gäller för övriga fordon krävs ett särskilt medgivande från EU för att ett krav på alkolås ska kunna ställas avseende snöskotrar som registreras i Sverige.

1.6.2 Alkolås i lok

Transporter av personer och gods på det svenska järnvägsnätet äger rum under säkra former. Med hänsyn till att åtskilliga transporter avser många personer eller farligt gods finns det enligt utredningens uppfattning skäl att öka säkerhetskraven ytterligare. Installation av alkolås är en sådan åtgärd.

Utredningen föreslår därför att alkolås installeras i lok som används i Sverige i den mån EU-regler på järnvägsområdet medger detta. Regeringen föreslås ge Järnvägsstyrelsen i uppdrag att närmare utforma nödvändiga föreskrifter.

1.6.3 Skatteregler för alkolås i förmånsbilar

När det gäller förmånsbilar uttalade utredningen sig i delbetänkandet för en skattemässig fördelaktig bedömning av alkolåsutrustning vid förmånsbeskattningen. I slutbetänkandet presenterar utredningen ett konkret förslag som innebär att värdet av ett alkolås inte ska beaktas vid bestämmande av förmånsvärdet för en förmånsbil från och med 2009. Utredningen bedömer att en snabbare spridning av alkolås säkerligen skulle bli följden om alkolås gav beaktansvärda skattefördelar för brukaren av förmånsbilen. Förslaget innebär sannolikt också att bilindustrins intresse för utvecklingen av alkolås starkt ökar. Utredningen jämför med vad som gäller på miljöbilsområdet och pekar på de mycket tydliga effekter som de förmånliga skattereglerna har haft för försäljningen och användningen av förmånsbilar som är miljöbilar. På sikt förordar utredningen att förmånsbilar obligatoriskt ska förses med alkolås och att förmånsbilarna i skattehänseende bör behandlas i enlighet med de regler som i dag gäller för miljöbilar.

1.6.4 Alkolås vid rattfylleri och vid opålitlighet i nykterhetskänseende m.m.

Utökad försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

För körkortshavare som är alkoholberoende, alkoholmissbrukare eller opålitliga i nykterhetskänseende föreslog utredningen i delbetänkandet (*SOU 2005:72 s. 30 ff., avsnitt 1.4.2.1*) att det skulle införas en möjlighet att ingå i ett program med villkorlig körkortsåterkallelse i allt väsentligt överensstämmande med vad som gäller för dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Frågan hänger nära samman med läkares skyldighet att till länsstyrelsen anmäla de körkortshavare som har alkoholproblem eller är opålitliga i nykterhetskänseende. Denna fråga har på regeringens uppdrag utretts i särskild ordning av Vägverket som den 1 december 2005 presenterade en redovisning med titeln *Regeringsuppdrag om läkares skyldighet att anmäla olämpliga bilförare*.

I slutbetänkandet föreslår alkolåsutredningen att lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse förlängs med fem år, vilket medför att lagen upphör att gälla den 1 februari 2014 och att försöksverksamheten öppnas även för dem som är alkoholberoende, alkoholmissbrukare eller opålitliga i nykterhetskänseende. Det är enligt utredningens uppfattning en brist i nuvarande regelsystem att försöksverksamheten är öppen endast för dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Genom att ge även andra möjlighet att ansöka om att få delta i verksamheten skapas förutsättningar för att fånga upp många av dem som befinner sig i riskzonen innan de gör sig skyldiga till rattfylleri.

Utredningen föreslår att frågan om permanent lagstiftning angående villkorlig körkortsåterkallelse får anstå i avvaktan på ytterligare erfarenheter från en utvidgad försöksverksamhet och behandlingen av alkolåsfrågan i EU.

För alla som deltar i försöksverksamheten föreslås samma ekonomiska regler gälla. Det innebär att deltagarna själva svarar för kostnaderna för att delta.

Krav på alkolås för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri

I delbetänkandet uttalade utredningen sig för ett krav på alkolås för alla som hade dömts för rattfylleri. Den lösning som utredningen då var inne på var att den som gjort sig skyldig till rattfylleri – och som inte deltog i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse – skulle tvingas att installera alkolås i sitt fordon med giltighet tills vidare för att få möjlighet att fortsätta att köra.

Enligt utredningens uppfattning är det emellertid inte möjligt att enligt gängse straffrättsliga principer genom en dom eller motsvarande ålägga den som dömts för rattfylleri att installera alkolås i det fordon som brukades vid rattfylleribrottet – oberoende av om föraren eller någon annan äger fordonet.

I slutbetänkandet redovisar utredningen samma principiella inställning, nämligen att för den som gjort sig skyldig till rattfylleri och som av något skäl inte deltar i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse, ska som förutsättning för körkortsinnehav gälla ett krav på alkolås. Kravet på alkolås måste enligt utredningens uppfattning emellertid vara knutet till rätten att köra, inte till innehavet av ett fordon. Enligt förslaget är således kravet på alkolås inte knutet till ett visst fordon utan kravet är generellt och knutet till körkortsinnehavet och förarbehörigheten. I praktiken torde det dock innebära att den som vill komma i fråga för ett körkortstillstånd efter att ha dömts för rattfylleri av praktiska skäl utrustar den egna bilen med ett alkolås. Enligt 3 § trafikbrottslagen (1951:649) är straffet böter för den som kör ett fordon utan rätt behörighet. För den som äger rätt att köra men med den inskränkningen i behörigheten att rätten avser endast fordon som är försedda med alkolås kan således 3 § bli tillämplig om han överträder sin behörighet. Skulle det vara fråga om körning i alkoholpåverkat tillstånd blir bestämmelserna avseende rattfylleri enligt 4§ och 4 §§.

Utredningen har sett som sin uppgift att föreslå lösningar som inom ekonomiskt rimliga gränser effektivt kan förhindra rattfylleri. Förslaget att ställa krav på alkolås för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri är enligt utredningens uppfattning en sådan åtgärd. Förslaget har utformats på ett sätt som tar hänsyn till skilda förutsättningar och vad som är realistiskt från ekonomisk utgångspunkt. Att gå så långt som att föreslå en tvingande regel för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri att delta i ett behandlingsprogram i likhet med vad som i dag gäller vid villkorlig körkortsåterkallelse har utredningen bedömt ligga utanför utredningsdirektivets ram. Någon garanti för att den som deltar i ett program helt avstår från att köra fordon som inte är utrustade med alkolås finns inte heller.

Enligt utredningens uppfattning bör den särskilda möjlighet som enligt nuvarande regler finns att vid rattfylleribrott, där alkoholkoncentrationen i blodet inte uppgått till 0,5 promille, meddela varning i stället för att besluta om återkallelse, tas bort. I praxis utdelas varning om alkoholkoncentrationen i blodet ligger mellan 0,2 till 0,35 promille – i övriga fall återkallas körkortet viss tid, lägst en månad.

Vid återkallelse ska enligt nuvarande regler en spärrtid bestämmas, lägst en månad och lägst ett år vid grovt rattfylleri. Utredningen föreslår att spärrtiden ska vara lägst två år vid grovt rattfylleri och då opålitlighet i nykterhetskänseende eller alkoholproblem i övrigt dokumenterat föreligger samt ett år i övriga fall. Detta innebär en förlängning av spärrtiden i förhållande till nu gällande bestämmelser.

För den som efter spärrtiden ansöker om körkortstillstånd ska enligt utredningens förslag gälla ett krav på alkolås under en särskild villkorstid. På samma sätt som gäller vid försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse föreslår utredningen att behörigheten att köra ska vara begränsad till Sveriges territorium.

När den särskilda villkorstiden har gått till ända och körkortshavaren inte har ådragit sig några anmärkningar i nykterhetskänseende kan han få ett körkort utan inskränkningar i behörigheten att köra.

1.6.5 Forskning och utveckling

Alkolåstekniken behöver utvecklas för att den ska bli ändamålsenlig för en allmän och bred användning. Årskostnaden för ett alkolås måste dramatiskt minska, möjligheten för manipulering kraftigt försvåras och handhavandet vid den dagliga användningen förenklas.

Utredningen har i delbetänkandet redovisat ett antal möjliga vägar för forskning och utveckling avseende alkolås samt presenterat olika forskningsorgan. Utredningen har erfarit att intresset för forskningsprojekt som syftar till att utveckla alkolåsens teknik är relativt begränsat beroende på att det inte explicit anges i forskningsfinansiärernas utlysningstexter. Den utveckling som pågår finansieras främst av Vägverkets skyltfond, IVSS och av SAFT – Sveriges försäkringsförbund och stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet. En bidragande orsak till detta kan vara att

de kommersiella intressen som är representerade ännu inte ser att det finns en tillräckligt stor och väl fungerande marknad för alkolås i Sverige.

Totalt satsar staten ca 450 miljoner kronor per år på fordonsforskning och fordonsrelaterad forskning. Någon styrning av forskningsmedel mot forskning om alkolås finns inte. Utredningen föreslår att alkolås lyfts fram som en viktig del av den säkerhetstekniska utveckling som finansieras av offentliga medel. Utredningen menar att tydligare styrning behövs och att detta kommer till uttryck i regleringsbrev. Krav bör ställas till forskningsfinansiärerna om att alkolås eller liknande system som förhindra rattfylleri ska finnas med i utlysningstexterna.

1.6.6 Kommentarer till övriga förslag i delbetänkandet

Alkolås i arbetsmiljöarbetet

Alkolås i det förebyggande arbetsmiljöarbetet och för rehabilitering behandlades av utredningen i delbetänkandet. Utredningen lämnade ett antal förslag på åtgärder som innebar ett mer systematiskt användande av alkolås i arbetsmiljöarbetet.

Alkolås är ett effektivt förebyggande redskap i arbetsmiljöarbetet. Där alkolås har installerats i företagets bilar har många dolda begynnande missbruksproblem upptäckts. Vid tidig upptäckt blir rehabiliteringen mer framgångsrik och mindre kostnadskrävande.

Alkolås som villkor vid upphandling av transporttjänster m.m.

Alkolås som ett krav vid upphandling av transporttjänster togs i delbetänkandet upp som en viktig fråga. Vid främst offentlig upphandling av transporttjänster har det under de senaste åren blivit allt vanligare att köparen ställer krav på alkolås. Det är utredningens bedömning att den positiva utvecklingen när det gäller krav på alkolås vid upphandling av transporttjänster kommer att fortsätta.

Behovet av författningsändringar i övrigt m.m. för att minska rattfylleriet

I delbetänkandet redovisade utredningen ett antal förslag till ändringar som berörde trafikskadelagen (1975:1410). Ett förslag var att avskaffa den nuvarande regeln om rätt till trafikskadeersättning till rattfulla förare som själva medverkat till sina skador. Ett annat förslag var att ge försäkringsbolagen tillgång till information om trafikbrott för att försäkringsbolagen skulle bättre kunna differentiera trafikförsäkringspremierna efter skaderisk. Vidare väckte utredningen frågan om det inte kunde vara en framkomlig väg att stimulera ett trafiksäkert beteende genom att låta alla kostnader för trafikskador slutligt belasta trafikförsäkringen.

Utredningen har kvar den uppfattning som redovisades i delbetänkandet i frågorna med anknytning till trafikskadelagen. I slutbetänkandet har utredningen valt att inte kommentera dessa frågor ytterligare. Utredningen vill också framhålla den möjligheten som angavs i delbetänkandet om att regeringen i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen kan ange hur många alkoholutandningsprov som ska vara genomförda under en viss period samt tidpunkt och form för återrapportering.

1.7 Konsekvensanalys vägtrafik

En samhällsekonomisk analys har gjorts av de effekter som kan identifieras, kvantifieras och värderas i monetära termer. Det finns stora osäkerheter i flera av komponenterna i analysen. Därför ska resultaten endast läsas som en indikation på storleksordningen på de samhällsekonomiska kostnaderna.

I analysen tillämpas de kalkylvärden för dödade och skadade och de tidsvärden som används vid lönsamhetsbedömningar av väginfrastrukturprojekt. Kostnaderna som avser humanvärdet (individuers betalningsvilja för att minska sin risk att dödas eller skadas i trafiken) ingår inte i BNP och hanteras mycket olika vid analyser inom olika sektorer i samhället. Kostnaderna kan därför inte jämföras med uppgifter från

andra sektorer och verksamheter. Något samband finns inte mellan rekommenderade kalkylvärden och vilka resurser som behövs för att nå nollvisionen i trafiken.

I inget annat land i världen finns en så bred information och diskussion om alkolås i media, bland medborgarna och inom person- och godstransportsektorn som i Sverige. Satsningen på alkolås för kvalitetssäkring av transporter har gjort att fokus riktats mot frågan om alkohol i trafiken i många olika organisationer och sammanhang. Det går inte att överskatta de positiva indirekta effekterna på trafiksäkerheten av detta breda engagemang.

Minskade kostnader för samhället med alkolås vid allmän användning

I utredningen analyseras den direkta och indirekta nyttan med alkolås.

◆ *Direkt nytta av en utbredd användning av alkolås:*

Körning förhindras vid rattfylleri och risken för trafikolyckor minskar.

◆ *Indirekt nytta av en utbredd användning av alkolås:*

- Olyckor orsakade av alkoholrelaterad trötthet (dagenefterolyckor) minskar.
- En utbredd användning av alkolås är en tydlig signal till alla i trafiken om att alkohol och trafik inte är förenligt. De alkoholrelaterade olyckorna minskar då eftersom även förare av fordon utan alkolås påverkas att i mindre utsträckning köra rattfulla.
- Behovet av generella påverkansåtgärder minskar på sikt.
- Behovet av övervakningsåtgärder minskar på sikt.
- Rättsväsendets och kriminalvårdens kostnader minskar successivt.
- För transporter av personer och gods i yrkestrafiken och med firmabilar och andra organisationers egna bilar finns flera positiva effekter förutom att trafiksäkerheten förbättras. Alkolås är ett effektivt redskap i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. Alkolås värnar och stärker företags och organisationers varumärken.
- En utbredd användning av alkolås kan på lång sikt vara en verksam metod att förbättra folkhälsan och minska det alkoholrelaterade våldet och skadorna i samhället.

Nyttan och lönsamheten är starkt beroende av tillgänglig teknik och tekniska och administrativa standardiseringskrav ur ett brett perspektiv och hur dessa regleras och kontrolleras. Dessa frågor är av så väsentlig betydelse att de behandlas separat. Många av effekterna uppnås först på mycket lång sikt.

Utredningen bedömer att vägtrafikolyckornas kostnader för år 2004 var ca 63,4 miljarder kronor inklusive humanvärdet (19,2 miljarder exklusive humanvärdet). Kostnaderna för de alkoholrelaterade olyckorna exklusive alkoholrelaterad trötthet bedöms till 11,3 miljarder kronor, varav 2,5 miljarder för dödade och 7,5 miljarder för svårt skadade. Om alla bilar hade haft säkra och ej manipulerbara alkolås 2004 skulle antalet dödade minskat med ungefär 110 personer och olyckskostnaderna inklusive humanvärdet ha minskat med ca 7,3 miljarder kronor. Det motsvarar 1 593 kr/år per registrerad bil i trafik. Antalet svårt skadade skulle ha minskat med nästan 1 500 personer. Bedömningen av de minskade skadorna i trafiken har gjorts utifrån antagandet att alla bilar som trafikerade det svenska vägnätet år 2004 skulle ha haft alkolås. I bedömningen har rattfylleriet ansetts vara den primära döds- och skadeorsaken.

På mycket lång sikt skulle ett allmänt nyttjande av alkolås i alla bilar få en starkt positiv inverkan på folkhälsan och successivt minska skadorna i samhället. I kalkylen, som omgärdas av många antaganden, bedöms samhället få minskade kostnader av en förbättra folkhälsa med mer än 4 000 kr/år och alkolås utöver minskade alkoholrelaterade kostnader i trafiken.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Med dagens teknik och den bedömda utvecklingen av kapital-, drift- och handhavandekostnaden är det svårt att visa på en samhällsekonomisk lönsamhet med alkolås i varje bil om enbart de minskade kostnaderna (inklusive humanvärdet) för skador i trafiken beaktas. Satsningar på att skapa en ökad marknad för alkolås är en nödvändig förutsättning för att långsiktigt få till stånd en utveckling av standarder och teknik som är ändamålsenlig även för privatbilar. Stora steg måste tas i den tekniska utvecklingen. Inte minst måste kostnaden för driften och handhavandet radikalt minska.

Alkolås är ett effektivt redskap i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. Alkolås är också ett proaktivt redskap i folkhälsoarbetet som kan minska samhällets skador av en oansvarig alkoholkonsumtion. Om man beaktar dessa och andra indirekta effekter på samhället i stort skulle ett allmänt krav på alkolås i alla bilar långsiktigt bli samhällsekonomiskt lönsamt. Avgörande för kalkylen och för lönsamheten är skattningen av effekter på folkhälsan och företagens bedömning av värdet med alkolås utöver trafiksäkerhet. Utredningen har valt att inte göra någon jämförande värdering av andra alternativa åtgärder att minska trafikolyckorna. För att kunna göra en sådan jämförande analys behöver de olika kalkylernas metoder och kalkylvärden kalibreras vilket inte varit möjligt inom ramen för utredningens uppdrag. Det är i dagsläget också för stor osäkerhet om den framtida alkolåstekniken. Trafiksäkerhet är ofta huvudskälet till de fysiska investeringar som görs i vägtrafiksystemet. I Vägverkets framtidsplan för 2004 till 2015 är anslaget 39 miljarder kronor för fysiska investeringar. Kostnaderna för alkolås ska ställas i relation till dessa satsningar.

1.8 Teknik- och standardiseringsfrågor

För att alkolås ska kunna få en bred allmän användning behöver nuvarande teknik förbättras i en rad avseenden. Det är en svår mätteknisk utmaning att mäta alkoholhalten i utandningsluften. Det låga svenska gränsvärdet för rattfylleri, 0,2 promille, ställer speciellt stora krav på sensortekniken. Alkolås som har tillräcklig mätnoggrannhet i länder med högre gränsvärden kan därför vara olämpliga i Sverige. Sveriges kalla klimat utgör också en teknisk utmaning.

Dagens alkolås baserade på bränslecellsteknik fungerar i allt väsentligt bra i tillämpningarna villkorlig körkortsåterkallelse och kvalitetssäkring av transporter i yrkestrafiken, i firmabilar och i olika organisationers egna bilar. Vid alkolåsprogram och kvalitetssäkring av transporter finns det hos organisationer och företag ett egenintresse och en administration som hanterar alkolåsen och alkolåssystem. Det finns rutiner för hur man agerar vid tekniska problem, misstanke om rattfylleri vid "rödblås", manipulering av alkolåsen m.m. En brist är att det inte finns ett typgodkännande för alkolås som underlättar valet av teknik.

På marknaden finns även alkolås baserade på annan grundteknik. I dagsläget finns inte tillräckligt underlag att värdera dessa teknikers möjligheter. Ett problem är härvid att det inte finns reglerade krav på alkolås för varierande användarkategorier.

Pågående utveckling av andra bilbaserade system som förhindrar farlig körning kan komma att leda fram till lösningar som kan förhindra många av de alkoholpåverkade förarnas farliga beteenden i trafiken. Eftersom dessa teknikers praktiska möjligheter inte är kända kan vi inte närmare analysera vilka samhällsekonomiska effekter sådana anordningar kan få. Någon samhällsekonomisk analys görs inte heller av terminal- och garagebaserade alkolåsfunktioner.

1.9 Marknad och marknadsförutsättningar

Ett krav på alkolås enligt utredningens förslag innebär att:

- ungefär 1 500 fordon per år utrustas med alkolås för att möta behovet för dem som lagförs för rattfylleri fr.o.m. 2009
- att förarplatser i lok i tillämpliga fall ska vara utrustade med alkolås
- ungefär 35 000 lastbilar per år ska utrustas med alkolås från och med 2010
- drygt 1 000 bussar per år ska utrustas med alkolås från och med 2010
- ungefär 300 000 personbilar per år ska utrustas med alkolås från 2012
- ungefär 8 000 snöskotrar per år ska utrustas med alkolås från och med 2012

För att fordonsindustrin ska hinna planera och leverera fordon med alkolås i denna omfattning behövs flera års förberedelsestid. Det krävs därför EU-beslut och beslut om lagstadgade krav på alkolås redan under det närmaste året. Berörda myndigheter, främst Vägverket, behöver erfarenhetsmässigt flera år för att förbereda det omfattande regelverket.

En viktig förutsättning för att skapa acceptens för alkolås och därmed en marknad är att stimulansåtgärder och den frivilliga användningen av alkolås även motiveras av kortsiktiga effekter på trafiksäkerheten. Insatserna bör därför även omfatta utpräglade riskgrupper och riskverksamheter.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i fordonsförordningen (2002:925)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonsförordningen (2002:925) att 2 kap. 6 § skall ha följande lydelse.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
EG-regler	
<p>6 § Med de undantag som anges i andra stycket skall ett nytt fordon, som har godkänts enligt nedanstående EG-direktiv (ramdirektiv), är försett med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning enligt ett särdirektiv till ett ramdirektiv, och som är åtföljt av ett giltigt intyg om överensstämmelse i enlighet med de mallar som finns i bilagor till ramdirektiven, i fråga om fordonets konstruktion och funktion anses stämma överens med kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning.</p> <p>1. Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/78/EG.</p> <p>2. Rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/3/EG.</p> <p>3. Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG.</p> <p>4. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG3.</p> <p>Vad som sägs i första stycket gäller dock inte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fordon som är konstruerade för vänstertrafik, 2. fordon som är utrustade med hastighetsmätare som har brittisk standard, eller 3. fordon som tillverkas i små serier. Förordning (2004:1362). 	<p>6 § Med de undantag som anges i andra stycket skall ett nytt fordon, som har godkänts enligt nedanstående EG-direktiv (ramdirektiv), är försett med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning enligt ett särdirektiv till ett ramdirektiv, och som är åtföljt av ett giltigt intyg om överensstämmelse i enlighet med de mallar som finns i bilagor till ramdirektiven, i fråga om fordonets konstruktion och funktion anses stämma överens med kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning.</p> <p>1. Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/78/EG.</p> <p>2. Rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/3/EG.</p> <p>3. Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG.</p> <p>4. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG3.</p> <p>5. Europaparlamentets och rådets direktiv 000/00/EG om medgivande att krav på alkolås skall gälla som villkor för registrering av ett nytt fordon som sålts i Sverige.</p> <p>Vad som sägs i första stycket 1–4 gäller dock inte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fordon som är konstruerade för vänstertrafik, 2. fordon som är utrustade med hastighetsmätare som har brittisk standard, eller 3. fordon som tillverkas i små serier. Förordning (2004:1362).

2.2 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229) att 61 kap. 5 § skall ha följande lydelse.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
<p>5 § Värdet av bilförmån exklusive drivmedel skall för ett kalenderår beräknas till summan av</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0,3 prisbasbelopp, - ett ränterelaterat belopp, och - ett prisrelaterat belopp. <p>Det ränterelaterade beloppet skall beräknas till 75 procent av statslåneräntan vid utgången av november andra året före taxeringsåret multiplicerat med bilmodellens nybilspris.</p> <p>Det prisrelaterade beloppet skall beräknas till 9 procent av bilmodellens nybilspris, om detta uppgår till högst 7,5 prisbasbelopp. Om bilmodellens nybilspris är högre, skall det prisrelaterade beloppet beräknas till summan av 9 procent av 7,5 prisbasbelopp och 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp. Lag (2001:908)</p>	<p>5 § Värdet av bilförmån exklusive drivmedel skall för ett kalenderår beräknas till summan av</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0,3 prisbasbelopp, - ett ränterelaterat belopp, och - ett prisrelaterat belopp. <p>Det ränterelaterade beloppet skall beräknas till 75 procent av statslåneräntan vid utgången av november andra året före taxeringsåret multiplicerat med bilmodellens nybilspris.</p> <p>Det prisrelaterade beloppet skall beräknas till 9 procent av bilmodellens nybilspris, om detta uppgår till högst 7,5 prisbasbelopp. Om bilmodellens nybilspris är högre, skall det prisrelaterade beloppet beräknas till summan av 9 procent av 7,5 prisbasbelopp och 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp. Lag (2001:908)</p> <p><i>Vid värdering av bilförmån skall värdet av utrustning i form av alkolås inte beaktas. Lag (0000:000).</i></p>

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

2.3 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488) att 3 kap. 10 § 2 samt 5 kap. 6, 9 och 12 §§ skall ha följande lydelse.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
Villkor för innehav av körkortstillstånd eller körkort	
3 kap. 10 §	
<p>10 § När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får de särskilda villkor för körkortsinnehavet som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt föreskrivas. Sådana villkor får också föreskrivas efter det att körkortstillståndet har meddelats och körkortet utfärdats.</p>	<p>10 § När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får de särskilda villkor för körkortsinnehavet som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt föreskrivas. Sådana villkor får också föreskrivas efter det att körkortstillståndet har meddelats och körkortet utfärdats.</p> <p><i>När ett körkortstillstånd meddelas efter återkallelse enligt 5 kap. 3 § 1 på grund av alkoholförtäring skall utöver vad som gäller om spärrtid enligt 6 § bestämmas en tid (särskild villkorstid) som uppgår till lägst två år för den som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri och till lägst ett år i övrigt.</i></p> <p><i>Under den särskilda villkorstiden är rätten att köra ett körkortspliktigt fordon begränsad till att gälla inom svenskt territorium och enbart fordon som är försedda med alkolås. Med alkolås förstås en sådan anordning i ett fordon vilken hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften.</i></p>
5 kap. 6 §	
Spärrtid	
<p>6 § Vid körkortsåterkallelse enligt 3 § 1–6 skall det bestämmas en tid inom vilken ett nytt körkort inte får</p>	<p>6 § Vid körkortsåterkallelse enligt 3 § 1–7 skall det bestämmas en tid inom vilken ett nytt körkort inte får</p>

utfärdas (spärrtid). Spärrtiden skall vara lägst en månad och högst tre år. Om körkortet återkallas enligt 3 § 1 och det är fråga om grovt brott, skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.	utfärdas (spärrtid). Spärrtiden skall vara lägst en månad och högst tre år. <i>Om körkortet återkallas enligt 3 § 1 och det är fråga om grovt brott eller enligt 3 § 5 eller 7, skall spärrtiden bestämmas till lägst två år och i övrigt till lägst ett år.</i>
5 kap. 9 § Varning	
<p>9 § I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.</p> <p>Detsamma gäller om körkortshavaren brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften. Lag (2004:524).</p>	<p>9 § I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–4 eller 6 om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.</p>
<p>12 § En återkallelse enligt 3 § 1 får ske villkorligt om körkortshavaren efter alkoholförtäring har brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.</p> <p>Närmare bestämmelser om förutsättningar m.m. för att meddela villkorlig återkallelse finns i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.</p>	<p>12 § En återkallelse enligt 3 § 1 får ske villkorligt</p> <p><i>1. om körkortshavaren efter alkoholförtäring har brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller</i></p> <p><i>2. om förutsättningar finns för återkallelse vid prövning enligt 5 kap. 3 § 5 eller 7 körkortslagen (1998:488).</i></p> <p>Närmare bestämmelser om förutsättningar m.m. för att meddela villkorlig återkallelse finns i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.</p>

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

Med stöd av 2 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister skall uppgift om särskild villkorstid föras in i bilaga 4 till förordningen.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse att 1 § 2 skall ha följande lydelse

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
<p>1 § Denna lag innehåller bestämmelser om försöksverksamhet med villkorlig återkallelse av körkort under en villkorstid. Lagen är tillämplig för sådana körkortshavare med förarbehörighet B, BE, C, CE, D eller DE som är folkbokförda i Sverige och vilkas körkort skall återkallas med stöd av 5 kap. 3 § 1 körkortslagen (1998:488) på grund av brott mot 4 eller 4a lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott till följd av alkoholförtäring.</p>	<p>1 § Denna lag innehåller bestämmelser om försöksverksamhet med villkorlig återkallelse av körkort under en villkorstid. Lagen är tillämplig för sådana körkortshavare med förarbehörighet B, BE, C, CE, D eller DE som är folkbokförda i Sverige och vilkas körkort skall återkallas till följd av alkoholförtäring med stöd av</p> <p><i>1.</i> 5 kap. 3 § 1 körkortslagen (1998:488) på grund av brott mot 4 eller 4a lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller</p> <p><i>2.</i> 5 kap. 3 § 5 och 7 körkortslagen (1998:488). Lag (0000:0000).</p>

Övergångsbestämmelser: Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer och upphör att gälla den 1 februari 2014. För den som fått ansökan beviljad enligt 6 § och då villkorstiden inte löpt ut innan lagen upphör att gälla skall dock bestämmelserna fortsätta att tillämpas. (Lag 0000:0000)

3 Utredningens uppdrag och arbete

3.1 Uppdrag

Frågan om ett författningsreglerat krav på alkohol i alla nya bilar och andra fordon som registreras i Sverige har diskuterats i olika sammanhang under senare år. Riksdagen beslutade i oktober 1997 att nollvisionen ska utgöra det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportssystemet. Målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet. Som etappmål angavs att antalet dödade i vägtrafiken ska halveras fram till utgången av år 2007 räknat från 1996 års nivå och uppgå till högst 270 personer. Genom regeringens initiativ Nationell Samling på trafiksäkerhetsområdet tydliggjordes behovet av insatser inom flera trafiksäkerhetsområden för att visionen skulle kunna förverkligas. Ett sådant område var trafiknykterheten.

Så gott som dagligen inträffar svåra trafikolyckor på grund av att föraren har varit alkoholpåverkad. Antalet dödade i trafiken varje år till följd av att en bilförare har varit alkoholpåverkad kan beräknas till drygt 100 och antalet svårt skadade till ungefär 1 500. De som får lindrigare skador är mångdubbelt fler. Även de materiella skadorna vid trafikolyckor på grund av förarens alkoholförtäring är många och betydande.

Enligt lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, som trädde i kraft 1999, kan den som har dömts för rattfylleri ansöka om att få behålla sitt körkort under förutsättning att han i ett särskilt program under två år förbinder sig att följa de stränga kontroll- och uppföljningsregler som finns i försöksverksamheten. Bland annat ingår ett krav på att körkortshavaren på egen bekostnad installerar ett alkoholås i sin bil och att han ska genomgå läkarundersökningar var åttonde vecka för kontroll av eventuellt förekommande bruk av alkohol. Sedan programmet med villkorlig körkortsåterkallelse startade 1999 har ca 1 900 personer beviljats möjlighet att delta i försöksverksamhet. I ungefär hälften av fallen har programmet avbrutits i förtid. Det är en således en mycket liten del av de som lagförs för rattfylleri på grund av alkohol (idag cirka 15 000 personer per år) som genomgår programmet. Av dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri lagförs 6 procent åter inom ett år,

22 procent inom 5 år och 29 procent inom 9 år. Detta är ett starkt argument för ett generellt krav på alkolås.

Den 7 oktober 2004 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda möjligheterna att så snart det är möjligt, men senast 2012, införa ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige. Utredarens uppdrag innefattade även att se över behovet av och möjligheterna att införa sådana system i andra slag av motordrivna fordon och särskilt överväga om det är lämpligt att först införa kravet för vissa fordonskategorier, t.ex. bussar och lastbilar senast 2010. Gemenskapsrättens krav på fri cirkulation för varor skulle beaktas och ett förslag skulle lämnas om inriktningen för regeringens arbete inom EU angående införandet av ett krav på alkolås. Ytterligare ett antal frågor skulle övervägas.

I delbetänkandet lämnade utredaren den 1 september 2005 förslag och synpunkter på vad som behöver göras för att öka acceptansen för och användningen av alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri. Utredaren redovisade i andra frågor en principiell inställning och utlovade att i slutbetänkandet återkomma med fullständiga förslag. Särskilt betonades nödvändigheten av att regeringen, t.ex. genom ett uppdrag till Vägverket, skyndsamt vidtog åtgärder för att reglera formerna för funktion, provning och kontroll av alkolås.

Uppdraget har tagit sikte på åtgärder som syftar till att förhindra rattfylleri till följd av alkoholförtäring. De så kallade drograttfyllerierna har således inte ingått i utredarens uppdrag.

3.2 Utredningens arbete

I delbetänkandet har utredningen redogjort för sitt arbete till och med augusti 2005.

Under det efterföljande arbetet med slutbetänkandet har utredningen haft ett antal sammanträden med expert- och referensgruppen samt åtskilliga underhandskontakter med enskilda representanter i båda grupperingarna. Löpande kontakter har hållits med Bil Sweden och enskilda medlemmar i organisationen som Volvo Personvagnar, Saab, Volvo Lastvagnar, Scania och Svenska Volkswagen, främst i fråga om den tekniska utformningen av alkolås och den serviceorganisation som krävs för underhåll och service av alkolås.

Flera tillverkare av alkolås har lämnat upplysningar av värde för utredningsarbetet.

Företrädare för MHF har fortlöpande bistått utredningen med värdefull information.

Sekreterarna har sammanträffat med företrädare för Svenska Taxiförbundet och Svenska Bussbranschens Riksförbund. Sekretariatet har haft kontakter med Kommerskollegium, Järnvägsstyrelsen, EuroNCAP, Brå, Sveriges Elektriska Kommission (SEK) samt ett antal andra myndigheter, företag och organisationer. Sekretariatet har den 1 mars 2006 besökt Kommissionen och därvid sammanträffat med representanter för två direktorat, Industri samt Transport och Energi. Utredningen har genomfört ett seminarium den 9 mars 2006 med inriktning på de samhällsekonomiska konsekvenserna av ett krav på alkolås samt ett seminarium den 19 april 2006 med inriktning på lagtekniska frågor kring ett krav på alkolås och andra förändringar som utredningen övervägt.

I Malmö arrangerade utredningen ett seminarium den 20 april 2006 om trafiknykterhetsfrågor i Skånetrafiken där bland annat frågan om den internationella färjeanknutna lastbilstrafiken belystes. Utredaren har sammanträffat med ett stort antal aktörer och intressenter inom trafiksäkerhetsområdet. Särskilt kan nämnas deltagande i SLTF:s trafikhuvudmannadagar, Tylösandsseminariet, trafiksäkerhetsseminarium i Umeå och sammanträffande med en trafiksäkerhetsdelegation från Ghana.

Den särskilda utredaren och sekreterarna deltog i februari 2006 vid en av trafik- och socialutskotten anordnad hearing kring trafiknykterhetsbrott. Utredningens sekretariat har vidare efter inbjudan deltagit och medverkat i ett antal informationsmöten som arrangerats av myndigheter och organisationer angående alkolås. Professor

Lars Hultkrantz, Örebro universitet, har granskat avsnitten om den samhällsekonomiska analysen.

3.3 Avgränsning

Direktiven anger att behovet av och möjligheterna att införa alkolås eller liknande system för att förhindra rattfylleri ska övervägas för andra slag av motordrivna fordon än bilar. För att bestämma den krets av fordon som därvid kan komma i fråga har utredningen utgått från de definitioner som finns i lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559).

Enligt lagen avses med motordrivna fordon

- motorfordon
- traktorer
- motorredskap
- terrängfordon

med motorfordon avses

- bilar
- motorcyklar
- mopeder

med bilar avses

- personbilar
- lastbilar
- bussar

med terrängfordon avses

- terrängvagnar
- terrängskotrar (snöskotrar)

Vid sidan av bilar omfattar utredningsuppdraget enligt de angivna definitionerna motorcyklar, mopeder, traktorer och terrängfordon. Fordon som inte uttryckligen omfattas av uppdraget är lekfordon, fordon som är avsedda att föras av gående samt tävlingsfordon.

För motorcyklar, mopeder, motorredskap och terrängfordon ska utredningen således se över behovet av och möjligheterna att införa alkolås eller andra system som förhindrar rattfylleri.

Utredningen ska också överväga behovet av alkolås i lok.

4 Förutsättningar för att införa ett krav på alkolås i Sverige i ett EU-perspektiv

4.1 *Bilar, motorcyklar, mopeder, traktorer och terrängfordon*

Sammanfattning

Frågan om möjligheten för Sverige att inför ett nationellt krav på alkolås i alla nya bilar måste bedömas med utgångspunkt från de regler som gäller för EU:s inre marknad.

- För personbilar, motorcyklar, mopeder och traktorer finns i dag EU-direktiv som implementerats i svensk rätt.
- Ett genomförande av ett svenskt krav på alkolås i alla nya bilar kräver ändringar i grundläggande bestämmelser om fri rörlighet för varor enligt artikel 28 i EG-fördraget.
- Det harmoniserade regelsystem som i dag finns inom EU för typgodkännande av personbilar m.fl. fordon, komponenter och tekniska enheter innehåller en

mängd olika regler om tekniska specifikationer etc. men inte några specifika regler om alkolås. Ett helfordonsgodkännande innebär att fordonets utförande måste överensstämja med fastlagda krav och fordonen får inte ändras i något avseende utöver vad som särskilt och för personbilarnas del är uttömmande medgivet i regelsystemet. En bil med ett helfordonsgodkännande kan utan inskränkningar saluföras inom hela EES-området. Nationella särkrav avseende utrustning och utförande m.m. som villkor för att bilen ska få saluföras och registreras i ett visst medlemsland kan inte ställas.

- Ett harmoniseringsarbete pågår som syftar till att inom kort genom ett direktiv få till stånd en totalharmonisering som inkluderar även lastbilar och bussar. Tanken är att de harmoniserade bestämmelserna ska börja tillämpas successivt för de båda sistnämnda fordonskategorierna.
- En möjlighet som bör övervägas närmare för att påskynda ett snabbare införande av alkolås i främst personbilar, lastbilar och bussar är att undersöka om det kan finnas möjlighet för Sverige att få till stånd ett undantag som medger rätt att ställa krav på alkolås i de nya fordon som säljs och registreras i Sverige. Sverige har i september 2005 i ett brev till kommissionären Jaques Barrot redogjort för sin syn på ett krav på alkolås och där också föreslagit att kommissionen och Sverige inleder ett samarbete med syftet att få till stånd gemensamma regler om alkolås på den inre marknaden. Denna intresseanmälan bör snarast följas av en formell ansökan ställd till kommissionen.

I avvaktan på att ett harmoniseringsarbete som omfattar frågan om krav på alkolås i främst alla nya bilar kan slutföras, förordar utredningen att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder som stimulerar till och underlättar installation av alkolås på frivillig väg i Sverige. Utredningen behandlade denna fråga i delbetänkandet och lämnar i avsnittet *Skatteregler för alkolås i förmånsbilar från och med 2009, avsnitt 6.4*, ett konkret förslag till ökad användning av alkolås på frivillighetens väg i förmånsbilar.

I detta avsnitt tar utredningen upp frågan om möjligheten att införa ett krav på alkolås i alla nya bilar som registreras i Sverige i förhållande till innehållet i gemenskapsrättens regler.

Ett av de grundläggande kraven i gemenskapsrätten är kravet på fri rörlighet för varor i enlighet med artikel 28 i EG-fördraget. Det innebär att en vara som produceras i ett medlemsland och är godkänd för försäljning där, i princip kan fritt säljas i varje annat EU-medlemsland. Genom ömsesidigt erkännande behöver inte samtliga nationella lagstiftningar harmoniseras. Varor ska kunna cirkulera fritt på den inre marknaden.

Principen om ömsesidigt erkännande grundar sig på artikel 28 i EG-fördraget som förbjuder alla importrestriktioner och regler som har motsvarande effekt, exempelvis nationella tekniska krav på varor. Det finns dock undantag från denna princip. Om det är fråga om åtgärder till skydd för liv, hälsa eller miljö kan det vara tillåtet för ett EU-medlemsland att införa förbud mot produkter som är tillåtna i övriga EU. För att få ett förbud genomfört måste medlemslandet enligt artikel 30 i EG-fördraget emellertid visa att den införda restriktionen är nödvändig och att den står i proportion till den risk som medlemslandet påstår finnas om varan inte förses med en restriktion. Förbudet gäller endast under en begränsad tid. Vid tvist kan frågan avgöras av EG-domstolen.

Kommissionen har i ett tolkningsmeddelande – Kommissionens tolkningsmeddelande att underlätta varors tillträde till en annan medlemsstats marknad: ömsesidigt erkännande i praktiken (2003/C 265/2) – lämnat ett klagörande besked som anger vilka rättigheter och skyldigheter marknadsaktörerna och de nationella förvaltningsorganerna har i de fall principen om ömsesidigt erkännande är tillämplig.

Meddelandet är tänkt att fungera som en praktisk handledning som ska göra det möjligt för medlemsstaterna och marknadsaktörerna att dra nytta av den fria rörligheten för varor inom de många näringsgrenar som ännu inte är harmoniserade.

4.1.1 Typgodkännande av fordon inom EU

Genom krav som fastställts av EU i förordning eller direktiv kan EU harmonisera reglerna för den standard som ska gälla för vissa varor, t.ex. fordon. Gemenskapslagstiftningen avseende fordon består dels av ett ramdirektiv och ett antal särdirektiv. Det första fordonsdirektivet genom vilket ett gemenskapsförfarande för godkännande infördes var direktiv 70/156/EEG. Direktivet grundar sig på artikel 95 i EG-fördraget.

Gemenskapslagstiftningen gör det möjligt för tillverkare av motorfordon att från myndigheterna i en medlemsstat få ett godkännande som är giltigt i samtliga medlemsstater ("EG-typgodkännande") för en modell (fordonstyp) om denna uppfyller kravet i vart och ett av särdirektiven. Myndigheterna i den medlemsstat där ansökan har lämnats in fyller i ett typgodkännandeintyg. I Sverige har Vägverket denna uppgift. Av intyget framgår att fordonstypen motsvarar uppgifterna i den tekniska informationen och uppfyller de tekniska kraven i särdirektivet. Det ifyllda intyget överlämnas till sökanden. På grund av det föreliggande intyget utfärdar tillverkaren ett intyg om överensstämmelse för varje fordon i serien, i vilket han uppger att fordonet överensstämmer med den godkända fordonstypen.

Medlemsstaterna får, i fråga om fordonens konstruktion och funktion, endast registrera nya fordon och tillåta att de försäljs eller tas i bruk, om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse.

Reglerna om förfarandet vid typgodkännande syftar till att dels säkerställa kontrollen av att alla nya fordon uppfyller gällande tekniska krav innan de släpps ut på marknaden, dels ge övriga medlemsstater möjlighet att erkänna kontroller som utförts av andra medlemsstater. De närmare krav på fordonens beskaffenhet och utrustning som ska vara uppfyllda för att ett typgodkännande ska kunna utfärdas finns angivna i särdirektiv.

Om en medlemsstat finner att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter av en viss typ allvarligt äventyrar trafiksäkerheten, trots att de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse eller har föreskriven märkning, har denna medlemsstat rätt att under högst sex månader vägra att registrera dem eller att förbjuda att de saluförs eller tas i bruk inom statens territorium. Medlemsstaten ska i ett sådant fall omedelbart underrätta övriga medlemsstater och kommissionen om detta samt ange skälen för beslutet. Om den medlemsstat som beviljade typgodkännandet bestrider den risk för trafiksäkerheten som den fått anmälan om, ska de berörda medlemsstaterna söka lösa denna tvist. Kommissionen ska hållas underrättad och, då så är nödvändigt, på lämpligt sätt genom samråd söka nå fram till en uppgörelse.

4.1.2 Gällande direktiv

Följande är de viktigaste direktiven:

- rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av lagstiftning av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/78/EG
- rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogstraktorer med hjul, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/3/EG
- europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG
- europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG

Direktiven har för svensk del implementerats i fordonslagen (2002: 574) och fordonsförordningen (2002:925). EG-typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter meddelas för Sveriges del av Vägverket i fråga om direktiven 70/156/EEG, 2002/24/EG och 2003/77/EG samt särdirektiven till dessa ramdirektiv.

Frågor om typgodkännande prövas av godkännandemyndigheten efter ansökan av tillverkaren. Bestämmelserna om ECE-typgodkännande, som bygger på en internationell överenskommelse från 1958, finns i fordonsförordningen och sammanfaller i praktiken numera med gemenskapsrättens regler.

Ett helfordonsgodkännande har varit i kraft inom EG sedan den 1 januari 1998 för personbilar och sedan den 17 juni 1999 för motorcyklar och mopeder. För traktorer är direktivet senast ändrat den 26 maj 2003. Det innebär att det finns enhetliga regler för godkännande av fordonsprototyper och produktionsförhållanden för dessa fordonskategorier i enlighet med EU-direktiv. Godkännandet kan avse antingen hela fordonet eller delar eller system som ingår i fordon.

Ett nytt fordon som har godkänts enligt tillämpliga EG-direktiv ska i fråga om fordonets konstruktion och funktion anses stämma överens med de krav som direktiven uppställer.

4.1.3 EG-domstolens dom den 29 maj 1997

I en dom har EG-domstolen slagit fast principen om att bestämmelser i nationella författningar får vika för gemenskapsrättens regler i de fall de nationella reglerna inte är förenliga med gemenskapsrättens regler.

Mål C-329/95 VAG Sverige AB

Förhandsavgörande – Länsrätten i Stockholms län (Sverige) – Tolkningen av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av artiklarna 30 och 36 i EG-fördraget – Nationell lagstiftning i vilken fordonsregistrering i Sverige underordnas krav på att ett intyg om avgasutsläpp från motorfordon förete.

EG-domstolen beslutade följande.

Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon i dess lydelse enligt rådets direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 ska tolkas så, att det utgör hinder för nationella föreskrifter i vilka det för registrering krävs att ett nationellt intyg företes som visar att fordonet uppfyller nationella krav rörande avgasrening.

4.1.4 Pågående översyn av direktiv om helfordonsgodkännande m.m.

När det gäller lastbilar över 3,5 ton och bussar finns det ännu inte något direktiv om helfordonsgodkännande. Emellertid pågår ett arbete inom EU och målet är att förhandlingarna om utvidgade regler för helfordonsgodkännande ska vara avslutade under 2006. Generösa övergångsregler ska för lastbilars och bussars del garantera en smidig anpassning till de nya kraven.

Mot denna bakgrund är det därför rimligt att utgå från att även lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton och bussar inom kort kommer att omfattas av harmoniseringsregler liknande dem som gäller för personbilar. Utgångspunkten för utredningens arbete är därför att även marknaden för lastbilar över 3,5 ton och bussar kommer att omfattas av regler av samma typ som gäller för personbilarna.

4.1.5 Generella överväganden

Som framgår av direktiven för utredningen måste uppdraget att överväga möjligheterna att införa ett krav på alkolås i alla nya bilar i Sverige ses i ett gemenskaps-

rättsligt perspektiv. I delbetänkandet redovisade utredningen vid en översiktlig bedömning uppfattningen att det med hänsyn till gemenskapsrättens krav på fri rörlighet för varor är nödvändigt att frågan om ett krav på alkolås i alla nya bilar i Sverige förs in i harmoniseringsarbetet inom ramen för de olika fordonsdirektiven avseende typgodkännande. Utredningen har under arbetet med slutbetänkandet fått denna uppfattning ytterligare bekräftad.

Enligt utredningens bedömning krävs det därför ändringar i de gällande direktiven om typgodkännande av fordon och komponenter m.m. för att ett författningsreglerat krav på alkolås för alla nya bilar ska kunna genomföras i Sverige senast 2010 respektive 2012. Formellt skulle Sverige med stöd av en artikel i direktiv 70/156/EEG kunna hävda att bilar som inte är försedda med alkolås äventyrar trafiksäkerheten. Det är utredningens uppfattning att en sådan argumentation – bland annat mot bakgrund av EG-domstolens ovannämnda dom den 29 maj 1997 – inte för närvarande skulle vinna gehör. Det är enligt utredningens uppfattning inte en framkomlig väg att använda de mycket speciella möjligheter som finns till inskränkningar i det grundläggande fördragskravet avseende fri rörlighet för varor.

Med hänsyn till vad som förväntas bli beslutat i direktiv om helfordonsgodkännande avseende bussar och lastbilar gör utredningen beträffande dessa fordon samma bedömning som beträffande personbilarna. Även motorcyklar, mopeder och traktorer omfattas av harmoniserade regler. För snöskotrar (terrängskotrar) gäller med motsvarande verkan det s.k. maskindirektivet.

Frågan om möjligheterna att införa ett krav på alkolås år 2012 i alla nya personbilar och år 2010 i bussar, lastbilar och snöskotrar, måste därför enligt utredningens uppfattning ses tillsammans med frågan om inriktningen för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar och andra motordrivna fordon.

4.2 Alkolås i lok

4.2.1 Författningsbestämmelser i järnvägslagen

Järnvägslagen (2004:519) gäller järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande av organisation av järnvägstrafik. Lagen gäller inte för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Enligt järnvägsförordningen (2004:526) är järnvägsstyrelsen tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen och styrelsen får meddela de verkställighetsuppgifter som behövs för tillämpningen av järnvägslagen samt 1-3 och 5 kap. i förordningen.

4.2.2 Straffrättsliga bestämmelser

Att i alkoholpåverkat tillstånd föra ett lok medför straffansvar i enlighet med vad som anges i järnvägslagen (2004:519).

I 10 kap. 2 § anges att den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg 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 till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet att anse som grovt ska föraren dömas till fängelse i högst två år. Vid bedömningen om brottet är grovt ska särskilt beaktas om föraren haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften, föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel eller framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Bestämmelserna överensstämmer i stort med dem som gäller för fordon som används i vägtrafik.

4.2.3 Gemenskapsrättens regler

Inom EU finns direktiv avseende det transeuropeiska järnvägssystemet. Av intresse är i detta sammanhang främst 93/38/EEG, 96/48/EG och 2001/16/EG samt 2004/50/EG. En övergripande fråga för ett fungerande transeuropeiskt järnvägssystem är driftskompatibiliteten hos systemet. Det innebär kort uttryckt att komponenter ingående i systemet ska vara utformade så att systemet kan fungera som en helhet.

Det finns inom EU bindande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) för höghastighetståg och för konventionella tåg. Dessa specifikationer är nu under omarbetning och en fråga som därvid särskilt behandlas är vilka tekniska specifikationer som ska gälla för konventionella lok och motorvagnar. Järnvägsstyrelsen representerar Sverige i dessa förhandlingar.

Enligt det gällande regelverket kan ett lok som är godkänt för användning i ett EES-land eller i Schweiz fritt användas inom det transeuropeiska järnvägssystemet utan att de enskilda medlemsländerna kan ställa nationella krav på speciell utrustning i loket. Detta får som följd att t.ex. ett tyskt lok, godkänt i Tyskland, som långtidsleasas av ett svenskt järnvägsföretag kan användas i Sverige utan hinder under flera år.

5 Berörda författningar avseende motordrivna fordon

Som tidigare nämnts gäller för personbilarnas, lastbilarnas och bussarnas del att det helfordonsgodkännande som nu gäller (personbilar) eller det nya helfordonsgodkännande som sannolikt kommer att antas före sommaren 2006 kräver stöd av ytterligare beslut av EG om medgivande för Sverige att ställa ett nationellt krav på alkolås. Om dessa förutsättningar föreligger måste erforderliga ändringar göras i de författningar som innehåller regler om fordons beskaffenhet m.m. Följande författningar berörs. I vissa måste förändringar ske, i andra behövs inte några förändringar.

Utredningen utgår från att direktiv 70/156/EEG (ramdirektiv) kommer att ändras före sommaren 2006 och att det därefter kommer att gälla för personbilar, lastbilar och bussar.

5.1 Personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar och mopeder

För personbilar, motorcyklar och mopeder gäller de EG-direktiv som anges i fordonsförordningen (2002:925). Utredningen beaktar också förslaget till nytt direktiv om helfordonsgodkännande avseende personbilar, lastbilar och bussar. Följande författningar är av intresse.

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Inga ändringar behövs.

Lag(2001:558) om vägtrafikregister. I 6 § anges att i vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser motordrivna fordon samt ägare till dessa och i § 12 anges vilka fordon som ska vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas. I § 13 finns i ett undantag från § 12 en uppräkningslista av de fordon som inte omfattas av registreringsplikten. Inga ändringar behövs .

Förordning (2001:650) om vägtrafikregister. I bilaga 3 till förordningen bör en förändring göras. Under rubriken EG-typgodkännande bör en underrubrik – undantag från EG-typgodkännande – införas. Här bör den rättsliga beslut som ger Sverige rätt att föreskriva krav på alkolås i alla nya bilar föras in. Motsvarande uppgift bör också föras i bilaga 4 (uppgifter av betydelse för fordonskontrollen).

Fordonslagen (2002:574). Inga ändringar behövs.

Fordonsförordningen (2002:925). I 2 kap. finns bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. I 6 § föreskrivs att ett nytt fordon som har godkänts enligt de

EG-direktiv (ramdirektiv) som anges i paragrafen och som uppfyller de krav som i övrigt anges, i fråga om fordonets konstruktion och funktion anses stämma överens med kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning.

Här bör på lämpligt sätt en hänvisning ske till det särskilda beslut (direktiv eller annan rättsakt) som ger Sverige rätt att ställa krav på alkolås i alla nya bilar. Förslagsvis kan ett tillägg till paragrafen ske genom att i en femte punkt ange den tillämpliga rättsakten.

Beroende på hur det särskilda medgivandet utformas så kan det också behövas en hänvisning till medgivandet i 7 §.

De särskilda föreskrifter som kan behövas för besiktning och kontroll av alkolåset förutsätts inte vara styrda av innehållet i det särskilda medgivandet. I dessa avseenden är det därför tillräckligt med enbart nationella bestämmelser.

Utredningen vill peka på ett antal omständigheter som i någon mån kan förta effekten av ett nationellt krav på alkolås på det sätt som anges i direktiven. Det är med nuvarande regler inte möjligt för Sverige att stoppa import av begagnade bilar från andra EU-länder. Det torde inte heller vara möjligt för Sverige att hindra privatimport av nya bilar som köpts i ett annat medlemsland. Mot denna bakgrund kommer det att finnas goda möjligheter för den som av något skäl inte vill ha en ny eller nästan ny bil med alkolås att skaffa sig en sådan bil. En förutsättning för att en presumtiv köpare av en ny bil skulle föredra en ny bil med alkolås framför en ny eller nästan ny bil som han importerat själv direkt från ett annat medlemsland torde vara att merkostnaden för alkolåset och därtill hörande kostnader för service och underhåll m.m. är så blygsamma så att de – i förhållande till de positiva effekter som ett alkolås har – framstår som rimliga för köparen.

5.2 Traktorer, motorredskap och terrängfordon

För traktorer gäller direktiv enligt vad som anges i 2 kap. 6 § fordonsförordningen (2002:925). Möjligheten att införa ett krav på alkolås i traktorer förutsätter ett medgivande av EU i likhet med vad som gäller för bland annat personbilar.

När det gäller motorredskap och terrängfordon och då särskilt terrängskotrar (snöskotrar) gäller delvis andra förutsättningar. Motorredskap delas in i två klasser, I och II. Till klass I hör fordon som t.ex. hjullastare, grävlastare och väghyvlar. De får framföras med en högsta hastighet av 50 km/h. Till klass II hör alla bandburna maskiner och de hjulburna maskiner som har en högsta konstruktiv hastighet av 30 km/h. Klass II-redskap registreras inte och betalar inte vägs katt. Maskinägaren väljer själv i vilken klass han vill ha maskinen.

För motorredskap gäller ett antal EG-direktiv som rör motorredskapens beskaffenhet och utrustning i vissa angivna avseenden. Av 1 kap. 2 § Vägverkets författningssamling (VVFS 2003:27) framgår följande.

Ett fordon som lagligen tillverkas eller marknadsförs i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan godkännas under förutsättning att fordonet uppfyller de nationella föreskrifterna i medlemsstaten och att Vägverket kan fastställa att medlemsstatens föreskrifter, vad gäller krav på utrustning och kontroll av denna, erbjuder en skyddsnivå som är likvärdig med kraven i dessa föreskrifter.

Vad som anges i Vägverkets föreskrifter kan inte annat än i speciella undantagsfall anses innebära att svenska särkrav kan ställas på ett motorredskaps utrustning. På grund av att motorredskap så gott som uteslutande används i yrkesmässig verksamhet med de ansvarsregler och kontrollmöjligheter som detta medför anser utredningen att det med hänsyn till vad ovan anförts inte kan anses föreligga ett behov av att införa alkolås för dessa fordon.

För terrängskotrar gäller maskindirektivet 98/37/EG. Av Vägverkets författningssamling VVFS 2003:18 om Vägverkets föreskrifter om CE-märkt terrängskoter

framgår enligt 2 kap. 1 § att maskindirektivet 98/37/EG gäller i fråga om en terrängskoters beskaffenhet och utrustning i den utsträckning som beskrivs i 3 kap. Av 3 kap. 1 § framgår att en terrängskoter som tagits i bruk den 1 januari 2001 eller senare ska uppfylla kraven i direktiv 98/23/EG och vara försedd med CE-märke enligt samma direktiv.

Uppfyller en terrängskoter de krav som anges i direktiv 98/37/EG torde det inte vara möjligt att ställa krav på att skotern ska vara utrustad med alkolås för att få säljas i Sverige. Ett sådant i författning angivet krav förutsätter att Sverige i ett särskilt direktiv eller motsvarande rättsakt medges rätt att i nationell författning föreskriva att alla nya terrängskotrar ska vara utrustade med alkolås för att få säljas och brukas här.

Det bör framhållas att syftet med bestämmelserna maskindirektivet är att maskinen ska vara säker för användaren. Direktivet tar således inte sikte på förhållandena hos användaren, som t.ex. påverkan av alkohol eller narkotika.

En terrängskoter som uppfyller kraven i maskindirektivet 98/37/EG kan säljas och användas i Sverige utan att Sverige kan ställa ett eget krav på alkolås.

På samma sätt som har anförts beträffande bilar, måste därför kommissionen genom ett direktiv, ett tillägg till direktivet 98/37/EG eller på annat sätt lämna ett rättsligt bindande medgivande för Sverige att få ställa kravet att bara snöskotrar (terrängskotrar) med alkolås får brukas i Sverige.

Med ett sådant medgivande som grund kan Vägverket med stöd av 11 kap. 11 § fordonsförordningen (2002:925) föreskriva att endast nya snöskotrar (terrängskotrar) som är utrustade med alkolås får tas i bruk i Sverige.

6 Utredningens förslag

6.1 Behov och krav på alkolås i nya fordon

6.1.1 Behov och krav på system som förhindrar rattfylleri för personbilar, lastbilar och bussar

Sammanfattning

Utredningen föreslår att krav på alkolås införs för personbilar, lastbilar och bussar. En förutsättning för att kravet ska kunna genomföras är att EU ger Sverige rätt att ställa ett sådant krav. I första hand bör ett undantag från helfordonsdirektivet eftersträvas och på sikt en ändring av direktivet med inriktning på att få till stånd ett obligatorium i hela EU. Direktivet om helfordonsgodkännande bygger på principen om fri rörlighet för varor enligt artikel 28 i EG-fördraget.

En annan viktig förutsättning är också att alkolåsen har en sådan teknisk standard att de kan svara mot högt ställda krav på tillförlitlighet, driftssäkerhet och handhavande.

Utredningen har enligt sina direktiv 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 personbilar som är registrerade i Sverige. Vidare ska övervägas om det är lämpligt att först införa kravet för vissa fordonskategorier, t.ex. bussar och lastbilar, från och med 2010.

Den överväldigande delen av transportarbetet inom vägtrafiken utförs av personbilar, lastbilar och bussar. Personbilarna orsakar det helt dominerande antalet alkoholrelaterade trafikolyckor med personskador och materiella skador som följd.

Om alla personbilar var utrustade med alkolås skulle varje år cirka 100 liv räddas i trafiken och antalet svårt skadade minska med cirka 1 500. Ett allmänt krav på alkolås i personbilar skulle således ha en mycket positiv inverkan på trafiksäkerheten med stora samhällsekonomiska vinster som följd. Utredningen föreslår därför ett

krav på alkolås i alla nya personbilar som säljs och registreras i Sverige från och med 2012. Denna bedömning är emellertid optimistisk.

Antalet alkoholrelaterade trafikolyckor med lastbilar eller bussar som vållande fordon är begränsat. Även om den frivilliga användningen av alkolås för bussar och lastbilar visar på en positiv utveckling är det utredningens uppfattning att ett författningsreglerat krav på alkolås behövs även för lastbilar och bussar för att säkerställa att den positiva utvecklingen håller i sig. De minst seriösa företagen som sannolikt även har störst behov av alkolås kommer sannolikt inte att installera på frivillig grund. Utredningen förordar att kravet på alkolås i lastbilar och bussar ska gälla från och med 2010.

När det gäller frågan om även utryckningsfordon som används inom främst polis- och räddningstjänstverksamhet ska vara försedda med alkolås är det utredningens uppfattning att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att med stöd av 11 kap. 16 § fordonsförordningen (2002:925) medge undantag från bestämmelserna om alkolås i den omfattning som är motiverad i samband med att krav på alkolås införs i Sverige.

Förslaget är försett med det förbehållet att EU ger Sverige möjlighet att i nationell lagstiftning införa ett krav på alkolås i alla nya bilar som registreras i Sverige. Med ett snabbt besked från EU om ett medgivande för Sverige att ställa krav på alkolås i personbilar från och med 2012 och lastbilar och bussar från och med 2010 skulle ett krav kunna införas. Denna bedömning är emellertid optimistisk. En annan förutsättning är att den tekniska utvecklingen kan tillgodose kraven på tillförlitliga, driftssäkra och användarvänliga alkolås.

En komplikation är att det pågår ett arbete med ett nytt helfordonsgodkännande inom EU för lastbilar och bussar. Det är därför svårt att nu närmare uttala sig om vid vilken tidpunkt ett krav på alkolås kan vara infört för dessa fordon.

Utredningen gör bedömningen att ett aviserat krav på alkolås kommer att starkt påverka den tekniska utvecklingen av alkolås och att kostnaderna för inköp, service och underhåll av alkolås kommer att utvecklas mot en acceptabel nivå för privatägda personbilar.

6.1.2 Behov och krav på system som förhindrar rattfylleri med motorcyklar, mopeder, motorredskap, traktorer och terrängfordon

Sammanfattning

När det gäller främst mopeder men även motorcyklar visar statistik över inträffade alkoholrelaterade trafikolyckor att det finns ett behov av alkolås. För traktorer, motorredskap och andra terrängfordon än snöskotrar finns enligt utredningens bedömning inte motsvarande behov. Motorcyklar och mopeder är på samma sätt som snöskotrar utsatta för krävande förhållanden, vilket ställer stora krav på alkolåset i fråga om driftssäkerhet, tillförlitlighet och enkelt handhavande. Alkolås för dessa fordon behöver enligt utredningens uppfattning utvecklas ytterligare innan de kan användas mer generellt. För motorcyklar och mopeder bör därför frågan om ett krav på alkolås väckas på nytt när de tekniska förutsättningarna för driftssäkra och tillförlitliga alkolås finns. Utredningen föreslår därför att frågan om alkolås för motorcyklar och mopeder avvaktas.

När det gäller frågan om behovet av att införa alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i andra fordon än personbilar, lastbilar och bussar kan olika utgångspunkter läggas till grund för bedömningen. Ett alternativ är att utgå från att ett krav på alkolås ska gälla alla fordon utan undantag. Ett annat alternativ är att pröva behovet med utgångspunkt från en så konkret och väldefinierad risksituation som möjligt.

De fordonskategorier som det nu är fråga om utgör endast en mindre del av det totala antalet motorfordon i Sverige och de förekommer relativt sett endast i mindre omfattning i samband med rattfylleribrott. Motorcyklar, mopeder och snöskotrar

(terrängskotrar) används normalt under en begränsad del av året och många är s.k. nöjesfordon. Detta är en faktor som bidrar till en begränsad användning i förhållande till andra fordon. Samtidigt måste självfallet beaktas att de alkoholrelaterade trafikolyckor som inträffar med fordonen i sig är allvarliga och att olika åtgärder måste vidtas för att få bort eller minska även trafikolyckorna med dessa fordon.

Bedömningen av frågan om dessa fordon ska omfattas av ett krav på alkolås bör emellertid ske även med beaktande av andra faktorer. Det relativa antalet svåra alkoholrelaterade trafikolyckor med en viss fordonskategori och det förhållandet att det är en stor andel yngre vuxna som dödas eller skadas i dessa olyckor är exempel på sådana faktorer.

Även de tekniska och praktiska möjligheter som finns när det gäller att säkerställa en tillförlitlig installation och användning av alkolås i de angivna fordonen bör beaktas. Särskilda svårigheter finns beträffande oskyddade fordon som motorcyklar, mopeder och snöskotrar (terrängskotrar). Även frågor om manipulering, kontroll och service av alkolås är av betydelse vid bedömningen.

Snöskotrar

Sammanfattning

Utredningen föreslår att ett krav på alkolås införs från och med 2012 för alla nya snöskotrar. Ett införande av kravet förutsätter att ett medgivande ges av EU genom ett undantag från eller en ändring av direktivet 98/37/EG. Med ett sådant medgivande som grund kan Vägverket med stöd av fordonsförordningen (2002:925) föreskriva att endast nya snöskotrar som är utrustade med alkolås får tas i bruk i Sverige. En annan viktig förutsättning är att alkolåsen håller en teknisk standard som garanterar tillförlitlig funktion under svåra förhållanden.

Utredningen bedömer att ett krav på alkolås för snöskotrar skulle påskynda processen med att få fram ett tillförlitligt sådant lås.

Som utredningen framhållit är antalet snöskotrar (terrängskotrar) litet i relation till det totala antalet motorfordon och samma förhållande råder i fråga om antalet inträffade olyckor med terrängskotrar. När det gäller snöskotrar är det emellertid visat att antalet alkoholrelaterade olyckor med dödlig utgång i förhållande till det totala antalet dödsolyckor för denna fordonskategori är mycket större än för andra fordonskategorier. När det gäller dödsolyckor med terrängskotrar uppskattas en mycket hög andel av förarna vara alkoholpåverkade i högre eller lägre grad. Det finns skäl att utgå från att relationerna är i stort sett desamma i fråga andra olyckor än dödsolyckor med terrängskotrar.

Enligt utredningens bedömning talar därför starka skäl för att det finns ett behov att införa krav på alkolås för terrängskotrar. Terrängskotrar används ofta under krävande väderförhållanden. En särskild aspekt är att en nödsituation som uppkommer i obebyggda och väglösa trakter utan andra kommunikationsmöjligheter ställer särskilda krav på ett alkolås. Det kan t.ex. gälla transport till läkare av en skadad eller sjuk person.

Enligt den information som utredningen har haft tillgång till finns det inte i dag på marknaden alkolås som uppfyller angivna krav för terrängskotrar. Prototyparbete pågår. Detta prototyparbete kan även vara av betydelse för motorcyklar och mopeder. Vid en sammanvägning av alla föreliggande omständigheter anser utredningen emellertid att övervägande skäl talar för att ett krav på alkolås införs för terrängskotrar. Som framgår av avsnittet om tillämpliga EG-direktiv på detta område måste ett författningsreglerat krav på alkolås för terrängskotrar föras med ett förbehåll att tillämpliga direktiv ändras eller att Sverige på annat sätt får ett medgivande av EG att införa kravet i nationell lagstiftning.

Motorcyklar och mopeder

Sammanfattning

När det gäller främst mopeder men även motorcyklar visar statistik över inträffade alkoholrelaterade trafikolyckor att det finns ett behov av alkolås. Motorcyklar och mopeder är på samma sätt som snöskotrar utsatta för krävande förhållanden, vilket ställer stora krav på alkolåset i fråga om driftssäkerhet, tillförlitlighet och enkelt handhavande. Alkolås för dessa fordon behöver enligt utredningens uppfattning utvecklas ytterligare innan de kan komma i praktisk användning. För motorcyklar och mopeder bör därför frågan om ett krav på alkolås väckas på nytt när de tekniska förutsättningarna finns. Utredningen föreslår därför att frågan om alkolås för motorcyklar och mopeder avvaktas.

Frågan om det finns ett behov av alkolås för motorcyklar och mopeder kan besvaras på skilda sätt beroende på hur frågan ställs. Med hänsyn till olycksstatistiken och ett allmänt krav på att alla fordon som används i trafik bör omfattas av samma eller likvärdiga regler anser utredningen att beaktansvärda skäl talar för ett krav på alkolås för motorcyklar och mopeder på samma sätt som för personbilar.

Med nödvändighet måste ett alkolås som monteras på en motorcykel eller moped få en relativt utsatt placering. Detta gäller även ett alkolås som består av en fast del och en löstagbar handenhet. Risker för åverkan och skador på alkolås med utsatt placering är uppenbar och den utsatta placeringen utgör i sig en viktig faktor när det gäller att bedöma alkolåssets driftssäkerhet och tillförlitlighet under en längre tid och under svåra väderförhållanden.

Såvitt utredningen har kunnat finna finns det inte i dag på marknaden något färdigutvecklat alkolås som när det gäller motorcyklar och mopeder uppfyller erforderliga krav på driftssäkerhet, tillförlitlighet och enkelt handhavande. Det pågår en teknisk utveckling inom hela alkolåsområdet men det går inte i dag att bestämt säga när ett alkolås lämpat för montering på motorcyklar och mopeder kan beräknas finnas på marknaden till ett överkomligt pris.

Utredningens slutsats beträffande dessa fordon är därför att det vid en sammanvägd bedömning av behov och möjligheter avseende ett krav på alkolås för närvarande inte finns förutsättningar att ställa ett sådant krav för motorcyklar och mopeder.

Traktorer och motorredskap

Sammanfattning

Utredningen anser att det med hänsyn till traktorer och motorredskaps användningssätt och användningsförhållanden inte finns skäl att föreslå ett krav på alkolås för dessa fordon.

Traktorer och motorredskap används så gott som uteslutande i yrkesmässig verksamhet och dessa fordon förekommer i mycket begränsad omfattning i den vanliga vägtrafiken. Användningen är oftast knuten till åker- eller skogsmark, industriområden, inhägnade områden eller liknande. Fordonens konstruktion och användningssätt medför vidare att de normalt rör sig i låga hastigheter, vilket bidrar till att minska risken för olyckor. Utredningen har inte haft tillgång till statistik som visar förekomsten av alkoholrelaterade trafikolyckor avseende dessa fordon.

Genom att fordonen vanligen används i yrkesmässig verksamhet blir arbetsmiljörättslig lagstiftning tillämplig. Detta medför att det för traktorer och motorredskap i många fall finns möjligheter till kontroll av fordon och förare på ett helt annat sätt än vad som är fallet för t.ex. privatbilar. Som utredningen anför på annan plats i betänkandet har medvetenheten hos köparna av transporttjänster ökat starkt på senare tid och krav på alkolås har blivit allt vanligare för att komma i fråga som leverantör av transporttjänster och andra liknande tjänster. Denna utveckling kommer enligt utredningens bedömning att fortsätta.

På grund av vad nu angivits anser utredningen att det inte finns tillräckligt starka skäl för att förorda ett krav på alkolås för traktorer och motorredskap

6.2 Förslag till inriktning för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås

Sammanfattning

Regeringen bör i sitt arbete för en allmän acceptans för alkolås inom EU och möjliggörandet för Sveriges del att kunna ställa författningsreglerade krav på alkolås ta tillvara den stora enighet, de kunskaper och det engagemang som finns i frågan i landet. På olika sätt har Sveriges positiva inställning till användning av alkolås kommit till uttryck och inte minst den under det senaste året starkt ökande användningen av alkolås på frivillig väg inom yrkestrafiken utgör ett gott bevis på att det går att åstadkomma stora förändringar i attityder och också genomföra stora förändringar i praktisk handling på relativt kort tid.

Ett framgångsrikt påverkansarbete kräver betydande insatser och förutsätter att arbetet kan bedrivas med kontinuitet och uthållighet. I första hand bör påverkansarbetet inriktas mot kommissionen men även andra EU-institutioner, som t.ex. EU-parlamentet, utgör viktiga målgrupper. Ett framgångsrikt påverkansarbete förutsätter att faktabaserad kunskap kan förmedlas till mottagarna. Fordonsindustrins erfarenheter och kontaktnät är viktiga. Fordonsindustrin är därför en naturlig samarbetspart för regeringen och myndigheterna i allt arbete som ingår i EU arbetsgrupper. Det säger sig självt att ju bredare bas som finns för den faktakunskap som Sverige presenterar, desto trovärdigare och mer allmängiltiga blir de svenska erfarenheterna.

Om författningsändringar införs som gör det attraktivt för privatpersoner att få alkolås i sina förmånsbilar kan erfarenhetsbasen breddas betydligt till gagn för det internationella påverkansarbetet. Om stimulansåtgärder infördes avseende alkolås på liknande sätt som har skett beträffande miljöbilar skulle säkert den frivilliga användningen av alkolås i förmånsbilar öka påtagligt.

Forskning kring alkolås i vidsträckt bemärkelse bör stödjas och uppmärksammas mycket tydligare än vad som har varit fallet hittills. Forskningens betydelse för fordonsindustrins konkurrensförmåga inom området för trafiksäkerhet måste betonas.

Regeringen bör också söka samverka med andra medlemsländer med ett stort intresse för trafiksäkerhetsfrågor. Finland blir ordförandeland i EU den 1 juli 2006. Både Sverige och Finland har försöksverksamheter med villkorlig körkortsåterkallelse med krav på alkolås för dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Förutsättningar bör därför finnas att Sverige i allians med Finland och eventuellt ett eller flera andra länder kan driva alkolåsfrågan framåt inom EU under det närmaste halvåret. För Sveriges del bör arbetet, med hänsyn till de politiska dimensionerna i frågan, drivas direkt från eller i nära samarbete med regeringskansliet.

Effekterna av Vägverkets arbete inom området för alkohol och trafik skulle kunna förbättras avsevärt om arbetet koordinerades bättre och inordnades i en långsiktig och samordnad strategi med fortlöpande utvärdering.

Alkolåsens betydelse i körkortsutbildningen och de inslag som där finns angående risker i trafiken måste ges en framskjuten roll. Det är viktigt att främst ungdomar i samband med körkortsutbildningen får klart för sig att alkohol och trafik inte hör ihop. En målmedveten satsning på information till ungdomar om alkoholens betydelse i trafiksammanhang visar att Sverige har ett starkt engagemang på trafiksäkerhetsområdet.

En bred, frivillig användning av alkolås i Sverige skapar förutsättningar för en faktabaserad och därmed välgrundad argumentation när det gäller möjligheterna att få ett medgivande av EU att införa ett krav på alkolås i Sverige och öka intresset för alkolås generellt inom EU.

6.2.1 Målet – alkolås i alla nya personbilar 2012

Enligt utredningsdirektiven ska utredaren särskilt beakta gemenskapsrättens krav på fri cirkulation för varor och även föreslå en inriktning för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar och andra motordrivna fordon. Den förstnämnda frågan behandlar utredningen i avsnittet *Förutsättningar för att införa ett krav på alkolås i Sverige i ett EU-perspektiv, avsnitt 4*.

Frågan om inriktningen för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri tar utredningen upp särskilt i detta avsnitt.

Som framgår av direktiven är målet att alla nya personbilar som säljs i Sverige från 2012 ska vara utrustade med alkolås. Av direktiven framgår uttryckligen att målet ska nås med hjälp av ett författningsreglerat krav på alkolås för alla nya bilar.

6.2.2 Hur kan målet nås – förutsättningar?

Utredningen redovisar uppfattningen att det fordras harmonisering av gemenskapsrättsliga regler på fordonsområdet för att Sverige ska kunna införa ett krav på alkolås i alla nya bilar som säljs i Sverige. Direktivet 70/156/EEG om typgodkännande av motorfordon och därtill hörande särdirektiv är därvid av central betydelse. Ett ensidigt beslut av Sverige att införa krav på alkolås skulle enligt utredningens mening vara ett handelshinder i strid med artikel 28 § i fördraget.

För att nå målet att alla nya bilar som säljs i Sverige ska vara utrustade med alkolås är det nödvändigt att Sverige formar en strategi som gör det möjligt att inom EU få gehör för kravet att alkolås ska finnas med som en del i gemenskapsrättens regelverk som grundas på direktivet 70/156/EEG om typgodkännande av fordon. Om alkolås befriades från förmånsskatt skulle förutsättningar finnas för en spridning av alkolås i förmånsbilar i Sverige. En utökad frivillig användning av alkolås i förmånsbilar skulle ge Sverige trovärdighet i den fortsatta argumentationen för ett krav på alkolås och förbättra Sveriges förhandlingsposition i kontakterna med olika EU-organ.

Utredningen berör också frågan om Sveriges möjligheter att efter medgivande från EU under viss tid bedriva försöksverksamhet med alkolås. Även för ett medgivande att bedriva försöksverksamhet av generell natur krävs i princip samma procedur som angivits ovan.

Enligt utredningens bedömning skulle en utbredd frivillig användning av alkolås i Sverige på ett tydligt sätt visa Sveriges ambitioner att i enlighet med gemenskapens och egna mål komma till rätta med ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Därigenom skulle styrkan i Sveriges argument öka och möjligheterna förbättras för Sverige att nå det uppsatta målet.

6.2.3 Trafiksäkerhetsfrågor inom EU – mål och åtgärder

Omkring 10 000 personer (förare, passagerare, fotgängare och cyklister) dödas varje år i trafiken i EU till följd av att förarens omdöme och körförmåga är försämrade på grund av alkohol.

EU har på många olika sätt manifesterat en beslutsamhet att minska antalet döda och skadade i trafiken. Ett exempel är att EU-kommissionen 2001 utfärdade en rekommendation om den högsta tillåtna alkoholkoncentrationen i blodet (BAC) för förare av motorfordon C (2000) 4397 (2001/115/EC). I dokumentet anges att uppskattningsvis mellan 1 procent och 5 procent av alla förare av motorfordon har en blodalkoholkoncentration som överstiger den övre tillåtna gränsen (i Sverige 0,20 promille). Det beräknas att upp till 20 procent av alla dödsolyckor och olyckor med svårt skadade personer och upp till 25 procent av alla dödsolyckor som drabbar förare av motorfordon är alkoholrelaterade. Rekommendationen får ses som en kraftig markering av kommissionen om vad som – i brist på förutsättningar att för närvarande bedriva ett regelrätt harmoniseringsarbete avseende frågan om en ge-

mensam straffbarhetsgräns vid trafiknykterhetsbrott – bör gälla i fråga om alkohol och trafik. Kommissionen lyfte i rekommendationen särskilt fram problemet med unga förare och deras förhållande till alkohol.

Det främsta syftet med en större överensstämmelse mellan medlemsländernas värden för den högsta tillåtna alkoholhalten i blodet är att förmedla ett klarare och tydligare budskap till förare av passagerar- och fraktfordon att, ovanför en viss gräns, alkohol och bilkörning är en farlig kombination och att olika gränsvärden i skilda medlemsstater är kraftigt förvirrande och försvagar budskapet att körning i alkoholpåverkat tillstånd är farligt.

Enligt dokumentet ska alla medlemsstater samarbeta med Kommissionen och därvid:

- utbyta information om ”best practice” – t.ex. i fråga om strategier för genomförande av tvångsåtgärder, rehabiliteringsprogram, insamling av olycksfallsdata
- stödja forskning och utveckling, speciellt med avseende på de tekniska möjligheterna att förhindra rattfyllerister och fordonsförare som behandlas för alkoholproblem, att köra
- stödja europeiska publicitetskampanjer som uppmuntrar fordonsförare att inte köra påverkade
- förse och samordna bruket av alla alkoholrelaterade trafikolyckor med ambitionen i CARE-programmet om övervakning av effektiviteten av policyn och att förse en tvärreferens till aktiviteterna i de kommande (framtida) programmet om unionens handlande på området för allmän hälsa.

Ett annat viktigt exempel är att EU-kommissionen i oktober 2003 satte målet att antalet dödade i trafiken skulle minska med 50 procent fram till 2010. I absoluta tal innebär det en minskning av antalet trafikdödade från 40 000 till 20 000. De faktorer som därvid angavs vara särskilt viktiga var hastighet, trafiknykterhet och bilbältesanvändning.

I ett projekt som bekostats av EU – *Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility Study* – presenterades i november 2001 en omfattande slutrapport. I rapporten föreslogs att en testverksamhet med alkolås skulle genomföras i EU:s regi under en period av två år. Den sammanlagda tiden för testverksamheten inklusive för- och efterarbete beräknades till fyra och ett halvt år. I rapporten fanns konkreta förslag till organisation och genomförande av den tänkta testverksamheten.

I rapporten såg man på de tekniska kraven med särskild inriktning på alkolåsens tillförlitlighet och förmåga att stå emot olika former av manipuleringsförsök. Rapporten tog också upp frågan vilka målgrupper som med avseende på lämplighet och största möjliga effekt borde komma i fråga för alkolås. Slutligen tog rapporten upp frågor om juridiska krav och begränsningar för ett generellt lagkrav avseende alkolås; det förutsattes att de rättsliga frågorna skulle behöva belysas ingående.

Utredningen vill erinra om vad EU och FN i olika sammanhang har framfört om alkoholens skadliga inverkan på folkhälsan. Ett generellt krav på alkolås skulle få betydande positiva effekter på folkhälsan i ett brett perspektiv.

Med ledning av det som redovisats i rapporten inledde EU den 1 januari 2004 ett alkolåsprojekt som ska redovisas den 20 juni 2006. I projektet deltar fem länder, Belgien, Tyskland, Nederländerna, Spanien och Norge. Målet är att genomföra en djup fältstudie genom att studera beteenden hos fyra olika kategorier (bussförare, lastbilsförare, personer med återfall i alkoholbruk och alkoholberoende).

Att rattfylleri är ett stort trafiksäkerhetsproblem inom EU bekräftas av resultatet av den under december 2005 i 22 länder som tillhör den polisiära samarbetsorganisationen Tispol, med medlemmar både inom och utanför unionen, genomförda trafikkontrollen med avseende på just rattfylleri. Under tiden den 12 – 18 december

genomfördes drygt 700 000 alkoholutandningsprov vid dessa kontroller och närmare 10 000 förare rapporterades för rattfylleri av olika svårhetsgrad.

I Sverige genomfördes under perioden drygt 87 000 kontroller varvid 410 rattfyllerister upptäcktes. Av dessa var 323 alkoholpåverkade och 87 påverkade av andra droger. I Sverige var 0,4 procent av de kontrollerade förarna alkohol- eller drogpåverkade över straffbarhetsgränsen. Som jämförelse kan nämnas att i Frankrike och Spanien hade mellan 4 och 5 procent av de kontrollerade förarna värden ovanför straffbarhetsgränserna.

En liknande kontroll genomfördes 2004. Färre länder deltog då och vid 220 249 kontroller under en vecka rapporterades 4 093 rattfyllerister.

6.2.4 Trafiknykterhet – en angelägen fråga inom EU

Alkolåsutredningen konstaterar att det inom EU finns ett stort engagemang för att på olika sätt förbättra trafiksäkerheten och att trafiknykterhet därvid är en mycket viktig fråga. Visserligen finns det skillnader mellan de olika medlemsländerna när det gäller innehållet i lagstiftningen, t.ex. olika promillegränser, vilket komplicerar arbetet på EU-nivå, men den allmänna bilden är ändå den att trafiksäkerhetsfrågor prioriteras högt i alla avseenden och på alla nivåer. Vissa medlemsländer, t.ex. Frankrike och Portugal, har genom olika insatser på kort tid lyckats få ned antalet dödade och skadade i trafiken på ett mycket förtjänstfullt sätt. Dessa resultat bör mana andra medlemsländer till efterföljd och vara en sporre i det gemensamma arbetet.

Genom att ett antal länder har kunnat visa mycket goda resultat av sina ansträngningar på trafiksäkerhetsområdet bör det finnas goda förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling inom EU på detta område. Eftersom alkohol finns med i ca 10 000 av de ca 40 000 dödsfall som inträffar i trafiken varje år inom unionen bör det vara angeläget att just detta område prioriteras när det gäller att ytterligare minska antalet dödade och skadade i trafiken.

Rådet har den 5 juni 2001 redovisat slutsatser om en gemenskapsstrategi för att minska alkoholrelaterade skador (2001/C 175/01) och därvid (punkt 11) uttryckt oro över att alkohol är en viktig bidragande orsak till olyckor med dödlig utgång på europeiska vägar och att alkohol även är den direkta orsaken till många olyckor både på arbetsplatser och i hemmen. Rådet har i en annan rekommendation den 5 juni 2001 om unga människors, i synnerhet barns och tonåringars alkoholkonsumtion (2001/458/EG) särskilt noterat att i fråga om vägsäkerheten utgör alkohol och bilkörning en av de mest prioriterade frågorna.

Utredningen vill framhålla den betydelse som EU lägger vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder i ett folkhälsoperspektiv. Av stor betydelse är därvid det arbete som ägnas bekämpning av alkohol i trafiken.

6.2.5 Alkolåsfrågan i Sverige i ett EU-perspektiv

Frågan om införande av alkolås i alla nya bilar i Sverige är ett mycket viktigt inslag i det trafikpolitiska arbetet och då inte minst i det som brukar kallas nollvisionen. Det finns en klar uppfattning hos allmänheten att alkohol och andra droger inte hör hemma i trafiksammanhang och därigenom har synen på alkohol i trafiken en stark förankring i samhället. Inte minst mot bakgrund av ett antal uppmärksammade domar i rattfyllerimål på senare tid har alkoholens roll i samband med trafikolyckor fått särskild aktualitet. Även i andra sammanhang som ligger nära i tiden, till exempel flera fall med alkoholpåverkade förare av skolskjutsar, har frågan om alkolås fått betydande uppmärksamhet. Allt fler myndigheter, kommuner och andra transportköpare börjar nu ställa krav på alkolås vid upphandling av transporttjänster. Av nyhetsrapporteringen i Sverige samt genom uppgifter från olika myndigheter och organisationer framgår att allt fler transportföretag låter installera alkolås i sina fordon. Som exempel kan nämnas att det principbeslut fattades i februari 2006 om att SL:s alla 2 500 bussar ska utrustas med alkolås samt Skånetrafikens beslut att införa alkolås i alla sina bussar.

Branschövergripande värdefulla initiativ har tagits för att skynda på ett frivilligt införande av alkolås i fordon. Genom förtjänstfulla insatser av olika organisationer och myndigheter har ett betydande antal bilar använda av offentliga organ, taxibilar, bussar och lastbilar utrustats med alkolås. Systembolagets IQ-satsning har varit framgångsrik och fått ett stort massmedialt genomslag.

Lastbilstillverkarna Scania och Volvo Lastvagnar rapporterar att kunderna, både större och mindre åkerier, sedan hösten 2005 har visat ett markant ökat intresse för alkolås.

När det gäller installation av alkolås i privatbilar är bilden inte lika ljus. Endast ett mycket begränsat antal personbilar utrustas med alkolås. En förklaring kan vara att det inte finns något marknadstryck på alls samma sätt som när det gäller yrkestrafiken. För förmånsbilarnas del spelar de nuvarande beskattningsreglerna sannolikt en påtaglig roll.

Generellt sett finns det hos allmänheten en stor acceptans för kravet på en alkoholfri trafikmiljö. Förutsättningarna för att i Sverige införa långtgående och kraftfulla åtgärder mot alkohol i trafiken måste därför anses vara gynnsamma. Alkolåset har i detta sammanhang redan i dag en betydelsefull roll som kommer att bli allt viktigare om intresset för alkolås fortsätter att öka i den takt som gällt från och med hösten 2005. Vad nu anförts bör ha ett betydande värde i Sveriges argumentation i EU-arbetet för ett krav på alkolås.

6.2.6 Alkolåsfrågan och den allmänna opinionen

Alkolås har på senare tid och särskilt under det senaste året fått en allt större uppmärksamhet i svenska medier. Rapporteringen har i allmänhet varit knuten till spektakulära trafikhändelser eller till besked från transportföretag om policybeslut att installera alkolås i sina fordon. Regeringens tydliga ställningstagande i alkolåsfrågan och de åtgärder som regeringen har vidtagit för att inom EU få gehör för ett svenskt krav på alkolås har också uppmärksammats. Massmedierna har visat en positiv inställning till alkolås och denna inställning har förstärkts i takt med att fordonsindustrin och allt flera transportföretag genom olika åtgärder har visat ett markant ökat intresse för alkolås som en viktig beståndsdel i trafiksäkerhetsarbetet i vid bemärkelse. En del enskilda händelser som t.ex. rattfylleri i samband med skolskjutsverksamhet har varit särskilt uppmärksammade och dessa händelser har också genomgående lett till politiskt framställda krav på skärpta regler vid upphandling av dessa transporter. I de flesta av de uppmärksammade fallen har också de skärpta kraven efterföljts med omedelbar verkan.

I massmedias rapportering om alkolås betonas fördelarna med alkolås i ett allmänt trafiksäkerhetsperspektiv, vilket säkerligen har bidragit till den positiva inställningen till alkolås i Sverige hos allmänheten. Den positiva och tämligen enhetliga bilden som Sverige kan uppvisa i alkolåsfrågan visar att det är möjligt att nationellt skapa ett engagemang kring och en förståelse för den i och för sig ganska ingripande åtgärd som ett generellt krav på alkolås innebär. Knappast något annat av EU:s medlemsländer kan uppvisa en sådan allmän acceptans för alkolås. Detta bör vara ett värdefullt argument för regeringen i arbetet med att i EU få gehör för ett krav på alkolås.

Kravet på alkolås måste enligt utredningens uppfattning vara knutet till rätten att köra, inte till innehavet av ett fordon. Enligt förslaget är således kravet på alkolås inte knutet till ett visst fordon utan kravet är generellt och knutet till körkortsinnehavet och förarbehörigheten. I praktiken torde det dock innebära att den som vill komma in fråga för ett körkortstillstånd efter att ha dömts för rattfylleri av praktiska skäl utrustar den egna bilen med ett alkolås. Enligt 3 § trafikbrottslagen (1951:649) är straffet böter för den som kör ett fordon utan rätt behörighet. För den som äger rätt att köra men med den inskränkningen i behörigheten att rätten avser endast fordon som är försedda med alkolås kan således 3 § bli tillämplig om han överträder sin behörighet. Skulle det vara fråga om körning i alkoholpåverkat tillstånd blir bestämmelserna avseende rattfylleri enligt 4§ och 4 §§ tillämpliga.

Opinionsmätningar som utförts under senare tid har visat att en överväldigande majoritet av de tillfrågade har ansett att ett krav på alkolås bör införas, i första hand i skolskjutsar men även i andra fordon. Enkäter har redovisats av bland andra Vägverket Region Sydöst, *Alkolås i skolskjutsar – slututvärdering av alkolåsprojekt i Jönköpings och Växjö kommun, oktober-november 2003* och Vägverket Region Stockholm, *Stockholmstrafikanterna om alkohol i trafiken, hösten 2005*.

6.2.7 Alkolåsfrågan i några övriga medlemsländer m.m.

I några av medlemsländerna i EU pågår alkolåsprojekt i olika faser. Detta har redovisats i delbetänkandet (*SOU 2005:72 s. 83 ff., avsnitt 7*). Dessa projekt är förhållandevis begränsade och sträcker sig endast över kortare perioder. De visar emellertid att det finns ett ökande intresse att pröva alkolås som ett medel i kampen mot rattfylleri. Det bör särskilt framhållas att Finland införde en program med villkorlig körkortsåterkallelse enligt svensk förebild den 1 juli 2005. Enligt uppgift hade endast ett 20-tal förare anslutit sig till den finska försöksverksamheten efter de första sex månaderna. Det är nu för tidigt att dra några slutsatser av detta relativt sett låga deltagarantal.

I det klart övervägande antalet medlemsländer pågår inte några projekt kring alkolås. Det bör också framhållas att det i främst USA, Kanada och Australien bedrivs program med alkolås för dem som dömts för rattfylleri

6.2.8 Alkolåsens tekniska standard – förutsättningar för utveckling

Företrädare för fordons- och alkolåsindustrin har i samtal med utredningen framhållit att en svårighet i arbetet med att förbättra alkolåsens tekniska standard och göra dem enklare och billigare för konsumenterna är den förhållandevis begränsade marknaden som finns för alkolås både här i landet och i ett mer globalt perspektiv. En snabbare utveckling av alkolås till att med hög tillförlitlighet bli enklare att handha samt billigare att köpa och underhålla förutsätter därför att marknaden för alkolås breddas betydligt. För att förbättra förutsättningarna för en snabbare utveckling av alkolås ligger det i Sveriges intresse att genom olika åtgärder stimulera främst den inhemska efterfrågan på alkolås och samtidigt kraftfullt understödja det arbete som bedrivs med alkolås inom EU i övrigt. Sverige bör i linje med vad nu sagts också på olika sätt aktivt stödja forskning och utveckling kring alkolås.

Tjänstemän inom kommissionen har vid de underhandskontakter som utredningen har haft, visat sig inta en avvaktande hållning när det gäller alkolåsens tekniska kvalitet och tillförlitlighet. Vid dessa kontakter har framförts att frågan om tillförlitligheten hos alkolåsen är mycket viktig. Det får således inte vara möjligt att manipulera låsen med hjälp av olika anordningar så att en alkoholpåverkad person kan köra. Kraven på låsens funktion och tillförlitlighet har därför mycket stor betydelse i påverkansarbetet.

6.2.8 Pågående och förestående standardiseringsarbete

Inom Cenelec pågår ett standardiseringsarbete med en standard för alkolås med avseende på elektrotekniska frågor. Ett resultat föreligger i fråga om alkolås som används i samband med alkolåsprogram av det slag som förekommer i Sverige (försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse). I den till Cenelec knutna arbetsgruppen ingår representanter för Vägverket och MHF. Utredningen anser att ansvaret för alla standardiseringsfrågor avseende alkolås bör ligga hos Vägverket och att den ordningen på lämpligt sätt bör ges till känna.

6.2.9 EuroNCAP – aktiviteter och initiativ

EuroNCAP är ett privaträttsligt organ och kan därför självständigt bestämma vilka regler som ska gälla för den testverksamhet som man bedriver.

De kriterier som EuroNCAP sätter upp för att bedöma trafiksäkerheten hos bilar har haft och har en mycket stor betydelse när det gäller förbättringar av trafiksäkerheten allmänt sett. Resultaten av genomförda tester har ett stort allmänt intresse och redovisas alltid på framskjuten plats i medierna. Konsumenterna får härigenom värde-

full och objektiv information om trafiksäkerheten hos bilar. Fordonstillverkarna brukar reagera snabbt på brister som visat sig vid testerna genom att införa de förbättringar som visat sig nödvändiga.

I dagens kriterier för EuroNCAP:s bedömningssystem finns alkolås inte med. För att ge alkolåset en mer framskjuten plats i det internationella trafiksäkerhetsarbetet skulle det självfallet vara värdefullt om förekomsten av alkolås i en bil kunde ge poäng vid trafiksäkerhetsbedömningen. Såvitt utredningen har förstått är det dock inte för närvarande aktuellt för EuroNCAP att låta förekomsten av alkolås i en bil ingå bland bedömningskriterierna.

Utredningen ser det emellertid som mycket värdefullt om så vore fallet.

Vägverket är svensk medlem i EuroNCAP. Regeringen kan t.ex. genom sitt regleringsbrev till Vägverket ange vad regeringen vill att Vägverket ska uppnå genom medlemskapet i EuroNCAP. Utredningen förordar att regeringen använder sig av denna möjlighet för att skynda på ett införande av alkolås som ett kriterium i EuroNCAP:s regler för bedömning av trafiksäkerheten hos bilar.

6.2.10 Fortsatt krav vid upphandlingar

Vid främst offentlig upphandling av transporttjänster har det under de senaste åren blivit allt vanligare att köparen ställer krav på alkolås som villkor för att en leverantör överhuvudtaget ska kunna komma i fråga. Särskilt för busstransporter i linjetrafiken och för skolskjutsar har kravet på alkolås i fordonen blivit tämligen allmänt. Ingenting tyder på att förutsättningarna för ett fortsatt ökat intresse för krav på alkolås i upphandlingar skulle ändras till det sämre. Det är därför utredningens bedömning att den positiva utvecklingen när det gäller krav på alkolås vid upphandling av transporttjänster kommer att fortsätta.

6.2.11 Allianser

Som utredningen har redovisat finns det i flera andra medlemsländer ett klart och ökande intresse för alkolås. Detta har kommit till uttryck bland annat genom alkolåsprogram liknande dem som pågår i Sverige sedan 1999.

Med den intressebas som finns inom EU för alkolås ter det sig därför naturligt att frågan även formellt kan få en mer framskjuten plats i EU-samarbetet i samverkan med andra medlemsländer. För att skynda på utvecklingen bör påverkansarbetet bedrivas med en bred bas som grund. Det måste anses vara en klar fördel om representativa länder från olika delar av unionen kan ge sitt stöd för ett krav på alkolås. Ett stöd från skilda regioner skulle sannolikt ge kravet på alkolås en betydligt större tyngd än om det framfördes enbart från ett litet antal medlemsländer. Möjligheterna för Sverige att påverka EU i önskvärd riktning ökar om Sverige kan agera i alkolåsfrågan tillsammans med andra länder.

Även om deltagande av fler länder kräver ett större mått av samordning, vilket kan komma att medföra en viss tidsmässig fördröjning, är det sannolikt från strategisk utgångspunkt effektivare att försöka få med många länder än att Sverige agerar på egen hand eller tillsammans med bara ett fåtal länder.

Det ligger närmast till hands att föreslå ett samarbete med Finland i alkolåsfrågan. Ett skäl är att Finland är ordförandeland i EU andra halvåret 2006 och att Finland enligt svensk förebild har försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse för dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Ett annat skäl är att sänkningen av alkoholskatten i Finland har ökat antalet rattfyllerier, vilket medfört att intresset för alkolås har ökat i Finland. Nederländerna har en syn på alkohol och trafik som ligger nära Sveriges. En allians som inbegriper även Nederländerna bör därför kunna med kraft framföra goda argument i EU-arbetet för införande av ett krav på alkolås.

6.2.12 Nationella organisationer

I Sverige finns många organisationer som på olika sätt är engagerade i trafiksäkerhetsarbetet. Frågan om alkohol och trafik är därvid av central betydelse. En del

organisationer har en tydlig konsumentinriktning medan andra är intresseorganisationer för olika branscher eller intressegrupper.

Oavsett vilken kategori den enskilda organisationen tillhör bör det vara av intresse för Sverige att i ett strategiskt arbete med inriktning på EU kunna uppvisa en nationell samsyn, manifesterad genom uttalanden eller programförklaringar av organisationerna, i frågan om alkolås inom de intresseområden som organisationerna företräder. Det är givet att det kan finnas vissa skiftningar i uppfattningarna hos organisationerna men den grundläggande inställningen till alkolås torde vara uttalat positiv. Genom samverkan med olika organisationer uppnås också den fördelen att regeringen får möjlighet till effektiv kommunikation med ett mycket stort antal intressenter. Därigenom får dessa möjligheter till ett aktivt deltagande och påverkan i en viktig trafiksäkerhetsfråga. Denna ömsesidighet bör vara till fördel för alla parter och kan också ses som ett viktigt inslag i arbetet med att hos allmänheten förankra och förstärka betydelsen av nykterhet i trafiken.

6.2.13 Organisationer med internationell inriktning

EU har antagit ett ambitiöst trafiksäkerhetsprogram med målet att halvera antalet dödade i trafiken från 40 000 till 20 000 om året fram till 2012. Trafiknykterhet är därvid en viktig fråga. I programmet betonas alkoholens roll vid svåra trafikolyckor och att det därför är nödvändigt med kraftfulla åtgärder mot rattfylleri.

Det nationella trafiksäkerhetsarbetet i medlemsländerna bedrivs vanligen på samma sätt som i Sverige genom ett samspel mellan myndigheter och organisationer som representerar olika intressen. Genomgående ses bekämpningen av rattfylleri som en mycket angelägen fråga.

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete inom EU förutsätter ett väl fungerande samarbete på skilda nivåer. Frågan om alkolås i alla bilar ställer särskilda krav med hänsyn till att kunskaperna om och acceptansen för en sådan lösning varierar mellan olika medlemsländer. De organisationer med internationell inriktning som är verksamma inom områdena för trafiksäkerhet samt alkohol- och drogpolitik bör kunna erbjuda goda möjligheter för Sverige och övriga medlemsländer att föra ut information och kunskap om alkolåsens betydelse för en förbättrad trafiksäkerhet.

Organisationsstrukturen varierar mellan olika organisationer med internationell inriktning men det vanligaste är att det finns en nationell representant eller medlem som företräder organisationen. Med hänsyn till att kontakterna med organisationen normalt sker genom den nationella organisationen eller kontaktpersonen enligt upparbetade rutiner bör det i princip inte finnas några hinder för en effektiv kommunikation med organisationen. Den fördel som det innebär att den nationella representanten väl känner de lokala förhållandena och därför kan bidra med egen kunskap och understöd i frågan är självfallet en styrka i kontakterna.

I regeringens arbete med att få EU positivt inställd till ett krav på alkolås bör med hänsyn till vad som nu anförts kontakter med internationella organisationer med internationell inriktning ingå som ett naturligt led.

6.2.14 Fordonsindustrin

Utredningen har under arbetets gång haft åtskilliga kontakter med branschorganisationen BilSweden som representant för tillverkare och importörer av bilar. Både BilSweden som branschorganisation och enskilda medlemmar i organisationen har visat en positiv inställning till alkolås. Emellertid har BilSweden, med hänsyn till att organisationens medlemmar representerar ett stort antal billtillverkare med skilda intressen både inom och utom EU, redovisat sin positiva inställning till alkolås i tämligen allmänna ordalag. Volvo Lastvagnar och Scania har däremot förklarat sig mycket positiva och båda tillverkarna marknadsför sedan ganska lång tid också alkolås som ett tillbehör. Som redovisas på annat ställe har både Volvo Personvagnar och Saab alkolås som tillbehör i sina personbilsprogram.

Svenska Volkswagen har som enskilt företag börjat erbjuda bilar med alkolås som tillbehör.

Fordonsindustrin representerad av branschorganisationen BilSweden redovisar således en positiv inställning till alkolås. Samtidigt har man för utredningen pekat på den omständigheten att ett svenskt krav på alkolås i alla nya bilar från 2012 förutsätter genomgripande förändringar av helfordonsdirektivet 70/156/EEG. Även en framställning till EU att Sverige medges möjligheten att bedriva en försöksverksamhet med ett generellt eller långtgående krav på alkolås kräver enligt BilSwedens uppfattning i princip en ändring av direktivet 70/156/EEG. Även en sådan ändring kan komma att ta tid.

Volvo Personvagnar, Saab och Svenska Volkswagen har redovisat samma uppfattning som BilSweden när det gäller nödvändiga förändringar av helfordonsdirektivet.

Fordonsindustrins positiva inställning till alkolås utgör ett starkt stöd för regeringen i arbetet med att få gehör för ett generellt krav på alkolås i alla nya bilar från och med 2012. Särskilt värdefullt framstår den satsning som Volvo Lastvagnar och Scania gör på lastbilssidan och Volvo Personvagnar, Saab och Svenska Volkswagen gör på personbilssidan. Genom att användningen av alkolås ökar i Sverige får regeringen ett allt bättre och tillförlitligare grundmaterial att referera till när det gäller att för andra länder redovisa effekterna av att bilar utrustats med alkolås i Sverige. En ytterligare förbättring av förutsättningarna för Sverige att få gehör för sitt önskemål genom att kunna referera till en bredare användarbas kan vara ett stimulera installation och användning av alkolås genom förmåner liknande dem som kommer ägare av miljöbilar till del.

Utredningens uppfattning är således att fordonsindustrins medverkan utgör en mycket viktig del i regeringens strategiska arbete i alkolåsfrågan inom EU.

6.2.15 Goda exempel

Sverige kan referera till många goda exempel på användning av alkolås. Den pågående försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse är ett sådant exempel. På grund av det i förhållande till andra liknande projekt i andra EU-länder stora antalet personer som deltar i den svenska försöksverksamheten kan utfallet och utvärderingen av verksamheten utgöra en god grund för väl underbyggda beslut i alkolåsfrågan, både i Sverige och i andra länder. Andra exempel är det ökande antal beslut som fattats av myndigheter och företag att antingen installera alkolås i egna fordon eller ställa krav på alkolås i underlagen för upphandling av transporttjänster. Av det som nu sagts framgår att många myndigheter, företag och andra organisationer redan i dag använder alkolås i betydande omfattning. Även andra större eller mindre projekt som berör alkolås är av intresse.

6.2.16 Sverige bör redovisa skälen till att vilja vara provland

Sverige var det första land inom EU som införde en möjlighet för den som dömts för rattfylleri att på vissa villkor, bland annat genom krav på alkolås, få fortsätta att köra i stället för att få körkortet återkallat. Med Sverige som förebild införde Finland den 1 juli 2005 en försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. I några andra länder pågår mer begränsade försöksverksamheter med alkolås. Ett alkolåsprojekt i EU:s regi redovisas i slutet av juni 2006.

Ett viktigt inslag i Sveriges arbete med att få gehör för ett generellt krav på alkolås i alla nya bilar från och med 2012 bör vara de erfarenheter som Sverige kan redovisa från försöksverksamheten med alkolås. Försöksverksamhet stöds av alla nationella motor- och trafiksäkerhetsorganisationer.

Alkolåset är en av många viktiga faktorer i det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Det tilltagande intresset för alkolås hos transportköpare, transportörer och fordonsindustrin och den på grund därav snabba ökningen av alkolås i främst kommersiella fordon bör framhållas. Genom olika exempel (t.ex. genom kravet att polisen ska genomföra fler alkoholutandningsprov 2006 än tidigare år) bör Sverige illustrera de stora ansträngningar som i övrigt görs för att på nationell nivå med nollvisionen som riktmärke nå de trafiksäkerhetsmål som kommissionen har satt upp. Som andra

exempel kan nämnas de fördelar som flera transportföretag har redovisat när det gäller att genom ett kvalitetssäkringsprogram som innehåller krav på alkolås garantera att transportererna kan utföras av nyktra förare. Med hjälp av alkolås kan företagen också snabbt identifiera förare som har alkoholproblem och därigenom kan företagen vidta nödvändiga åtgärder och i rehabiliteringssyfte för att komma till rätta med medarbetarens alkoholproblem.

Alkolåsens betydelse för en minskning av de alkoholrelaterade trafikolyckorna ökar i takt med en tilltagande användning av låsen. Om alkolås successivt införs i alla nya bilar kommer det emellertid att dröja ganska många år innan full effekt uppnås. Ett krav på alkolås förväntas också medföra en allmän dämpning av alkoholkonsumtionen, vilket i sin tur leder till att färre drabbas av sjukdom och för tidig död till följd av alkoholskador. Om kravet på alkolås i bilar dessutom medverkar till att påskynda och främja en användning av alkolås på andra områden än de där det finns ett författningsreglerat krav förstärks effekten ytterligare. Ett generellt krav på alkolås kan förväntas medföra flera positiva effekter både på kort och lång sikt. En första positiv effekt visar sig efter förhållandevis kort tid genom att antalet dödade och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor minskar. På längre sikt kan användning av alkolås medföra en minskning av den totala alkoholkonsumtionen, vilket i sin tur har betydelse för en förbättring av folkhälsan.

Sverige vill gå i spetsen för det som kommissionen redan beslutat om – nämligen att systematiskt bekämpa rattfylleriet med kraftfulla metoder. Sverige är medvetet om att den allmänna opinionen för ett alkolåsobligatorium ännu inte är särskilt stark i många medlemsländer. Det fordras därför insatser för att förbättra kunskaperna i dessa länder om vad en utbredd användning av alkolås kan innebära för trafiksäkerheten. Sverige bör därför generellt sett inta en proaktiv hållning i EU-arbetet genom att presentera förslag till lösningar och initiera projekt samt olika former av samarbete som kan bidra till att öka acceptansen för alkolås inom EU.

Ett sätt för Sverige att påverka opinionen vore att kunna presentera ett gemensamt uttalande från samtliga organisationer som arbetar med motor- och trafiksäkerhetsfrågor att dessa står bakom en svensk stor satsning på en alkoholfri trafikmiljö genom införande av krav på alkolås. En stark enighet i denna fråga bör ha ett värde i opinionsbildningen och enigheten kan också beskrivas som ett "folkrörelsekrav" på trafiksäkerhetsområdet och får därigenom en stark demokratisk legitimitet.

Ett införande av ett generellt krav på alkolås i EU:s medlemsländer skulle få effekter på olika områden. I första hand skulle den tydliga effekten bli att antalet dödade och skadade i trafiken skulle minska betydligt. Inte minst skulle ett krav på alkolås bidra till att radikalt minska riskerna för yngre personer att dödas i alkoholrelaterade trafikolyckor.

6.2.17 Val av strategi

Utredningen ser det inte som sin uppgift att i detalj föreslå vilka åtgärder regeringen bör vidta i olika sammanhang i arbetet med alkolåsfrågan inom EU. Det som utredningen kan bidra med är att presentera argument och principförslag som kan tjäna som stöd vid valet av inriktning.

Utredningen utgår från att det är lättare att få gehör för ett generellt krav på alkolås om alla medlemsländer delar grundläggande trafiksäkerhetspolitiska värderingar i fråga om synen på alkohol i trafiken. I grunden kan det knappast anses finnas motsättningar mellan medlemsländerna om nödvändigheten av kraftfulla åtgärder för att minska de alkoholrelaterade trafikolyckorna. Av skilda skäl har emellertid medlemsländerna kommit olika långt i detta arbete.

Det förhållandet att intresset för och kunskapen om alkolås varierar mellan olika medlemsländer medför att arbetet inom EU med att öka förståelsen för behovet av ett generellt krav på alkolås kan behöva drivas på ett differentierat sätt. Av kulturella och andra skäl kan synen på alkohol i trafiksammanhang skifta mellan medlemsländerna. Ett viktigt led i påverkansarbetet för att förbättra kunskaperna om och därmed inställningen till alkolås är att strategiskt viktiga organ i samtliga medlems-

länder har tillräckliga kunskaper om alkolås. Ett uttryck för detta är den stora variation som finns i fråga om gränsen för straffbar alkoholhalt i blodet eller utandningsluften vid förande av motorfordon. Statistiska uppgifter om trafikolyckor i medlemsländerna talar emellertid sitt tydliga språk. Det är ingen nyhet att alkohol utgör den direkta orsaken till att ett stort antal personer varje år skadas eller dödas i trafiken inom EU. Kommissionen har inte velat driva gemensamma promillegränser i trafiken för medlemsländerna som en harmoniseringsfråga utan har i stället utfärdat en rekommendation. Som gräns för straffbar alkoholpåverkan hos föraren har där angivits 0,5 promille alkohol i blodet. Mot denna bakgrund kan frågan ställas om det kan finnas större förutsättningar för EU att nå en gemensam uppfattning i fråga om alkolås som en teknisk lösning än i frågan om gemensamma promillegränser.

Alkolåsfrågan är emellertid ingalunda ny i EU. Här kan, som nämnts, hänvisas till ett flertal rapporter och sammanställningar som gjorts inom EU och de försöksverksamheter som i olika omfattningar pågår i flera medlemsländer, inte minst det pågående försöksprojektet med alkolås i EU:s regi. Som angivits ovan inleddes projektet 2004 och redovisas i slutet av juni 2006. Enligt utredningens bedömning får det mot denna bakgrund förutsättas att det finns kunskaper om alkolås i många av medlemsländerna. Den allmänna nivån på dessa kunskaper behöver emellertid höjas betydligt för att effekterna av alkolås som ett instrument att förbättra trafiksäkerheten ska bli tydligare. Det finns därför ett behov av ytterligare information på varierande nivå till medlemsländerna för att en gemensam grund ska uppnås och för att Sveriges arbete med att få gehör för möjligheten att införa ett krav på alkolås i Sverige ska bli framgångsrikt.

Sverige har visat stort engagemang i alkolåsfrågan och tagit på sig en viktig roll som pådrivare inom EU. Det är därför naturligt att Sverige använder sig av denna fördel och även i fortsättningen tar olika initiativ för att skynda på utvecklingen inom unionen mot en allmän användning av alkolås. Arbetet bör bedrivas på olika nivåer och på skilda sätt. Utredningen lämnar ett antal förslag i dessa avseenden.

För att frågan om alkolås i ett EU-sammanhang ska rätt förstås bör frågan behandlas med utgångspunkt i den gällande regelstrukturen på området. Utredningen har i avsnittet *Gällande direktiv, avsnitt 4.1.2*, närmare beskrivit de direktiv som i första hand bestämmer kraven på personbilarnas tekniska utformning och det regelsystem som gäller för tillämpningen av dessa direktiv. Det är knappast meningsfullt att närmare gå in på innehållet i de olika särdirektiven; det bör i detta sammanhang räcka med att konstatera att begreppet helfordonsgodkännande enligt direktivet 70/156/EEG är komplext och att det har en avgörande betydelse för möjligheten att införa krav på alkolås i Sverige. Det arbete som nu pågår med ett nytt direktiv avseende helfordonsgodkännande beräknas vara slutfört inom kort. Helfordonsgodkännandet kommer då att omfatta även lastbilar och bussar. Övergångsbestämmelser gör att de nya bestämmelserna kan börja tillämpas fullt ut för lastbilar och bussar först om några år. Med utgångspunkt i det befintliga regelverket går det att göra en bedömning av vad som krävs för att arbetet med att ge Sverige en möjlighet att införa ett krav på alkolås ska kunna bedrivas på bästa möjliga sätt.

En viktig uppgift bör därför vara att regeringen inom ramen för arbetet i EU intensifierar arbetet med att påverka den politiska och den allmänna opinionen i de olika medlemsländerna i sådan riktning att förståelsen för alkolåsets betydelse för förbättrad nykterhet i trafiken ökar. Med ökad förståelse följer också förutsättningar att tanken på ett generellt krav på alkolås kan vinna mer allmän acceptans.

Utredningen inser att detta inte är någon lätt uppgift. Med beaktande av att frågan om införande av alkolås ännu inte förekommer i den allmänna trafiksäkerhetsdebatten i åtskilliga av medlemsländerna ter det sig ofrånkomligt att det formella harmoniseringsarbetet inte kan komma i gång så snabbt och med den kraft som vore önskvärt från svensk utgångspunkt.

För att öka tempot i påverkansarbetet bör Sverige, på samma sätt som skett hittills, systematiskt och enhetligt lyfta fram frågan om alkolås i allt trafiksäkerhetsarbete inom EU. Utredningen ser regeringens hittillsvarande internationella engagemang i

alkolåsfrågan som ett betydelsefullt led i påverkansarbetet. Som i andra sammanhang där det bedrivs ett lobbyingarbete räcker det emellertid inte med sporadiska men kanske i och för sig uppmärksammade aktiviteter. För att skapa förutsättningar för en mer allmän och politisk acceptans för ett generellt krav på alkolås inom EU krävs ett uthålligt och intensivt lobbyingarbete. I detta arbete framstår det som helt nödvändigt att fortlöpande kunna relatera till väl underbyggda statistiska uppgifter och praktiska erfarenheter från framgångsrika alkolåsanknutna projekt och verksamheter i Sverige och andra länder. En organisation för detta ändamål bör därför skapas. Fordonsindustrin med den speciella kompetens som den representerar när det gäller trafiksäkerhetskunnande och teknikkunnande ser utredningen som en viktig representant i EU-arbetet. Enligt utredningens bedömning förutsätter ett effektivt påverkansarbete att Sverige dels deltar i de arbetsgrupper som behandlar alkolåsfrågan, dels har god kontakt med de tjänstemän som är direkt involverade i arbetet.

Den fördel som det innebär att det i Sverige finns en klart manifesterad politisk beslutsamhet i alkolåsfrågan och en väl förankrad, starkt positiv allmän inställning till alkolås bör i enlighet med vad som tidigare anförts vara en god förutsättning för att engagera och skapa ett större intresse och en positivare inställning till alkolås även i andra medlemsländer. Av de sju riksdagspartierna är sex partier uttalat för ett krav på alkolås. Det är en given fördel om den frivilliga användningen av alkolås i Sverige ökar. Om så sker skapas förutsättningar för att statistiska uppgifter om effekterna av användning av alkolås blir mer representativa och därigenom får större tyngd i påverkansarbetet inom EU. Frivilligt installerade alkolås i privata personbilar förekommer knappt alls i dag. En ökande frivillig användning av alkolås i personbilar förutsätter sannolikt att installation av alkolås är förenad med påvisbara fördelar för brukarna. En ökning av frivilliga installationer av alkolås i privatbilar skulle enligt utredningens bedömning öka om stimulansåtgärder vidtogs i likhet med vad som skett på miljöbilsområdet.

Exempel som belyser utvecklingen är de beslut som Stockholms läns landsting, Region Västra Götaland och Skånetrafiken fattat om att installera alkolås i de busar som respektive företag använder. Sammantaget är utvecklingen på yrkestrafikområdet enligt utredningens bedömning positiv.

Grundförutsättningar finns för att Sverige långsiktigt ska kunna vara ett föregångsland och en källa till inspiration för övriga medlemsländer i EU. Ett generellt krav på alkolås i EU:s medlemsländer skulle få effekter på olika områden. I första hand skulle den tydliga effekten bli att antalet dödade och skadade i trafiken skulle minska betydligt. Som utredningen redovisat i den samhällsekonomiska analysen, *avsnitt 7.4.3*, skulle ett krav på alkolås få effekt även för folkhälsan genom att de alkolårelaterade skadorna skulle minska.

Utredningen anser att det skäl som bör särskilt beaktas vid valet av strategi är alkolåsets betydelse för en förbättrad trafiksäkerhet och därigenom ett minskat antal dödade och skadade i trafiken. Vid sidan av detta bör andra positiva effekter av ett krav på alkolås framhållas men betydelsen för trafiksäkerheten bör sättas i främsta rummet.

6.2.18 Riktade insatser i påverkansarbetet inom EU

När det gäller påverkansarbetet inom EU anser utredningen att detta arbete bör bedrivas på flera fronter. Med hänsyn till att kommissionen är den institution som kan lägga fram förslag är det naturligt att påverkansarbetet primärt inriktas mot kommissionen. Alkolåsfrågan har koppling till DG Industri och DG Transport och Energi. Genom vad som framkommit vid de kontakter som utredningen har haft med de båda direktoraten är det utredningens uppfattning att det hos båda finns en i grunden positiv inställning till alkolås.

De synpunkter som framfördes från DG Industri tolkar utredningen emellertid på det sättet att kommissionen vill vara helt övertygad om att det är samhällsekonomiskt befogat att bland flera möjliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder välja just al-

kolås som den mest effektiva lösningen. Vidare betonades att den tekniska kvaliteten på alkolåsen måste vara sådan att de i princip inte går att manipulera. Det framkom en viss skepsis mot ett generellt krav på alkolås. Förstahandsalternativet var snarare att ett krav på alkolås kan vara en bra lösning för dem som har dömts för rattfylleri eller har alkoholproblem. Betydelsen av en intensivare och mer riktad trafikövervakning togs som ett exempel på åtgärder som kan vara alternativ till ett generellt krav på alkolås.

I påverkansarbetet gentemot DG Industri måste fordonsindustrins intressen beaktas. En förutsättning för ett framgångsrikt påverkansarbete inom DG Industris ansvarsområde är enligt utredningens uppfattning en fortlöpande dialog med fordonsindustrin i tekniska och andra frågor om alkolås eller andra system som förhindrar rattfylleri. I detta ligger att den tekniska utvecklingen på området måste bevakas noggrant.

DG Transport och Energi visade en större förståelse för betydelsen av alkolåsen för en ökad trafiksäkerhet och som ett medel att nå nollvisionsmålet. Man framhöll att Sveriges möjligheter att nå framgång i påverkansarbetet sannolikt skulle öka om arbetet bedrivs i allians med andra medlemsländer. Särskilt framhölls att det vid sidan av det arbete som bedrivs i EU:s institutioner i formell mening finns andra möjligheter att påverka. Ett sådant exempel nämndes, nämligen de årligen återkommande konferenserna i Verona. Sverige har vid dessa konferenser haft frågan om alkolås på agendan. Det finns därför förutsättningar att alkolåsfrågan i fortsättningen kan diskuteras på ett sätt som gynnar Sveriges arbete. Av särskilt intresse vid den kommande konferensen hösten 2006 är den rapport som då ska finnas om EU:s under våren 2006 avslutade alkolåsprojekt.

Europaparlamentet har en viktig roll i påverkansproceduren. Redan i dag finns det ett stort intresse hos svenska ledamöter i parlamentet att engagera sig i alkolåsfrågan. Ett bra exempel på detta är den demonstration som genomfördes i Bryssel i början av december 2005 då alkolåsförsedda lastbilar från Volvo och Scania förevisades och erfarenheter från alkolåsanvändning i svenska företag redovisades vid ett av Sverige arrangerat seminarium. Det är utredningens uppfattning att ledamöter i parlamentet är betydelsefulla resurser i påverkansarbetet och att deras medverkan bör ingå som ett naturligt led i påverkansarbetet.

Utredningen vill framhålla att den politiska inställningen inom kommissionen till alkolås – inställningen får i dag betraktas som avvaktande – kan komma ett svänga snabbt till fördel för alkolås om det sker en maktförskjutning i opinionen. När en sådan eventuell svängning kan komma att inträffa är dock omöjligt att förutsäga.

6.2.19 Forum för koordinerade insatser – samverkansgrupp för införande av alkolås

Målet för arbetet är att Sverige ska kunna ställa krav på alkolås för att förhindra rattfylleri. Med hänsyn till frågans stora allmänna betydelse och att den har ett betydande politiskt innehåll bör ansvaret för påverkansarbetet formellt ligga hos regeringen eller i dess omedelbara närhet. Härigenom skapas garantier för att frågan kan hanteras med de resurser och den flexibilitet som kan komma att krävas, inte minst av politiska hänsyn.

När det gäller formerna för och organisationen av arbetet bör enligt utredningens uppfattning en informell och därmed flexibel lösning väljas. Det alternativ som framstår som lämpligast är att regeringen tillsammans med Vägverket och fordonsindustrin bildar en koordineringsgrupp vars uppgift bör vara att organisera och delta i arbetet med att skapa förutsättningar för införande av ett krav på alkolås i Sverige och på sikt i hela EU. Gruppens sammansättning bör vara sådan att alla de intressen som ska bevakas blir företrädade. Svensk fordonsindustri har goda kunskaper inom alkolåsområdet och har genom sin ägarstruktur också möjlighet att påverka utvecklingen på alkolåsområdet internationellt. Frågor som är av betydelse för den svenska fordonsindustrins utveckling bör därför vara av särskilt intresse i koordinerings-

gruppens arbete. Även frågor kring forskning och utveckling av alkolås eller system som förhindrar rattfylleri hör naturligt hemma i gruppen.

Regeringen kan sägas redan ha angivit inriktningen på arbetet genom att infrastrukturminister Ulrica Messing i september 2005 överlämnade en propå till EU om möjligheten för Sverige att få bedriva försöksverksamhet med alkolås under en begränsad tid. Området för det arbete som den föreslagna koordineringsgruppen primärt bör ägna sig åt är därmed givet.

Utredningen förordar att den propå som överlämnats till EU snarast följs upp med en formell och direkt ansökan om ett särskilt medgivande för Sverige att bli försöksland för fordon med alkolås under en viss period. Viktiga argument i en sådan ansökan är att

Sverige bör därvid åberopa alla de omständigheter som tydligt visar ambitionerna på alkolåsområdet och den utveckling som i dag pågår i Sverige.

6.3 Alkolås i lok

Sammanfattning

Utredningen anser att det med utgångspunkt från ett allmänt krav på säkra järnvägs-transporter – inte minst sådana som avser farligt gods – finns skäl att införa ett krav på alkolås i lok. För de bandelar som omfattas av EU-direktiv eller motsvarande gällande driftskompatibilitet erfordras samverkan med EU. För andra bandelar bör regeringen ge Järnvägsstyrelsen i uppdrag att utarbeta föreskrifter om alkolås i lok.

Möjligheten att ställa krav på alkolås i lok i Sverige

Järnvägslagen (2004:519) gäller järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande av organisation av järnvägstrafik. Enligt järnvägsförordningen (2004:526) är järnvägsstyrelsen tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen. Järnvägsstyrelsen får meddela de verkställighetsföreskrifter som behövs för tillämpning av järnvägslagen samt 1- 3 och 5 kap förordningen. Bemyndigandet gäller bland annat frågor om tekniska standarder och driftskompatibilitet.

När det gäller järnvägstrafik som omfattas av EU-direktiv och tekniska specifikationer om driftskompatibilitet kopplade till direktiven, kan det nuvarande regelsystemet inte anses ge Sverige möjlighet att ställa krav på alkolås i alla lok som inom detta system trafikerar Sverige. Det torde emellertid inte finnas något hinder att i nationell författning ställa ett krav på alkolås i sådana järnvägsfordon som inte används i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg eller höghastighetståg. De lok och motorvagnar som omfattas av den nationella lagstiftningen är tunnelvagnar, spårvagnar samt motorvagnar på vissa lokalbanor.

Särskilt i fråga om transporter av farligt gods finns det önskemål från allmänheten att transportörerna och banägaren ska vidta alla åtgärder som krävs för att garantera säkerheten. Krav har t.ex. rests för att flytta över järnvägstransporter av farligt gods till nya, säkrare bansträckningar. En lösning som innebär flyttning eller ny dragning av en järnväg är i det angivna exemplet emellertid inte samhällsekonomiskt försvarbart.

Överväganden och förslag

Vid övervägande av behovet av alkolås i lok gör utredningen den bedömningen att säkerheten avseende transporter på det svenska järnvägsnätet är mycket god. Emellertid kan det finnas skäl att i några avseenden – speciellt gäller detta transporter av farligt gods – överväga möjligheten att ställa krav på alkolås i lok. Även om säkerhetssystemen på svenska järnvägar håller en mycket hög teknisk standard kan införandet av alkolås under vissa förutsättningar vara en åtgärd som på ett rimligt sätt tillmötesgår mer allmänt hållna önskemål från allmänheten om förbättrad säkerhet när det gäller transporter av farligt gods. Ett införande av alkolås i lok kan vid en sammanvägning av olika alternativ vara ett rimligt sätt att beakta detta krav på tryggare järnvägstransporter.

Som angivits ovan får Järnvägsstyrelsen meddela de verkställighetsföreskrifter som behövs för tillämpningen av järnvägslagen samt förordningen 1-3 och 5 kap. Av 2 kap. 1 § förordningen framgår att järnvägsstyrelsen ska övervaka järnvägssystemens säkerhet samt utreda olyckor och olyckstillbud. Järnvägsstyrelsen får enligt paragrafen meddela föreskrifter om säkerhet vad gäller materials beskaffenhet, verksamhetens organisation, krav på de kunskaper anställda ska ha, säkerhetsanordningar, rapportering av olyckor samt om beredningsplaner.

Med beaktande av järnvägsstyrelsens uppgifter enligt järnvägsförordningen och att styrelsen representerar Sverige i de pågående förhandlingarna inom EU om innehållet i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet föreslår utredningen att regeringen ger järnvägsstyrelsen i uppdrag att dels utfärda nödvändiga föreskrifter avseende installation och användning av alkolås i lok i Sverige, dels för in frågan om alkolås i förhandlingarna angående de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inom det transeuropeiska järnvägssystemet avseende konventionella tåg och höghastighetståg.

I fråga om trafik med spårvagnar och tunnelbanetåg är riskbilden inte direkt jämförbar med den som gäller vid järnvägstransporter. I det förstnämnda fallet förekommer t.ex. inte transporter av farligt gods. Det finns också möjligheter för den kommun eller motsvarande som svarar för spårvagns- och tunnelbanetrafiken att ställa krav på erforderlig säkerhetsutrustning i fordonen i samband med upphandling av transporttjänster eller på annat sätt. Den hittillsvarande utvecklingen visar att krav har ställts på alkolås i spårvagnar.

Mot denna bakgrund anser utredningen att det inte finns tillräckliga skäl att i författning ange att spårvagnar och tunnelbanetåg ska vara utrustade med alkolås.

6.4 Skatteregler för alkolås i förmånsbilar från och med 2009

Sammanfattning

Utredningen föreslår att värdet av ett alkolås inte ska beaktas vid bestämmande av förmånsvärdet för en förmånsbil från och med 2009. Förslaget förväntas stimulera till ökad användning av alkolås i personbilar i avvaktan på att ett författningsreglerat krav på alkolås i nya personbilar från och med 2012. Förslaget innebär sannolikt också att bilindustrins intresse för utvecklingen av alkolås ökar.

6.4.1 Utgångspunkt

Utredningen har under hand noterat att det i den allmänna debatten finns ett starkt stöd för införande av alkolås och för åtgärder som gör det praktiskt möjligt att alkolås snarast kommer i mer allmänt bruk i avvaktan på att lagstiftning om alkolås kan genomföras. Mot denna bakgrund är det angeläget att närmare undersöka vilka åtgärder som kan vara möjliga att vidta för att stimulera frivilliga installationer av alkolås i den stora grupp av fordon som förmånsbilarna utgör innan en lagstiftning om alkolås införs. Skattereglerna är här av särskilt intresse.

6.4.2 Definitioner

Med förmånsbil avses en förmån i form av rätten att nyttja en bil som en arbetsgivare äger eller leasar. Den som får förmånen måste skatta för värdet av förmånen.

En förmånsbil som är försedd med alkolås har ett högre förmånsvärde än en bil som saknar alkolås. Den som nyttjar en förmånsbil med alkolås får därför lägga ett högre förmånsvärde till grund för beskattningen av förmånen.

6.4.3 Förmånsbilarna utgör årligen cirka hälften av alla bilar som säljs nya i Sverige

Av det totala antalet nya personbilar som säljs varje år i Sverige utgör ca femtio procent förmånsbilar. För Volvo och Saab utgör andelen ca sjuttio procent. Med en nybilsförsäljning av drygt 250 000 bilar varje år enligt den statistik som BilSwe-

den redovisar (247 000 år 2001, 255 000 år 2002, 254 000 år 2003, 265 000 år 2004 och 274 000 år 2005) tillförs landets bilbestånd drygt 125 000 bilar per år genom försäljningen av förmånsbilar. Detta bidrar till en påtaglig förnyelse av bilparken. Utskrotningen av personbilar i Sverige innebär att knappt 250 000 bilar avregistreras varje år. Ingenting tyder på att den under överskådlig tid kommer att förnyas i snabbare takt än hittills. I detta perspektiv kommer det därför att ta lång tid innan den äldre delen har bytts ut mot ett bilbestånd som uppnår den utrustnings- och säkerhetsnivå som är normgivande i dagens bilar. Med dessa uppgifter som grund tar det alltså ca 15 år innan den svenska personbilparken blir utbytt.

I alkolåsutredningens delbetänkande föreslog utredningen att från och med den 1 januari 2008 ska alla nyanskaffade förmånsbilar vara utrustade med alkolås. I slutbetänkandet skulle utredningen återkomma med ett detaljerat förslag. Utredningen redovisar härmed sina överväganden.

6.4.4 Alkolås i alla förmånsbilar – tvingande lagstiftning eller frivillighet?

A. Tvingande lagstiftning

Frågan om det är möjligt att i ett kort perspektiv genom lagstiftning tvinga dem som tillhandahåller förmånsbilar att installera alkolås i bilen måste enligt utredningen bedömas med utgångspunkt från gemenskapsrättens regler och nationell lagstiftning. Ett första alternativ som bör övervägas är om det är möjligt att i författning föreskriva att bilar, som för att skatterättsligt anses som förmånsbilar, måste vara utrustade med alkolås. En sådan regel skulle innebära att bilar, avsedda att vara förmånsbilar, inte skulle kunna tillhöra denna kategori om de inte var försedda med alkolås. Enligt en sådan regel skulle det inte vara tillåtet att tillhandahålla en förmån i form av en icke alkolåsutrustad bil. Alternativt skulle en förmån i form av en icke alkolåsutrustad bil i skattehänseende genom en särskild regel behandlas oförmånligare för nyttjaren än en bilförmån avseende en alkolåsutrustad bil.

En regel som föreskriver att endast bilar försedda med alkolås får komma i fråga som förmånsbilar innebär att en helt ny princip införs. Principen innebär att en förmån inte ska bedömas enbart enligt skatterättsliga regler. Härutöver ska prövas om förmånen kan godkännas enligt vissa andra bestämda kriterier. Om förmånen inte motsvarar de uppställda kriterierna får den inte lämnas till den anställde.

Även om en sådan regel i och för sig kan tänkas ha en viss effekt när det gäller att öka användningen av alkolåsförsedda bilar, måste den ifrågasättas från principiell utgångspunkt. En helt ny princip för bedömning av förmåner som ges till anställda kan få långtgående konsekvenser inom andra områden än alkolåsområdet. Införandet av en sådan princip kräver överväganden som det inom ramen för utredningsdirektiven inte kan anses ankomma på utredningen att göra.

Utredningen anser sig därför med den nu redovisade motiveringen inte kunna i och för sig förorda en lösning som innebär att endast förmånsbilar försedda med alkolås kan komma i fråga som förmånsbilar.

Enligt den bedömning som tidigare redovisats anser utredningen att det grundläggande fördragskravet på fri rörlighet för varor inom EU och direktiven som reglerar det s.k. helfordonsgodkännandet, främst direktivet 70/156/EEG, utgör ett hinder mot nationell lagstiftning avseende ett generellt krav på alkolås i nya bilar som ska säljas och användas på den svenska marknaden. Om kravet på alkolås avser endast förmånsbilar är det utredningens bedömning att även detta begränsade krav – som skulle vara tillämpligt på ca 125 000 bilar årligen – inte är förenligt med gemenskapsrätten. Det spelar således inte någon roll hur kravet på alkolås kommer till uttryck i olika nationella författningsbestämmelser.

Utredningen vill i detta sammanhang framhålla att det inte finns något hinder att importera nya och begagnade bilar som köpts i andra medlemsländer. Svensk nationell lagstiftning är inte tillämplig på dessa bilars utförande så länge som bilarna överensstämmer med kraven enligt gällande fordonsdirektiv.

På samma sätt som har anförts på annan plats i betänkandet är Sverige emellertid oförhindrat att framställa en formell begäran om att även i fråga om krav på alkolås i förmånsbilar få vara försöksland inom EU. Om en sådan möjlighet ges kan frågan komma i ett annat läge.

Utredningen har kommit till den slutsatsen att det med hänsyn till gemenskapsrätten i sin nuvarande utformning inte medger att Sverige genom lagstiftning inför ett krav på alkolås för nya förmånsbilar i Sverige från och med 2009.

B. Frivillighet

Samtidigt med arbetet att i första hand få till stånd ett undantag från helfordonsgodkännandet bör det övervägas vilka möjligheter som finns att öka den frivilliga användningen av alkolås. Utredningen har därför enligt intentionerna i utredningsdirektiven sett som sin uppgift att föreslå ändringar som på skilda sätt bidrar till att öka den frivilliga användningen av alkolås i allmänhet och i förmånsbilar i synnerhet.

Utredningen utgår från att det inte är tillräckligt att framhålla det förtjänstfulla i sig att arbetsgivaren tillhandahåller förmånsbilar utrustade med alkolås för att sådana bilar ska vara attraktiva alternativ för dem som får förmånen. Mottagaren av förmånen har också ett intresse av att förmånen är förenliga med hans eller hennes egna önskemål och förutsättningar.

Men det är inte bara rent ekonomiska frågor som är av betydelse för att alkolås ska vinna acceptans utan det är också fråga om en allmän inställning till alkolås, både från arbetsgivarens och från den anställdes sida. Det krävs därför en samordning av olika insatser för att alkolås ska bli allmänt accepterade och därigenom vara ett naturligt val för dem som får förmånsbilar. De skattemässiga konsekvenser som ett val av en förmånsbil försedd med alkolås för med sig är här av särskilt intresse.

Det säger sig självt att skattemässiga nackdelar med alkolås, även om de framstår som marginella, kan förväntas få en negativ effekt på inställningen till alkolås – både allmänt sett och i det enskilda fallet – och därmed på viljan att installera sådana.

Denna uppfattning har bekräftats genom de kontakter som utredningen under arbetets gång har haft med ett flertal större företag, som erbjuder förmånsbilar till sina anställda. De hittillsvarande erfarenheterna visar att den allmänt sett förbättrade trafiksäkerhet, som blir resultatet av en mer utbredd användning av alkolås, inte är ett tillräckligt starkt argument för att de anställda i de företag som det här är fråga om ska vara intresserade av alkolås i sina förmånsbilar. Den privatekonomiska aspekten väger uppenbarligen tungt.

En påtaglig ekonomisk fördel för brukaren av en förmånsbil försedd med alkolås framstår sammantaget som det främsta argumentet för att stimulera till fler installationer och ökad användning av alkolås.

I detta sammanhang bör också vägas in värdet av att alkolås genom en fördelaktig skattemässig behandling sannolikt får en snabbare och bredare spridning och acceptans än vad som annars skulle ha varit fallet. På sikt bör en förmånlig behandling av alkolås i skattehänseende leda till att antalet bilar försedda med alkolås blir större än det annars skulle ha varit.

En skattemässigt fördelaktig lösning är därför enligt utredningens mening det alternativ, byggt på frivillighet, som bäst tillgodoser kravet på en både snabb och effektiv spridning av alkolås som ett led i arbetet med att förbättra trafiksäkerheten och nå ett snabbt allmänt accepterande av alkolås.

6.4.5 Skatteregler för förmånsbilar – rättsläget

Bestämmelser om värdering av inkomster i annat än pengar finns i 61 kap. inkomstskattelagen (1999:1229) och omfattar även värdet av en bilförmån. När förmånsvärdet för en bil bestäms ska enligt huvudregeln bilens inköpspris läggas till

grund för beräkningen. Om bilen förses med extrautrustning påverkar detta förmånsvärdet. När det gäller specifikt frågan om alkolås har Skatteverket med stöd av 61 kap. 8 § inkomstskattelagen gjort bedömningen att alkolås som utgör extrautrustning till en bil ska räknas in i bilens förmånsvärde. Denna bedömning överensstämmer således helt med huvudregeln för beräkning av värdet av en bilförmån.

Värdet av en bilförmån kan justeras uppåt eller nedåt om det finns synnerliga skäl. Som synnerliga skäl för att justera ned värdet anses att bilen används som arbetsredskap, att bilen använts i taxinäring, att den körts minst 6 000 mil i verksamheten under kalenderåret och att dispositionen för privat körning varit begränsad i mer än ringa utsträckning eller att det finns liknande omständigheter (61 kap. 19 §).

Värdet av bilförmån ska vidare justeras nedåt när en bil ingår i en större grupp av bilar som deltar i ett test eller liknande för att prova ut ny eller förbättrande miljö- eller säkerhetsteknik och bilen i det utförandet inte finns att köpa på den allmänna marknaden inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. För bilar som är sex år eller äldre gäller särskilda värderingsregler.

6.4.6 Skatteregler för s.k. miljöbilar – en jämförelse

Inkomstskattelagen innehåller bestämmelser som medger en förmånligare skattemässig behandling av bilar som är s.k. miljöbilar. För att klassificeras som en miljöbil i skattelagstiftningens mening måste vissa tydligt angivna kriterier vara uppfyllda. Om en bil är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet eller med andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och dieselloja och bilens nybilspris därför är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil utan sådan teknik, ska förmånsvärdet justeras nedåt till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Från och med beskattningsåret 2006 har vissa förändringar skett i fråga om klassificeringen av olika miljöbilar.

Om bilen är utrustad med a) teknik för drift med elektricitet eller annan gas än gasol (t.ex. naturgas eller biogas) ska förmånsvärdet justeras nedåt till ett värde som motsvarar 60 procent av förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Är bilen utrustad med b) teknik för drift med alkohol ska förmånsvärdet justeras ned till 80 procent av förmånsvärdet för en motsvarande bil. Enligt de begränsningsregler som anges i 19 a § sista stycket får förmånsvärdet för helt år justeras ned med högst 16 000 kronor i fråga om en bil under a) och med högst 8 000 kronor för en bil under b).

6.4.7 Överväganden

För att öka användningen av alkolås i förmånsbilar är det utredningens uppfattning att skattereglerna måste utformas på ett sätt som i vart fall inte gör förmånsbilar med alkolås dyrare i skattehänseende än förmånsbilar utan alkolås.

I sammanhanget ligger det nära till hands att jämföra med de regler som gäller för miljöbilar. Dessa behandlas förmånligt i skattehänseende och de ger brukaren även en del övriga ekonomiska och praktiska förmåner som kan variera mellan olika varianter av miljöbilar och mellan olika kommuner m.m. Som exempel på sådana övriga förmåner kan nämnas gratis parkering och befrielse från skyldighet att betala trängselskatt. Effekterna av de förmånliga reglerna för miljöbilarna är mycket tydliga. Inte minst utvecklingen av nyförsäljningen av miljöbilar under 2005 och de första månaderna 2006 tyder på att – vid sidan av ett intresse att bidra till en bättre miljö – de skattelättnader och övriga förmåner som finns för dessa bilar har haft stor betydelse vid valet mellan olika alternativ bilar. Statistik från BilSweden över nyregistrerade bilar för 2005 visar att försäljningen av miljöbilar jämfört med försäljningen under 2004 ökade med 96 procent. Ökningen i december 2005 jämfört med december 2004 var 204 procent.

Utredningen anser att erfarenheterna från området för miljöbilar talar starkt för att skattereglerna för alkolåsförsedda bilar bör utformas så att dessa gynnas i förhållande till förmånsbilar utan sådan utrustning. De alternativ som därvid är tänkbara är att antingen inte låta alkolåset alls påverka förmånsvärdet, eller – med beskatt-

ningsreglerna för miljöbilar som förebild – behandla alkolåsförsedda förmånsbilar förmånligare än icke alkolåsförsedda i skattehänseende.

Som framgått ser utredningen det inte som en framkomlig väg att föreslå regler som innebär att förmånsbilar som inte är försedda med alkolås antingen inte ”godkänns” som förmånsbilar eller behandlas oförmånligare genom t.ex. någon form av ”straffskatt” i förhållande till förmånsbilar med alkolås.

För att göra alkolås attraktiva som utrustning i förmånsbilar anser utredningen det därför vara angeläget att alkolåset i vart fall behandlas skattemässigt neutralt. Det innebär att alkolås i en förmånsbil inte ska påverka bilens förmånsvärde.

Med stor sannolikhet skulle antalet förmånsbilar med alkolås emellertid öka snabbare, kanske avsevärt snabbare, om förmånsvärdet för en alkolåsutrustad förmånsbil beräknades på ett förmånligare sätt med principerna för beräkning av förmånsvärdet för miljöbilar som förebild, dvs. med en direkt skattelindring (för miljöbilarna begränsad till 8 000 kronor eller 16 000 kronor beroende på typ av miljöbil).

För att nå de nationella trafiksäkerhetsmålen framstår det som väl motiverat att införa förmånligare skatteregler som stimulerar till ökad användning av alkolås. Genom jämförelsen med vad som gäller för miljöbilarna vill utredningen peka på den snabba efterfrågeökning som skett på detta område. Det kan antas att utvecklingen skulle kunna bli likartad när det gäller efterfrågan på alkolås i förmånsbilar om förmånliga skatteregler infördes. En ekonomisk kalkyl visar att skattebortfallet för en neutral behandling av alkolås i skattehänseende, dvs. att alkolås inte förmånsbeskattades, kan beräknas till 6 – 8 miljoner kronor årligen. Kalkylen är dock inte rättvisande eftersom antalet förmånsbilar med alkolås i dag är ytterligt begränsat. I praktiken medför detta inte några skatteintäkter hänförliga till förmånsbilar utrustade med alkolås. Av det skälet skulle det praktiskt taget inte bli något skattebortfall om förmånen av alkolås inte togs med vid beräkningen av förmånsvärdet.

Mot detta ska ställas värdet av att antalet dödade och svårt skadade i trafiken årligen beräknas om alkolås installeras i alla förmånsbilar. Den viktigaste effekten är dock troligen att billeverantörernas intresse att medverka till att utveckla alkolåsen kraftigt ökar. Härtill kommer andra sociala, arbetsmiljömässiga och ekonomiska positiva effekter av att alkolås installeras i förmånsbilar.

Utredningen anser att de ekonomiska effekterna av åtgärder inom två angelägna områden – miljö- respektive trafiksäkerhetsområdena – inte nödvändigtvis måste ställas mot varandra i konkurrens. Det råder ingen motsättning mellan åtgärder som främjar miljöhänsyn och åtgärder som främjar trafiksäkerheten. Båda åtgärderna har som yttersta mål att minska riskerna för att människor skadas eller dödas.

Om alkolås installeras i alla nya förmånsbilar – ca 125 000 per år – kommer antalet skador som orsakats av rattfulla förare att minska successivt. De ekonomiska vinsterna kan vara svåra att med någon större precision beräkna under de första åren men det är klart att ett ökande antal bilar med alkolås får en allt större reducerande effekt på antalet alkoholrelaterade trafikolyckor. Den ekonomiska konsekvensen blir att samhällets, de trafikskadedrabbades, försäkringsbolagens och andra intressenters kostnader minskar.

Det kan vidare förväntas att kostnaden för ett alkolås minskar vid stigande efterfrågan och ökad konkurrens, vilket medför att kostnaden för förvärv och installation av alkolås med tiden blir allt lägre för den enskilde. Med lägre kostnad för alkolås följer att skattekonsekvenserna för den enskilde som har förmånsbil minskar, förutsatt att värdet av förmånen av alkolås bestäms med ledning av den allt lägre kostnaden för alkolås. Förutsättningarna i den ekonomiska kalkylen kan således komma att förändras i betydande mån efter endast en kort tid. Ju snabbare antalet bilar med alkolås ökar, desto större blir sammantaget de kalkylmässiga ekonomiska vinsterna.

Som utredningen anfört kommer under överskådlig tid sannolikt ett stort antal alkolås att flyttas över från en förmånsbil till en ny minst en gång i samband med bilbyte och inte följa med till andrahandsmarknaden. När förmånsbilen med alkolåset säljs uppkommer frågan om den nye ägaren, som i de allra flesta fall kommer att

vara en privatperson, vill behålla låset eller om han väljer att montera bort det. Utredningen anser att det inte är rimligt att utgå från att merparten av dessa alkolås – som då är tre eller sex år gamla – skulle komma att behållas av den som köpt förmånsbilen som begagnad. Även om alkolåset kan beräknas behålla sina tekniska egenskaper och i och för sig fungera väl under lång tid är det realistiskt att räkna med att nya, effektivare och billigare alkolås – både i fråga om tillverkning och kostnader för underhåll och service – successivt kommer ut på marknaden. Benägenheten hos den som köpt förmånsbilen som begagnad att använda äldre teknik till sannolikt högre kostnader för bland annat tätare serviceintervaller m.m. än vad senare teknik ger upphov till måste enligt utredningen bedömas med försiktighet.

Utredningen bedömer att en snabbare spridning av alkolås säkerligen skulle bli följden om alkolås gav beaktansvärda skattefördelar för brukaren av förmånsbilen. Förslaget innebär sannolikt också att bilindustrins intresse för utvecklingen av alkolås starkt ökar.

På sikt bör det vara möjligt att låta förmånsbilar som är utrustade med alkolås att omfattas av skatteregler liknande dem som i dag finns för miljöbilar.

6.5 Alkolås vid rattfylleri och vid opålitlighet i nykterhetshänseende m.m.

6.5.1 Generellt krav på alkolås vid rattfylleri m.m.

Sammanfattning

Alkolåset har en given plats i trafiksäkerhetsarbetet. Ett generellt krav på alkolås i Sverige förutsätter emellertid ändringar i gemenskapsrätten. För att alkolås ska komma till användning i större skala i avvaktan på ändringar i gemenskapsrätten är det därför enligt utredningens uppfattning nödvändigt med betydande ändringar i nu gällande bestämmelser avseende den som dömts för rattfylleri och för den som befinner sig i riskzonen på grund av sitt alkoholbruk men som inte är dömd för rattfylleri.

Mot denna bakgrund lägger utredningen fram flera förslag till ändringar som innehåller krav på användning av alkolås och som är avsedda att förhindra eller påtagligt minska antalet rattfylleribrott.

Utredningen anser att krav på alkolås ska gälla för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Varning som alternativ till återkallelse av körkort slopas när det är fråga om rattfylleri på grund av alkoholkonsumtion. Lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse föreslås bli förlängd. Spärrtiden vid återkallelse förlängs från ett år till två år vid grovt rattfylleri och från en månad till ett år i övriga fall. Den som ansöker om körkortstillstånd efter att ha gjort sig skyldig till rattfylleri och efter det att spärrtiden har gått till ända och som inte ansöker om möjlighet att få delta i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse måste godta ett villkor om alkolås för att få körkortstillstånd. Den särskilda villkorstiden, under vilken endast fordon med alkolås får köras, för den som fått föreskrift om alkolås och som inte deltar i försöksverksamhet bör bestämmas till minst ett år och högst fem år. Vid rattfylleri som är att bedöma som grovt brott bör den särskilda villkorstiden bestämmas till lägst två år. Under den särskilda villkorstiden gäller förarbehörigheten endast körning inom svenskt territorium.

Bakgrund

I utredningsdirektiven anges att en ökad användning av alkolås är önskvärd dels för dem som har gjort sig skyldiga till rattfylleri, dels för körkortshavare som har alkoholrelaterade problem och som är kända av sjukvården. Det anges att en skärpning av bestämmelserna om nytt körkort efter återkallelse bör övervägas, så att den som får sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri endast kan få tillbaka rätten att köra på villkor att alkolås används. Utredningen ska också överväga om försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse kan utvidgas så att även personer vil-

kas körkort ska återkallas på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende kan gå in i försöksverksamheten, i kombination med rehabilitering.

I delbetänkandet (*SOU 2005:72 s. 153 ff., avsnitt 15.1*) presenterade utredningen ett förslag om möjlighet att föreskriva krav på alkolås för personer som är alkoholberoende, alkoholmissbrukare eller som är så opålitliga i nykterhetshänseende att en varning enligt körkortslagen inte är tillräcklig som alternativ till återkallelse av körkortet. Utredningen förde i delbetänkandet (*s. 32, avsnitt 1.4.2.2*) ett resonemang i frågan om krav på alkolås för alla som dömts för rattfylleri och uttalade sitt stöd för ett sådant krav. Något konkret förslag redovisades emellertid inte men utredningen aviserade att frågan skulle komma att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet.

Inför det slutliga förslaget redovisar utredningen nu följande överväganden.

Rättsregler angående rattfylleri m.m.

◆ Straffrättsliga regler

Enligt 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott går gränsen för rattfylleri på grund av alkoholkonsumtion vid 0,2 promille. Den som har en alkoholkoncentration av minst 0,2 promille i blodet eller minst 0,10 milligram per liter luft i utandningsluften vid framförande av ett motorfordon har gjort sig skyldig till rattfylleri. Påföljden för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet att anse som grovt ska föraren enligt 4 a § dömas 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 0,5 milligram alkohol per liter i utandningsluften,
- föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
- framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som är påverkad av droger har också gjort sig skyldig till rattfylleri. Utredningen behandlar emellertid endast frågan om rattfylleri på grund av alkoholkonsumtion.

Gränsen för rattfylleri i Sverige vid 0,2 promille alkohol i blodet är låg i förhållande till motsvarande gräns i många andra länder inom EU. Sverige har valt ett lågt gränsvärde som en viktig beståndsdel i arbetet med att förbättra trafiksäkerheten. Under senare år har en anpassning skett i många EU-länder till det av EU-kommissionen rekommenderade "riktgränsvärdet" för rattfylleri, 0,5 promille alkohol i blodet. Fortfarande finns dock stora skillnader mellan många länder inom EU när det gäller gränsen för straffbar alkoholpåverkan hos fordonsförare.

I Sverige omkommer varje år ca 150 människor i trafiken på grund av alkohol, vilket motsvarar knappt en tredjedel av samtliga trafikdödade. Inom hela EU omkommer varje år ca 10 000 människor grund av alkohol i trafiken, vilket motsvarar ungefär 25 procent av det totala antalet trafikdödade. Det finns både nationellt och internationellt en bred enighet om att antalet trafikdödade måste minskas.

Det är uppenbart att det krävs stora insatser på många områden för att kraftigt få ned antalet dödade och skadade till följd av alkohol i trafiken. I flera länder har t.ex. försöksverksamheter inletts med alkolåsprogram liknande det som finns i Sverige och alkoholens betydelse för trafiksäkerheten betonas starkt i båda nationella och internationella trafiksäkerhetsprogram inom EU. I den svenska försöksverksamheten har hittills (våren 2006) ca 1 900 personer deltagit sedan starten 1999.

För svensk del spelar nollvisionens delmål med högst 270 döda i trafiken 2007 en viktig roll. En minskning av antalet döda i trafiken på grund av alkohol skulle innebära en påtaglig minskning också av det totala antalet trafikdödade.

◆ *Behörighetskrav för körkort*

Körkortslagen (1998:488) innehåller bestämmelser om behörighet att köra motorfordon. Enligt 3 kap, 1 § körkortslagen får körkort utfärdas för den som har körkortstillstånd och i övrigt uppfyller fastställda behörighetskrav. Av 3 kap. 2 § framgår att körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena förutsätter att sökanden inte är opålitlig i nykterhetshänseende och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn och i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

◆ *Körkortsingripande*

Om det visar sig att den som fått körkort inte uppfyller de ställda kraven kan ett körkortsingripande ske enligt 5 kap. Ett sådant ingripande sker genom återkallelse av körkortet eller genom varning. Ett körkortsingripande med anledning av brottslig gärning ska grunda sig på en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkännande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

◆ *Återkallelse av körkort*

Enligt 5 kap. 3 § ska ett körkort återkallas under vissa förutsättningar. Om körkortshavaren har brutit mot 4 § eller 4 a § trafikbrottslagen (rattfylleri respektive grovt rattfylleri) eller motsvarande bestämmelser i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller järnvägslagen (2004:519) ska körkortet återkallas enligt 3 § 1. Är det fråga om opålitlighet i nykterhetshänseende och körkortshavaren på denna grund inte bör ha körkort, ska körkortet återkallas enligt 5 kap. 3 § 5. Ett körkort ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas villkorligt eller slutligt. Om beslutet grundas på misstanke om brottslig gärning, ska beslutets giltighetstid begränsas enligt vad som gäller för spärrtid.

◆ *Varning*

Enligt 5 kap. 9 § körkortslagen kan körkortshavaren som ett alternativ till körkortsåterkallelse få en varning om han gjort sig skyldig till rattfylleri och alkoholkoncentrationen under eller efter körningen inte har uppgått till 0,5 promille i blodet eller till 0,25 milligram per liter i utandningsluften. Varning kan komma i fråga endast om den av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Begränsningen vid 0,5 promille alkohol i blodet innebär att varning inte kan komma i fråga vid grovt rattfylleri.

◆ *Spärrtid*

Vid körkortsåterkallelse ska det enligt 5 kap. 6 § bestämmas en tid inom vilken ett nytt körkort inte får utfärdas (spärrtid). Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år. Om körkortet återkallats på grund av grovt rattfylleri ska spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

Frågan om nytt körkort efter återkallelse får enligt 5 kap. 13 § inte prövas innan giltighetstid för återkallelse tills vidare eller spärrtid har löpt ut.

◆ *Villkorlig körkortsåterkallelse*

Den som dömts för rattfylleri till följd av alkoholförtäring har enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse möjlighet att ansöka om rätten att köra ett körkortspliktigt fordon under viss angiven tid (villkorstid) och på vissa villkor.

Till ansökan ska fogas ett läkarintyg enligt särskilt formulär, ett avtal om leverans, inmontering av alkolås och hyra av alkolås samt en förklaring i vilken sökanden förklarar sig villig att följa de särskilda villkor för fortsatt innehav av förarbehörighet som gäller enligt lagen.

Om ansökan bifalles ska körkortshavaren under en villkorstid av två år

- iaktta villkoret att inte köra andra körkortspliktiga fordon än sådana som är utrustade med ett godkänt alkolås
- iaktta meddelade föreskrifter om installation, användning och kontroller av alkolås
- genom läkarintyg regelbundet styrka nyktert levnadssätt
- iaktta föreskrifter som meddelats med stöd av lagen om försöksverksamhet och de krav som i övrigt gäller för fortsatt körkortsinnehav.

Ändringsbehov avseende rättsregler vid rattfylleri m.m.

◆ Överväganden

Huvudregeln enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1999:488) är att ett körkort ska återkallas om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Som nämnts kan varning som alternativ till återkallelse komma i fråga endast om alkoholkoncentrationen understiger 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften och om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Enligt Vägverkets statistik blev 5 899 körkort återkallade 2005 på grund av rattfylleri som enda orsak.

I delbetänkandet redovisade utredningen som sin principiella uppfattning att den som dömts för rattfylleri och på grund av detta fått sitt körkort återkallat ska kunna återfå rätten att köra endast på villkor att alkolås används. Behovet av ett sådant villkor har starkt understötts i de reaktioner som utredningen fått på förslaget under arbetet med slutbetänkandet. Utredningen står därför fast vid uppfattningen att alkolås ska vara ett villkor för att den som dömts för rattfylleri ska få möjlighet att köra även i fortsättningen.

Lagstiftaren har infört straffansvar för rattfylleri vid gränsen 0,2 promille alkohol i blodet och som huvudregel angivit att återkallelse av körkort ska ske om körkortshavaren gjort sig skyldig till rattfylleri. Därigenom har lagstiftaren tydligt angivit gränsen för vad som kan tolereras i trafiken när det gäller förarens påverkan av alkohol och vilka rättsföljder som inträder om körkortshavaren bryter mot denna grundläggande bestämmelse på trafiksäkerhetsområdet. Utredningen anser att denna princip bör tillämpas konsekvent.

◆ Återkallelse eller varning – skäl för skärpning av reglerna

Mot denna bakgrund ifrågasätter utredningen om det finns skäl att, som fallet är i dag, göra skillnad mellan olika grader av rattfylleri när det gäller återkallelse av körkort. Som nämnts kan varning vara ett alternativ till återkallelse om gränsen 0,5 promille alkohol i blodet underskridits och varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Finns det med andra ord skäl att i fråga om återkallelse av körkort på grund av rattfylleri göra skillnad mellan å ena sidan fallet att promillegränsen 0,5 underskridits och å andra sidan fallet att promillegränsen uppnåtts eller överskridits?

Risken att upptäckas som rattfull är förhållandevis låg och detta i kombination med ett körkortsingripande i form av enbart varning vid en eventuell upptäckt kan vara skäl för vissa att ta risken att köra i alkoholpåverkat tillstånd men under promillegränsen 0,5.

Gränsen vid 0,5 promille alkohol i blodet för att varning ska kunna vara ett alternativ till återkallelse kan därför i sig tänkas inbjuda till ett visst risktagande hos mindre omdömesgilla fordonsförare genom att de inte avstår från att köra i alkoholpåverkat tillstånd med vetskap om att ett rattfylleri som inte är att bedöma som grovt inte automatiskt leder till återkallelse av körkortet. Vad nu sagts är inte direkt tillämpligt på de fall där föraren tidigare har dömts för rattfylleri.

Sannolikt är förlusten av körkortet för många en mer ingripande följd av ett rattfylleribrott än själva straffet, som för rattfylleri (ej grovt brott) vanligen är böter. Om huvudregeln vid rattfylleri ska vara att körkortet återkallas finns det skäl att anta att

detta i sig skulle ha en preventiv effekt på de körkortshavare som överväger att köra i alkoholpåverkat tillstånd.

◆ **Varning som alternativ till återkallelse tas bort**

Det ter sig mot denna bakgrund främmande för utredningen att ha kvar en regel som innebär att ett rattfylleribrott, där promilletalet uppgår till 0,2 men understiger 0,5, med avseende på rätten att inneha körkort på grund av rattfylleri endast leder till en varning. Med hänsyn till att spärrtid inte kan komma i fråga vid varning innebär en varning i praktiken inte någon inskränkning i körkortshavarens rätt att köra. Enligt utredningens uppfattning kan denna konsekvens av ett begånget rattfylleribrott inte anses vara försvarlig i trafiksäkerhetshänseende.

Utredningen föreslår därför att varning som alternativ till återkallelse tas bort när körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri.

◆ **Krav på alkolås för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri**

Utredningen anser att den som gjort sig skyldig till rattfylleri har visat sådan brist på respekt för en grundläggande trafiksäkerhetsregel att den allmänna lämpligheten för den personen att inneha körkort starkt kan ifrågasättas. Detta synsätt stämmer också väl med vad som anges i Körkortslagen om huvudregeln för återkallelse av körkort vid rattfylleri. Utredningen bedömer att ett krav på alkolås för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri utgör en mycket tydlig signal om att kraftigt ingripande åtgärder blir följderna av ett begånget rattfylleribrott. En sådan bestämmelse kan därför vara en väg att påtagligt minska antalet rattfylleribrott. Från principiell utgångspunkt bör det därför enligt utredningens uppfattning i körkortslagen införas ett krav på alkolås för den som gjort sig skyldig till rattfylleri och som – efter att ha beviljats ett körkortstillstånd – vill fortsätta att köra. För den som vill och kan delta i den försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse som pågår till och med den 31 januari 2009 ingår ett krav på alkolås som ett oeftergivligt villkor.

Även för den som dömts för rattfylleri men som inte deltar i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse bör därför gälla ett krav på alkolås för att han ska få fortsätta att köra.

◆ **Formerna för kravet på alkolås**

Det kan diskuteras om kravet på alkolås för den som fått sitt körkort återkallat på den nu angivna grunden ska gälla endast viss tid eller om återkallelsen ska innebära ett hinder som inte är tidsbegränsat. Mot bakgrund av att utredningsdirektiven anger 2012 som det år då ett krav på alkolås i alla nya bilar senast ska vara genomfört kan det finnas skäl att överväga om den som fått körkortet återkallat på grund av alkoholrelaterade orsaker ska vara helt avstängd från möjligheten att få ett nytt körkort utan krav på alkolås.

Om ett krav på alkolås införs 2012 på det sätt som direktiven förutsätter innebär det att det svenska bilbeståndet – med utgångspunkt från dagens försäljningssiffror avseende personbilar – kommer att förnyas i en sådan takt att alla bilar kommer att vara försedda med alkolås först om ca 15 år. I det perspektivet kan det framstå som en mycket ingripande åtgärd för den enskilde som gjort sig skyldig till rattfylleri att vara helt avstängd från möjligheten att få ett körkort utan krav på alkolås. Särskilt för den som har gjort sig skyldig till ett rattfylleribrott strax över gränsen 0,2 promille kan ett hinder utan tidsgräns framstå som alltför ingripande.

Den osäkerhet som finns när det gäller tidpunkten för Sveriges möjlighet att införa ett generellt krav på alkolås bör också vägas in i detta sammanhang.

Det bör i vidare beaktas att den som dömts för rattfylleri och vill behålla rätten att köra kan ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse. Som framgått ovan blir det i praktiken fråga om personer som dömts för rattfylleri där alkoholkoncentrationen i blodet uppgått till 0,5 promille eller däröver – i övriga fall används i dag möjligheten att om det är lämpligt utdela varning i stället för att besluta om återkallelse. Villkorstiden är två år och sedan den tiden gått till ända kan körkortshavaren få köra utan krav på alkolås.

Utredningen anser av de skäl som nu redovisats att den som fått sitt körkort återkallat av alkoholrelaterade orsaker inte bör vara avstängd från möjligheten att efter viss tid få ett nytt körkort utan krav på alkolås.

◆ **Spärrtid**

Utredningens förslag att den som dömts för rattfylleri ska få körkortet återkallat föranleder överväganden om utformningen av reglerna om spärrtid. Enligt utredningens bedömning är det från allmän synpunkt rimligt att fastställa längre spärrtider än vad som gäller enligt nuvarande bestämmelser. Spärrtidens längd bör bestämmas med utgångspunkt från rattfylleribrottets svårhet och det bör, på samma sätt som i dag, direkt i körkortslagen anges den lägsta tid som ska gälla.

◆ **Villkorstid vid föreskrift om alkolås**

För den som dömts för rattfylleri och som inte kan eller vill utnyttja möjligheten att ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse med krav på alkolås och andra åtgärder bör det enligt vad ovan sagts vara möjligt att ansöka om nytt körkortstillstånd efter en viss tid – spärrtid. Det kan därvid diskuteras om den spärrtid som bör gälla i dessa fall ska vara differentierad med hänsyn till främst rattfylleribrottets svårhetsgrad och om villkorstidens längd i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse ska utgöra ett riktmärke för spärrtidens längd.

De alternativ som utredningen anser vara realistiska vid bestämmande av spärrtidens längd är att antingen utgå från tiden för den villkorliga körkortsåterkallelsen – två år – eller från en kortare tid – ett år. För valet två år som gräns för den tidpunkt då ansökan om körkortstillstånd kan ges in talar ett tydligt krav på systematik. Antingen ansöker den som dömts för rattfylleri om villkorlig körkortsåterkallelse med en villkorstid på två år i anslutning till att han dömts eller också väntar han två år innan han ansöker om körkortstillstånd. Mot detta synsätt kan emellertid anföras kritik. Kravet avseende hyra av alkolås med åtföljande kontroller och andra åtgärder som t.ex. läkarundersökningar i samband med villkorlig körkortsåterkallelse är förenade med betydande kostnader. Det kan därför hävdas att den som inte har ekonomiska möjligheter att ansluta sig till försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse är utesluten från en effektiv möjlighet till rehabilitering med samtidig möjlighet att kunna fortsätta ett arbete i vilket körkort ofta är en förutsättning. Utredningen anser att det bör finnas ett alternativ till försöksverksamheten.

Med utgångspunkt från bedömningen att ett rattfylleribrott är ett allvarligt brott genom vilket andra utsätts för stora risker att dödas eller skadas i trafiken finns det ett allmänt intresse att stränga regler bör gälla för den som dömts för ett sådant brott när han vill ha körkort på nytt. Det bör enligt utredningens uppfattning finnas rimliga proportioner mellan rattfylleriets svårhetsgrad och den tid då den som har gjort sig skyldig till rattfylleri inte kan få en ansökan om körkortstillstånd prövad. En rimlig balans mellan olika intressen är enligt utredningens bedömning att spärrtiden bestäms till ett år för den som dömts för rattfylleri som inte är grovt och till två år för den som dömts för grovt rattfylleri.

För den som efter en dom på rattfylleri eller motsvarande ansöker om körkortstillstånd sedan de nu angivna tidsfristerna gått ut bör gälla kravet att körkortet ska vara giltigt endast vid förande av fordon som är utrustade med alkolås. Som anförts ovan bör kravet på alkolås vara tidsbegränsat under en viss tid (särskild villkorstid) och bestämmas i förhållande till rattfylleriets svårhetsgrad och sökandens personliga förhållanden. I tillämpliga delar bör samma ansökningsförfarande kunna användas i detta fall som det som i dag används vid ansökan om villkorlig körkortsåterkallelse. Utredningen anser emellertid att det i detta fall inte rimligen kan krävas att den som ansöker om körkortstillstånd ska kunna visa att han ingått ett avtal om leverans och inmontering av alkolås. Det bör vara tillräckligt att den som ansöker om körkortstillstånd i samband med ansökan undertecknar en förklaring i vilken han förbinder sig att följa det särskilda villkoret som kravet på att endast köra alkolåsförsedda fordon innebär. I förklaringen bör tas in en erinran om att en överträdelse av villkoret kan medföra ansvar för olovlig körning enligt 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Det kan övervägas om ett brott mot en föreskrift om till-

stånd att köra endast fordon med alkolås bör medföra ett förtydligande i lagtexten att en sådan olovlig körning ska bedömas som grovt brott. Med hänsyn till att lagen i sin nuvarande lydelse avser även det fall som nu angivits anser utredningen att ett särskilt förtydligande inte behövs.

Med ledning av vad som i dag gäller om spärrtid enligt 3 kap. 9 § körkortslagen och villkorstid vid villkorlig körkortsåterkallelse bör en särskild villkorstid bestämmas under vilken tid föreskriften avseende alkolås ska gälla som villkor för körkortshavarens rätt att köra. Den särskilda villkorstiden bör vara lägst ett år och högst fem år.

Då det varit fråga om grovt rattfylleri bör den särskilda villkorstiden vara lägst två år.

6.5.2 Förlängd försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

Utredningen har sett som sin huvuduppgift enligt direktiven att överväga införande av alkolås eller andra system som generellt förhindrar rattfylleri. Andra uppdrag för utredningen har varit att överväga förutsättningarna att öka möjligheterna för de körkortshavare som har alkoholproblem att ingå i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse och om alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri kan användas i kombination med rehabiliterings- och behandlingsprogram. I försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse och i övriga rehabiliterings- och behandlingsprogram har alkolåset principiellt en viktig roll vid sidan av den rent preventiva funktionen att hindra den som medverkar från att köra bil i alkoholpåverkat tillstånd. De frågor som mer uttalat rör rehabiliteringsförutsättningarna för den som har alkoholproblem har utredningen emellertid ansett ligga utanför direktiven varför några förslag inte har övervägts i fråga om specifika rehabiliteringsåtgärder eller behandlingsprogram.

Lagen som reglerar försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse upphör att gälla den 1 februari 2009. Med hänsyn till att villkorstiden är två år kommer all försöksverksamhet att ha upphört senast den 1 februari 2011.

Utredningen anser att erfarenheterna av försöksverksamheten är så goda att övervägande skäl talar för att lagen om försöksverksamhet bör permanentas eller i vart fall ytterligare förlängas. Ett skäl för en förlängning är att försöksverksamheten visat sig vara värdefull i rehabiliteringen av personer med alkoholproblem. Ett annat skäl är att alkolås har kommit att få en allt större uppmärksamhet som ett effektivt medel att förhindra rattfylleribrott. Det vore mot den bakgrunden värdefullt om möjligheten till medverkan i alkolåsprogram i den form som lagen anger kunde fortsätta så att ytterligare erfarenheter kan vinnas om effekterna av de åtgärder som förekommer i försöksverksamheten. Ett annat skäl är att en fortsatt giltighet av lagen sannolikt skulle gagna Sveriges arbete inom EU i frågan om att få gehör för ett allmänt krav på alkolås. Den nuvarande lagen erbjuder en färdig teknisk lösning för dem som vill rehabiliteras och komma bort från sitt alkoholberoende under ordnade och kontrollerade former med ett mycket klart och bestämt mål – att få behålla körkortet. Genom att förlänga lagens giltighetstid skulle Sveriges långsiktiga engagemang i alkolåsfrågan ytterligare befästas.

Utredningen föreslår mot denna bakgrund att giltighetstiden för lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse förlängs med ytterligare fem år att gälla till och med den 31 januari 2014.

Utredningen föreslår att frågan om permanent lagstiftning angående villkorlig körkortsåterkallelse får anstå i avvaktan på ytterligare erfarenheter från en utvidgad försöksverksamhet och behandlingen av alkolåsfrågan i EU.

För alla som deltar i försöksverksamheten föreslås samma ekonomiska regler gälla. Det innebär att deltagarna själva svarar för kostnaderna för att delta.

6.5.3 Krav på alkolås för alla som dömts för rattfylleri enligt särskilda villkor

Utredningen föreslår att ett krav på alkolås ska gälla för alla som dömts för rattfylleri. Antingen får den som dömts för rattfylleri efter ansökan tillträde till försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse eller också ansöker han efter spärrtidens utgång om körkortstillstånd med de särskilda villkor som utredningen föreslår. Om den som dömts för rattfylleri beviljas inträde i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse gäller de särskilda regler som anges i denna verksamhet. Om den som dömts för rattfylleri av något skäl väljer att inte ansöka om möjlighet att ingå i försöksverksamheten återstår för honom att efter spärrtidens utgång antingen ansöka om körkortstillstånd med krav på alkolås under en särskild villkorstid eller att vänta med att ansöka om körkortstillstånd till den tidpunkt då krav på alkolås för erhållande av körkortstillstånd inte längre föreligger.

Utredningen anser att alkolås som ska användas sedan en person dömts för rattfylleri i tekniskt avseende bör vara utformade på olika sätt för att svara mot de krav som gäller vid försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse och författningskrav på alkolås i övrigt.

För försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse finns redan specificerade krav i Vägverkets författningssamling enligt vad som redovisats ovan. I fråga om alkolås som ska användas när en person har dömts för rattfylleri och försöksverksamhetens bestämmelser inte är tillämpliga anser utredningen det vara lämpligt att genom den möjlighet som anges i 8 kap. 6 § körkortsförordningen (1998:980) Vägverket får besluta om föreskrifter gällande alkolås även i dessa fall. Av redaktionella skäl kan det vara lämpligt att i 8 kap. 1 § ta in en hänvisning till det tillägg som utredningen föreslår om användning av alkolås i 3 kap. 10 § andra stycket.

I lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse anges i 2 § andra stycket att med alkolås förstås en sådan anordning i ett fordon som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften. Med stöd av ett bemyndigande i 11 § har regeringen enligt 2 § i förordningen (1998:1822) om ikraftträdande av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse m.m. uppdragit åt Vägverket att meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna lag.

Vägverket har utgivit föreskrifter i Vägverkets författningssamling (VVFS 2005:44).

I fråga om alkolås föreskrivs i 1 § följande. Ett alkolås skall, för att anses som godkänt enligt 6 § lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, uppfylla kraven i den testspecifikation som tagits fram av "Province of Alberta Solicitor General" med projektnummer 355A02-01. Vägverket får medge avvikelse från dessa krav om de bedöms vara utan betydelse för försöksverksamheten. Alkolåset ska omöjliggöra start och körning om lämnat prov på utandningsluften har en alkoholkoncentration om minst 0,10 milligram per liter utandningsluft. Luftvolymen i godkänt utandningsprov ska vara minst 1,2 liter. Alkolåset sitter antingen fast monterat i ett fordon eller är en handenhet som kan användas i fordon som är förberedda för ändamålet. Det ska vara tydligt märkt med körkortshavarens personnummer tryckt på förseglingstejp.

Vägverket bör således få i uppdrag att fastställa föreskrifter som ska gälla för de alkolås som ska användas då en person dömts för rattfylleri men då lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse inte är tillämplig.

Utöver de krav som gäller enligt nuvarande bestämmelser angående alkolås vid försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse och den av utredningen föreslagna bestämmelsen om alkolås i övrigt bör Vägverket kunna beakta behovet av regler för alkolås i andra sammanhang än de nu angivna. De anpassningar som kan bli aktuella med hänsyn till olika EU-initiativ på alkolåsområdet hör också naturligt hemma i uppdraget till Vägverket.

6.5.4 Opålitlighet i nykterhetshänseende och alkoholbruk i övrigt som grund för körkortsingripande

Enligt 5 kap. 3 § 5 punkten körkortslagen (1998:488) ska ett körkort återkallas om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkort. Motsvarande gäller enligt 3 § 7 punkten om körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort. Nedan används opålitlighet i nykterhetshänseende som gemensam benämning för de fall som avses i 3 § 5 och 7.

Frågan om återkallelse uppkommer vanligen då körkortshavaren har kontakt med sjukvården eller det på annat sätt framkommer att han har alkoholproblem. Enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) ska en läkare som vid en undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, anmäla detta förhållande till länsstyrelsen. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon. Bestämmelserna gäller även den som har körkortstillstånd och traktorkort.

Den som bedöms vara opålitlig i nykterhetshänseende kan enligt nu gällande regler inte ingå i den försöksverksamhet som ger den som dömts för rattfylleri möjlighet att få villkorlig körkortsåterkallelse med krav på bland annat alkolås.

Det anses vara en brist att körkortslagen inte ger den som är att bedöma som opålitlig i nykterhetshänseende möjlighet att ansöka om tillträde till den angivna försöksverksamheten. Tillspetsat uttryckt kan det sägas att som en förutsättning för att få delta i försöksverksamheten krävs ett fullbordat rattfylleribrott. Från allmän synpunkt framstår det som mer rationellt om även en körkortshavare som bedöms vara opålitlig i nykterhetshänseende kan få möjlighet att ingå i försöksverksamheten utan att ”behöva” göra sig skyldig till rattfylleri. Det måste också anses vara ett viktigt inslag i rehabiliteringsarbetet för en person som är opålitlig i nykterhetshänseende att få möjlighet att delta i försöksverksamheten.

Utredningen ser ett stort värde i att de körkortshavare som bedöms vara opålitliga i nykterhetshänseende ges möjlighet att ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse på samma sätt som de som dömts för rattfylleri.

En skillnad i förhållande till dem som dömts för rattfylleri är att det för dem som bedöms vara opålitliga i nykterhetshänseende inte finns samma objektiva grund för ett körkortsingripande som för dem som dömts för rattfylleri. Emellertid måste bedömningen av vad som är att anses som opålitlighet i nykterhetshänseende förutsättas ske på ett rättssäkert sätt och utredningen har därför begränsat sin bedömning av frågan till att pröva vilka regler som bör gälla för att den som är att anse som opålitlig i nykterhetshänseende ska få möjlighet att delta i försöksverksamheten.

Skillnaden mellan det fallet att en körkortshavare har gjort sig skyldig till rattfylleri och det fallet att han bedöms vara opålitlig i nykterhetshänseende är att det förra fallet finns en dom eller motsvarande som grund för ett beslut om återkallelse av körkortet. När det gäller återkallelse av körkortet för den körkortshavare som bedöms vara opålitlig i nykterhetshänseende är förutsättningarna något annorlunda och det finns enligt utredningens bedömning två alternativ att pröva möjligheten för den körkortshavaren att komma i fråga för villkorlig körkortsåterkallelse. Det ena alternativet är att den som av läkare bedömts vara opålitlig i nykterhetshänseende med stöd av denna bedömning skulle kunna ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse. Det andra alternativet är att bedömningen huruvida en person bedöms vara opålitlig i nykterhetshänseende först måste prövas formellt i ett ärende angående körkortsåterkallelse. Vid en sådan prövning kan resultatet bli antingen ett ogillande eller ett bifall till yrkandet om återkallelse. Utredningen anser att det sistnämnda alternativet bör väljas av rättssäkerhetsskäl. Om denna lösning väljs läggs således ett rättsligt beslut till grund för möjligheten att ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse när det gäller både den som gjort sig skyldig till rattfylleri och den som bedöms vara opålitlig i nykterhetshänseende. Praktiska hänsyn talar för att ansökan

om tillstånd till villkorlig återkallelse bör kunna handläggas samtidigt som frågan om återkallelse.

Författningstekniskt behöver endast ett mindre antal ändringar göras i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse för att även de som är att anse som opålitliga i nykterhetskänseende ska omfattas av bestämmelserna. I allt väsentligt är den enda ändring som behöver göras i materiellt hänseende en utvidgning av kvalifikationsgrunden i 1 § så att den omfattar även den som är att anses som opålitlig i nykterhetskänseende. Övriga ändringar är av redaktionell art.

Ett tillägg införs i dels 5 kap. 12 körkortslagen (1998:488), dels 1 § lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse utvisande att bestämmelserna är tillämpliga även för sådan körkortshavare som bedömts vara opålitlig nykterhetskänseende.

Det kan övervägas om möjligheten att utdela varning som alternativ till återkallelse ska finnas kvar för den som bedöms vara opålitlig i nykterhetskänseende. När frågan om arten och omfattningen av en körkortshavarens alkoholanvändning har väckts får detta förhållande anses tala med betydande styrka för att det föreligger en i lagens mening visad opålitlighet i nykterhetskänseende beträffande innehav av körkort. Frågan om återkallelse på den grunden prövas också rättsligt och resultatet av den prövningen kan, som nämnts, bli antingen ett bifall till eller ogillande av yrkandet om återkallelse av körkortet. Utredningen anser att i konsekvens med utredningens förslag att slopa möjligheten att utdela varning då körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri bör möjligheten till varning tas bort även för den som bedömts vara opålitlig i nykterhetskänseende. Detta bör komma till uttryck i 5 kap. 9 § första stycket körkortslagen (1998:488).

6.5.5 Följdändringar av förslagen om återkallelse och krav på alkolås

Om alternativet med varning tas bort på det sätt utredningen föreslår leder detta till att ett körkort obligatoriskt ska återkallas när innehavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri. Detta är en betydande skärpning i förhållande till gällande regler.

Utredningens principiella förslag att dels ta bort alternativet med varning vid rattfylleribrott, dels införa krav på alkolås för den som gjort sig skyldig till rattfylleri leder till ett antal frågor om vilka närmare regler som bör gälla beträffande krav på alkolås och för rätten att få köra.

Den tydliga lagregeln i 4 § trafikbrottslagen om var gränsen går för alkoholpåverkan som medför straffansvar för föraren bör enligt utredningen inte ge utrymme för att ovanför straffbarhetsgränsen laborera med olika promillegränser när det gäller krav på alkolås. Den som gjort sig skyldig till rattfylleri och således haft en alkoholkoncentration i blodet av minst 0,2 promille bör därför omfattas av ett krav på alkolås som en förutsättning för att i fortsättningen få köra.

Av 5 kap. 11 § körkortslagen (1998:488) framgår att om det har inträffat någon ny omständighet eller någon ny omständighet har blivit känd

sedan ett beslut om återkallelse, varning eller spärrtid har vunnit laga kraft, får återkallelsen eller varningen hävas eller spärrtiden kortas eller ersättas med varning, om det finns synnerliga skäl.

Utredningen anser att det är befogat att ha kvar denna möjlighet till flexibel bedömning i enskilda fall med mycket speciella förhållanden. Det finns därför inte skäl att föreslå någon ändring av denna bestämmelse.

6.5.6 Krav på alkolås i övrigt

Som utredningen konstaterade i delbetänkandet (*SOU 2005:72 s. 57, avsnitt 15.1.3*) kan det inte anses finnas anledning att särskilt reglera frågan om möjligheten för den som aldrig haft körkort eller körkortstillstånd att få körkort med föreskrift om alkolås om hans förhållanden är sådana att han på grund av bestämmelserna i

3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) inte anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. I lagrummet anges att lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena bland annat förutsätter att sökanden inte är opålitlig i nykterhetskänslighet.

Om en person som inte har körkort bedöms vara opålitlig i nykterhetskänslighet ska detta förhållande således beaktas redan i ansökan om körkortstillstånd. Det kan därför hävdas att nu gällande bestämmelser inte medger att i en sådan situation körkortstillstånd beviljas med föreskrift om alkolås för den som inte tidigare har haft körkort.

Det kan emellertid övervägas om även den som tillhör sistnämnda kategori och som har haft eller fortfarande har alkoholproblem, skulle ges möjlighet att få körkort med föreskrift om alkolås som ett led i ett rehabiliteringsarbete. Ett sådant förslag kräver emellertid särskilda överväganden. Enligt utredningens uppfattning ligger denna fråga utanför ramen för utredningsdirektiven. Utredningens förslag behandlar därför endast möjligheten för körkortshavaren att i samband med återkallelse av körkortet enligt 5 kap. 3 § 1. och 5. få alternativet med särskild föreskrift om alkolås prövad som ett villkor för fortsatt körkortsinnehav.

6.6 *Forskning och utveckling*

Alkolåstekniken behöver utvecklas för att den ska bli ändamålsenlig för en allmän och bred användning. Årskostnaden för ett alkolås måste dramatiskt minska, möjligheten för manipulering kraftigt försvåras och handhavandet vid den dagliga användningen förenklas. Om EU ska kunna bedöma om Sverige är seriöst i sina ambitioner i fråga om alkolås måste det visas att forskning och utveckling inom detta område kraftigt utpekats i de nationella forskningsprogrammen. Forskningen bör emellertid ses i ett internationellt perspektiv med hänsyn till att den framtida marknaden för alkolås sannolikt ligger utanför Sverige.

Utredningen har i delbetänkandet beskrivit ett antal forskningsorgan och forskningsarbeten med direkt eller indirekt knytning till alkolås. Totalt satsar staten ca 450 miljoner kronor per år på fordonsforskning och fordonsrelaterad forskning. Enligt vad som redovisats för utredningen framgår att intresset för forskningsprojekt som syftar till att utveckla alkolåsens teknik m.m. är relativt begränsat. Den utveckling som pågår finansieras främst av Vägverkets skyltfond, IVSS och av SAFT – Sveriges försäkringsförbund och stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet. Vägverkets skyltfond har finansierat två pågående projekt angående alkolås. Volvo har beviljats 8,3 miljoner kr för utveckling av ett alkolås som är integrerat i bilbältespannet. Projektet ska vara avslutat 2008. Saab har beviljats 6,8 miljoner kr för fältprov avseende utformningen av Saabs alkolåslösning. Projektet ska vara avslutat 2006/2007. En bidragande orsak till det begränsade intresset kan vara att de kommersiella intressen som är representerade ännu inte ser att det finns en tillräckligt stor och väl fungerande marknad för alkolås i Sverige.

En viktig fråga för att få upp intresset för forskning och utveckling på alkolåsområdet måste därför vara att marknaden för alkolås breddas snabbt. Ett sätt som utredningen fört fram för att åstadkomma detta är att reglerna för förmånsbeskattning av förmånsbilar från 2009 ändras så att en utrustning i form av ett alkolås blir skattemässigt neutralt. Ett alkolås ska med andra ord enligt förslaget inte påverka värderingen av bilens förmånsvärde.

Som utredningen redovisade i delbetänkandet är det några forskningsorgan som kan medverka och lämna mer betydande medel till finansiering av forskning på alkolåsområdet.

Vinnova har i sin verksamhetsplan för 2007 prioriterat 18 tillväxtområden. Ett sådant område är *Innovativa fordon, farkoster och system*. Området är valt med hänsyn till de krav som Sveriges framtida exportmarknader förutsätts komma att ställa på svenska tillverkare av fordon och farkoster.

Inom det fordonstekniska forskningsprogrammet har för perioden 2005 – 2008 ett avtal tecknats mellan staten och Saab Automobile AB, Scania CV AB, AB Volvo, Volvo Personvagnar AB, Fordonskomponentgruppen AB samt de fyra myndigheterna SNV, STEM, Vägverket och Vinnova. Staten har i avtalet åtagit sig att lämna finansieringsstöd med sammanlagt 180 miljoner kr. Det förutsätts medfinansiering från fordonsindustrin med minst 50 procent av det totala beloppet för programmet. Något forskningsprojekt angående alkolås bedrivs för närvarande inte.

Den 7 juni 2006 invigdes i Göteborg ett nytt forskningscentrum för fordons- och trafiksäkerhet – SAFER. Verksamheten är planerad att börja den 1 augusti 2006 och ska bedrivas i samarbete mellan akademi, myndigheter och näringsliv. Forskningen kommer att vara inriktad på förebyggande, skyddande och uppföljande system samt integrering av av olika system. Deltagande parter är AB Volvo, Autoliv, Chalmers, Ericsson, Epsilon High Tech, Folksam, Fordonskomponentgruppen, Göteborgs universitet, Imego, Lindholmens Science Park, Volvo Cars, Saab Automobile AB, Scania CV AB, Sicomp, SP, Telia Sonera, Vinnova, VTI och Vägverket. Samarbetsparterna från akademi, myndigheter och näringsliv satsar tillsammans cirka 30 miljoner kr per år i tio år.

Vid underhandskontakter med företrädare för SAFER har utredningen erfarit att alkolås faller inom ramen för den forskningsverksamhet som kommer att bedrivas. Några beslut om konkreta projekt finns emellertid inte ännu.

Någon styrning av forskningsmedel mot forskning om alkolås finns inte. Regeringen som finansiär bör använda sin möjlighet att definiera angelägna områden för forskningsinsatser inom de program som kan komma i fråga med anknytning till alkolås. Om alkolås tydligt utpekats som ett prioriterat område för forskning kan regeringen, eller de intressen som företräder regeringen, i utlysningstexterna ange de specificerade krav som ska gälla för att medel till forskning avseende alkolås ska beviljas. Utredningen anser att alkolåsfrågan har sådan betydelse att den av näringsministern speciellt förordnade utredaren, Lennart Lübeck, bör få ett tilläggsdirektiv att speciellt beakta frågan om utveckling av alkolås eller andra system som förhindrar rattfylleri i utredningen om hur svensk fordonsforskning ska bedrivas bortom 2008.

6.7 *Kommentarer till övriga förslag i delbetänkandet*

6.7.1 *Alkolås i arbetsmiljöarbetet*

Alkolås som ett redskap i det förebyggande arbetsmiljöarbetet och för rehabilitering behandlades av utredningen i delbetänkandet. Utredningen lämnade ett antal förslag på åtgärder som innebar ett mer systematiskt användande av alkolås i arbetsmiljöarbetet. Några av de föreslagna åtgärderna har utredningen utvecklat ytterligare i slutbetänkandet. Det gäller förslaget om krav på alkolås för alla som har gjort sig skyldiga till rattfylleri samt införandet av en möjlighet även för dem som inte har gjort sig skyldiga till rattfylleri, men som har alkoholproblem, att ansöka om tillträde till försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse.

Alkolås är ett effektivt förebyggande redskap i arbetsmiljöarbetet. I de fall alkolås har installerats i företagens bilar har många dolda begynnande missbruksproblem upptäckts. Vid tidig upptäckt blir rehabiliteringen mer framgångsrik och mindre kostnadskrävande.

Genom den ökade användningen av alkolås inom yrkestrafiken skapas förutsättningar för ett effektivare arbetsmiljöarbete i vidsträckt mening. Utredningen ser därför alkolås som en värdefull faktor i utvecklingen av arbetsmiljöarbetet. De särskilda frågor som kan uppkomma mellan arbetsgivaren och de anställda vid användningen av alkolås bör lämpligen hanteras av arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna. Utredningen presenterar därför inte några författningsförslag i denna del.

6.7.2 Alkolås som villkor vid upphandling av transporttjänster m.m.

Alkolås som ett krav vid upphandling av transporttjänster togs i delbetänkandet (SOU 2005:72 s. 23, avsnitt 1.4.1.3) upp som en viktig fråga. Vid främst offentlig upphandling av transporttjänster har det under de senaste åren blivit allt vanligare att köparen ställer krav på alkolås. Inom åkerinäringen har konkurrenstrycket medfört att allt fler åkerier utrustar sina fordon med alkolås. De åkerier som varit föregångare har vittnat om den konkurrensfördel det innebär att kunna erbjuda transporter med fordon som är utrustade med alkolås. Det är utredningens bedömning att den positiva utvecklingen när det gäller krav på alkolås vid upphandling av transporttjänster kommer att fortsätta.

6.7.3 Behovet av författningsändringar i övrigt för att minska rattfylleriet

I delbetänkandet redovisade utredningen ett antal förslag till ändringar som berörde trafikskadelagen (1975:1410). Ett förslag var att avskaffa den nuvarande regeln om rätt till trafikskadeersättning till rattfulla förare som själva medverkat till sina skador. Ett annat förslag var att ge försäkringsbolagen tillgång till information om trafikbrott för att försäkringsbolagen skulle bättre kunna differentiera trafikförsäkringspremierna efter skaderisk. Vidare väckte utredningen frågan om det inte kunde vara en framkomlig väg att stimulera ett trafiksäkert beteende genom att låta alla kostnader för trafikskador slutligt belasta trafikförsäkringen.

Utredningen står fast vid den uppfattning som redovisades i delbetänkandet i frågorna med anknytning till trafikskadelagen. I slutbetänkandet har utredningen valt att inte kommentera dessa frågor ytterligare. Utredningen vill framhålla den möjligheten som angavs i delbetänkandet om att regeringen i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen kan ange hur många alkoholutandningsprov som ska vara genomförda under en viss period.

7 Konsekvensanalys vägtrafik

7.1 *Alkolås och samhällsekonomi – modell för den samhällsekonomiska analysen*

Analysen i detta avsnitt omfattar samhällsekonomiska kalkyler av de effekter som kan identifieras, kvantifieras och värderas i monetära termer. Det finns stora osäkerheter i flera av komponenterna i analysen. Därför ska resultaten läsas som en indikation på storleksordningen på de samhällsekonomiska kostnaderna. Något exakt belopp kan inte fastställas. I analysen ingår även effekter som identifierats men som inte har kunnat kvantifieras eller värderas monetärt. Dessa effekter kan ha väl så stor betydelse som de som kan värderas direkt i pengar.

I de samhällsekonomiska effekterna ingår alla effekter för medborgarna, oavsett om individen påverkas direkt av dem eller om de berör individen indirekt, till exempel genom skatter av olika slag.

Samhällskostnaderna för alkoholkonsumtion med samband till trafik drabbar i stor utsträckning även andra än de som orsakar de alkoholrelaterade olyckorna. För bilägarna kan kostnaderna för ett alkolås därför ses som en försäkring för att inte bli drabbade av trafikolyckor och andra oönskade konsekvenser av en oansvarig alkoholkonsumtion.

Få produkter är så omgärdade av regler som bilar och andra motorfordon. För standarder som införs i EU:s och i FN-organet ECE:s regelverk krävs starka samhällsekonomiska motiv och en dokumentation av den samhällsekonomiska lönsamheten.¹ Om Sverige ska kunna bedriva en framgångsrik påverkan på EU om behovet av alkolås i bilar och andra motorfordon behöver därför de samhällsekonomiska konsekvenserna belysas.

7.1.1 Vilka delar av samhällsekonomin påverkas av användningen av alkolås?

Utgångspunkt för utredningsdirektivet och fokus i analysen är alkolåsets betydelse för trafiksäkerheten. En utbredd användning av alkolås har dock flera intressanta indirekta effekter för samhället och företagen. I denna utredning vidgas därför perspektivet av nyttan med alkolås.

◆ ***Direkt nytta av en utbredd användning av alkolås:***

Körning förhindras vid rattfylleri och risken för trafikolyckor minskar.

◆ ***Indirekt nytta av en utbredd användning av alkolås:***

- Olyckor orsakade av alkoholrelaterad trötthet (dagenefterolyckor) minskar.
- En utbredd användning av alkolås är en tydlig signal till alla i trafiken om att alkohol och trafik inte är förenligt. De alkoholrelaterade olyckorna minskar då eftersom även förare av fordon utan alkolås påverkas att i mindre utsträckning köra rattfulla.
- Behovet av generella påverkansåtgärder minskar på sikt.
- Behovet av övervakningsåtgärder minskar på sikt.
- Rättsväsendets och kriminalvårdens kostnader minskar successivt.
- För transporter av personer och gods i yrkestrafiken och med firmabilar och andra organisationers egna bilar finns flera positiva effekter förutom att trafiksäkerheten förbättras.² Alkolås är ett effektivt redskap i det förebyggan-

¹ Muntlig uppgift 2005-11-18 från Ulf Roos, vd Bilindustriföreningen (BilSweden)

² Enligt yrkestrafiklagen (1998:490) definieras yrkesmässig trafik enligt följande: Yrkesmässig trafik avser sådan trafik som bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafik tillstånd.

de arbetsmiljöarbetet. Alkolås värnar och stärker företags och organisationers varumärken.

- En utbredd användning av alkolås kan på lång sikt vara en verksam metod att förbättra folkhälsan och minska det alkoholrelaterade våldet och skadorna i samhället.

7.1.2 Skattefaktorer

De åtgärder som studeras är inte avsedda att finansieras genom skatter i någon större utsträckning. Även regleringar medför dock i princip samhällsekonomiska finansieringskostnader. Sådana kostnader uppstår om en reglering i form av till exempel krav på alkolås i alla bilar ger upphov till större kostnader för samhället än värdet av ökad trafiksäkerhet och folknykterhet. I utredningen har vi valt att endast inkludera skattefaktor 1 (mervärdesskatten på utrustning och tjänster) men inte skattefaktor 2 (skatters dödviktskostnad).

7.1.3 Kalkylvärden för dödade, skadade och egendomsskador i trafikolyckor

I analysen används SIKA:s rekommenderade kalkylvärden för skador i trafikolyckor, se tabell 1 nedan.

<i>SIKA:s rekommenderade kalkylvärden för skador i trafikolyckor (kr).</i> ³			
	<i>Materiella kostnader (netto)</i>	<i>Riskvärde (humanvärde)</i>	<i>Totalt</i>
Dödsfall	1 242 000	16 269 000	17 511 000
Svårt skadad (per faktisk skadad)	621 000	2 503 000	3 124 000
Lätt skadad (per faktisk skadad)	62 000	113 000	175 000
Egendomsskadeolycka (per faktisk olycka)	13 000		13 000

Tabell 1: SIKA:s rekommenderade kalkylvärden för skador i trafikolyckor

Modellen för vilka kostnadsposter som ska ingå i kalkylvärdet för trafikolyckor är från 1980-talet. Det finns dock en osäkerhet om modellen speglar dagens uppfattning om riskvärdet. I bilaga 4 förs därför ett resonemang om pågående forskning inom området. Eftersom osäkerheten är stor rekommendera SIKA att ett intervall på 10 till 30 miljoner kronor tillämpas för dödsfall och att motsvarande relation görs för skadade. I kalkylerna görs ingen skillnad på olika grupper av trafikanter. Forskning och resonemang om kalkylvärden för dödade och skadade har främst aktualiserats inom vägtrafikområdet. Inom andra sektorer i samhället finns oftast inte några rekommenderade kalkylvärden för humanvärdet. I begreppet BNP finns inga humanvärden med. Något samband finns inte heller mellan rekommenderade kalkylvärden och vilka resurser som behövs för att nå nollvisionen i trafiken. Mycket talar för att humanvärdet vid vägtrafikkalkylering successivt kommer att öka.

De materiella kostnaderna består dels av sjukvårdskostnader, egendomsskadekostnader och administrationskostnader, dels av nettoproduktionsbortfall (personens produktion minskat med konsumtion). De materiella olyckskostnaderna för en trafikdödad person uppgick 1993 till 1,1 miljoner kronor, fördelat på sjukvårdskostnader 0,025 miljoner kronor, egendomsskadekostnader 0,231 miljoner kronor, administrationskostnader 0,046 miljoner kronor och nettoproduktionsbortfall 0,798 miljoner kronor. För skadade är relationerna annorlunda. Bland annat är nettoproduktionsbortfallet lägre och sjukvårdskostnaderna högre.

Riskvärderingen – humanvärdet – är individers betalningsvilja för att minska sin risk att dödas eller skadas i trafiken. Traditionellt har det använts så kallade slalkalkyler när man beräknar den samhällsekonomiska kostnaden. I en sådan kalkyl antas värdet av ett förlorat levnadsår vara lika med den förlorade bruttoarbetsin-

³ SIKA, *Översyn av samhällekonomiska metoder och kalkylvärden på transportområdet – ASE*, Rapport 2002:4. SIKA:s kalkylvärden anges i 2001 års prisnivå. Dessa tillämpas dock även för 2004 utan justering.

komsten. Det finns dock flera etiska invändningar mot metoden, exempelvis att pensionärer inte har något värde, vilket är skälet till att metoden sällan används idag.

7.1.4 Kalkylvärden för res- och handhavandetid

I Vägverkets samhällsekonomiska kalkyler värderas restidsförändringar för en person vid tjänsteresa med bil till 238 kr/timme och för en person vid privat resa till mellan 42 och 84 kr/timme. Till detta ska läggas fasta och rörliga fordonskostnader. För kommersiell trafik och resor i tjänsten är ett alternativ att bedöma hur stora intäkter som går förlorade när fordonet måste disponeras för att köra till och från verkstäder och extra väntetid vid handhavandet, montering och service m.m.

I kalkylen används 200 kr/timme för privata personbilar, 500 kr/timme för personbilar i övrigt och 1 000 kr/timmen för lastbilar och bussar.

7.2 Alkolås och trafiksäkerhet

Förbättrad trafiksäkerhet är ett starkt argument för krav på alkolås. Detta är också utredningsdirektivens utgångspunkt. Alkolåsets påverkan på trafiksäkerheten är därför det primära i analysen. Samhället reagerar oftast med sanktioner i efterhand på följderna av den oansvariga alkoholkonsumtionen. Det mesta i debatten om trafik och alkohol handlar också om påföljder för personer som ertappas med att ha kört påverkade. Straff kan verka avhållande, men risken för upptäckt är relativt liten. Det finns också personer som är likgiltiga inför sanktioner. Det är här alkolåset kommer in i bilden.

En utbredd användning av alkolås är en tydlig signal till alla i trafiken om att alkohol och trafik inte är förenligt. De alkoholrelaterade olyckorna minskar då eftersom även förare av fordon utan alkolås påverkas att i mindre utsträckning köra rattfulla. Trötthet i trafiken anses orsaka ungefär 20 procent av dödsolyckorna. Alkohol anses vara starkt bidragande till denna trötthet.⁴ En utbredd användning av alkolås skulle därför även minska de trötthetsrelaterade olyckorna.

Det finns dock även en del faktorer som kan innebära en risk för negativ skadeutveckling för vissa trafikantkategorier på grund av att alkolåsen skapar ett förändrat beteende i trafiksystemet.

7.2.1 Samhällets kostnader för trafikolyckor

Diagrammen 1 och 2 och tabell 2 nedan redovisar en grov skattning av samhällets kostnader för de olyckor som sker i trafiken och där minst ett fordon är med i olyckan. En bedömning görs även av andelen och kostnaden för de alkoholrelaterade olyckorna. Olyckor med enbart gående inblandade utgör definitionsmässigt inte trafikolyckor.

Utredningen bedömer att vägtrafikolyckornas kostnader för år 2004 var 63,4 miljarder kronor inklusive humanvärdet och 19,2 miljarder kronor exklusive humanvärdet. Utgångspunkt för kalkylen har varit SIKAs rekommenderade kalkylvärden, officiell statistik 2004 avseende dödade och svårt och lindrigt skadade, bedömda mörkertal för skadade och en uppskattning av antalet egendomsskador i trafiken.

Inklusive humanvärdet utgör kostnadsandelen för dödade 13 procent, svårt skadade 59 procent, lindrigt skadade 15 procent och egendomsskador 12 procent.

Exklusive humanvärdet utgör kostnadsandelen för dödade 3 procent, svårt skadade 39 procent, lindrigt skadade 17 procent och egendomsskador 41 procent.

Ungefär 140 personer dödades och 2 400 skadas svårt 2004 i alkoholrelaterade trafikolyckor. De alkoholrelaterade skadekostnaderna utgör ungefär 19 procent av samhällets totala kostnad för olyckor i trafiken, inklusive humanvärdet. Ungefär

⁴ Muntlig uppgift 2006-02-08 från Anna Anund, VTI.

12 procent av den totala skadekostnaden bedöms orsakas av rattfulla förare av bilar. Analysen bakom dessa bedömningar görs i efterföljande avsnitt.

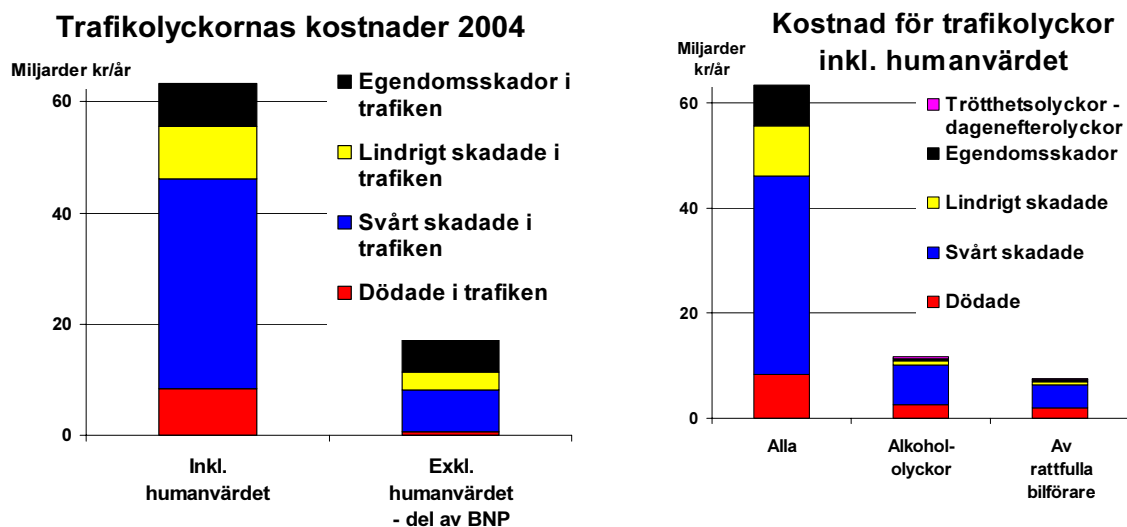


Diagram 1: Trafikolyckornas kostnader

Diagram 2: Alkoholrelaterade kostnader i trafiken

Schablonmässig bedömning av samhällets kostnader (inkl. humanvärdet) för skador av alkohol i vägtrafiken — 2004 års olyckor och prisnivå									
	Schablonkostnad Miljoner kr/st	Antal enl. officiell statistik	Mörkertalsfaktor *	Verkligt antal	Andel med samband till alkohol		I olyckor i trafiken Miljarder kr		
					Totalt	Därav bilar	Alla	Alkohololyckor	Av rattfulla bilförare
Dödade i trafiken	17,511	480	1,0	480	30%	-75%	8,4	2,5	1,9
Svårt skadade i trafiken	3,124	4 022	3,0	12 066	20%	-60%	37,7	7,5	4,5
Lindrigt skadade i trafiken	0,175	22 560	2,4	54 144	10%	-60%	9,5	0,9	0,6
Egendomsskador i trafiken	0,013			600 000	4%	-95%	7,8	0,3	0,3
Olyckor orsakade av alkoholrelaterad trötthet (ej rattonykterhet)							0,0	0,5	0,3
Total skadekostnad 2004 för alkohol i trafiken Miljarder kr							63,4	11,8	7,6

* För SS har VTI:s senaste bedömnig använts. För LS skattning från tidigt 90-tal.

Tabell 2: Samhällets kostnader inklusive humanvärdet för skador av alkohol i trafiken

7.2.2 Effekter på trafiksäkerheten om alla personbilar, lastbilar och bussar har alkolås – se även bilaga 3

Effekter 2004 på trafiksäkerheten om alkolås varit installerade — grov skattning																
Olyckor i trafiken	Officiell statistik 2004	Mörkertalsfaktor (osäker)	Totalt verkligt antal	Därav		Effekt på skador om alkolås hade varit installerade										
				Skattad andel med samband till alkohol	Totalt verkligt antal/år med samband till alkohol	Därav		Därav								
						I alla bilar	Påverkan	Effekt	I alla personbilar		I alla lastbilar		I alla bussar		I alla bilar som körs av alkolberoende	
									Andel	Effekt	Andel	Effekt	Andel	Effekt	Andel	Effekt
Dödade	480	1,0	480	30%	144	-75%	-108	96%	-104	3%	-3	1%	-1	65%	-70	
Svårt skadade	4 022	3,0	12 066	20%	2 413	-60%	-1 448	97,3%	-1 409	2%	-29	0,7%	-10	65%	-941	
Lindrigt skadade	22 560	2,4	54 144	10%	5 414	-60%	-3 249	97,3%	-3 162	2%	-65	0,7%	-21	65%	-2 112	
Egendomsskador			600 000	4%	24 000	-95%	-22 800	96%	-21 888	3%	-684	1%	-228	65%	-14 820	

Tabell 3: Effekter på trafiksäkerheten om alla personbilar, lastbilar och bussar haft alkolås 2004

I tabell 3 har effekterna för trafiksäkerheten av alkolås bedömts. Bedömningen har gjorts utifrån antagandet att alla bilar som trafikerade det svenska vägnätet år 2004 skulle ha haft alkolås. Tabellen ska endast tas som en mycket grov skattning. Den ger dock en illustration av effekternas storleksordning. Siffrorna avviker något från dem som redovisades i delbetänkandet. Analysen har nu gjorts djupare.

Säkerheten i bedömningarna är betydligt högre för gruppen alla bilar (personbilar, lastbilar och bussar) och för alkoholberoende förare än för lastbilar respektive bussar. Kvaliteten i underlaget minskar starkt ju mindre population som analyseras, vilket gör att effektbedömningarna blir allt mer osäkra när populationerna bryts ner.

Ungefär 140 personer dödades och 2 400 skadas svårt 2004 i alkoholrelaterade trafikolyckor. Om alla bilar hade haft alkolås skulle ungefär 110 färre ha dödats och knappt 1 500 färre ha skadats svårt.

Tabell 3 utgår från att rattfylleriet i sig är den primära orsaken till krockvåldet. Resonemanget är inte invändningsfritt. Det finns de som hävdar att det är enklare och billigare att först säkerställa bältesanvändningen och tekniskt begränsa maxhastigheten för personbilar med olika system och övervakningsåtgärder.⁵ Effekterna av alkolås på antalet dödade skulle då bli ca hälften mot bedömningen i denna analys. Effekterna för personskador skulle också påtagligt minska. Alkoholens och alkolåsens betydelse för de trötthetsrelaterade olyckorna ingår inte i tabellen 3 ovan.

Analysen som har lett fram till posterna i tabellen beskrivs i bilaga 3.

7.2.3 Minskade skadekostnader i trafiken – om alla personbilar, lastbilar och bussar haft alkolås

Minskad skadekostnad inkl. humanvärdet i trafiken om alla bilar haft alkolås 2004 – grov skattning (exkl. trötthetsrelaterat)								
Konsekvenser av olyckor i trafiken	Totalt verkligt antal per år med samband till alkohol	Schablon- kostnad per st. Miljoner kr	Skade- kostnad för alkohol i trafiken (miljarder kr/år)	Minskad skadekostnad i trafiken om alkolås i alla bilar (miljarder kr/år)				
				Personbilar, lastbilar och bussar	Varav			
					Pb	Lb	Buss	Bilar som körs av alkoholberoende förare
Dödade	144	17,511	2,5	1,9	1,82	0,06	0,019	1,2
Svårt skadade	2 413	3,124	7,5	4,5	4,40	0,09	0,030	2,9
Lindrigt skadade	5 414	0,175	0,9	0,6	0,55	0,01	0,004	0,4
Egendoms- skador	24 000	0,013	0,3	0,3	0,28	0,01	0,003	0,2
Skadekostnad för trafikolyckor om alla bilar av resp. typ haft alkolås, miljarder kr/år			11,3	7,3	7,1	0,17	0,055	4,7
Antal fordon i tusental (i trafik 2003/2004)				4 569	4 116	440	13	100 till 200 ??
Minskad genomsnittlig skadekostnad 2004 för trafikolyckor om <u>alla</u> av respektive biltyp haft alkolås, kr/år och fordon med alkolås (inkl. humanvärdet)				1 593	1 714			Flera tiotusentals kr/år

Tabell 4: Minskade kostnader (inklusive humanvärdet) för trafikolyckor om alkolås funnits i alla bilar 2004

Av tabell 4 ovan framgår att samhällets kostnader inklusive humanvärdet för alkoholrelaterade trafikolyckor 2004 (utöver olyckor av trötthet orsakad av alkohol) kan uppskattas till 11,3 miljarder kronor per år. Humanvärdet står då för 9,0 miljarder kronor per år och de materiella nettokostnaderna för 2,3 miljarder kronor per år. Beräkningen av skadekostnaderna för alkohol i trafiken och de minskade kostnaderna för trafikskador om alkolås funnits i bilar av olika typ har gjorts utifrån

⁵ VTI meddelande 2004:951. Författaren föreslår att personbilars tekniska maxhastighet begränsas på samma sätt som nu görs för tunga lastbilar och bussar.

SIKA:s rekommenderade genomsnittliga kalkylvärden och den skattning av effekter på trafiksäkerheten som redovisas i tabell 3 och i bilaga 3.

Bedömningen av de minskade skadekostnaderna har gjorts utifrån antagandet att alla bilar som trafikerade det svenska vägnätet år 2004 skulle ha haft alkolås. Minskningen av skadekostnaderna av att installera alkolås minskar dock successivt efter hand som bilarna blir allt säkrare både för dem som åker i bilen och för dem som bilen kolliderar med. En allt säkrare väg- och gatumiljö gör också att effekten av alkolås successivt minskar.

De angivna minskade skadekostnaderna av trafikolyckor vid användning av alkolås i lastbilar och bussar är högt beräknade. Tillgängliga indikatorer visar att förare av bussar och lastbilar jämfört med personbilar och andra motorfordon i mycket liten utsträckning varit rattonyktra och i liten utsträckning bidragit till antalet alkoholrelaterade dödade och skadade.

Kalkylen av den minskade genomsnittliga trafikskadekostnaden per fordon utgår från antalet bilar i trafik vid årsskiftet 2003/2004. Den minskade skadekostnaden per bil är dock lägre eftersom ingen hänsyn tas i kalkylen till bilar som är avställda under delar av året (främst personbilar vintertid).

Ungefär 10 procent av alla bilar som varje år registreras i Sverige importeras från annat land, de allra flesta som begagnade. Det finns en risk att andelen bilar som köps utomlands kraftigt kommer att öka vid krav på alkolås endast i nya bilar som köps och registreras i Sverige. En successivt ökande del av den tunga lastbilstrafiken för långväga godstrafik i Sverige utförs av utlandsregistrerade lastbilar. I dag svarar dessa för ca 25 procent av de långväga godstransporterna med lastbilar över 16 ton. Om alkolås skulle ha varit installerade endast i bilar köpta och registrerade i Sverige skulle det innebära att såväl den kalkylerade totala skadekostnaden som den genomsnittliga per bil skulle minska i avsevärt grad.

Som tidigare framgått kan kalkylvärdena anses vara underskattade. Om kalkylvärdet i det övre skiktet enligt SIKA:s rekommendation tillämpats skulle samhällets minskade kostnader av alkolås i alla bilar ökat med drygt 50 procent. Denna 50-procentiga ökning av kalkylvärdet balanseras i kalkylen bland annat av andel bilar som köps utomlands och av att allt färre successivt dödas och skadas på grund av säkrare bilar och infrastruktur. Ett obligatorium som leder till att alla bilar köpta och registrerade i Sverige har alkolås innebär då att de minskade framtida kostnaderna i genomsnitt per bil med alkolås hamnar på ungefär samma nivå som kalkyle-rats för år 2004 med genomsnittliga kalkylvärden och hela bilparken.

◆ **Scenario – alla bilar har alkolås – trafikskadekostnader**

Om alla bilar hade haft alkolås 2004 skulle ungefär 110 färre personer ha döats och 1 450 färre ha skadats svårt. Samhällets nytta av den ökade trafiksäkerheten skulle monetärt uttryckt ha varit 7,3 miljarder kr/år inklusive humanvärdet eller i genomsnitt 1 593 kronor per bil och år (335 kronor exklusive humanvärdet). Variationerna är dock extremt stora beroende på fordonsslag, fordonens ålder och vilken förarkategori som kör bilarna.

◆ **Scenario – alla personbilar har alkolås – trafikskadekostnader**

Om alla personbilar hade haft alkolås 2004 skulle drygt 100 färre personer ha döats och 1 400 färre ha skadats svårt. Samhällets nytta av den ökade trafiksäkerheten skulle monetärt uttryckt varit 7,1 miljarder kr/år inklusive humanvärdet eller i genomsnitt 1 714 kronor per personbil och år (361 kronor exklusive humanvärdet). Det är dock mycket stora skillnader mellan olika grupper av personbilar. En överväldigande stor del av skadorna orsakas av förare som kör privatägda personbilar. En mycket stor del av dessa skador orsakas av alkoholberoende förare och av unga manliga bilförare med ett oansvarigt förhållande till alkohol.

◆ **Scenario – alla lastbilar har alkolås – trafikskadekostnader**

Om alla lastbilar och bussar på svenska vägar skulle ha varit utrustade med alkolås de senaste åren bedöms i genomsnitt 3 till 5 personer färre ha dött i trafiken varje

år. Om alkolås installerades i alla lastbilar som körs i Sverige skulle skadekostnaderna i trafiken enligt kalkylen minska med 381 kr/år och lastbil inklusive humanvärdet kalkylerat för år 2004 (79 kronor exklusive humanvärdet). Att effekten är så låg beror på att rattfulla lastbilsförare enligt tillgängliga indikatorer orsakar olyckor i mycket liten utsträckning. Tillgängliga indikatorer visar också att lastbilsförare misstänks och lagförs för rattfylleri i betydligt mindre utsträckning än förare av personbilar. Mycket talar för att minskningen av kostnaden för skador orsakade av lastbilar kan vara ännu mindre. Om man tar hänsyn till den höga andelen lastbilstransporter med utlandsregistrerade lastbilar kan effekten på minskade skadekostnader av alkolås i svenska lastbilar bli betydligt lägre än kalkylerat. Utlandsregistrerade lastbilar anses orsaka alkoholrelaterade trafikolyckor i högre grad än svenskregistrerade lastbilar, vilket dock inte är verifierat.

◆ ***Scenario – alla bussar har alkolås (minibussar med max 8 passagerare finns med i statistiken för personbilar eller lastbilar) – trafikskadekostnader***

Underlag för att göra någon bedömning av effekten av alkolås för bussar finns egentligen inte. Svenska Bussbranschens riksförbund har gjort en uppföljning för åren från 1997 som visar att det inte finns någon dödsolycka med bussar inblandade där bussföraren varit rattfull. Om alkolås installerades i alla bussar skulle skadekostnaderna i trafiken enligt kalkylen minska med 4 268 kr/buss och år inklusive humanvärdet (890 kronor exklusive humanvärdet) kalkylerat för år 2004. Beräkningen har mycket schablonmässigt gjorts med antagandet att bussförare är rattfulla i samma låga grad som lastbilsförare och att bussar har längre årlig körsträcka än lastbilar samt att fler riskerar att dödas eller skadas när en buss är inblandad i en olycka. Det finns dock mycket stora osäkerheter i bedömningen av hur många olyckor som har samband med alkohol. Mycket talar därför för att den minskade kostnaden av alkolås i bussar kan vara betydligt lägre.

◆ ***Scenario – alkolås för alla alkoholberoende bilförare – trafikskadekostnader***

Om manipuleringsäkra alkolås installerades i alla bilar som körs av alkoholberoende förare skulle minskningen av skadekostnaderna i trafiken vara mycket stor. Antalet dödade i trafiken skulle minska med ungefär 70 personer. Kalkylen anger en minskning med 4,7 miljarder kr/år (inklusive humanvärdet). Hur stor minskningen är per bil med alkolås är svårt att uppge eftersom det är omöjligt att uppskatta hur många och vilka bilar som körs av alkoholberoende förare. Det finns inga kända metoder att identifiera denna riskgrupp i trafiken.

Alkoholberoende personer har starka incitament att manipulera alkolåsen eller att köra bilar eller andra fordon utan alkolås. För att påtagliga effekter ska uppstå krävs därför en starkt utvecklad teknik och att samhället tar ett kontroll- och övervakningsansvar för att funktionerna inte manipuleras.

7.2.4 Minskning av de trötthetsrelaterade olyckorna

Det finns bedömningar om att ca 20 procent av dödsolyckorna i trafiken beror av trötthet. Alkohol anses vara starkt bidragande till tröttheten. Alkolås har troligtvis stor betydelse för att minska dagenefterkörning. Kanske skulle alkolås i alla bilar minska de trötthetsrelaterat dödade med 20 procent, eller ungefär 15 personer per år. Om så sker skulle samhällets kostnader för trafikolyckor på lång sikt minska med ca 300 miljoner kronor per år inklusive humanvärdet (65 kr/år och alkolås om alla bilar haft alkolås). I samtal med taxiföretag och åkerier har den positiva inverkan på dageneftereffekten påtalats som den kanske viktigaste samlade effekten av alkolås.

7.2.5 Påverkans effekt även på förare av fordon utan alkolås

En utbredd användning av alkolås är en tydlig signal till alla i trafiken om att alkohol och trafik inte är förenligt. En positiv påverkans effekt kan därför förväntas även för de trafikanter som inte direkt berörs av alkolåsen. Detta minskar de alkoholrelaterade olyckorna och på lång sikt minskar behovet av generella påverkansåtgärder. Alkolåsen bidrar därmed indirekt till att minska de alkoholrelaterade olyckorna för mopedister, motorcyklister och cyklister och kanske även för förare av snöskotrar

m.fl. Effekten kan även uppnås genom att bil ibland även används i resekedjan där något av de andra färdmedlen utanalkolås finns med.

Skadekostnaden för alkoholrelaterade trafikolyckor orsakade av mopedister, motorcyklister, cyklister och gående uppgår till ca 4,0 miljarder kr/år (inklusive humanvärdet). Det är inte osannolikt att dessa skadekostnader skulle kunna minska med 20 procent, dvs. 800 miljoner kronor per år om alkolås fanns i alla bilar (170 kr/år och alkolås).

7.2.6 Risk för negativ skadeutveckling på grund av förändrat beteende i trafiksystemet

Alkolåsen i bilar kan dock i vissa fall skapa en negativ skadeutveckling för vissa trafikantkategorier på grund av att alkolåsen skapar ett förändrat beteende i trafiksystemet. Alkoholpåverkade personer väljer att gå, cykla eller åka moped eller väljer andra fordon där det inte finns krav på alkolås. Dessa personer utsätter då sig själva för större risker av att bli skadade. Å andra sidan blir risken för att de skadar någon annan troligen lägre. De kan också i högre grad komma att välja att använda kollektivtrafiken vilket minskar olycksrisken. Slutsatserna är emellertid mycket osäkra.

7.3 Minskat behov av påverkans- och övervakningsåtgärder och lägre kostnader för rättsväsendet och kriminalvården

Färre rattfyllerister och färre olyckor i trafiken minskar rättsväsendets kostnader och kriminalvårdens kostnader för verkställighet av olika påföljder, främst fängelse. En utbredd användning av alkolås är också ett mycket starkt komplement till olika påverkansåtgärder för att förebygga och minska missbruk av alkohol, och det kan också ersätta påverkansåtgärder. Merparten av effekterna uppnås först när nyttjandet av alkolås blivit mycket omfattande.

Samhällets lägger ner stora resurser på frågan om alkohol i trafiken utöver de som har koppling till skador i trafikolyckor. Anders Johnsons bedömning är att dessa kostnader uppgår till ca 700-800 miljoner kr/år i 2004 års prisnivå.⁶ Exempel på insatser är:

◆ Frivilligorganisationernas, Vägverkets, kommunernas, Arbetsmiljöverkets och andras attitydpåverkande aktiviteter och åtgärder

En utbredd användning av alkolås kan förväntas bidra till att det blir allt mer påtagligt för alla att alkohol och trafik inte är förenligt. Därför skulle sannolikt behovet av informations- och påverkansåtgärder minska. Den effekten förväntas gälla även för barn och ungdomar under körkortsåldern. Några närmare uppgifter har dock inte gått att få fram om hur stora resurser som samhället i dag lägger på dessa åtgärder.

◆ Polisens övervakning av rattnykterheten – ca 340 till 510 miljoner kronor per år

Av polisens totala arbetstid går 6-9 procent åt till trafiksäkerhetsarbete. Den totala genomsnittliga kostnaden för varje utandningsprov vid trafikpolisens kontroller kan grovt bedömas till 200–300 kronor, inklusive overhead, planering och efterföljande bevisföringskontroller. Bedömningen baseras på uppgifter från Uppsala län. Med 1,7 miljoner prov per år totalt i landet blir det 340–510 miljoner kronor per år.⁷ Kostnaden per bil i trafik motsvarar 90 kr/år och bil. Denna kostnad torde på lång sikt kunna mer än halveras om alkolås fanns i alla bilar.

⁶ Johnson, Anders, *Hur mycket kostar supen? – om alkohol och samhällsekonomi*, SOBER förlag år 2000, ISBN: 91 7296 406 5

⁷ Bedömningen är gjord utifrån uppgifter 2005-11 från Paola Hellman, Uppsalapolisens

◆ **Rättsväsendets kostnader med koppling till rattfylleri**

Med färre rattfyllerister och alkoholrelaterade olyckor minskar rättsväsendets kostnader och resurserna kan användas till annat. Några uppgifter har inte gått att få fram om dessa kostnader.

◆ **Kriminalvårdens kostnader för dömda till fängelse och skyddstillsyn efter rattfylleri – ca 105 miljoner kronor per år.**

Rättsväsendets och kriminalvårdens kostnader påverkas successivt vid förbättrad trafiksäkerhet. Om rattfylleriet och de alkoholrelaterade olyckor helt upphör minskar kriminalvårdens kostnader för dömda till fängelse med ca 59 miljoner kr/år och för skyddstillsyn med ca 46 miljoner kr/år.⁸ Kostnaden per bil i trafik motsvarar 23 kr/år och bil.

En stor del av samhällets resurser för ovan beskrivna insatser skulle kunna frigöras till annan verksamhet om alkolås blev obligatoriskt i alla bilar. Samhällskostnaderna borde minska med minst 0,5 miljarder kronor per år.

7.4 Alkolås – arbetsmiljö och folkhälsa

I det systematiska arbetsmiljöarbetet är arbetsgivarna skyldiga att bedöma och åtgärda de risker som arbetstagarna utsätts för. Överenskommelser mellan berörda parter om alkolås i företagens fordon kan vara en av flera åtgärder som behövs. Det gör att kostsamma och besvärliga frågor om krav på utdrag ur belastningsregistret, stickprovskontroller m.m. kan lösas på ett enklare och effektivare sätt. Dessa frågor blir än mer aktuella eftersom vi sannolikt får en ökad andel korttidsanställda förare och utländska förare anställda i Sverige.

Allt fler företag och organisationer blir miljö- och kvalitetscertifierade. Företagen och organisationerna förbinder sig då bland annat att deras förare inte ska vara alkolåspåverkade i arbetet. Alkolås i bilarna är ett sätt för dessa företag och organisationer att verifiera att de håller vad de lovar. Både företagen och arbetstagarnas företrädare har insett att alkolås kan gynna ett stort antal människors – och därmed också företagens och organisationernas – funktion och välmående.

Företagen och organisationerna har under lång tid byggt upp sina varumärken. Det arbetet kan snabbt gå förlorat om någon av deras förare ertappas rattfull eller orsakar en olycka på grund av rattfylleri. Företag och organisationer som utrustar sina fordon med alkolås förstärker sin image av att vara ansvarsstagande.

⁸ Uppgifter från Gunilla Nilsson, Kriminalvården Huvudkontoret, 601 80 Norrköping

7.4.1 Allmänt om skadestnader av riskgruppernas alkoholkonsumtion

Alkoholen fyller åtskilliga funktioner i alla samhällen. Alkoholhaltiga drycker har en viktig kulturell och symbolisk innebörd. Men alkohol är också en drog som medför berusning och risk för beroende. Forskning visar att 10 procent av alla kvinnor och 25 procent av alla män använder alkohol på ett vårdslöst sätt. Dessa står för hälften av alkoholkonsumtionen och alla samhällets alkoholskador. Om dessa personer inte redan har ett alkoholberoende riskerar de att utveckla ett sådant.

Det finns dock inga officiella bedömningar av vad alkoholens skador kostar samhället. Anders Johnson har i olika skrifter gjort kalkyler av samhällets skadestnader av riskgruppernas alkoholkonsumtion.⁹ Johnsons bedömning 1988 var att alkoholens kostnader motsvarade sju procent av BNP.

Johnson uppskattar samhällskostnaden i 2004 års prisnivå till 118 miljarder kronor för år 1998 och 156 miljarder kronor för år 2004 när väl skadeutvecklingen hunnit i kapp konsumtionsökningen. Jonssons bedömningar ifrågasätts dock av flera. Eftersom det inte finns några andra kända bedömningar redovisade väljer vi här att redovisa dessa för att i vart fall beskriva vilka kostnadsposter som kan tänkas ingå i en sådan kalkyl, tabell 5. Alkoholforskningen har visat att om alkoholkonsumtionen ökar, så kommer på lång sikt många alkoholskador att öka mer än konsumtionen. I Johnsons kalkyler ingår även trafikskadorna, dock exklusive humanvärdet. Trafikskadornas kostnader i Jonssons bedömning utgör därför bara en bråkdel av de som redovisas i trafiksäkerhetskalkylerna.

Bedömningar finns om att 5 000–7 000 personer i Sverige årligen avlider i förtid på grund av alkohol och att 70–80 procent av våldsbrottsligheten är alkoholrelaterad. Samhällets totala kostnader inklusive humanvärdet för alkoholens skador uppgår då till ofattbara 470 miljarder kr/år om skadestnaderna av alkoholen i trafiken, 11,3 miljarder kr/år, proportioneras i förhållandet alkoholrelaterat dödade i trafiken jämfört med det totala antalet alkoholrelaterat avlidna i förtid ($6\ 000/144 \cdot 11,3 = 470$).

I rapporten *Alcohol in Europe: a public health perspective* uppges 115 000 människor i Europa dö i förtid på grund av alkohol och kostnaden uppges till 125 miljarder euro per år.¹⁰

	1998	2004 ***
Alkoholkonsumtionen i Sverige – liter ren alkohol per år för personer > 15 år	8,1	10,5
Total skadestnad för alkoholkonsumtionen (prisnivå 2004)	118	156
Produktionskostnader (registread och oregistrerad)	23,8	32
Produktionsbortfall (brutto)	66	87
dödsfall	21	27
förtidspensionering	21	27
sjukfrånvaro	15	20
arbetshandikapp	2	3
övrigt produktionsbortfall	8	10
Vård	21,7	28
sjukvård	10	13
socialvård	11	14
kriminalvård	1	1
Egendomsskador (vägtrafikolyckor*, skadegörelse, övriga egendomsskador)	2,2	3
Förebyggande åtgärder (missbruksförebyggande, lag och ordning, trafiksäkerhet**, övrigt förebyggande)	4,3	6
* 0,6 miljarder 1988		
** 0,4 miljarder 1988		
*** när skadeutvecklingen hunnit i kapp konsumtionsökningen		

Tabell 5: Alkohol och skadestnad

⁹ Johnson, Anders, *Hur mycket kostar supen? – om alkohol och samhällsekonomi*, SOBER förlag år 2000, ISBN: 91 7296 406 5

Johnson, Anders, *Alkoholbomben*, <http://www.iogt.se/upload/Press/Alkoholbomben.pdf> – 2005-11-07

¹⁰ [Hhttp://ec.europa.eu/health-eu/news_alcoholineurope_en.htm](http://ec.europa.eu/health-eu/news_alcoholineurope_en.htm), [Hwww.iogt.se/upload/Alkohol_i_Europa_sammanfattning.pdf](http://www.iogt.se/upload/Alkohol_i_Europa_sammanfattning.pdf)
Författare är Peter Anderson och Ben Baumberg och rapporten är bekostad av EU-kommissionen. Rapporten presenterar författarnas syn och inte kommissionens. Rapporten uppges att det ingenstans i världen dricks så mycket alkohol som i Europa. Alkohol är en av de största grunderna till folkhälsoproblemen i Europa och orsakar 60-talet olika typer av sjukdomar och skador. Rapporten visar att alkohol är den främsta orsaken till skador som drabbar andra än de som vållar skadorna.

I allmänhet brukar olika samhällsekonomiska kostnader anges i relation till BNP. Det är dock inte meningsfullt att göra detta om humanvärdet ingår i kostnaden. I BNP ingår inga humanvärden. Eftersom humanvärdet är ett begrepp som främst fått ett monetärt värde inom trafiksäkerhetsområdet är det inte heller meningsfullt att göra jämförelser till andra sektorer och skador.

I det följande bedöms de totala kostnaderna för alkoholens skadeverkningar, utöver trafikolyckor, uppgå till 200 miljarder kr/år inklusive ett ej specificerat humanvärde.

7.4.2 Nyttan av alkolås för firma- och yrkestransporter på väg utöver trafiksäkerhet

Alkohol i arbetslivet – trafikolyckor och produktivitet

Var femte arbetsolycka med dödlig utgång sker i trafiken, dvs. ungefär 10 personer dödas varje år i trafiken under den tid de har haft lön från arbetsgivaren. Några av dessa är vägarbetare som har blivit påkörda vid vägarbetsplatser. Några uppgifter finns inte om hur många av olyckorna som orsakats av att den omkomne eller den som orsakat olyckan varit alkoholpåverkad. Någon eller några av dessa olyckor skulle troligtvis ha förhindrats om alkolås hade varit obligatoriskt. Effekterna ingår i dem som redovisas under trafiksäkerhet.

För den enskilda arbetsplatsen är det intressant att titta på de direkta kostnaderna av alkohol i arbetslivet. Enligt undersökningen KALK¹¹ dricker ca 15 procent av befolkningen på risknivå, ca 9,5 procent dricker på högrisknivå. Prevent har bedömt att de som dricker på risknivå har en nedsatt produktivitet och frånvaro på ca 5 procent och att de som dricker på högrisknivå har en nedsättning med 25 procent. Kostnaderna på en genomsnittlig arbetsplats för nedsatt produktivitet bland dem som har en riskfylld eller skadlig alkoholkonsumtion blir då 3 procent av lönesumman $(0,15 * 0,05 * \text{lönesumman}) + (0,09 * 0,25 * \text{lönesumman})$. Till det kommer produktionsbortfall som beror på oro i arbetsgruppen, stödsamtal, otrivsel, olyckor och kvalitetsförsämringar.

Risken för alkoholmissbruk bland de anställda varierar mellan olika arbetsplatser och branscher. Vissa branscher har en högre andel högkonsumenter och andra har en lägre. Det beror bland annat på könsfördelning och utbildningsnivå.¹² Att döma av de indikatorer som finns inom vägtrafikområdet har dock anställda bilförare i firmabil- och yrkestransporter generellt en betydligt lägre grad av alkoholrelaterade problem än andra anställda.

Effekter och nytta av alkolås för företag, myndigheter och kommuner m.fl. utöver minskade skador i trafikolyckor

Det finns ett ökande intresset för att installera alkolås inom bland annat buss-, taxi- och åkerinäringen och inom stat, kommuner och landsting. En starkt bidragande orsak till detta intresse är offentliga organisationers upphandlingskrav och krav som olika departement ställt på myndigheterna. De moraliska argumentet och ansvaret för att minska skadorna i trafiken har varit den primära drivkraften. Alkolåsen ger dock också annan nytta:

¹¹ Forskningsprojekt (KALK-projektet) utfört på uppdrag av alkoholinspektionen, Folkhälsoinstitutet, Svenska Bryggareföreningen, Systembolaget och Vin & Sprit AB.
Titel: "Alkoholkonsumtionen i Sverige under 1990-talet" Författare: Eckart Kühlhorn, Björn Hibell, Stig Larsson, Mats Ramstedt, Hans L Zetterberg.
Avsändare: OAS, oberoende alkoholsamarbete, Socialdepartementet 1999.

¹² Prevent – Frågor och svar

- Företagen och organisationerna använder alkolås för att verifiera att de lever upp till sina åtaganden gällande alkohol i sina miljö- och kvalitetscertifieringar.¹³
- Alkolås i ett företags och organisationers bilar värnar och förstärker ett under många år uppbyggt varumärke som ingett förtroende hos kunder, allmänhet och anställda.
- Alkolås kan vara lättare att få acceptans för vid förhandlingar mellan arbetsgivare och arbetstagarorganisationer än krav på utdrag ur belastningsregistret och stickprovkontroller med alkoholtester.
- Alkolås är en effektiv metod att tidigt identifiera de förare som riskerar att utveckla ett alkoholberoende. Rehabiliteringsinsatserna vid en sen upptäckt av alkoholproblem är en mycket betungande kostnad för ett företag. Alkolås är en förebyggande åtgärd som minskar risken för företagen och är också till hjälp i rehabiliteringsarbetet.
- Minskad alkoholanvändning ger minskad sjukskrivning.
- Tidhållningen blir bättre.
- Gods- och fordonsskadorna minskar.

Det finns mycket lite kunskap dokumenterad om vilken nytta alkolås har för företagen i dessa avseenden. I delbetänkandet föreslås därför att forskning initieras med inriktningen att få fram underlag för att bedöma de ekonomiska konsekvenserna för såväl företag som samhälle. I försöket med villkorlig körkortsåterkallelse konstaterades att antalet vård dagar och vårdtillfällen på sjukhus minskar signifikant under programtiden.¹⁴

Det ökande intresset för att installera alkolås väg tyder på att företag och organisationer värderar de indirekta vinsterna av att installera alkolås i sina fordon högt. De största intäktsposterna är att tidigt upptäcka begynnande arbetsplatsproblem och att vinna konkurrensfördelar vid krav i upphandlingar och genom att säkra och stärka varumärket. Alkolås är ett effektivt redskap i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. Olika företags verksamhetsstruktur och vilka som är beställare och kunder påverkar dock starkt hur de enskilda företagen eller organisationerna värderar det totala värdet av alkolås.

7.4.3 Alkolås och folkhälsa – minskat våld och skador av ett oansvarigt alkoholbruk

Ett utbrett krav på alkolås i bilar och andra motorfordon är en verksam strategi ur ett brett folkhälsoperspektiv. Skatter, införselkvoter och begränsat öppethållande kan inte längre användas för att begränsa alkoholkonsumtionens skador. Opinionsbildande insatser och utbildning har visat sig ha begränsad effekt på riskgrupperna. Alkolås är en effektiv metod för att upptäcka riskkonsumenter innan det uppstår sociala problem eller hälsoproblem. Att rehabilitera en alkoholberoende person är mycket dyrt. Forskningen har därför länge sökt efter enkla skanninginstrument som tidigt fångar upp riskgrupperna. Alkolås är otvetydigt ett sådant instrument.

En allmän användning av alkolås har följande fördelar för folkhälsan i stort:

- Det förstärker det breda folkliga stöd som redan finns för att trafiken och arbetslivet ska vara helt alkoholfria zoner.
- Alkolås är en preventiv metod som ger direkt återkoppling genom att förhindra onykter körning, men alkolåset gör också att man tvingas tänka preventivt för att inte riskera att behöva ställa bilen.

¹³ TRB Sverige AB har tagit initiativ till framtagning av ett underlag till en ISO-standard för ett ledningssystem för trafiksäkerhet. Projektet bedrivs i samverkan med bland andra Vägverket, SP och Schenker. Framtagning av ett underlag till en ISO-standard startade i januari 2006, med planerad slutrapport första kvartalet 2007.

¹⁴ Dalabuss AB har dock inte kunnat dokumentera påverkan på sjukfrånvaro, tidhållning eller skador på bussarna trots att företagets samtliga bussar haft alkolås. Uppgift från Claes Annerstedt, VD Dalabuss AB, 2005-12-05

- Alkolås är en effektiv skanningmetod för att upptäcka riskkonsumenter innan det uppstår sociala problem eller hälsoproblem. Att rehabilitera en alkoholberoende person är mycket dyrt. Forskningen har därför länge sökt efter enkla skanninginstrument som tidigt fångar riskgrupperna. Alkolås är otvetydigt ett sådant instrument.

I bästa fall kan det räcka att en person själv upptäcker att han inte kan starta bilen för att han ska ändra sina alkoholvanor eller frivilligt gå in i behandling. När alkolås används i företagens och organisationernas fordon är sannolikheten stor för att en rehabilitering påbörjas när man upptäcker att någon har problem. Alkolås i privatbilar kommer också att innebära att fler söker behandling genom initiativ från närstående.

En förutsättning är dock att samhället har beredskap för att svara mot de ökande kraven på tidiga rehabiliteringsinsatser.

Det går bara att spekulera om hur mycket ett allmänt krav på alkolås i alla bilar skulle kunna påverka antalet skador orsakade av en oansvarig alkoholkonsumtion i alla samhällssektorer. I Sverige har 5,7 miljoner personer körkort. 80 procent av persontransportarbetet görs med bil och varje svensk gör i genomsnitt en till två delresor med bil varje dag. Om alla bilar hade alkolås måste det rimligen få en inte oväsentlig påverkan på riskgruppernas alkoholkonsumtion och på nyrekryteringen av alkoholberoende personer.

Man kan spekulera i att ett krav på alkolås i alla bilar skulle minska skadorna av riskgruppernas alkoholkonsumtion med 10 procent på mycket lång sikt mot vad de skulle ha varit utan alkolås. Det skulle innebära en minskning av samhällets kostnader med 20 miljarder kr/år (inklusive ett ej specificerat humanvärde), dvs. 4 377 kr/år för varje alkolås utöver effekterna för trafiksäkerheten, om alkolås var installerade i alla bilar. Effekterna blir proportionerligt större ju högre andel nyttjandet av alkolås blir och beroende av vilken population som har alkolås.

7.5 2006 års kostnader för alkolåssystem

Kostnaderna för alkolåsen, ränta för alternativ användning av kapitalet och inte minst service- och handhavandekostnaderna har stor betydelse för lönsamheten. Nedan görs en grov bedömning av brukarnas kostnader för de alkolås som nu finns på marknaden. De uppgifter om brukarnas kostnader som finns i delbetänkandet var dåligt underbyggda. De uppgifterna måste därför korrigeras.

◆ *Kapitalkostnad inklusive montering och demontering – annuitet, teknisk och ekonomisk livslängd m.m.*

Listpriset i maj 2006 för ett alkolås med bränslecellsteknik var 15 000–20 000 kronor inklusive moms. Eftermonterat i en vanlig typ av bil ökar kostnaden med ungefär 1 000 kronor.¹⁵ Tekniskt är de olika bränslecelllåsen ganska lika. Det kan dock finnas skillnader i funktion som minskar risken för manipulering, hur ofta låsen måste underhållas och kalibreras, hur loggningsfunktionen är uppbyggd och hanteras, hur strömförsörjningen säkerställs m.m. Ett högre inköpspris kan motiveras av minskade driftkostnader. Bedömd årlig kapitalkostnad framgår av tabell 6.

Halvledartekniken är jämfört med bränslecelltekniken betydligt billigare. Kostnaden för ett alkolås med halvledarteknik ökar bilens pris med ca 10 000 kronor jämfört med en bil utan alkolås. Låsen kan fås med GPS teknik och radiosignalering som larmar när låset ”misstänker” rattonykterhet. Dessa lås uppfyller inte Senelecs tekniska standardkrav för villkorlig körkortsåterkallelse och inte heller de preliminära kraven för kvalitetssäkring av transporter. Bland annat uppfylls inte kraven för selekteringen av vilka ämnen låsen reagerar för. Företrädare för halvledartekniken

¹⁵ Arbetsmaterial från TRB Sverige AB.

Vägverket Produktions Sverigelager tar internt ca 16 000 kronor inklusive moms för en monteringsats med ett Drägerlås. Muntlig uppgift från Ingela Johansson 2006-05-02.

menar dock att Senelecs krav i alltför hög grad dikterats av tillverkare av alkolås med bränslecellteknik.

Det är tekniskt möjligt att upprätthålla alkolåsens funktion under lång tid om underhållet sköts väl. Avsaknaden av typgodkännande, nuvarande höga service- och handhavandekostnader och pågående teknik- och systemutveckling innebär dock att den ekonomiska livslängden för dagens alkolås och alkolåssystem riskerar att blir kort. Det kommer kanske att krävas eller löna sig att byta ut installerade lås och komponenter i alkolåssystemen. Låsen och låssystemkomponenter återanvänds i varierande utsträckning vilket komplicerar kalkylen. Såväl eftermontering som demontering (återställning av fordonet) av dagens alkolås för en vanlig typ av bil tar ca 1 timmes verkstadstid.

När fordonet säljs vidare till eftermarknaden demonteras alkolåsinstallationen vilket ökar den årliga kapitalkostnaden. Anledningen är att privatbilister inte vill bära den idag mycket höga löpande kostnaden för drift och underhåll och inte heller är villiga att ta på sig det besvär alkolåsen för med sig. I lastbilar som säljs vidare till utlandet demonteras alkolåsen. När låsen monteras vid biltillverkningen minskar möjligheten att återanvända lås och systemkomponenter. Det minskar förutsättningarna för återanvändning.

Avskrivningstiden för alkolås och alkolåssystem varierar därför kraftigt mellan olika biltyper och i olika verksamheter. Den kan även variera beroende på central- och handenhetsens uppbyggnad och kommunikationsgränssnitt. Den årliga kapitalkostnaden påverkas då starkt. Annuiteten påverkas även av vilken räntenivå för alternativ användning av kapital man använder. Räntenivån har här satts till 10 procent för kommersiell verksamhet och 3 procent för privatpersoner.

För tunga lastbilar i godstrafiken är avskrivningstiden ganska kort eftersom de säljs vidare redan efter sex till åtta år, ofta till utlandet. Det är det inte troligt att de gamla låsen i denna typ av fordon flyttas över till en ny tung lastbil för godstrafik eftersom monteringen redan i dag ofta sker vid fabrik. Låsen demonteras dock före försäljningen till andrahandsmarknaden. Eventuellt kan det finnas ett mindre restvärde för eftermontering i andra bilar.

För bussar kan man räkna med 8 års ekonomisk livslängd.

För taxibilar kan man med dagens eftermonterade lås räkna med att låsen återanvänds en gång, varför livslängden kan antas bli ca 2x3 år. Detta innebär att två monteringar och två demonteringar ska ingå i kapitalkostnaden. För personbilar som leasas, hyrs eller är förmånsbilar och för offentligtägda bilar kan man räkna med samma förhållande som för taxibilar.

Den eftermontering, demontering och återmontering av alkolås som sker idag görs ofta vid speciella verkstäder vilket medför extra transportkostnader och kostnader för stillestånd. Kostnaden kan bli hög och får ses som en del av kapitalkostnaden för alkolås. Dessa kostnader ingår inte i tabell 6 nedan. Vissa alkolås levereras med trådlösa bärbara handenheter. Syftet är bland annat att blåsningen kan underlättas och att handenheter kan användas för flera bilar. För dessa lås kan det finnas ett behov av att ha flera handenheter till varje bil, vilket då kraftigt ökar kapitalkostnaden. I tabell 6 förutsätts endast en handenhet.

Kapitalkostnad inkl. moms för alkolås med bränslecellteknik i standardbilar, maj 2006.					
Fordonstyp	Listpris	Ekonomisk livslängd	På- och av-installationer	Ränta för alternativ användning av kapital	Årlig kapitalkostnad
Taxi	15 000		4 000		5 039
Personbilar:					
- Offentligtägda		2x3 år		10%	
- Förmånsbilar	20 000		4 000		6 516
- Leasingbilar					
- Hyrbilar					
Buss och lastbil	15 000	8 år	2 000	10%	4 144
	20 000		2 000		5 484
Privata personbilar	15 000	12 år	1 000	3%	1 893
	20 000		1 000		2 487

Tabellen avspeglar kostnadsspannet för etablerade alkolås. Till kostnaderna ska läggas eventuella kostnader för extra transporter och stilleståndstid vid montering och demontering. För alkolås med trådlös handenhet kan det i vissa fall komma att finnas behov av flera handenheter för varje bil vilket då ökar årskostnaden.

Tabell 6: Kapitalkostnad för alkolås med bränslecellteknik

Kostnaden för ett treårigt leasingavtal inklusive en årlig service för ett lås med bränslecellteknik varierar mellan 5 000 till 7 500 kr/år inklusive moms för ett fordon utrustat med alkolås.¹⁶

För ett lås med halvledarteknik blir med motsvarande förutsättningar i övrigt den årliga kapitalkostnaden för privata personbilar 1 300 kr/år, för lastbil och buss 2 800 kr/år och för taxibilar 3 600 kr.

◆ **Service, underhåll och loggfunktion – verkstads- och datalagringskostnad**

Störningar och fel som kräver underhåll har minskat väsentligt. Å andra sidan finns ännu ingen långtidserfarenhet av hur de moderna låsens felfrekvens utvecklas då de åldras. En integration med fordonens elektronikplattform och startspärrfunktion kommer att minska störningsrisken ytterligare.

Hur servicekostnaden utvecklas beror främst på utvecklingen av kalibreringsintervallen och av lagringen och hanteringen av loggningsdata. Dagens sensorer är inte stabila över tiden vilket vanligtvis kräver tätare serviceintervall än för fordonet i övrigt. Den framtida kostnaden beror också på vilka krav på fortlöpande funktionskontroll som kommer att ställas i framtida typgodkännanden. I dag är det leverantörerna som själva rekommenderar kalibreringsintervall. Frekvensen varierar för olika lås. De rekommenderade serviceintervallen för samma lås kan variera beroende av användningsområde. Kalibreringsprocessen kräver resurser och kompetens i sig att kvalitetssäkra. Tillgång måste finnas till gas med kontrollerad och känd alkohol-koncentration. Kalibreringsutrustningen är unik för respektive fabrikat av alkolås.

Det vanligaste låset i försöket med villkorligt körkortåterkallelse, Guardian WR 2, används ännu av flera av de företag som tidigt satsat på alkolås. Detta lås kräver service minst 4 gånger/år (90 dagars intervall).¹⁷ För modernare lås som i dag installeras för kvalitetssäkring av transporter rekommenderas vanligtvis service 2 gånger/år. Något lås rekommenderar en kalibrering och en service per år. Antalet servicetillfällen kan också påverkas av loggfunktionens lagringskapacitet eller kraven på att tömma loggningsdata och på hur låsen används. För lås där handenheten är löstagbar finns utbytessystem och handenheten kan skickas in för service och

¹⁶ Uppgift från TRB Sverige AB resp. Göran Eriksson, Vägverket Produktion 2006-05-02.

¹⁷ Claes Annerstedt, VD Dalabuss AB, 2005-12-05

kalibrerig. Som referens kan anges att polisens nya sållningsinstrument kalibreras var tredje månad. Polisens tidigare instrument kalibrerades varje månad.

Servicekostnaden för dagens alkolåssystem kan bedömas uppgå till ca 1 000 – 1 500 kronor per år och bil. Till detta kan komma kostnader för att lagra och hantera loggningsdata.

För alkolås med bärbar trådlös handenheter kan det i vissa fall komma att finnas behov av flera handenheter för varje bil vilket då ökar servicekostnaden.

◆ **Funktionskontroll vid Bilprovningen (176 stationer) eller motsvarande**

För att säkerställa alkolåsens funktion vid ett lagstadgat krav på alkolås kommer det troligtvis att krävas minst en årlig besiktning vid någon av Bilprovningens 176 stationer eller någon motsvarande instans. Hur hög den extra besiktningkostnaden blir är mycket osäker. Tekniken för denna kontroll är både omständlig och tidskrävande och olika kontrollutrustning krävs idag för de olika låsfabrikaten. På sikt är det nödvändigt att det utvecklas en gemensam standard för denna provningsutrustning och att den ska kunna användas för alla typer av lås. Alkolåsfunktionen kan inte heller direkt jämföras med andra fordonsfunktioner. Vid ett allmänt krav på alkolås bör därför en anpassning ske av föreskrifter av betydelse för den årliga kontrollbesiktningen. Detta bör vara en uppgift för Vägverket och Bilprovningen.

Vid lagstadgat krav på alkolås krävs att samhället tar ett ansvar för funktionskontrollen. Det går inte att bedöma kostnaden för denna kontroll. Författningsregler måste finnas för hur upptäckt manipulering av alkolåsen ska hanteras.

◆ **Transporter och stillestånd vid planerad service och underhåll**

Den extra transportkostnaden till och från serviceverkstaden och den extra stilleståndstiden vid service och eventuellt tillkommande besiktningar kan bli dyr för fordonsägaren. I vad mån kostnaderna kommer att minska beror främst på utvecklingen av sensortekniken och kraven på kalibreringsintervall. Kalibreringsförfarandet är tekniskt komplicerat och ställer krav på miljön där kalibreringen görs. Flera alkolåsleverantörer tillämpas utbytessystem och gör servicen själva.

Den årliga extra kostnaden för transporter och stilleståndstid vid planerad service varierar mellan några hundra kronor till flera tusen kronor per år och bil. För alkolås med utbytessystem för handenheter blir dessa kostnader förhållandevis låga.

◆ **Kostnader vid eventuella driftstörningar och fel**

De först installerade alkolåssystemen för kvalitetssäkring av transporter har haft ganska stora driftstörningar. Driftstörningar blir dock allt ovanligare och de kommer att ytterligare minska när alkolåssystemen integreras allt mer med fordonens elektronikplattform. Några egentliga erfarenhet av hur driftsäkra låsen blir på sikt eller hur stora underhållsinsatserna blir finns dock inte. När driftstörningar inträffar är kostnaderna dock mycket höga. Industrin har i dag sina lager på vägen. Om det blir störningar i transporterna ställer transportköparna skadeståndskrav för den ekonomiska skada de får. Om störningarna beror på brister i fordonen flyttar gods-transportörerna kraven vidare till fordonstillverkarna. Levereras alkolåsen av fordonstillverkarna får de därför krav på sig vid stillestånd orsakade av brister i alkolåset.¹⁸ Alkolåsets elektronik drar el även då fordonet inte används. Generellt sett blir alkolåsen säkrare och mer användarvänliga om fordonet förvaras varmt och alkolåsen har hög batterikapacitet.

Alkolåssystemen är ännu inte lika driftsäkra som övriga fordonskomponenter. Fel-frekvensen har dock minskat och kommer att minska ytterligare när systemen integreras med fordonens elektronikplattform.

¹⁸ Muntlig information vid möte med SCANIA, 2005-11-16

◆ **Tid för handhavandet – förvärmnings-, blåsnings- och analystid m.m.**

Väntetiden under förvärmningen beror i hög grad på typ av sensor och sensorns temperatur och därmed på temperaturen i fordonet. En bränslecellsensor behöver vanligtvis värmas upp till 34 grader C innan man blåser i den för att undvika kondens och säkerställa mätnoggrannheten. En teknik att minska väntetiden är att låta förvärmningen börjar automatiskt redan vid aktivering av bilens fjärrupplåsning. Fjärrupplåsningfunktionen kostar dock extra.

För ett av de vanligaste äldre låsen i funktion idag, Guardian WR 2, bedöms tiden för förvärmningen till mellan 2 och 4 minuter per start beroende av temperatur.¹⁹ Rapporter finns om betydligt längre uppvärmningstider vid extrem kyla. I en utvärdering gjord av TRB Sverige AB (Norrköping 2006-03-20) av alkolås framförs en ganska stark kritik av väntetiderna före blås. 10 sekunder till 3 minuters väntetid vid start anges för de lås som utvärderats. För personbilar som står utan värme utomhus kan väntetiderna därför bli mycket långa. Hur lång den totala väntetiden blir beror också på hur många gånger föraren behöver blåsa under ett arbetspass. Detta i sin tur hänger samman med hur länge motorn kan vara avstängd innan ny blåsning måste göras. För bussar prövas olika tekniker att säkerställa att alla förare måste blåsa när man byter förare utan att motorn måste stängs av dessemellan. Antalet blåsningstillfällen kan då bli stort under ett arbetspass.

I TRB:s studie av lastbilar med alkolås i åkerinäringen varierade antalet blås- och starttillfällen mellan två och sex under ett arbetspass. Vid varje blås- och starttillfälle kan dock fler blås behöva göras. Även vana användare kan behöva blåsa mer än en gång vid varje starttillfälle. Används fordonet i skift med flera förare ökar antalet blås- och starttillfällen. Även om förvärmningstekniken utvecklas och man räknar så extremt lågt som totalt 1,0 minuter per dag för varje bil i genomsnitt i tid för förvärmning av sensorn, byte av munstycke och blåsnings- och analystid blir det ca 6 timmars extra tid totalt per år och bil. Även halvledarbaserade lås med trådlösa bärbar handenheter kräver minst denna tid för hanhavandet.

För att undvika risken för manipulering av alkolås i privata bilar är det troligt att man inte kan acceptera längre stopp av motorn innan ny blåsning måste göras vid start. Detta ökar tiden för handhavandet ytterligare.

En minuts extra handhavandetid per dag för en bil med alkolås medför en kostnad på ca 1200 kronor per år och bil med det antal personer som genomsnittligt åker i en privatbil och 6 000 kronor per år för en buss eller lastbil (passagerarna har här inte bedömts få någon extra väntetid). Antagandet om en minut per bil och dag är extremt lågt bedömt.

7.6 Framtida kostnader för alkolåssystem

En grov bedömning är att det i Sverige i maj 2006 fanns ungefär 8 000 alkolås i drift. Varje alkolåsleverantörs försäljningsvolym är liten. Frågan är då hur ökande marknadsvolymer kommer att påverka såväl kapitalkostnaden som övriga kostnader för användaren. En viktig fråga för prisbilden är framtida funktionskrav vid typgodkännande och vilka krav som kommer att gälla för den fortlöpande funktionskontrollen. Teknik som försvårar manipulering är här av avgörande betydelse. Även om inga större tekniska genombrott kommer att ske bör de ökande marknadsvolymer dock kraftigt kunna minska nuvarande kostnader för alkolåssystem. Ett lagkrav på obligatoriskt alkolås kommer i initialskedet troligtvis att pressa priserna uppåt.

MHF gjorde i maj 2006 en snabbenkät till såväl etablerade som nyetablerade alkolåsleverantörer. Företagen ombads göra en bedömning av priset till kund vid en försäljningsvolym av 100 000 alkolås per år från respektive företag för såväl alkolås för bilar ägda av privatpersoner som för kvalitetssäkring av transporter. Förutsättningen var att låsen skulle uppfylla preliminära krav från Senelec gällande alkolås

¹⁹ Claes Annerstedt, VD Dalabuss AB, 2005-12-05

för kvalitetssäkring av transporter och skisserade krav för bilar ägda av privatpersoner. Enkäten är sammanställd i tabell 7 nedan.

Framtida kostnader (1000-tal kr, inklusive moms) till kund för alkolås till bilar 100 000 alkolås per år och företag – Snabbenkät MHF maj 2006			
Företag	Kvalitetssäkring av transporter	Bilar ägda av privatpersoner	Kommentar
	Montering tillkommer		
A	2 000	1 300	Otydligheter gällande funktionsstandard bl.a. gällande nivån för teknik som förhindrar manipulering och uppvärmning av bränslecellen.
B	5 300	3 200	Företaget anger att det för privatbilar krävs en förskanning som gör att man som förare endast måste blåsa om det finns indikation om alkohol. Teknik och kostnad för denna förskanning framgår inte. Tekniken kräver service och kalibrering 2 ggr per år.
C	11 200	6 100	Företaget anger en kostnadsnivå med nuvarande teknik och en med framtida teknik. Den nya tekniken kan finnas om 4 år om utvecklingsinsatserna kan utgå från angivna volymer.
	9 400	4 400	
D	6 500	6 500	Företaget ser inte att funktionskraven kan vara nämnvärt olika för alkolås för kvalitetssäkring av transporter som för bilar ägda av privatpersoner. Företaget menar att alkolåstekniken måste integreras i bilarnas elektronik vid dessa stora volymer. Alkolåsens centralenhet-funktioner flyttas över till bilarnas centralenheter och handenheter displayfunktioner flyttas över till bilarnas ordinarie displayer. Vilka priser som billeverantörerna då kommer att ta ut mot olika kunder är svårt att bedöma.

Tabell 7: Framtida kostnader för alkolås

Samtliga tillfrågade leverantörer använder sig av bränslecellteknik. Den slutsats som kan dras är att företagen gör mycket varierande bedömningar av kraven på funktion. Det är svårt att annars förstå hur tekniklösningarna och produktionsförutsättningarna kan variera inom så stora kostnadsspann. Företag B, men även D, gör bedömningen att dagens alkolåsteknik inte är ändamålsenlig för privatbilar. Företaget D:s kommentar om funktionskrav för alkolås för kvalitetssäkring av transporter och för privatbilar är intressant. För alkolås för privatbilar krävs enligt utredningens bedömning en bättre teknik för att minska risken för manipulering än för företagsbilar. Det finns de som dock hävdar att alkolåsfunktionen i en privat personbil i huvudsak ska vara en alkometerfunktion. Loggningsfunktion behövs dock inte för privatbilar, det finns inte heller med som obligatoriskt krav för kvalitetssäkring av transporter.

Den samnordiska upphandlingen hösten 2005 av nya sållningsinstrument för polisen ger en indikation om vilket priset skulle kunna bli för alkolåsen vid en storskalig produktion. Den svenska polisen betalar 4 125 kronor inklusive moms för de ca 7 400 instrument som levereras till Sverige. Instrumenten innehåller i huvudsak den teknik som finns i dagens alkolås med bränslecellsteknik.²⁰ För alkolåset tillkommer dock det system och de komponenter som ska kommunicera med fordonet, komponenter som ger ett utökat skydd för manipulering, mer information i displayen än polisens rött eller grönt och eventuellt en loggningsfunktion som dokumenterar misslyckade startförsök med mera.

En leverantör av alkolås baserat på halvledarteknik bedömer kostnaden till 1 250 kronor per lås inklusive moms vid leverans av 100 000 handenheter per år för alkolås med radiokommunikationsgränssnitt till bilens startspärrfunktion.

²⁰ Samnordisk (Sverige, Finland och Norge) upphandling andra halvåret 2005. För svensk del 7 440 sållningsinstrument. E-mail uppgift 2006-04-22 från Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen.

Av stor betydelse är i vilken grad bilindustrin involveras i utvecklingen. Framför allt krävs en utveckling av sensortekniken för att minska investerings-, handhavande- och servicekostnaderna. Installationen förväntas allt mer integreras med fordonstillverkningen redan i bilfabriken. På sikt kommer vi att se en allt starkare integration med fordonens elektronik och att alkolåsens centralenheter ersätts av ett kommunikationsgränssnitt direkt till bilarnas startspärrfunktioner. För detta krävs dock ett intresse och en medverkan från fordonsindustrin och att det utvecklas en standard för detta gränssnitt.

Bilindustrin kommer att ställa krav på att kvalitetssäkra hela processkedjan för att inte riskera driftstörningar för sina kunder. Det är inte säkert att de låter olika alkolåsfabrikat av handenheter få tillgång till ett standardiserat kommunikationsgränssnitt till bilens elektronik. Denna utveckling kan få till följd att låsen inte längre kommer att kunna återanvändas och flyttas över till andra bilar lika lätt som idag. Alkolåsets handenhet kommer att designmässigt behöva anpassas till de olika fordonsmodellerna (jämför här även leverantör D:s kommentar i tabell 7 ovan). Såväl integrationen av alkolåsfunktionerna till bilarnas elektronik som den designmässiga anpassningen kräver utvecklingsinsatser.

Det är mycket svårt att bedöma hur såväl kapitalkostnaden som kostnaden för service och handhavande kommer att utvecklas. Nedan görs en summerad bedömning av framtida kostnader för alkolås.

◆ **Kapitalkostnad**

En försiktig bedömning är att kostnaden för ett eftermonterat bränslecellbaserat alkolås med tillräcklig funktion för såväl kvalitetssäkring av transporter som för bilar ägda av privatpersoner kommer att minska med som mest 1/3-del jämfört med prisläget 2006 eller ner mot 10 000 till 15 000 kronor monterat i bil under de närmaste åren. Detta förutsätter att marknadsefterfrågan upprätthålls på minst samma nivå som för 2005. Fram till 2010/2012 kan kostnaden vid ökande marknadsefterfrågan minska med som mest hälften jämfört med idag, dvs. ned mot 7 000 till 10 000 kronor.

Vid fortsatt stark marknadsefterfrågan kommer delar av bilindustrin att erbjuda alkolås som är totalintegrerade med fordonet. Så länge som merparten av alkolåsen eftermonteras kan man räkna med att bilintegrerade lås läggs på en prisnivå strax under de eftermonterade. På 10 års sikt bör merkostnaden för bil med totalintegrerat bränslecellbaserat alkolås inte bli högre än 3 000 till 5 000 kronor, för halvledarbaserat drygt hälften därav.

Hur den årliga kapitalkostnaden kommer att utvecklas är svårbedömt. En osäkerhet är i vilken mån alkolåsen kommer att kunna återanvändas om låsen monteras vid fabrik och integreras med bilarnas elektronik. En väsentlig fråga är bland annat hur kommunikationsgränssnitten mellan handenhet och fordon kommer att lösas och hur långt standardiseringen kommer att drivas. Kapitalkostnaderna kan därför komma att minska mindre än inköpskostnaderna såvida det inte skapas en eftermarknad för bilar med alkolås.

◆ **Service, underhåll och loggfunktion – verkstads- och datalagringskostnad**

Det finns inget som idag talar för att kostnaderna nämnvärt kommer att minska jämfört med 2006 års alkolås. Årskostnaden blir då 1 000 till 1 500 kr.

◆ **Funktionskontroll vid Bilprovningen (176 stationer) eller motsvarande**

Det går idag inte att göra någon bedömning om framtida kostnader för en tvingande fortlöpande funktionskontroll.

◆ **Transporter och stillestånd vid planerad service och underhåll**

Inga förändringar mot dagens situation. Mycket talar för att system med utbytesenheter blir allt vanligare.

◆ **Kostnader vid eventuella driftstörningar och fel**

Minskande.

◆ **Tid för handhavandet – förvärmnings-, blåsnings- och analystid m.m.**

Tiden för handhavandet kommer att fortsätta vara ett svårt hinder med stora kylmässiga samhällskostnader som följd.

7.7 Samhällsekonomisk lönsamheten

7.7.1 Samhällsekonomisk lönsamhet – strategi för införande

I inget annat land i världen finns en så bred information och diskussion om alkolås i media, bland medborgarna och inom person- och godstransportsektorn som i Sverige. Satsningen på alkolås för kvalitetssäkring av transporter har gjort att fokus riktats mot frågan om alkohol i trafiken i många olika organisationer och sammanhang. Det går inte att överskatta de positiva indirekta effekterna på trafiksäkerheten av detta breda engagemang.

Det är därför angeläget att nya idéer prövas och utvecklas om hur alkolås och alkometrar kan användas i syfte att hålla kvar detta fokus om frågan om alkohol i trafiken. Ett exempel på en sådan ny satsning är de alkoteststationer som håller på att etableras på svenska färjor och de aktiviteter som finns kring dessa.²¹

Alkolåsens direkta lönsamhet av att hindra rattfylleri kommer att variera kraftigt i tiden beroende på vilken strategi man väljer för införandet. Om enbart nya bilar utrustas med alkolås ger det en liten minskning av skadekostnaderna i trafiken under lång tid framöver. Alkolås i företags- och firmabilar ger en liten direkt effekt på trafiksäkerheten. Alkolås i lastbilar och bussar ger en marginell minskning av skadorna i trafiken. Även om alkolåsens kostnader kommer att minska radikalt kommer inte trafiksäkerhetsvinster att själva vara tillräckliga för att ge samhällsekonomisk lönsamhet.

För att på kort sikt få lönsamhet genom lägre skadekostnader i trafiken måste alkolåsen installeras i de bilar som körs av högriskgrupperna – alkoholberoende personer och yngre män som har ett oansvarigt förhållande till alkohol.

Argumentationen för alkolås kan breddas till att även inbegripa arbetsmiljö- och folkhälsofrågor och transportköparnas och människors tilltro till yrkesmässiga vägtransporter och transporter med firmabil. Det går då att motivera en storskalig satsning på alkolås. Med det synsättet förväntas en sådan satsning på lång sikt ge en samhällsekonomisk lönsamhet monetärt, även om riskgrupperna inte kan fångas upp initialt.

7.7.2 Effekter och samhällsekonomisk lönsamhet – beräknat på hela bilparken

Med dagens teknik och den bedömda utvecklingen av kapital-, drift- och handhavandekostnaden går det genomsnittligt inte att få samhällsekonomisk lönsamhet med alkolås i varje bil om enbart de minskade kostnaderna (inklusive humanvärdet) för skador i trafiken beaktas. Det är dock mycket stora skillnader i lönsamhet mellan olika typer av fordon och förargrupper. De stora trafikskademinskningarna uppstår om alkolås installeras i alla personbilar som körs av alkoholberoende personer och unga män med ett oansvarigt förhållande till alkohol. Mer än 90 procent av alkoholrelaterade dödsolyckor orsakade av bilförare vållas av förare till personbilar ägda av privatpersoner. Om enbart nya bilar utrustas med alkolås ger det en liten minskning av skadekostnaderna i trafiken under lång tid framöver. Alkolås i företags-, firma- och organisationsbilar ger en liten effekt på trafiksäkerheten. Om alla lastbilar och bussar på svenska vägar skulle ha varit utrustade med alkolås de senaste åren bedöms i genomsnitt 3 till 5 personer färre ha dött i trafiken varje år.

²¹ Volvo Lastvagnar har erbjudit sig att installera 50 alkoteststationer på färjor. Varje lastbils- och bussförare får ett blåsmunstycke och en folder med information om svensk lagstiftning och svensk attityd till alkohol i trafiken. Muntlig information från Lennart Pilskog 2006-05-17

Utgående från en framtida situation med en totalintegrering av nuvarande kända teknik att mäta alkohol i utandningsluften med fordonens elektronik kan en optimistisk bedömning för en privat personbil vara:

- Kapitalkostnad – 400 kr/år
- Service, kalibrering och besiktning – 1 000 kr/år
- Extra transporter och tid för service och besiktning – 300 kr/år
- Kostnad för tid för handhavandet – 1 000 kr/år

För företagsbilar, bilar i yrkestrafiken och organisationers egna bilar är årskostnaderna betydligt högre. Räknar vi med 3 000 kr/år och alkolås i genomsnitt för alla bilar bli det ungefär 14 miljarder kronor per år. Låt oss anta att antalet dödade och svårt skadade i framtida olyckor orsakade av rattonyktra bilförare minskar med 1/3-del på grund av den successivt förbättrade bil- och infrastruktuksäkerheten. Totalt skulle då ungefär 70 färre personer per år dödas i trafiken och 1 000 färre per år skulle skadas svårt om alla bilar i framtiden skulle ha alkolås. Per räddad person är kostnaden vid en allmänt användning av alkolås då 200 miljoner kronor. Samhällets minskade årskostnader inklusive av SIKAs rekommenderade maximala humanvärde skulle bli ungefär 7 miljarder kronor, eller hälften av kostnaden för alkolåsen och deras användning.

Alkolås är ett effektivt redskap i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. Alkolås är också ett proaktivt redskap i folkhälsoarbetet som kan minska samhällets skador av en oansvarig alkoholkonsumtion. Om man beaktar dessa och andra indirekta effekter på samhället i stort skulle ett allmänt krav på alkolås i alla bilar långsiktigt bli samhällsekonomiskt lönsamt. Avgörande för kalkylen och för lönsamheten är skattningen av effekter på folkhälsan och företagens bedömning av värdet med alkolås utöver trafiksäkerhet.

7.7.3 Effekter och samhällsekonomisk lönsamhet – olika populations- och tidsaspekter på införande av alkolås

Samhällsekonomisk lönsamhet – på frivillig grund

◆ Bussar

Bussbranschen och SLTF bedömer att 90 procent av alla bussar i upphandlad linjetrafik och bussar använda för skolskjutsar (totalt ca 7 000) kommer att vara utrustade med alkolås år 2010. Tagna beslut och policyer talar entydigt i denna riktning. För övriga bussar (beställningsbussar, turistbussar med mera, ca 5 500) bedöms andelen med alkolås år 2010 bli ungefär 80 procent. En förhållandevis liten andel av busstrafiken i Sverige görs i dag med bussar registrerade i andra länder. Eventuellt kan alkolås- och nyckelhanteringsfunktioner vid garage- och terminalanläggningar komma att installeras inom bussnäringen i avvaktan på krav på alkolås i varje buss.

Den direkta trafiksäkerhetsmässiga effekten blir liten eftersom det är mycket ovanligt med rattonyktra bussförare i olyckor med bussar inblandade. Minskningen av dageneftertrötthet som kan orsaka bussolyckor kan dock ge en något större effekt. Den höga andelen bussföretag som installerar alkolås på frivillig väg visar att det finns starka andra motiv än trafiksäkerhet som indikerar en hög företags- och samhällsekonomisk lönsamhet.

◆ Tunga och lätta lastbilar

Sveriges åkeriföretag bedömer att det år 2010 kommer att finnas ca 5 000 tyngre lastbilar (totalt ca 75 000 bilar) som installerat alkolås på frivillig väg. Bedömningen utgår från att inga nya större transportköpare, förutom Vägverket, kommer att ställa krav på alkolås. Andra bedömare uppger högre tal. Transportarbetarförbundet har slutit 300 avtal med transportföretag med ambitionen att alkolås successivt ska installeras.

Av de lätta lastbilarna (totalt ca 365 000 bilar) blir det kanske som mest några tusen bilar som 2010 har installerat alkolås på frivillig väg.

Eventuellt kan alkolås- och nyckelhanteringsfunktioner vid garage- och terminalanläggningar komma att bli vanligt inom åkerinäringen i avvaktan på krav på alkolås i varje lastbil. Det går dock inte att idag att bedöma hur stor del av lastbilsflottan som kommer att ha en sådan alkolåsfunktion före år 2010.

Den direkta trafiksäkerhetsmässiga effekten blir liten då det är ovanligt med rattonyktra svenska lastbilsförare i olyckor med lastbilar inblandade. De indirekta effekterna kan dock på sikt bli betydande.

◆ *Taxibilar*

Fram till 2012 kan man räkna med att minst 50 procent av alla taxibilar (totalt ca 14 000 bilar) och övriga personbilar som används för färdtjänstämål har installerat alkolås på frivillig väg.²² Det är möjligt att alkolås- och nyckelhanteringsfunktioner vid garage- och terminalanläggningar kommer att installeras av en del taxiföretag vilket då kommer att öka andelen taxibilar med en indirekt alkolåsfunktion. I taxibilar och bilar för färdtjänstämål dör genomsnittligt mindre än en person per år. Den trafiksäkerhetsmässiga effekten blir liten då det är ovanligt med rattonyktra taxiförare i olyckor med taxibilar inblandade. Minskningen av dagenertertrötthet som kan orsaka taxiolyckor kan dock ge en något större effekt.

Den höga andelen som är beredda att installera alkolås på frivillig väg visar att det finns starka andra motiv än trafiksäkerhet som indikerar en hög företags- och samhällsekonomisk lönsamhet. En integration av tekniken och funktionen för taxameter och alkolås kan minska kostnaderna och förbättra den samlade funktionen för dessa system. De så kallade "friåkarna" som inte är anslutna till någon beställningscentral bedöms i liten utsträckning komma att installera alkolås om det inte ställs formella krav på detta.

◆ *Offentligt ägda, leasade eller långtidsinhyrda personbilar*

Fram till 2012 kan man räkna med att merparten av de offentligt ägda, leasade eller långtidsinhyrda personbilarna har alkolås. Det har dock inte gått att få fram hur många bilar det kan röra sig om. Den direkta trafiksäkerhetsmässiga effekten på kort sikt blir dock liten.

Den höga andelen offentliga organisationer som är beredda att installera alkolås på frivillig väg visar dock att det finns starka andra motiv än trafiksäkerhet som indikerar en hög samhällsekonomisk lönsamhet. Samutnyttjande av garage-, terminal- eller institutionsplacerade alkolås- och nyckelfunktioner kan i en del fall eventuellt bli ett alternativ till alkolås i varje bil.

◆ *Personbilar ägda, leasade eller långtidsinhyrda av företag eller andra privata organisationer*

Det är svårt att bedöma hur hög andel av personbilarna som 2012 ägs, leasas eller långtidsinhyrs av företag eller andra privata organisationer som då har installerat alkolås. Utvecklingen kommer troligtvis att i hög grad bero på den tekniska utvecklingen och vilka incitament som kommer att kunna ges till denna sektor. Man kan kanske som mest anta att upp emot 10 procent av denna bilpark har alkolås 2012. Det är möjligt att alkolås- och nyckelhanteringsfunktion vid garage- och terminalanläggningar kommer att installeras av en del företag vilket då kommer att öka andelen bilar med en indirekt alkolåsfunktion. Den direkta trafiksäkerhetsmässiga effekten på kort sikt blir dock liten.

◆ *Förmånsbilar med alkolås beskattas enligt nuvarande regler för förmånsbeskattning av en förmånsbil*

Varje år säljs ungefär 125 000 nya personbilar som förmånsbilar och knappt 10 procent av alla personbilar i trafik är förmånsbilar. Deras andel av körsträckan är dock betydligt högre. Dessa bilar disponeras av privatpersoner. Det är dock en juri-

²² Muntlig bedömning vid möte med Taxiförbundet 2006-03-08.

disk person (företag, myndighet eller dylikt) som står för investeringen och vanligtvis även för kostnaden för underhållet och servicen av fordonet. Om alla förmånsbilar hade haft alkolås skulle på kort sikt kanske 2 till 4 personer färre dödas i trafiken varje år av rattonyktra personbilsförare. Flera av dessa skulle då vara unga manliga förare som lånat bilen. På längre sikt blir skademinskningen troligtvis större då färre personer kommer att utveckla alkoholrelaterade problem.

Dagens tekniska nivå för alkolås gör att dessa kommer att demonteras från förmånsbilarna innan de säljs vidare på eftermarknaden. Om en stor andel av förmånsbilarna utrustas med alkolås innebär det en stark marknadspåverkan med starka incitament för utveckling, vilket kanske gör att alkolåsen på sikt kommer att följa med bilen under hela dess livslängd. En alkolåsmarknad för förmånsbilar kan därför ha en betydande långsiktig betydelse för trafiksäkerheten.

Med nuvarande tillämpning beskattas förmånsbilar med alkolås högre än förmånsbilar utan alkolås. Företag, myndigheter och andra organisationer kan i sin policy införa regler om att anställda måste acceptera att alkolås är obligatoriska i erbjudna förmånsbilar. De skattemässiga nackdelarna med bilar med alkolås, det omständliga handhavandet och administrativa frågor och hinder förknippade med gränsöverskridande trafik och vid inlämnande till olika serviceinrättningar m.m. påverkar starkt viljan att installera och kräva alkolås i förmånsbilar. Det kan därför antas att endast ett fåtal organisationer kommer att ställa krav på alkolås i sin policy för förmånsbilar före 2012. Den kortsiktiga trafiksäkerhetsvinsten blir då helt försumbar.

◆ ***Förmånsbilar med alkolås beskattas lika vid förmånsbeskattningen som en motsvarande bil utan alkolås***

Utredningens förslag är att förmånsbeskattningen för en förmånsbil med alkolås inte ska vara högre än för en motsvarande bil utan alkolås från och med 2009. Utredningens förslaget medför att fler organisationer kommer att kräva alkolås i sin policy och att fler privatpersoner väljer förmånsbilar med alkolås. Som tidigare beskrivits medför nuvarande teknik dock fler nackdelar för användarna, varför man kanske kan räkna med att som mest 10 procent av förmånsbilarna på frivillig väg installerar alkolås år 2011 före obligatoriet från och med 2012. De kortsiktiga trafiksäkerhetsvinsterna blir dock även här marginella.

◆ ***Bilar ägda av privatpersoner***

Bedömningen är att endast ett fåtal bilar ägda av privatpersoner kommer att på frivillig väg låta installera alkolås till 2012.

Samhällsekonomisk lönsamhet – vid lag om att alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri får krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav

Utredningens förslag:

- Nuvarande möjlighet att få provisorisk körkort efter fällande rattfylleridom genom att ansöka om och beviljas att få ingå i program för villkorlig körkortsåterkallelse förlängs till 2014.
- De som gjort sig skyldiga till rattfylleri, men som inte ansöker om och blir beviljade att ingå i programmet med villkorlig körkortsåterkallelse eller blir uteslutna ur detta, kan endast få nytt körkort efter spärrtidens utgång med restriktionen att enbart få köra bilar utrustade med alkolås.

Knappt 15 000 personer lagförs för rattfylleri på grund av alkohol varje år. I pågående försök med villkorlig körkortsåterkallelse har sedan 1999, då försöket startade, ca 1 900 personer påbörjat rehabiliteringsprogrammet. Av dem som hittills skulle ha kunnat slutföra programmet har ca 50 procent uteslutits då de inte uppfyllt kravkriterierna. En anledning till att så få ansöker om att få gå in i programmet är de höga kostnaderna för att delta. En annan orsak kan vara att risken för upptäckt rattfylleri är liten. Det är nästan uteslutande personer som är lagförda för grovt rattfylleri som ansöker om att få ingå i programmet. De kvarstående effekterna efter

programmets genomförande (två år) är ännu osäkra. Därför är de långsiktiga effekterna osäkra.

Med utredningens förslag bedöms en större andel av de lagförda rattfylleristerna ansöka om och beviljas att få ingå i programmet. Man kan kanske räkna med att som mest 5 procent totalt kommer att påbörja programmet, dvs. ca $2 \cdot 750 = 1\,500$ personer per år i ett fortfarighetstillstånd. Drygt hälften förväntas fullfölja programmet. Nyrekryteringen av förare med alkoholproblem förväntas minska något vilket successivt minskar detta antal. Anledningen till att andelen bedöms bli betydligt högre än i dag är alternativet att tvingas ha körkort med alkolåsrestriktion efter spårrettidens utgång.

Det är svårt att bedöma hur stor andel av dem som inte väljer eller inte får ingå i programmet med villkorlig körkortsåterkallelse som kommer att ansöka om ett nytt körkort med alkolåsrestriktion. Även detta är förknippat med stora kostnader för individen. I dessa fall är det inte sannolikt att arbetsgivaren går in och tar några kostnader. Kanske kan man som mest räkna med att 5 procent väljer denna lösning, ca 750 personer per år.

Vilka effekterna blir totalt för trafiksäkerheten är mycket svårbedömt. En svårbedömd faktor är att många som inte får nytt körkort ändå fortsätter att köra. Det finns dock mycket som talar för att ett krav på alkolåsprogram eller alkolåsrestriktion för att återfå körkortet vid alla former av alkoholrattnykterhetsbrott kommer att få en kraftigt preventiv verkan för alla kategorier bilförare utom kanske för de redan alkoholberoende. De direkta och på några års sikt även de indirekta effekterna borde därför bli betydande. Vilka effekterna blir totalt för trafiksäkerheten är dock svårbedömda. En nackdel med förslaget är att det kan få allmänheten att starkare förknippa alkolås med personer med alkoholproblem. Detta kan få en negativ effekt på möjligheten att få alkolås accepterat bland allmänheten.

Vår bedömning är att minst 10 personer färre kommer att dö i trafiken redan första året och att antalet dödade successivt kommer att minska med ytterligare några personer varje år. Någon bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten av förslaget har inte gjorts.

För de alkoholberoende personer som väljer att installera alkolås i stället för att förbli körkortslösa är en viktig fråga hur manipulering av alkolåsen ska kunna försvåras. Alkolåsen måste då dock bli mycket svåra att manipulera och samhället behöver öka sina resurser för rehabilitering och övervakning. En annan viktig fråga är hur förslagen kan påverka andelen personer som kör utan körkort eller väljer att köra mopedbil m.m.

Vid villkorlig körkortsåterkallelse kontrolleras låsen och loggdata var åttonde vecka för att bland annat minska risken för manipulering av låsen.

Samhällsekonomisk lönsamhet – vid möjlighet även för dem som inte gjort sig skyldiga till rattfylleri att ingå i alkolåsprogram

Utredningens förslag är att de personer som läkare bedömt vara alkoholberoende, alkoholmissbrukare eller opålitliga i nykterhetshänseende – och som inte gjort sig skyldiga till rattfylleri – ges möjlighet att ansöka om att få ingå i ett utökat program med villkorlig körkortsåterkallelse för att kunna fortsätta att köra.

Ytterst få personer får i dag sitt körkort återkallat av nykterhetsskäl såvida de inte dömts för rattfylleri. Bara 1 av 1000 patienter med diagnosen alkoholberoende anmäls av läkare till länsstyrelsen. I en enkät till läkare uppger dessa att 100 gånger fler skulle anmäls om alternativet med körkortprogram hade funnits för denna kategori. Frågan om läkares anmälningsskyldighet har varit uppe till diskussion under lång tid. I den nyligen presenterade utredningen ”Regeringsuppdrag om läkares skyldighet att anmäla olämpliga förare” redovisas förslag om hur anmälningsskyldigheten ska förbättras.

Troligtvis kommer fler läkare att göra anmälan om det finns möjlighet för patienten att få fortsätta köra om denne ansluter sig till programmet med villkorlig körkortsåterkallelse. Det är dock svårt att bedöma hur det skulle påverka antalet personer med alkoholbesvär som får sitt körkort indraget utan att ha dömts för rattfylleri. Det är också svårt att bedöma hur stor andel av dessa som kommer att gå in i programmet med villkorlig körkortsåterkallelse.

Utredningens bedömning är att det på sikt är några personer färre per år som kommer att dö i trafiken om förslaget genomförs. Någon bedömning av den samhälls-ekonomiska lönsamheten har inte gjorts.

Samhällsekonomisk lönsamhet – vid ett obligatorium 2010 för alla bussar

Ett lagstadgat obligatorium ger en marginell skillnad då merparten av bussarna på frivillig väg långt tidigare kommer att vara utrustade med alkolås.

Samhällsekonomisk lönsamhet – vid ett obligatorium 2010 för alla lastbilar

Antalet lastbilar där det på frivillig väg installeras alkolås före år 2010 är mycket svårbedömt. Bedömningen är att andelen troligtvis blir relativt liten.

Om samtliga lastbilar och bussar skulle vara utrustade med alkolås bedöms 3 till 5 personer färre dö i trafiken varje år. Den direkta trafiksäkerhetsvinsten är därför som tidigare redovisats liten. Minskningen av dageneftertrötthet som kan orsaka lastbils- och bussolyckor kan dock ge en något större effekt. Ett problem är att 25 procent av den långväga godstrafiken på väg görs av lastbilar registrerade i annat land vilket minskar effekten.

Samhällsekonomisk lönsamhet – vid ett obligatorium 2012 för alla personbilar

De stora effekterna med alkolås för trafiksäkerheten uppnås om alla personbilar utrustas med säkra och ej manipulerbara alkolås. Ett obligatorisk krav på alkolås i alla nya personbilar som registreras i Sverige från och med 2012 kommer dock inte att ge några snabba direkta effekter på trafiksäkerheten. Påtagliga direkta effekter kommer att dröja till framåt 2020-talet. Den helt dominerande högriskgruppen, som står för kanske 70 procent av de alkoholrelaterade dödsolyckorna i trafiken, är alkoholberoende personer som kör gamla bilar. Det är möjligt att den snabbaste effekten av ett obligatorium om alkolås i alla bilar från och med 2012 är att nyrekryteringen av alkoholberoende bilförare avtar. För högriskgruppen yngre män med ett oansvarigt förhållande till alkohol kan positiva effekter komma ganska snart efter ett lagstadgat obligatorium.

7.8 Risk- och känslighetsanalys för den samhällsekonomiska analysen

Flera faktorer kan väsentligt påverka den samhällsekonomiska lönsamheten negativt (–) respektive positivt (+). Följande faktorer av betydelse har identifierats:

- ± Det är svårt att bedöma när alkolåsen når riskgrupperna (främst alkoholberoende och unga män med ett oansvarigt förhållande till alkohol). Detta är av avgörande betydelse för alkolåsens påverkan på trafiksäkerheten och minskade skadekostnader för trafikolyckorna.
- ± Alkolåsens allmänna påverkan på folkhälsan är mycket svårbedömd. Den kan vara mycket stor men blir mycket svår att verifiera.
- ± Det finns argument för både lägre och högre kalkylvärden för dödade och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor än de rekommenderade. Eventuellt kan framför allt humanvärdet (individens betalningsvilja för att minska sin risk att dödas eller skadas i trafiken) successivt komma att öka. För att samhället ska kunna svara upp mot nollvisionens målsättning måste kalkylvärdena troligtvis öka kraftigt, vilket ger högre lönsamhet för alkolåssystem än vad som framgår av denna analys.

- + Alkoholpåverkade bilförare väljer att i högre utsträckning anlita taxi eller kollektivtrafik.
- Bilar utan alkolås hålls i trafik längre än de skulle ha gjort om krav på alkolås i nya bilar inte hade funnits.
- Bilar utan krav på alkolås importeras i högre utsträckning från utlandet såvida inte krav även kan komma att ställas på dessa.
- Alkoholpåverkade bilförare väljer att i högre utsträckning gå eller cykla m.m. vilket kan öka skaderisken.
- Alkoholberoende personer väljer i större utsträckning fordon utan obligatorium om alkolås (olika typer av ”mopedbilar”, motorcykel m.m.).
- Alkohol ersätts i högre utsträckning med andra berusningsmedel.
- Det utvecklas tekniker att manipulera alkolåsen.
- Det är svårt att bedöma hur andra faktorer kommer att påverka olycksrisken i trafiken och skadekonsekvenserna när en olycka inträffat. Andra faktorer som är positiva för trafiksäkerheten kan komma att få ett snabbare genomslag än i analysen, vilket gör lönsamheten för alkolås lägre.
- Teknikutvecklingen kan innebära att helt nya hjälpmedel utvecklas där alkolåsfunktionen endast är en av funktionerna. Installerade alkolås kan då få mycket kort avskrivningstid vilket blir negativt för lönsamheten.

7.9 Övriga konsekvenser för alkolås i vägtrafiken

7.9.1 Konsekvenser för konkurrensen mellan inhemska och utländska åkerier

Alkolås i ett fordon medför i dag en stor kostnad för åkeriägaren varje år. Det ökande intresset inom bland annat buss- och åkerinäringen för att installera alkolås på frivillig väg beror dock inte enbart på kraven från köparna. Både företagen och arbetstagarnas företrädare har insett att alkolås kan gynna ett stort antal människors funktion och välmående och därmed också företagets konkurrenskraft.

Företagens varumärken stärks. Överenskommelser mellan arbetsgivare och arbetstagarorganisationerna om alkolås i företagets fordon är ett rationellt sätt att undvika många kostsamma, komplicerade och ibland infekterade frågor om krav på utdrag ur belastningsregistret, stickprovkontroller m.m. Dessa frågor blir än mer aktualiserade eftersom andelen korttidsanställda och i Sverige anställda utländska förare förväntas öka.

Sveriges åkeriföretags bedömning är dock att alkolåsens höga årskostnader, trots alla fördelar, utgör en konkurrensnackdel för de svenska åkerierna om krav endast ställs på svenskregistrerade lastbilar.²³

7.9.2 Konsekvenser för brottslighet och det brottsförebyggande arbetet

En allmänt krav på alkolås bedöms på sikt komma att minska de alkoholrelaterade trafik-, stöld- och våldsbrotten.

Slutsatsen bygger på att alkolås är en metod som ger direkt återkoppling genom att förhindra rattfylleri, men alkolås gör också att man tvingas tänka preventivt för att inte riskera att behöva ställa bilen. Den allmänna alkoholkonsumtionen kommer då att minska och därmed även stöld- och våldsbrotten. En stor andel av de ca 50 000 bilstölderna varje år sker under alkoholpåverkan.²⁴ En bil med alkolås skulle då vara ointressant att stjäla.

²³ Sveriges Åkeriföretag, Anna-Karin Neikter, 2006-06-13

²⁴ Leif Björklund, Larmtjänst

Alkolås är en effektiv skanningmetod för att upptäcka riskkonsumenter innan det uppstår sociala problem eller hälsoproblem. Forskningen har länge sökt efter enkla skanninginstrument som tidigt fångar riskgrupperna. Alkolås är otvetydigt ett sådant instrument. I bästa fall kan det räcka att en person själv upptäcker att han inte kan starta bilen för att han ska ändra sina alkoholvanor eller frivilligt gå in i behandling. När alkolås används i företagets fordon är sannolikheten stor att rehabilitering påbörjas för en person som har konstaterats vara rattfull. Alkolås i privatbilar kommer också att innebära att fler söker behandling genom initiativ från närstående.

Utsikterna är goda för en minskning av de trafik-, stöld- och våldsbrott som har koppling till ett oansvarigt nyttjande av alkohol. Förutsättningen är att samhället har beredskap för att svara upp mot de ökande kraven på tidiga rehabiliteringsinsatser.

7.9.3 Konsekvenser för sysselsättning och offentlig service

En allmänt krav på alkolås bedöms få marginella effekter för sysselsättningen och kraven på den offentliga servicen.

7.9.4 Konsekvenser för små företags arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga m.m.

En allmänt krav på alkolås bedöms inte negativt påverka de små företagens arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga, snarare motsatsen. För små företag är det extra viktigt att i tid upptäcka begynnande alkoholproblem. En person med alkoholproblem kan medföra stora störningar för företagets leveranssäkerhet och därmed konkurrensförmåga på sikt.

Det kan dock finnas näringar inom vägtransportområdet där mindre seriösa aktörer kan få en kortsiktig fördel av att inte ta på sig kostnader för alkolås och alkolåssystem.

7.9.5 Konsekvenser för jämställdheten mellan män och kvinnor

En överväldigande majoritet av de alkoholrelaterade trafik- och våldsbrotten begås av män. Eftersom dessa brott minskar vid ett allmänt krav på alkolås kan detta ses som en positiv effekt för jämställdheten mellan män och kvinnor.

7.9.6 Konsekvenser för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen

Ett allmänt krav på alkolås bedöms inte ha någon nämnvärd påverkan på möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Många invandrargrupper använder alkohol i mindre utsträckning än befolkningen i stort. Därför kan krav på alkolås kanske bidra till att dessa grupper lättare kommer in på arbetsmarknaden.

7.10 Alkolåsens framtida kostnadseffektivitet jämfört med andra åtgärder mot trafikolyckor

Utredningen har valt att inte göra någon jämförande värdering av andra alternativa åtgärder. För att kunna göra en sådan jämförande analys behöver de olika kalkylernas metoder och kalkylvärden kalibreras vilket inte varit möjligt inom ramen för utredningens uppdrag. Det är i dagsläget också för stor osäkerhet om den framtida alkolåstekniken för en bred allmän användning. Trafiksäkerhet är ofta huvudskälet till de fysiska investeringar som görs i vägtrafiksystemet. I Vägverkets framtidsplan för 2004 till 2015 är anslaget 39 miljarder kronor för fysiska investeringar. Kostnaderna för alkolås ska ställas i relation till dessa satsningar.

8 Konsekvensanalys av alkolås i spårbunden trafik

Lok

Antalet lok och lokvagnar i Sverige är ca 1 500 och antalet förarplatser i dessa ca 2 700. I godstrafiken finns ca 500 lok, de flesta med två förarhytter.²⁵

Vägverket Produktion installerade i september 2005 som första järnvägsoperatör alkolås i fyra av sina sex lok till en direkt kostnad inklusive moms av ca 50 000 kronor per lok. Diskussioner pågår om installation av alkolås i några av persontågoperatörernas lok eller lokvagnar. Dessa initiativ har tagits efter att man observerat problem med alkohol hos några förare. Tågoperatörerna Green Cargo och Tågkompaniet har beslutat om att installera alkolås i sina lok.

Utredningen har inte kunna få tillgång till någon statistik om alkoholrelaterade olyckor i järnvägsnätet. Någon lönsamhetsbedömning går därför inte att göra. En rattfull lokförare är inte enbart en risk för de som åker på järnvägen. År 2001 inträffade en olycka i Borlänge med en kraftigt berusad lokförare. Tågsättet innehöll vagnar med gasol och delar av närliggande bebyggelse evakuerades under uppröjningsarbetet. Den totala kostnaden för olyckan uppgick till flera tiotal miljoner kronor. Enbart för Borlänge kommun var de direkta kostnaderna 8 miljoner kronor.

Inom järnvägssystemet finns teknik inbyggd som ska förhindra att föraren orsakar någon olycka. Den olycka som inträffade i Borlänge skulle inte kunna hända i dag. Den automatiska säkerhetstekniken finns dock inte alltid installerad i det lågtrafikerade järnvägsnätet och inte heller på rangerbangårdar. Ur risksynpunkt är det därför för lok som trafikerar det lågtrafikerade järnvägsnätet och som används i rangerbangårdar som det främst finns säkerhetsmässiga motiv att installera alkolås. Det förebyggande arbetsmiljöarbetet och människors tilltro till järnvägssystemens säkerhet utgör dock starka motiv för alkolås i alla lok.

För alkolås i lok kan man räkna med 10 års livslängd. Om alla lok utrustades med alkolås under den närmaste 5-årsperioden bedöms kapitalkostnaden bli mellan 3 000 och 4 000 kr/år och alkolås eller ca 10 miljoner kr/år om alla lok utrustas med alkolås. Till detta kommer kostnaden för fortlöpande service och kostnaden för tiden för handhavandet m.m.

Spårvagnar

Totalt i Sverige finns ca 250 spårvagnar varav 204 i Göteborg.²⁶

I Norrköping pågår installation av alkolås i stadens 26 spårvagnar. Länshuvudmannen Östgötatrafiken har beslutat att förse samtliga fordon som trafikerar Östergötland med alkolås. Den totala direkta investeringskostnaden per alkolåsinstallation är ungefär 30 000 kronor inklusive moms. En komplikation för spårvagnar liksom för bussar är att avlösningen av förare sker i trafik. För att klara detta ska avgående förare ”stänga” spårvagnen innan nästa förare tar vid. Det förs diskussioner om det lämpliga i att förarna ska blåsa i alkolåset under uppsikt av passagerarna.²⁷

För alkolås i spårvagnar kan man räkna med 10 års livslängd. Om alla spårvagnar utrustades med alkolås under den närmaste 5-årsperioden bedöms kapitalkostnaden bli 3 000 till 4 000 kr/år och alkolås eller ca 1,5 miljoner kr/år om alla spårvagnar utrustas med alkolås. Till detta kommer kostnaden för fortlöpande service och kostnaden för tiden för handhavandet m.m.

²⁵ Muntlig uppgift 2006-05-04 av Peder Vadman, Branschföreningen Tågoperatörerna och Lennart Glaad, Vägverket Produktion.

²⁶ Muntlig uppgift 2006-05-04 från Willy Niklasson, Göteborgs Spårvägar.

²⁷ Muntlig uppgift 2006-05-04 från Alexander Johansson, Connex Sverige AB. För spårvagnar är Östgötatrafikens beslut bland annat föranlett av en olycka med en spårvagn där föraren hade 0,38 promille i blodet.

Tunnelbanetåg

Inom tunnelbanesystemet finns en väl utvecklad automatisk säkerhetsteknik som ska försvåra att olyckor orsakas av omdömeslösa förare. En utveckling av förarlösa tåg är på gång. Vid varje inträffad olycka görs alltid en nykterhetskontroll. Något rattfylleri har då inte uppdagats.²⁸

Spårbunden trafik generellt

Handhavandet av alkolås är generellt enklare i lok, spårvagnar och tunnelbanetåg än i bilar. Utrymmet där handenheten sitter är vanligtvis uppvärmt och det finns obegränsad elenergi för förvärmning av låsens sensorer. Informationskanaler finns redan etablerade till förarna och till övriga personalkategorier vilket underlättar att kunskap sprids om låsens handhavande och vilka åtgärder som ska vidtas vid uppkomna problem.

²⁸ Muntlig uppgift 2006-05-05 från Sverker Enström, SL.

9 Konsekvensanalys av alkolås för snöskotrar

I delbetänkandet finns en redovisning av fordonsggruppen terrängmotorfordon där snöskotrar ingår och av olyckor med dessa. En mer fullständig och uppdaterad redovisning finns i förslag till snöskoterprogram.²⁹

I Sverige finns ca 170 000 snöskotrar, merparten i de fyra nordligaste länen. Någon officiell statistik finns inte om antalet omkomna i olyckor med snöskotrar. En grov bedömning är att ungefär 10 personer per år dör i snöskoterolyckor. Några uppgifter har inte kunnat fås om antalet skadade personer i snöskoterolyckor. Mer än 90 procent av de omkomna är män och av dessa är ungefär 90 procent förare. Nästan 70 procent av de omkomna var alkoholpåverkade och 90 procent av de omkomna alkoholpåverkade förarna hade en alkoholkoncentration i blodet över gränsvärdet för grovt rattfylleri.

Det finns idag ingen alkolåsteknik tillgänglig för den tuffa oskyddade utemiljö som snöskotrar vanligtvis används i. Ett begränsat prototyparbete pågår. Snöskotrar har begränsad batterikapacitet och vissa snöskotrar har ingen batterikapacitet alls. Såväl handenheten som centralenheten måste kapslas väl mot fukt, men det måste ändå gå att blåsa i handenheten under besvärliga förhållanden. Att blåsa minst 1,2 l utandningsluft in i ett alkolås är svårt att klara i många vädersituationer. Fukt får inte heller komma in i blåsmunstycket.

Samhällets kostnader inklusive humanvärdet för alla dödade i snöskoterolyckor uppgår till ca 140 miljoner kr/år. Man kan förmoda att den relativa andelen svårt och lindrigt skadade i olyckor med snöskotrar är betydligt lägre än för bilar. Om man antar att kostnaderna för skadade är i samma storleksordning som för dödade är samhällets totala kostnader inklusive humanvärdet för alla alkoholrelaterade snöskoterolyckor ungefär 200 miljoner kr/år, dvs. drygt 1 000 kronor per snöskoter och år.

Minskningen av kostnaden för samhället per snöskoter om alla snöskotrar hade alkolås är då ungefär hälften av den för personbilar, inklusive humanvärdet. Det går inte att bedöma den framtida årskostnader för alkolås installerade i snöskotrar. Årskostnaden för ett alkolås till snöskotrar kommer sannolikt att bli betydligt dyrare än de för bilar. Med känd teknik är alkolås i snöskotrar inte lönsamt om enbart olyckskostnaderna beaktas. Snöskoterparken omsätts i betydligt lägre takt än bilparken. Det tar därför betydligt längre tid att få full effekt av ett obligatorium för alkolås i nya snöskotrar än för bilparken. Alkolåsets fördelar som ett proaktivt redskap i folkhälsoarbetet kan dock avses vara av speciellt stort värde för denna förarkategori.

²⁹ Förslag till Snöskoterprogram, 2006-01. Medverkande: Polisen Norrbotten, Länsstyrelsen Norrbotten, Kommunförbundet i Norrbotten, Samernas Riksförbund, Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation, Svenska Motorcykel och Snöskoterförbundet, Banverket Norra Banregionen, Vägverket Region Norr.

10 Teknik, standarder och marknad för alkolås-system

10.1 Teknik för alkolås

De i dag kommersiellt tillgängliga alkolåsen är anordningar som mäter förekomsten av alkohol i utandningsluften. Om förarens utandningsluft innehåller alkohol över en viss inställd nivå, mätt med den mätnoggrannhet anordningen har, går fordonet inte att starta. Den teoretiska grunden för hur mängden alkohol i luften skulle kunna mätas beskrevs redan 1917 i en doktorsavhandling av den svenske forskaren Erik M.P. Widmarks. Det dröjde dock ända till 1970 innan någon föreslog att alkolås skulle användas för att hindra rattfull körning, och då i USA. Idén från början i USA var att utveckla ett alkolås som skulle finnas i alla bilar. Tekniken visade sig dock vara alltför komplicerad och kostsam, och därför övergavs tanken.

I delbetänkandet finns en omfattande beskrivning av olika tekniker för att mäta förekomsten av alkohol i utandningsluften. Förekomsten av alkohol i utandningsluften registreras direkt eller indirekt med varierande mätnoggrannhet beroende på bland annat använd teknik och hantering. Mätnoggrannheten är avhängig bland annat typ av sensor, hur stabil sensorn är över tiden vid varierande sensortemperatur och användningsfrekvens, när i utandningsskedet provet tas och hur signalerna från sensorn behandlas. Alkolåssensorns förmåga att selektera alkohol från andra ämnen varierar beroende på vald sensorteknik.

På 1950-talet påbörjade svensk polis försök med att kontrollera rattfylleriet i trafiken genom kemisk mätning (ballongblåsning). På 1970-talet introducerades ett sållningsinstrument baserat på bränslecellsteknik. I den samnordiska upphandlingen av nya sållningsinstrument som polisen gjorde senhösten 2005 används bränslecellsteknik. De grundläggande komponenterna i dessa sållningsinstrument är i princip desamma som i de kommersiellt tillgängliga alkolåsen med bränslecellsteknik. Från slutet av 1980-talet har polisen även för bevisföringen som alternativ till blodprov successivt gått över till att mäta alkoholhalten i utandningsluften. Dessa bevisinstrument använder sig av teknik byggd på IR-strålning.

Det är en svår mätteknisk utmaning att mäta alkoholhalten i utandningsluften. Det låga svenska gränsvärdet för rattfylleri, 0,2 och Sveriges kalla klimat försvårar. De nackdelar som är förknippade med dagens teknik och som inbördes hänger samman är:

- höga årskostnader
- inga reglerade krav på typgodkännande och fortlöpande funktionskontroller för varierande verksamheter
- sensorprestanda är inte stabil vilket ställer krav på täta serviceintervall
- långa förvärmningstider innan låsen accepterar blåsning
- besvärligt handhavande med blåsning av vanligtvis minst 1,2 l utandningsluft
- för lätta att manipulera för den som vill och har teknisk kunskap
- hög energiförbrukning – ställer krav på strömförsörjningen
- brister i robusthet och kvalitet – blir dock successivt bättre.

Hur tekniken och standardiseringen utvecklas har stor betydelse för om den positiva opinionen i Sverige för alkolås ska kunna upprätthållas. Den tekniska utvecklingen påverkar också möjligheten att få med EU för ett allmänt krav på alkolås och få in alkolås i helfordonsdirektivet.

Ett generellt problem för alla alkometrar och alkolås är att utandningsluftens alkoholkoncentration varierar under utblåsningen. Det är den sista fasen under utblåsningen, när lungorna helt töms, som ger det riktiga värdet. För att få så rättvisande värden som möjligt ska provet därför tas i slutfasen av utblåsningen. Av praktiska

skäl väljer man att kompromissa och accepterar att alkoholhalten mäts i den utandningsluft som finns efter 1,2 eller 1,5 l blås. För en person med hög lungkapacitet innebär det att den uppmätta alkoholhalten kan vara upp till 30 procent lägre än den faktiska.³⁰

Blåsningen kräver koncentration och en viss ansträngning. Det gör att flera får blåsa fler gånger innan alkolåset godkänner blåsningen. För att underlätta för personer med begränsad förmåga att blåsa med jämn luftström och tillräcklig kapacitet finns lås där minsta luftvolym ställs in för att anpassas till personens lungkapacitet och blåsförmåga.

Koncentrationen av alkohol i utandningsluften har också stor betydelse. Det låga svenska gränsvärdet för rattfylleri, 0,2 promille, ställer speciellt stora krav på sensortekniken. Alkolås som har tillräcklig mätnoggrannhet i länder med högre gränsvärden kan vara olämpliga i Sverige.

Ett viktig fråga är risken för manipulering. Det finns idag alkolås på marknaden som är mycket enkla att manipulera. De vanligaste teknikerna som används för att försvåra manipulering av alkolåsen är att mäta utblåsningens temperatur, flöde, tryck och luftfuktighet, att kräva både blås och återsug och att registrera mänskliga läten under blåsningen. En väl så viktig fråga är hur alkolåsets centralenhet kopplas till fordonet funktioner. Många centralenheter kopplas på ett sätt som gör det alltför lätt att förbikoppla alkolåsfunktionen. Det är därför mycket angeläget att alkolåsen integreras säkert till bilens funktioner.

Den mest beprövade tekniken att mäta förekomsten av alkohol i utandningsluften är baserad på bränslecellstekniken. Tekniken har under många decennier successivt förfinats världen över i utvecklingen av polismyndigheternas sållningsinstrument och i utvecklingen av alkolås för olika program med villkorlig körkortsåterkallelse. Nackdelar med bränslecellstekniken är att den är dyr, att sensorn bör hålla ungefär samma temperatur som utandningsluften (vilket kräver föruppvärmning vid kyla) och att sensorn inte är stabil över tiden utan måste kalibreras med jämna mellanrum.

Tekniken med metalloxidsensorer (halvledarceller) mäter alkoholhalten i utandningsluften indirekt genom att mäta syrehalten. Dessa alkolås är inte alkoholspecifika utan reagerar även på flera andra ämnen. Sensortekniken är billig och används i den stora flora av alkometrar som finns på marknaden. Tester av dessa visar på stora variationer i stabilitet och mätnoggrannhet över tiden och vid repeterad användning.³¹ Tekniken finns också i kommersiellt tillgängliga alkolås. Dessa lås uppfyller dock inte Senelecs standardkrav för villkorlig körkortsåterkallelse och inte heller de preliminära kraven för kvalitetssäkring av transporter. De alkolås som används i USA baserade på halvledartekniken kräver en frekvent kalibrering.

För att kunna kalibrera alkolås behövs tillgång till våtgas eller torrgas med kontrollerad och känd alkoholkoncentration. Processen att tillverka denna luft kräver en kvalitetssäker hantering då gasen utgör bas för hela kalibreringsprocessen. Överhuvudtaget ställs stora krav på teknik och miljö vid kalibreringen.

I delbetänkandet finns också beskrivningar av tekniker som på andra indirekta sätt mäter andelen alkohol i blodet, till exempel genom anläggning mot huden. Efter att delbetänkandet utgavs har en idé presenteras som bygger på beröringsfri mätning av alkohol och CO₂ i utspädd utandningsluft.³²

Dagens alkolås baserade på bränslecellsteknik fungerar i allt väsentligt bra i tillämpningarna villkorlig körkortsåterkallelse och kvalitetssäkring av transporter i yrkestrafiken, i firmabilar och i andra organisationers egna bilar. Vid alkolåsprogram och kvalitetssäkring av transporter finns det hos organisationer och företag ett

³⁰ SKL sakkunnighetsutlåtande 2004-11-04. Författare Lars Andersson.

³¹ Muntlig information 2006-04-13 om pågående utvärdering, Tomas Jonsson, MHF

³² IVSS-projektet KAIA

egenintresse och en administration som hanterar alkolåsen och alkolåssystemen. Det finns rutiner för hur man agerar vid tekniska problem, misstanke om rattfylleri vid ”rödblås”, manipulering av alkolåsen m.m. En brist är att det inte finns ett typgodkännande för alkolås som underlättar valet av teknik.

För att alkolås ska kunna få en bred allmän användning och bli allmänt accepterade behöver dock nuvarande hantering med att blåsa i ett munstycke ersättas. Föraren bör märka mycket lite av systemet och alkolåsfunktionen måste totalintegreras med fordonet. Detta är också en förutsättning för att risken för manipulering av alkolåsen i allt väsentligt ska kunna elimineras. Dagens tekniska lösningar behöver förbättras i en rad avseenden innan de kan börja levereras i stor skala till privatbilar.

Nuvarande nackdelar av att sensorerna inte är stabila över tid och kräver frekvent kalibrering behöver elimineras. Många privatägda bilar står ute utan värme och har betydligt sämre underhållen batterikapacitet än de nyare bilar som företagen och organisationerna har och som finns i förmånsbilarna. Dagens teknik baserad på bränslecellsteknik med krav på förvärmning kan därför bli svårhanterlig vid låga temperaturer. Halvledarteknikens möjligheter är ännu inte tillräckligt värderad. För dagen finns ingen teknik presenterad som på kort sikt öppnar för ett nödvändigt tekniskt genombrott.

10.2 Andra system som förhindrar farlig körning

10.2.1 System som registrerar körbeteendet

Pågående utveckling av andra bilbaserade system som förhindrar farlig körning kan komma att kunna förhindra många av de alkoholpåverkade förarnas farliga beteenden i trafiken. Det finns dock inte i dag några säkra indikationer på hur långt denna teknik har kommit och vilka farliga beteenden som tekniken klarar av att identifiera genom att registrerar körbeteendet.

Mycket talar dock för att de tekniker som prövas skulle kunna bli billiga i storskalig produktion eftersom de bygger på komponenter som redan finns i dagens bilar. En sådan utrustning kommer dock inte att säkerställa att föraren inte är rattfull. Det finns därför risk att förarna lär sig hur mycket alkohol de kan dricka innan utrustningen signalerar farligt beteende. Alkoholhalten i blodet kan då vara långt över gällande rattfyllerigräns.

Eftersom dessa teknikers praktiska möjligheter inte är kända har vi inte närmare kunnat analysera vilka samhällekonomiska effekter sådana anordningar kan få.

10.2.2 Integrerad nyckel- och alkolåsfunktion vid terminalanläggningar m.m.

En alternativ metod till att ha alkolås i varje fordon som förhindrar rattfylleri är att installera en integrerad alkolås- och nyckelhanteringsfunktion vid terminalanläggningar. Alkolåset förhindrar att rattfulla bilförare får ut bilnycklarna och en rattfyllerikontroll utförs även när bilarna återvänder till terminalen.

Ett sådant system installerades först vid Poståkeriet Sverige AB i Uppsala.³³ För att kunna logga in i nyckelskåpet måste föraren göra ett godkänt utandningsprov. Därefter får föraren tillgång till de specifika nycklar som han eller hon är behörig till. Systemet ger en överblick över vem som har tagit ut eller lämnat tillbaka en specifik nyckel samt när detta uttag skett. Systemet lagrar historik över samtliga handlingar och nyckeltransaktioner.

³³ KEYSafe är ett elektroniskt system för övervakning, registrering och kontroll av nycklar. info@bramab.se – www.brsecurity.se

Muntlig information från Jan Olsson, Poståkeriet i Sverige AB.

Ragnsells, Sveriges näst största åkeri, har beslutat om att satsa på terminalalkolås och flera andra större transportörer har visat intresse. En sidofördel är bland annat att en mängd förare av andra fordon (olika typer av truckar, traverser m.m.) får en alkolåsfunktion.

Metoden är främst tillämplig där föraren hämtar ut och lämnar tillbaka nycklarna före och efter varje arbetspass. Det behöver dock inte nödvändigtvis ske vid samma terminalanläggning, även om denna begränsning finns i dagens system. Metoden går även att använda om föraren behåller nycklarna under flera arbetspass. Risken för rattfylleri ökar då något, men den preventiva effekten är troligtvis dock mycket god även i dessa fall. Metoden behöver inte nödvändigtvis vara kopplad till något nyckelhantering. Planer finns att på längre sikt även komplettera utrustningen med en ögonregistreringssensor som förhindrar rattfylleri av annat än alkohol. Polisens kontroller i Skåne 2005 visar att mer än hälften av dem som lagförts för rattfylleri var lagförda för annan påverkan än alkohol.

Ovan skisserade system är mycket kostnadseffektivt. Kapital- och driftkostnaden vid en terminalanläggning blir ofta bara några procent jämfört med att installera alkolås i varje bil. Handhavandekostnaden minskar också mycket starkt. Utredningen bedömer att det finns en stor utvecklingspotential för metoden i de verksamheter där den är ändamålsenlig. En stor andel av förarna i yrkestrafiken och i företagsbilar passerar med jämna mellanrum företagets garage- och terminalanläggningar. Man skulle kunna använda enklare och billigare "alkolås" på en teknisk nivå motsvarande polisens sällningsinstrument. Risken för manipulering av låsen och vid blåsning elimineras, spårbarheten garanteras, tiden för handhavandet minskar dramatiskt och störningar vid fel elimineras nästan helt. Dessa alkolås kan placeras i mycket "snällare" miljöer och problemen med temperaturvariationer, damm, vibrationer m.m. undanröjs.

Utredningen har inte gjort någon analys av hur användningen av terminalalkolås skulle kunna påverka den samhällsekonomiska bedömningen. Det behövs mer erfarenhet av hur systemet fungerar i olika verksamheter. Den analys utredningen gör är att metoden har stora samhällsekonomiska förtjänster och kan komma att tillämpas på en stor del av fordonsflottan i yrkestrafiken och bland företagsbilar.

Det finns dock invändningar mot alternativet med terminalalkolås. Transportarbetarförbundet anför att det är viktigt att alkolåsen kopplas direkt till fordonet. Skälen som anføres är bland annat att låsen då blir en mer naturlig del i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Terminalalkolås riskerar att få stämpel av kontrollverktyg vilket försvårar samverkan mellan arbetstagare och arbetsgivare.³⁴

En utveckling pågår av ett system där man först genom ett förenklat blåsprov utan blåsmunstycke skannar av om det finns indikation på alkohol. Indikeras ingen alkohol öppnas bommen eller grinden. I de fall det indikeras misstanke om alkoholpåverkan ombeds föraren blåsa i ett "alkolås" för att verifiera nykterheten.³⁵

10.3 Standardkrav för funktion och teknik och krav på provning och fortlöpande kontroll

10.3.1 Behov av standarder och provningsförfarande m.m.

De krav som ställs på ett alkolåssystem har betydelse för årskostnaden, vilka kostnader för företagen och samhället i övrigt som påverkas, hur den formella och informella rättssäkerhet säkerställs och risken för manipulering med mera. Kraven på ett alkolåssystem behöver också anpassas till de olika användarkategorierna och de tekniska möjligheterna och till de generella krav som finns i olika regelverk för fordon och fordonskomponenter.³⁶

³⁴ E-post 2006-06-12 från Martin Miljeteig, Transportarbetareförbundet

³⁵ Tomas Jonsson, MHF

³⁶ För att alkolås ska få monteras krävs krav i helfordonsdirektivet på att förberedelser ska finnas gjorda i bilarnas elektroniska system för eftermontering av alkolås. Det är tveksamt om dagens eftermonterade alkolås uppfyller typgodkännandedirektiven. Den nya elektroniken kommer att göra det allt svårare att gå in och klippa i fordonens kabelsystem för att eftermontera alkolås. Muntlig information vid möte med BilSweden, 2005-11-18.

Drivande för standardiseringen av funktion och teknik hittills har varit att säkerställa behoven i olika program där alkolåssystem erbjuds som alternativ till indraget körkort. I detta standardiseringsarbete har körkortmyndigheter och trafikmedicinsk personal samverkat med olika tillverkare av alkolås. För dessa alkolåssystem finns reglerade tekniska krav och testprotokoll.

I dag finns i Sverige inte något formellt typgodkännande av alkolås och alkolåssystem. Det finns inte heller någon generell reglering av hur alkolåsens och alkolåssystemens funktion fortlöpande ska kontrolleras. MHF har informellt tagit på sig rollen att testa de alkolås som förekommer på marknaden och ge rekommendationer om dessa. Alkolåsleverantörerna ger rekommendationer om fortlöpande kontrollmetodik och kontrollfrekvens. Vägverket och olika organisationer ger ut rekommendationer om funktionskrav på alkolås för kvalitetssäkring av transporter. Flera organisationerna har gjort egna utvärderingar av tillgängliga alkolås.³⁷ De svenska bitillverkarna har också utvärderat eller håller på att utvärdera alkolåsen på marknaden.

Tillverkarna och leverantörerna av alkolås med bränslecellteknik har varit de som drivit på standardiseringsarbetet för en bredare tillämpning. Bilindustrin har aktiverat sig allt mer i standardiseringsfrågan vilket är positivt för den fortsatta utvecklingen. Frågan om standardisering har såväl tekniska som administrativa implikationer. Den standardisering som sker inom ramen för Senelec är snävt begränsad till främst mättekniska krav. Det finns många frågor av administrativ karaktär som behöver få en säker och ändamålsenlig lösning. Exempel på administrativa frågor är:

- Vilka funktioner ska kunna vara omställningsbara, och vem ska kunna göra denna omställning?
- Vad krävs för att upptäcka om låsen manipuleras? Vad händer efter att låsen manipulerats?
- Hur hanterar alkolåssystemet gränsöverskridande trafik mellan länder med olika nivå för rattfylleri?
- Vad gäller vid tekniska fel och i nödlägen och vid inlämning till verkstäder och serviceinrättningar av olika slag och i olika länder?

10.3.2 Funktionskrav vid krav på alkolåssystem vid villkorlig körkortsåterkallelse

För de alkolås som används i pågående program i Sverige med villkorlig körkortsåterkallelse finns kraven på funktion reglerade enligt den kanadensiska Alberta-standarden (Province of Alberta Solicitor General projekt nummer 355A02-01). Alkolåsleverantörerna har att redovisa provningsresultat och formella regler finns uppställda om handhavandet och den fortlöpande funktionskontrollen. Inom ramen för programmet finns en stor organisation och administration som fortlöpande säkerställer att reglerna tillämpas.

För dessa alkolåssystem är det nödvändigt att det finns ett regelverk och att tillämpningen övervakas, att alkoholhalten mäts med känd mätnoggrannhet, att låsen så långt möjligt är alkoholspecifika och inte reagerar på andra ämnen och att manipulering försvåras genom en utvecklad loggfunktion med mera. Mycket av hanteringen sköts relativt informellt och leverantören av alkolåsen och alkolåssystemen

³⁷ TRB Sverige AB – se www.trb.se — Efterfrågan på tillförlitliga och användarvänliga alkolås ökar stadigt. Syftet med den genomförda utvärderingen är att ta fram ett bra beslutsunderlag vid val av alkolås. Utvärderingen baseras på fälttester, intervjuer, enkäter och litteraturstudier. Projektet har resulterat i en bedömningsmodell med 19 viktade kriterier som var för sig värderas 1-5. Modellen har sedan applicerats på de produkter som ingår i utvärderingen. För närvarande ligger två produkter på listan: ACS Alkolock V3 samt Dräger Interlock XT. De rekommenderade alkolåsen har uppfyllt kraven med avseende på bland annat att minska risken för manipulering, nödlösning, användarvänlighet, teknisk specifikation och funktionalitet. Volvo lastvagnar och Scania har båda gjort utvärderingar som resulterat i att alkolås med bränslecellsteknik rekommenderas.

har ett stort ansvar för funktionsprovningen och den fortlöpande funktionskontrollen och för att systemet inte manipuleras. Deltagarna förbinder sig också att enbart köra bil i Sverige.

En Senelec standard som anger viktigare tekniska funktionskrav är beslutad och kommer successivt att inarbetas i regelverket.

10.3.3 Funktionskrav för alkolås i bilar som körs av personer med restriktion att endast få köra bilar med alkolås men som inte ingår i programmet med villkorlig körkortsåterkallelse

Utredningen föreslår ett tidsbegränsat krav om att endast få köra bilar med alkolås för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri och som väljer att inte ingå i programmet med villkorlig körkortsåterkallelse. Utredningen föreslår att Vägverket ges i uppdrag att utforma de krav gällande funktion, provning, kontroll och försvårande av manipulering som bör gälla i dessa fall.

10.3.4 Funktionskrav vid kvalitetssäkring av transporter – med och utan krav på loggfunktion

Alkolåssystem vid kvalitetssäkring av transporter används bland annat för följande grupper av bilar:

- bilar i olika typer av yrkesmässig trafik (åkeri-, buss- och taxiföretag m.m.)
- övriga privata firmabilar (ägda eller leasade)
- bilar ägda eller leasade av offentliga organisationer (kommuner, landsting och myndigheter).

Vilka krav som gäller för dessa alkolåssystem regleras i de olika företagens och organisationernas upphandlingsunderlag. En preliminär Senelec standard är föreslagen som anger viktigare tekniska funktionskrav. Primärt kan transportköparna ha ställt krav som sedan bilägarna kompletterar med egna krav till bil- och alkolåsleverantörerna.

Transportköparnas krav handlar primärt om att säkerställa en säker trafik, till exempel för skolskjutsar. För detta behov behövs bland annat en utrustning som förhindrar farlig körning under alkoholpåverkan. Utrustningen behöver då inte nödvändigtvis vara alkoholspecifik. Pågående utveckling av andra system som förhindrar farlig körning kommer troligtvis att kunna förhindra en del av de alkoholpåverkade förarnas farliga beteenden i trafiken. En sådan utrustning kommer dock inte att säkerställa att föraren inte är rattfull. För företagen och myndigheterna i egenkap av arbetsgivare till förarna kan det även finnas motiv att kunna detektera rattfylleri och alkoholproblem. Beroende på vad man önskar få ut av ett alkolåssystem eller av ett system som förhindrar farlig körning kan behoven och kraven därför starkt variera.

Olika krav på funktion, teknik och handhavande för alkolåsen och integreringen av dem i system – specifika för olika företag, organisationer och billeverantörer – håller de facto på att praktiskt utvecklas i verksamheterna. Utvecklingen sker i ett samspel mellan bilkunder i företag och organisationer och leverantörer och tillverkare av alkolås och bilar. Behoven och kraven varierar inom mycket vida fält.

Vilka funktionskrav som ska gälla för ett alkolåssystem påverkas även av vilka överenskommelser som finns mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna. Sådana överenskommelser kan till exempel gälla om det ska finnas en loggfunktion och hur loggdata då ska hanteras för att inte bli integritetskränkande. Vanligtvis finns inte loggfunktioner med i myndigheternas, kommunernas och landstingens egna eller leasade bilar. I privata bussar och i åkeri- och taxibilar finns nästan alltid en loggfunktion i systemet. Vilka krav på loggfunktion de privata företagen kommer att ställa för egna, leasade och hyrda personbilar är ännu mycket osäkert.

Ett viktigt internt krav inom alla dessa verksamheter är att alkolåssystemens funktion hålls efter och att låsen inte kan manipuleras. Samtidigt får alkolåsen inte vara ett hinder i verksamheten. Det ligger i alkolås- och billeverantörernas intresse att i

samverkan med bilägarna och bilanvändarna få alkolåsen och de system de verkar i att fungera i verksamheterna. Kunskapsnivån varierar dock mycket bland de personer i organisationer och företag som kommer i kontakt med frågor om alkolåsens och alkolåssystemens användning. Alkolås och deras kringsystem kräver en seriös hantering och internkommunikation om de ska ge de förväntade effekterna.

Det finns en mängd frågor om standardisering kopplade till frågan om rättssäkerhet (alkolåsspecifikt eller inte, spårbarhet till föraren, hanteringen då alkolåset indikerar rattfylleri oberoende av om det är korrekt mätt eller beror på tekniska eller andra fel, mätnoggrannhet med mera), gränsöverskridande trafik och hantering vid tekniska fel och i krislägen med mera.

Man kan förvänta sig att det utvecklas en flora av varierande krav och standarder i olika verksamheter för dessa alkolåssystem. Inom yrkestrafiken framförs synpunkten om vikten av att koppla samman alkolåssystemen med taxameter- och färdskrivarfunktioner för att förbättra spårbarheten och säkerställa att den nye föraren vid avlösning verkligen tvingas blåsa i alkolåset även om motorn inte stoppas tillräckligt lång tid.

Till utredningen har det i flera sammanhang framförts farhågor om att oseriösa företag och organisationer köper undermåliga och billiga alkolås och att handhavandet och hanteringen sköts bristfälligt. Dessa företag och organisationer drar då nytta av att det inte finns något typgodkännande av alkolås och inte heller något regelverk som garanterar en rimlig nivå på den löpande funktionskontrollen. Detta riskerar då att snedvrider konkurrensen.

När krav och standarder finns för alkolåssystem i bilar ägda av privatpersoner är det troligt att dessa även kommer att bli gällande för personbilar som ägs eller leasas av företag och organisationer. Detta skulle bland annat medföra att alkolåsen inte regelmässigt demonteras innan bilarna levereras vidare till eftermarknaden.

10.3.5 Funktionskrav vid krav på alkolåssystem för förmånsbilar

Ytterst få förmånsbilar är utrustade med alkolås. På samma sätt som för kraven vid kvalitetssäkring av transporter kan man räkna med att företag och organisationer utvecklar egna krav och standarder för dessa alkolåssystem och att funktionsnivåerna kan komma att variera kraftigt.

När krav och standarder finns för alkolåssystem för bilar ägda av privatpersoner är det troligt att dessa även kommer att bli gällande för personbilar som ägs eller leasas av företag och organisationer. Detta skulle bland annat medföra att alkolåsen inte regelmässigt demonteras innan bilarna levereras vidare till eftermarknaden.

10.3.6 Funktionskrav vid krav på alkolåssystem för bilar ägda av privatpersoner

Diskussionen om vilka krav som ska ställas på ett alkolås med kringsystem för privatbilar har inte kommit så långt. Uppfattningar finns allt från att alkolåset endast ska vara ett kontrollinstrument för att undvika rattfull körning till att hindra alla från att köra rattfulla. Det senare kräver då att låsen måste bli mycket svåra att manipulera.

Samhället måste ställa krav på funktion och på hur funktionen ska säkerställas. Det måste finnas en organisation som kontrollerar att funktionen inte har manipulerats.³⁸ Standarden och tekniken behöver även beakta problemet med olika gränsvärden för rattfylleri i olika länder och hanteringen vid verkstadsbesök, vid fel som uppstår under färd och i nödsituationer.

Om alkolåsen ska ge en påtaglig trafiksäkerhetsvinst måste dessa frågor om privatbilar hanteras kvalitetssäkert. I annat fall kommer det att ta mycket lång tid innan trafiksäkerhetseffekter kan uppnås.

³⁸ För att inte riskera att alkolåset ger felaktiga mätresultat ”stänger” vissa leverantörer automatiskt av mätfunktionen om kalibreringen av sensorn inte gjorts inom föreskriven tid. Muntlig information av Pontus Svens, SCANIA, 2005-11-16.

10.3.7 Behöver samhället ta ett större ansvar för funktion, provning och kontroll genom regler?

Den osäkerhet som finns om kraven på funktion, provning och fortlöpande kontroll och hur detta regleras i olika regelverk skapar stor osäkerhet. Samtidigt innebär den att det hålls öppet för en mer flexibel utveckling. Det är dock viktigt för det fortsatta frivilliga engagemanget att bristen på regelstyrda krav i ett brett perspektiv inte medför alltför många problem i användningen ute i de olika verksamheterna. Det är också viktigt att oseriösa aktörer inte ska kunna dra nytta av bristen på regelstyrning.

Så länge som användningen av alkolåsen begränsas till frivillig användning är det fullt möjligt att de olika parterna själva utifrån sina respektive behov ställer krav på såväl alkolåssystemens funktion som hur funktionen ska verifieras. Kraven ska gälla såväl vid leverans som i den fortlöpande användningen. Den frivilliga användningen kommer dock att på kort sikt endast ge marginella direkta effekter på trafiksäkerheten. Det skulle dock vara ett stöd för utvecklingen om hanteringen av funktionsprovningen görs genom ett ackrediterat provningsförfarande och att låsen går att typgodkänna.

I pågående program med villkorlig körkortsåterkallelse finns ett fortlöpande samspel mellan myndigheter och leverantörer av alkolåsen som säkerställer alkolåssystemens funktion.

När lagreglerade krav på alkolås kommer att träda i kraft, utöver i nuvarande begränsade försök med villkorlig körkortsåterkallelse, är det nödvändigt att det finns ett formellt regelverk som styr vilka krav på funktion, provning och fortlöpande kontroll som ska gälla.

10.4 Marknad och marknadsförutsättningar

I Sverige finns idag ungefär 8 000 alkolås installerade. På frivillig grund kan man anta att det fram till 2010 finns totalt kanske 20 000 till 40 000 alkolås installerade. Mellan åren 2010 och 2012 blir tillskottet på frivillig bas troligen ganska lågt eftersom personbilar som det nu ser ut i liten utsträckning kommer att utrustas med alkolås.

Varje alkolåsleverantör har i Sverige hittills levererat från några hundra till några tusen alkolås var. Ingen biltillverkare har idag egna alkolås att erbjuda och det finns inte heller alkolås som är integrerade med bilarnas centrala elektronikfunktioner. Mindre utvecklingsinsatser är på gång hos några biltillverkare. Det handlar här om att utveckla egna alkolås utifrån känd teknik eller att förbättra befintliga handenheters kommunikation med fordonens elektronik och programmera denna elektronik så att den kan tolka och bearbeta informationen från handenhetsen där blåsmunstyckena sitter.

Ett krav på alkolås enligt utredningens förslag innebär att:

- ungefär 1 500 fordon per år utrustas med alkolås för att möta behovet för dem som lagförs för rattfylleri fr.o.m. 2009
- att förarplatser i lok i tillämpliga fall ska vara utrustade med alkolås
- ungefär 35 000 lastbilar per år ska utrustas med alkolås från och med 2010
- drygt 1 000 bussar per år ska utrustas med alkolås från och med 2010
- ungefär 300 000 personbilar per år ska utrustas med alkolås från 2012
- ungefär 8 000 snöskotrar per år ska utrustas med alkolås från och med 2012

För att fordonsindustrin ska hinna planera och leverera fordon med alkolås i denna omfattning behövs flera års förberedelse. Det krävs därför EU-beslut och beslut om lagstadgade krav på alkolås redan under det närmaste året. Berörda myndigheter, främst Vägverket, behöver erfarenhetsmässigt flera år för att förbereda det omfattande regelverket. De av utredningen föreslagna tidpunkterna är därför optimistiskt satta.

En viktig förutsättning för att skapa acceptens för alkolås och därmed en marknad är att stimulansåtgärder och den frivilliga användningen av alkolås även motiveras av kortsiktiga effekter på trafiksäkerheten. Insatserna bör därför även omfatta utpräglade riskgrupper och riskverksamheter. En sådan riskgrupp är unga män. Effekterna av alkolås i mansdominerade verksamheter är på kort sikt betydligt större än i verksamheter med en stor andel kvinnor.

11 Författningskommentar

11.1 Förslag till lag om ändring i fordonsförordningen (2002:925)

2 kap. 6 §

En förutsättning för att Sverige ska kunna ställa ett generellt, författningsreglerat krav på alkolås i alla nya bilar som säljs här är att EU:s regelverk medger detta. Utan en sådan bestämmelse finns inte förutsättningar för Sverige att ställa krav på alkolås i sådana bilar. Det får antas att ett direktiv som reglerar frågan är den lösning som ligger närmast till hands. Oavsett formen för medgivandet måste det anges i fordonsförordningen i likhet med vad som i dag gäller i 6 § 1-4 punkterna.

I ett nytt femte stycke anges den EG-rättsliga grunden för Sverige att i nationell lagstiftning kunna ställa krav på alkolås i alla bilar som säljs nya i Sverige. Den föreslagna ändringen berör alltså inte fordon som importeras till Sverige i begagnat skick eller fordon som säljs nya i andra medlemsstater och sedan importeras hit av ägaren för att brukas här.

11.2 Förslag till lag om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Bilaga 1

I bilaga 1 anges vilka uppgifter om bland annat fordon som ska föras in i vägtrafikregistret. Under punkt 1 medför en rätt för Sverige att i författning ställa krav på alkolås i alla nya bilar som säljs här att medgivanden måste särskilt anges i bilaga 1 om inte kravet på alkolås omfattas av direktivet för helfordonsgodkännande eller ett särdirektiv till detta.

Ändringen av punkt 1 är en konsekvens av tillägget i 6 § femte punkten.

Bilaga 2

I bilaga 2 anges bland annat körkortsuppgifter. I bilagan anges bland annat de särskilda villkor som gäller avseende behörigheten i körkortet och vilken myndigheten som svarar för uppgiften. I bilaga två ska anges de inskränkningar som gäller särskild villkorstid och körning inom svenskt territorium.

11.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

1 §

Utredningen har i avsnittet *Alkolås vid rattfylleri och vid opålitlighet i nykterhetskänseende m.m., avsnitt 6.5*, föreslagit att även andra än de som har gjort sig skyldiga till rattfylleri ges möjlighet att få delta i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. Förslaget avser dem vilkas körkort ska återkallas på grund av opålitlighet i nykterhetskänseende eller alkoholmissbruk som kan jämföras med sjukdom. I ett nytt tredje stycket anges att lagen om villkorlig körkortsåterkallelse även är tillämplig om det finns förutsättningar för återkallelse av körkort med stöd av 5 kap. 3 § 5 och 7 körkortslagen (1998:488) och frågan om återkallelse föranleds av körkortsavarens alkoholförtäring. Genom den föreslagna ändringen öppnas en formell möjlighet för den vars körkorts innehav blir föremål för prövning att på

samma sätt som den som gjort sig skyldig till rattfylleri kunna delta i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. Ändringsförslaget i sig innebär endast att kretsen av körkortshavare som får möjlighet att ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse vidgas. Tillträde till försöksverksamheten är en fråga för rättstillämpningen med hänsyn till förutsättningarna i det enskilda fallet. För den som beviljas tillträde till försöksverksamheten ska i övrigt gälla samma regler som för den som deltar i försöksverksamheten efter ett begånget rattfylleribrott.

Förslaget att lagens giltighetstid ska förlängas med fem år och lagen därigenom kommer att upphöra att gälla den 1 februari 2014 föranleder att detta särskilt anges i övergångsbestämmelserna.

11.4 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

3 kap. 10 §

Utredningen har föreslagit att återkallelse av körkort ska ske när en körkortshavare har gjort sig skyldig till rattfylleri. Som framgår av förslaget till ändring av 5 kap. 9 § ska återkallelse ske i samtliga fall av rattfylleri till följd av alkoholförtäring och möjligheten för körkortshavaren att få en varning som alternativ till återkallelse i de fall då alkoholkoncentrationen i blodet hos föraren vid rattfylleriet understigit 0.5 promille tas bort. Någon ändring föreslås inte i 5 kap. 10 § andra stycket om möjligheten att göra avvikelser från bestämmelserna om ingripande enligt lagen om det föreligger synnerliga skäl.

Krav på alkolås ska enligt utredningens förslag vara obligatoriskt för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri. För den som efter prövning beviljas rätt att ingå i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse gäller bland annat alkolås som ett villkor enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.

Den som efter att ha gjort sig skyldig till rattfylleri av något skäl väljer att inte ansöka om att få ingå i försöksverksamheten har efter spärrtidens utgång möjlighet att ansöka om körkortstillstånd. Om körkortstillstånd meddelas ska detta enligt vad som anges i paragrafens andra stycke gälla en särskild villkorstid, som är lägst två år för den som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri och till lägst ett år i övrigt. Under den särskilda villkorstiden gäller att rätten att köra ett körkortspliktigt fordon är begränsad till att gälla inom svenskt territorium och enbart fordon som är försedda med alkolås.

För den vars körkort har återkallats med stöd av 3 § 5 eller 7 på grund av alkoholrelaterade skäl ska den särskilda villkorstiden bestämmas till lägst två år.

Ansökan om körkortstillstånd under de förutsättningar som nu angivits förutsätts bli prövad på sedvanligt sätt. Vid prövningen ska således beaktas alla omständigheter som är av betydelse för bedömningen. Utöver vad som förskrivs om spärrtid har ingen tidsgräns angivits för ansökan om körkortstillstånd efter rattfylleri. Det innebär således att en ansökan om körkortstillstånd först åtskilliga år efter det att rattfylleribrottet har ägt rum ska prövas med beaktande av utredningen i det enskilda fallet. Reglerna om spärrtid blir tillämpliga även vid dessa ansökningar.

5 kap. 6 §

Bestämmelserna om spärrtid sedan en körkortshavare har gjort sig skyldig till rattfylleri på grund av alkoholförtäring ändras till att vara lägst två år vid grovt rattfylleri och lägst ett år i övrigt. Vid återkallelse enligt 3 § 5 punkten (opålitlighet i nykterhetshänseende) föreslås att spärrtiden ska vara lägst två år.

I paragrafen införs också en möjlighet att bestämma en spärrtid även i de fall en körkortshavares körkort ska återkallat enligt 3 § 7 på grund av alkoholförtäring. Den nya bestämmelsen öppnar möjligheten för den som fått sitt körkort återkallat enligt 3 § 7 att, om det bedöms vara lämpligt med hänsyn till körkortshavarens personliga och medicinska förhållanden, få en tidsbegränsad spärrtid.

5 kap. 9 §

Varning som alternativ till återkallelse tas bort då körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Detsamma gäller om körkortshavaren visat opålitlighet i nykterhetskänseende. I förhållande till den gällande lydelsen av paragrafen behövs ingen ändring med avseende på frågan om återkallelse enligt 3 § 7.

5 kap. 12 §

I paragrafen har införts ett tillägg att en återkallelse av körkortet får ske villkorligt om körkortshavarens nykterhetsförhållanden föranleder återkallelse enligt 3 kap. 5 och 7.

11.5 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Utredningen föreslår att 61 kap. 5 § andra stycket förses med ett tillägg som anger att värdet av utrustning i form av alkolås inte ska beaktas vid värdering av en bilförmån. Genom bestämmelsen får alkolås en i skattekänseende gynnsam bedömning i förhållande till annan utrustning som en förmånsbil förses med. Förslaget innebär att denna förmån ska komma nyttjaren av förmånsbilen till del, oavsett om bilen i sitt standardutförande är försedd med alkolås eller om alkolåset är extrautrustning. Det bör ankomma på Skatteverket att utforma nödvändiga tillämpningsföreskrifter.

12 Bilaga 1: Kommittédirektiv 2004:135



Kommittédirektiv

Utökad användning av alkolås m.m.

Dir 04:135

Beslut vid regeringssammanträde den 7 oktober 2004.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare ska 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.

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

Utredaren ska 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.

Bakgrund till uppdraget

Alkohol och trafik

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

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

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

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

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

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

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

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

Med utgångspunkt i riksdagsbeslutet om nollvisionen har Vägverket, inom ramen för sitt sektorsansvar, till uppgift att påverka och stödja köpare och säljare av transporttjänster i arbetet med att kvalitetssäkra dessa. Ett stort antal kommuner, landsting och företag har påbörjat kvalitetssäkringsarbetet och har till följd av detta börjat ställa högre krav på fordonen och hur de används. Allt fler transportföretag installerar också alkolås i bussar, lastbilar och taxibilar för att kunna garantera nyktra transporter. De alkolås som används för kvalitetssäkring av transporter behöver inte

vara lika tekniskt avancerade som de alkolås som används i den försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse som beskrivs nedan. En viktig uppgift för Vägverket framöver är att stödja aktörer i utvecklingen av system för kvalitetssäkring och uppföljning av dessa.

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

Alkoholrelaterad återkallelse av körkort

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

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

Nytt körkort efter återkallelse på grund av rattfylleribrott

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

Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse

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

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

ning. Alkolåset kontrolleras varannan månad och dess dataminne registrerar samtliga blåsförsök med eller utan alkohol i utandningsluften. För att deltagarna ska få fortsätta i alkolåsprogrammet krävs att de inte gör mer än enstaka startförsök med alkohol i utandningsluften och att de genom blodprover kan påvisa ett nyktert levnadssätt.

Utvärdering av försöken

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

Utredningsbehovet

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

Uppdraget

Den särskilda utredaren ska överväga möjligheterna att så snart det är möjligt, men senast år 2012, införa krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige. Även behovet av och möjligheterna att införa sådana system i andra motordrivna fordon ska övervägas. 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 för att möjliggöra införandet av ett krav på alkolås eller andra tekniska system i alla nya bilar och andra motordrivna fordon.

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

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

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

Krav på alkolås eller liknande för vissa fordonskategorier

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

En utökning av försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse m.m.

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

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

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

Användning av alkolås eller liknande vid rehabilitering

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

Utveckling av tekniken för alkolås och andra system som förhindrar rattfylleri

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

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

De specifikationer som finns i dag bygger alla på att mäta alkoholhalten i utandningsluften. Man kan dock tänka sig system i framtiden som identifierar förarens

nedsatta körförmåga på grund av droger eller trötthet. I en teknisk specifikation bör man därför undvika lösningar som hindrar utvecklingen av ny, potentiellt mer önskvärd teknik.

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

Användning av alkolås eller liknande inom arbetsmiljöarbetet

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

Uppdragets redovisning

Utredaren 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.

(Näringsdepartementet)

13 Bilaga 2: Näringsdepartementets skrivelse 2005-09-08 till Europeiska kommissionen



Näringsdepartementet
Statsrådet Ulrica Messing

N2005/7312/EIS

2005-09-08

Vice ordföranden i Europeiska
kommissionen
Jaques Barrot

Samarbete angående alkolås i vägfordon mellan kommissionen och Sverige

Herr vice ordförande,

På motsvarande sätt som kommissionen föreslagit för EU så har Sverige fastställt ett ambitiöst mål för sitt trafiksäkerhetsarbete för de närmaste åren. För att nå dessa mål så krävs det att vi genomför en rad åtgärder på flera olika områden för att höja trafiksäkerheten.

Jag delar kommissionens uppfattning i vitboken om den framtida gemensamma transportpolitiken att användningen av ny teknik spelar en särskilt viktig roll för att vi skall kunna förbättra trafiksäkerheten. Den Europeiska unionen har ett stort och delvis avgörande ansvar när det gäller att främja nyskapande tekniska lösningar som kan resultera i nya säkrare fordon. Utan unionens medverkan är det inte möjligt för medlemsstaterna att införa nationella krav på att fordon skall vara utrustade med viss teknisk utrustning.

Körning under alkoholpåverkan är ett mycket allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Av de bilförare som dödas i trafikolyckor är enligt svenska undersökningar omkring 29% alkoholpåverkade. Andelen av det totala antalet dödade och allvarligt skadade personer i alkoholrelaterade olyckor varierar mellan 5% och 30% bland de europeiska staterna. Den effektivaste åtgärden för att komma till rätta med problemet med alkoholpåverkade förare i trafiken är med all säkerhet att installera alkolås eller liknande tekniska system som förhindrar rattfylleri i fordonen. Enligt beräkningar gjorda av svenska experter bör de alkoholrelaterade olyckorna kunna minskas med hälften om alla bilar utrustas med alkolås.

För att utreda möjligheterna att senast år 2012 införa krav på att alla nya bilar som registreras i Sverige är utrustade med alkolås eller liknande

utrustning så har jag låtit tillsätta en särskild utredare. Utredaren skall även överväga om det först är lämpligt att införa kravet för vissa fordonskategorier, som bussar och lastbilar. Det bör i så fall kunna ske redan år 2010.

Om krav skall införas i medlemsstaterna på att bilar, lastbilar och bussar skall vara utrustade med alkolås eller liknande system så erfordras således att Europeiska unionen medverkar. Enligt min uppfattning är det nödvändigt att våra fordon förses med sådan utrustning för att vi skall kunna nå de mål som vi satt upp för vårt trafiksäkerhetsarbete. Jag föreslår därför att kommissionen och Sverige inleder ett samarbete med syftet att få till stånd gemensamma regler om alkolås på den inre marknaden. Skulle detta inte visa sig möjligt borde reglerna kunna utformas som så kallade optionella regler. Kravet på att det skall vara obligatoriskt att fordonen utrustas med alkolås eller liknande system lämnas därmed till respektive medlemsstat att besluta om, men om de utrustas så skall denna utrustning följa de gemensamma tekniska kraven. Sverige är således redo att gå i täten för att krav på sådan utrustning införs för alla nya bilar och föregå som ett försöksland.

Jag är också beredd att, för att möjliggöra ett samarbete, från svensk sida ställa till förfogande de resurser som kan behövas och är nödvändiga för arbetets genomförande.

Högaktningsfullt


Ulrica Messing

14 Bilaga 3: Alkoholrelaterade skador i trafiken – underlag till tabell 3

14.1 Antal skadade i officiell statistik och i verkligheten

Kunskapen är bristfällig om hur många som verkligen skadas i trafiken och hur allvarliga skadorna är. I tabell 3 har mörkertalsfaktorn i polisens rapportering för svårt skadade bedömts vara 3,0, dvs. det verkliga antalet är tre gånger det rapporterade antalet.³⁹ För lindrigt skadade har en ”traditionell” mörkertalsfaktor på 2,4 använts i brist på bättre underlag. I olyckor där bussar och tunga lastbilar varit inblandade kan man räkna med en hög rapporteringsgrad för skadade. Lägst rapporteringsgrad är det för singelolyckor, speciellt för olyckor med cyklar. Mörkertalet varierar därför kraftigt för olika typer av olyckor och för olika trafikantgrupper vilket ökar osäkerheten i bedömningen.

Uppfattningarna varierar om hur utvecklingen ser ut för skadade i trafiken. Det finns de som menar att antalet skadade fortsätter att öka, medan andra hävdar att antalet minskar. Kalkylmässigt kan man därför bedöma att antalet person- och egendomsskador kommer att ligga på ungefär oförändrad nivå under överskådlig tid. Egendomsskadorna bedöms ligga på oförändrad nivå trots ökande trafik. Bilar- nas aktiva säkerhet (antisladd m.m.) ökar successivt vilket väl borde balansera att ökande trafik medför fler olyckor vid oförändrade förutsättningar i övrigt.

14.2 Säkerhet, ålder och körsträckor hos bilar inblandade i dödsolyckor

De bilar som är inblandade i dödsolyckor är i genomsnitt äldre och därmed mindre säkra än medelbilen. Av alla personbilar som är inblandade i dödsolyckor är ca 60 procent 10 år eller äldre. Dessa personbilar svarar för ca 31 procent av trafikarbetet för personbilar. I dödsolyckor där personbilsföraren har varit alkoholpåverkad är ca 70 procent av de inblandade personbilarna 10 år eller äldre.⁴⁰ De unga förarna avviker dock från bilden. Av 18-24-åriga personbilsförare inblandade i dödsolyckor 2001 satt 64 procent i en bil som var säkrare än medelbilen (se delbetänkandet). En hypotes är att många av dessa unga män lånar familjens ”förstabil”.

Personbilarna med de kortaste körsträckorna är i relation till sin körsträcka upp till 20 gånger oftare inblandade i olyckor med dödade eller svårt skadade än de bilar som har de längsta körsträckorna.⁴¹ Motsvarande relationer gäller i princip alla typer av bilar. Detta talar för att alkoholrelaterade olyckor främst orsakas av bilar ägda av privatpersoner. Firma-, företags- och förmånsbilar är mycket sällan vållande till alkoholrelaterade olyckor. Några studier är dock inte kända som skulle kunna belägga detta påstående, utan slutsatsen bygger på indikationer från olika indirekta indikatorer.

Antalet dödade kan förväntas minska kraftigt de närmaste åren, främst på grund av att andelen bilar med god säkerhetsstandard fortsätter att öka och att vägmiljöerna blir allt säkrare. Detta minskar även effekterna av alkolås på antalet dödade, och kanske också på antalet skadade.

14.3 Andelen av trafikolyckorna med samband till alkohol

Det finns stora brister i kunskapen om omfattningen av problemet trafikolyckor med samband till alkohol och också av rattfylleriets omfattning. Detta framgår av

³⁹ Bedömningen är baserad på VTI notat 21 2005. Jörgen Larsson, VTI.

⁴⁰ Lindholm, Magnus, Alkoholpåverkad personbilsförare inblandade i dödsolyckor 2002, Vägverket publikation 2004:161, Borlänge 2004

⁴¹ Vägtrafikskador 2003, Statens institut för kommunikationsanalys, ISBN 91-89586-48-4, ISSN 1404-854X, ISSN 1404-4625

delbetänkandet, där det finns en fyllig redovisning av rattfylleriets omfattning och dess konsekvenser (SOU 2005:72, avsnitt 5). Den säkraste kunskapen gäller personer som dödats i vägtrafiken. Men även dessa uppgifter är grova. De bygger främst på analyser av dödsolyckor i Vägverkets djupstudier i Vägverkets tre södra regioner.

Vägverkets djupstudiematerial är inte en del av den officiella statistiken. Analyser utifrån detta material kan bland annat göras av trafikdödade där Rättsmedicinalverkets obduktioner har visat att alkohol eller droger har varit inblandade. Med denna information skattas andelen dödsolyckor där någon förare varit rattfull (enligt lagens definition). Det finns flera osäkerhetsfaktorer, och mörkertalet kan bedömas vara relativt stort. Stor osäkerhet finns om hur många dödsolyckor som rattnyktra förare som själva inte dör i olyckan är inblandade i. Många olyckor orsakade av trötthet kan också ha ett indirekt samband med alkohol. Dessa finns dock inte med i bedömningarna och påverkas inte heller direkt av användningen av alkolås.

Risken för att råka ut för dödsolyckor ökar snabbare än risken för personskadeolyckor vid höga alkoholhalter i blodet hos bilföraren. Bedömningarna av hur mycket alkoholhalten påverkar riskernas storlek varierar inom mycket vida gränser i olika undersökningar och i olika länder.⁴² Generellt är risken för såväl döds- som personskadeolyckor mångfalt högre för en alkoholpåverkad ung förare än för en äldre alkoholvan förare.

Bedömningen av andelen svårt och lindrigt skadade i olyckor med samband till alkohol baseras bland annat på den danska statistiken (se delbetänkandet), jämförelser av polisens bedömning av andelen alkoholrelaterade olyckor med dödade och svårt skadade samt undersökningar från Umeå om andelen skadade cyklister i sjukvården som varit alkoholpåverkade. Göran Nilsson på VTI bedömer att dödsrisken ökar i genomsnitt 5 gånger mer än personskadeolycksrisken (svår och lindrig skada) för en alkoholpåverkad bilförare jämfört med en nykter förare.⁴³ Detta skulle tala för att andelen alkoholrelaterade olyckor med skadade skulle vara något lägre än enligt den bedömning som görs i tabell 3. Det finns dock stora osäkerheter även i VTI:s bedömning.

I tabellen har andelen drabbade i trafikolyckor med samband till alkohol bedömts vara 30 procent av de dödade i samtliga trafikolyckor, 20 procent av de svårt skadade, 10 procent av de lindrigt skadade och 4 procent av egendomsskadorna. De bedömda andelarna för svårt och lindrigt skadade är snarare för låga än för höga. Olyckor med enbart cyklister och gående inblandade har i mycket hög utsträckning samband med alkohol, se delbetänkandet. Andelen är också enligt polisens rapportering högre för mopedister och motorcykelförare än för förare av bilar. Av polisens rapportering skulle man kunna dra slutsatsen att andelen av de svårt skadade i alkoholrelaterade olyckor är i det närmaste på samma nivå som för dödade.⁴⁴ Denna rapportering har dock viktats lågt i bedömningen.

14.4 Olika trafikantkategoriers vållande av alkoholrelaterade olyckor

Det går bara att göra relativt grova skattningar av i vilken grad olika trafikantkategorier har varit ”vållande” till olyckorna. Alkoholpåverkade förare av bussar, lastbilar och personbilar bedöms i effekttabellen (tabell 3) ha orsakat alkoholrelaterade

⁴² Se Delbetänkandet (SOU 2005:72) och VTI:s meddelande 2004:951 Trafiksäkerhetsåtgärder och efterlevnad. Hastighetsanpassning, användning av bilbälte och nykter som bilförare. Göran Nilsson, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

⁴³ Bedömningen utgår från en analys enligt Trafikksikkerhetshåndboken, Maycock, G., 1997, Stewart, D, E., 1998 samt Andersson et al., 1995.

⁴⁴ Delaktiga förare av motorfordon (inklusive moped) i polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig, svår och lindrig personskada år 2004 och där polisen angett misstanke om alkoholpåverkan (Tabell 19 i Vägtrafikskador 2004) utgjorde 8,5 procent för dödade, 7,5 procent för svårt skadade och 3,1 procent för lindrigt skadade.

dödsolyckor motsvarande 75 procent av de alkoholrelaterat dödade.⁴⁵ Skattningen bygger bland annat på att andelen bilförare som vållar alkoholrelaterade olyckor är något större än andelen bilförare av det totala antalet dödade i olika trafikantkategorier. Andelen bilförare är också större än andelen dödade alkoholpåverkade i respektive trafikantkategori. Hänsyn har också tagits till att andelen alkoholpåverkade bilförare som orsakar dödsolyckor men som inte själva dör med stor säkerhet är relativt större än motsvarande andel för mc-förare, mopedister och cyklister.

Av de alkoholrelaterade personskadeolyckorna bedöms andelen där en alkoholpåverkad bilförare varit vållande vara 60 procent. Anledningen till att andelen bedömts lägre än för dödade är bland annat att i singelolyckor med skadade cyklister bedöms andelen alkoholpåverkade cyklister vara mycket hög, se delbetänkandet. Av egendomsskadeolyckorna bedöms 95 procent av de alkoholrelaterade olyckorna ha orsakats av att en bilförare varit påverkad.

Alla dessa olyckor skulle ha undvikits om bussar, lastbilar och personbilar varit utrustade med alkolås. Övriga alkoholrelaterade olyckor orsakas av berusade gående, cyklister och förare av motorcyklar och mopeder.

I effekttabellen (tabell 3) har 75/60/95 procent av de alkoholrelaterade döds-/personskade-/egendomsskadeolyckorna tillskrivits bussar, lastbilar och personbilar.

14.5 Olika fordonsslags antal och trafikarbete och deras andel som vållande av olyckor

Fordonsbeståndet i Sverige							
	Personbilar	Tung lastbil	Lätt lastbil	Buss	MC (1 juli)	Moped	Terrängskotrar
I trafik 30/12 2004	4 116	75	365	13	235	162	182
Antalets andel av (Pb+Lb+Buss)	90%	1,6%	8,0%	0,3%	—	—	—
Trafikarbete 2003, miljarder fordonskilometer	58,7	5,8	7,8	1,0	0,9	0,4	—
Trafikarbetets andel av (Pb+Lb+Buss)	80%	7,9%	10,6%	1,4%			

Tabell 8: Fordonsbeståndet i Sverige

Av tabell 8 ovan framgår fordonbeståndet och trafikarbetet för olika fordonsslag.⁴⁶ Polisen redovisar delaktiga förare av motorfordon (inklusive moped) i polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig, svår och lindrig personskada och andelen av dessa där det finns misstanke om alkoholpåverkan. Relateras antalet förare med misstanke om alkoholpåverkan till respektive fordonsslags trafikarbete är den relativa andelen jämfört med alla motorfordon för: personbilar 1,06; bussar 0,14; tunga lastbilar 0,10; lätta lastbilar 0,16; mc 4,37 och mopeder 15,81. Det skulle innebära att mopedister är de motorfordonsförare som oftast kör alkoholpåverkade, medan förare av tung lastbil är de som mest sällan kör påverkade av alkohol. Man ska

⁴⁵ Kenneth Svensson VVÄsp: I 223 dödsolyckor med alkohol och droger i Region Väst (1997-2004) var det 63 obducerade cyklister, mopedister, mc-förare m.m. som varit påverkade – dvs. ej bilföraren om en bil varit med i olyckan. Det innebär att 72 procent av de alkohol- eller drogrelaterade dödsolyckorna där bilföraren omkommit tillskrivits förare av personbilar, lastbilar och bussar.

⁴⁶ Fordon i trafik: Ett svenskregistrerat fordon som inte är avställt (inklusive veteranfordon).
 Bil: Samlingsbenämning för personbilar, bussar och lastbilar
 Personbil: Bil som är inrättad huvudsakligen för befordran av föraren och högst åtta passagerare.
 Buss: Bil som är inrättad för befordran av fler än åtta personer förutom föraren, även om bilen dessutom är inrättad för annat ändamål.
 Tung lastbil: En lastbil med en totalvikt över (>) 3,5 ton. Vid trafikräkningar jämförs buss med tung lastbil.
 Lätt lastbil: En lastbil med en totalvikt av högst (≤) 3,5 ton.

dock vara försiktig med att dra alltför långtgående slutsatser av dessa relationer. De används dock delvis i argumentationen.

Rattonyktra lastbilsförare i alkoholrelaterade olyckor

◆ *Tunga lastbilar (totalvikt över 3,5 ton)*

Närmare 100 personer dör varje år i olyckor där tunga lastbilar varit inblandade. Antalet har under flera år tenderat att minska ganska kraftigt. I hälften av alla olyckor med dödade och svårt skadade där lastbilar var med under 2003 var det lastbilar med en totalvikt på 20 ton och däröver som var inblandade. Lastbilar över 20 ton utförde däremot bara 30 procent av lastbilarnas trafikarbete.⁴⁷

En analys av 63 dödsolyckor under 1999 med tunga lastbilar inblandade visar att ca 60 procent var mötesolyckor, 20 procent olyckor med oskyddade trafikanter, 10 procent korsningsolyckor och 10 procent upphinnande-, avsvängnings- och singelolyckor. I nästan samtliga mötes- och korsningsolyckor är det ett annat fordon än en lastbil (främst personbilar) som vållar kollisionen med lastbilen.⁴⁸

Studien visar att endast 1 av de 63 lastbilsförarna var rattfull medan 8 av förarna av de fordon de kolliderat med var rattfulla. Det finns anledning att här poängtera att singelolyckorna ingår för lastbilarna, men inte för de fordonstyper de kolliderat med. Som jämförelse kan nämnas att i singelolyckor med personbil dör ungefär 130 förare per år, varav över hälften varit alkoholpåverkade. I tunga lastbilar dödas oftast färre än 5 personer per år och ungefär 40-50 blir svårt skadade enligt polisrapporter. Bara några enstaka förare per år dödas i singelolyckor med tung lastbil. Den ökande bältesanvändningen är säkert en bidragande orsak. Denna är dock mindre än hälften mot för personbilsförare. Ytterst sällan har rapporterats att föraren varit rattfull.

I dödsolyckor med tung lastbil inblandad dör mycket sällan föraren av den tunga lastbilen. Metoden med obduktion som mått på förarnas nykterhet ger därför inte något kvalitativt underlag för att bedöma nykterheten för förare av tunga lastbilar. Mörkertalet för andelen rattonyktra förare av tunga lastbilar i dödsolyckor kan därför vara stort. Jämfört med personbilar är andelen singelolyckor med dödade förare av tunga lastbilar dock extremt låg, vilket stärker uppfattningen att förare av tunga lastbilar mycket sällan kör rattonyktra.

I Vägverkets djupanalys av dödsfall i Vägverkets tre södra regioner 1997-2003 (8 år) bedömdes att 4 förare av tunga lastbilar som dödats i trafikolyckor har varit rattonyktra.⁴⁹ Dessa utgjorde då drygt 1 procent av alla dödade förare i personbilar och lastbilar med alkohol i blodet. Andelen utländska förare av tunga lastbilar i södra Sverige är hög och dessa anses i högre utsträckning vara rattonyktra än inhemska förare. Ungefär 45 till 55 procent av alla olyckor med dödade och svårt skadade sker i Vägverkets tre södra regioner.⁵⁰

Av polisens rapportering kan man också dra slutsatsen att andelen rattfyllerister bland förare av tunga lastbilar är betydligt mindre än bland personbilsförare. I de polisrapporterade vägtrafikolyckorna med personskada år 2002 var 1 252 förare av tunga lastbilar inblandade. Bland dem hade polisen misstanke om alkoholpåverkan i fyra fall (0,3 procent).⁵¹ I förhållande till trafikarbetet var andelen förare där poli-

⁴⁷ Vägtrafikskador 2003, Statens institut för kommunikationsanalys, ISBN 91-89586-48-4, ISSN 1404-854X, ISSN 1404-4625

⁴⁸ Vägverkets publikation 2002:146 Tunga lastbilar och dödsolyckor; - händelser, - tänkbara åtgärder och - vem kan genomföra dem?

⁴⁹ Tabell erhållen av Lars Ekman, Trafiksäkerhetssamordnare, Kundbehov och planering, Vägverket Region Skåne. Kenneth Svensson VVÅsp: Av 223 dödsolyckor i region väst med alkohol eller droger har vi bara uppgift om en enda dödsolycka där en förare av tung lastbil varit påverkad.

⁵⁰ Underlag från Östen Johansson 2005-11-25.

⁵¹ Vägtrafikinspektionen Dödsolyckor med tunga lastbilar TR 40-A 2004:147 2004-08-25.

En studie från Skåne för 2005 visar att lastbilsförarna utgjorde 3,4 procent av de lagförda rattfylleristerna. Polisens arbete har varit med större fokus på den tunga trafiken vilket talar för att den verkliga andelen troligtvis är något lägre.

sen rapporterade misstanke om alkoholpåverkan hos förare av tunga lastbilar ca 1/11 av den för personbilar i olyckor år 2004 med dödade och skadade.

Den osäkra slutsats som kan dras är att rattfulla förare av tunga lastbilar i genomsnitt orsakar ungefär 0,5 procent av alla dödade i trafikolyckor. Det ska jämföras med att deras trafikarbete utgör ca 8 procent av trafikarbetet för alla bilar i trafiken. För år 2004 är andelen högre på grund av olyckan när en utländsk långtradarförare vände på en motorväg i södra Sverige och orsakade fem människors död.

◆ **Lätta lastbilar (totalvikt högst 3,5 ton)**

Mer än hälften (59 procent) av det totala trafikarbetet för lastbilar utfördes 2003 av lätta lastbilar (fordon med en totalvikt på 3,5 ton eller lättare). De lätta lastbilarna var dock inblandade i endast 40 procent av lastbilsolyckorna med dödade eller svårt skadade. Husbilar ingår i gruppen lätta lastbilar, men är en mycket liten del av gruppen.

I lätta lastbilar dödas drygt 10 personer per år, varav hälften i singelolyckor, och ungefär 70 personer blir svårt skadade enligt polisrapporterna. I relation till trafikarbetet är antalet dödade i singelolyckor med lätt lastbil ungefär en fjärdedel av den för personbilar. Andelen som använder bälte är låg.

Några uppgifter har inte gått att få fram om hur ofta rattonyktra förare av lätta lastbilar förekommit i dödsolyckor. I Vägverkets djupanalys av dödsfall i Vägverkets tre södra regioner 1997-2003 (8 år) bedömdes att 12 förare av lätta lastbilar som dödade i trafikolyckor ha varit rattonyktra.⁵² Dessa utgjorde 3,5 procent av alla dödade alkoholpåverkade förare av personbilar och lastbilar tillsammans.

Man kan försiktigtvis dra slutsatsen att rattonyktra förare av lätta lastbilar orsakar 1-2 procent av alla dödsfall i trafikolyckor, medan deras andel av trafikarbetet är ca 11 procent av trafikarbetet för alla bilar.

I förhållande till trafikarbetet var andelen förare där polisen rapporterade misstanke om alkoholpåverkan hos förare av lätta lastbilar ca 1/7 av den för personbilar i olyckor år 2004 med dödade och skadade .

◆ **Lätta och tunga lastbilar sammantaget**

I drygt 10 procent av olyckorna med dödade eller polisrapporterat svårt skadade finns en tung eller lätt lastbil med. Lastbilarnas andel av trafikarbetet är ungefär 19 procent och andelen lastbilar är ca 10 procent av alla bilar.⁵³ Detta indikerar då att risken för att tunga och lätta lastbilar blir inblandade i en trafikolycka med dödade eller svårt skadade är bara ca hälften så stor som för personbilar, trots lastbilarnas tyngd. Eftersom polisens rapportering av svårt skadade i lastbilsolyckor troligtvis är betydligt högre än för personbils- och cykelolyckor, utgör lastbilar en ännu mindre olycksrisk i trafiken än andra fordon. När lastbilsolyckor ändå inträffar är det mycket sällan som lastbilsföraren är vållande eller rattfull.

Polisens rapportering åren 2004 och 2005 från Skåne och från färjelägren i Skåne visar att lastbilsförare har misstanke om rattfylleri och lagförs för rattfylleri mindre än en sjättedel så ofta jämfört med alla fordonsförare.

Enligt ovanstående kan man bedöma att andelen dödsolyckor som vållas av rattonyktra lastbilsförare som mest utgör någon procent av alla alkoholrelaterade dödsolyckor. Den relativa andelen för olyckor med polisrapporterat skadade är troligtvis lägre. Finns en lastbil med i en olycka talar dock allt för att konsekvensen av olyckan blir mycket svårare än i andra olyckor. Statistiken av tunga lastbilar i dödsolyckor visar tydligt på detta.

I effekttabellen (tabell 3) har 3 procent av de alkoholrelaterade döds- och egendomsskadeolyckorna med bilar inblandade tillskrivits alkoholpåverkade lastbilsfö-

⁵² Tabell erhållen av Lars Ekman, Trafiksäkerhetssamordnare, Kundbehov och planering, Vägverket Region Skåne

⁵³ Vägtrafikskador 2003, Statens institut för kommunikationsanalys, ISBN 91-89586-48-4, ISSN 1404-854X, ISSN 1404-4625

rare. För personskadeolyckor är andelen 2 procent. Andelarna är troligtvis något överskattade.

Rattnyktra bussförare i alkoholrelaterade olyckor

I ungefär 3 procent av olyckorna med dödade eller polisrapporterat svårt skadade finns en buss med. Bussarnas andel av bilarnas trafikarbetet är ca 1,5 procent och andelen bussar är ca 0,3 procent av bilparken.⁵⁴ Polisens rapportering av bussolyckor är troligtvis i det närmaste fullständig. Därför kan man bedöma att bussarna risk att bli inblandad i en trafikolycka troligtvis är lägre än medelbilens trots att de framförs i komplexa trafikmiljöer med många oskyddade trafikanter. Det är förhållandevis få som dör eller skadas svårt i olyckor där bussar varit med. Därför kan variationerna mellan åren vara ganska stora. Det kan också variera mycket mellan åren hur många av dem som dödas som har suttit i bussen respektive varit fotgängare eller funnits i ett annat fordon.

Bussar med plats för 70 passagerare eller fler utför hälften av det totala trafikarbetet för bussar. Dessa bussar var år 2003 inblandade i 61 procent av alla olyckor med dödade och polisrapporterat svårt skadade där bussar funnits med. Drygt 60 procent av alla bussolyckor med dödade eller polisrapporterat svårt skadade sker i tätbebyggt område.⁵⁵

Svenska Bussbranschens riksförbund har gjort en uppföljning för åren från 1997 som visar att det inte finns någon dödsolycka med bussar inblandade där bussföraren varit rattfull. Någon uppgift har inte gått att få fram om hur många bussförare som dör i singelolyckor med buss. I Vägverkets djupanalys av dödsfall i Vägverkets tre södra regioner 1997-2003 (8 år) fanns ingen bussförare med som varit rattfull och dödat i någon trafikolycka.

I förhållande till trafikarbetet var andelen förare där polisen rapporterade misstanke om alkoholpåverkan hos förare av bussar ca 1/8 av den för personbilar i olyckor år 2004 med dödade och skadade. Bussförare är en speciellt observerad grupp. Man kan därför anta att rapporteringsgraden för denna grupp är den högsta av alla förarkategorier.

Vi uppskattar att de rattfulla bussförarna står för mindre än 1 procent av alla alkoholrelaterade dödade med bilar inblandade i trafiken. Uppskattningen utgår från att bussförare i rattfyllerihänseende kan likställas med förare av lastbil, att bussarnas trafikarbete är 1/13 av lastbilarnas och att 4 gånger fler dör eller skadas svårt enligt polisens rapportering i dessa olyckor jämfört med i lastbilsolyckor.

I effekttabellen (tabell 3) har 1 procent av de alkoholrelaterade döds- och egenomsskadeolyckorna med bilar inblandade tillskrivits alkoholpåverkade bussförare. För personskadeolyckor är andelen 0,7 procent. Andelarna är troligtvis starkt överskattade.

Rattnyktra personbilsförare i alkoholrelaterade olyckor

Andelen av alla dödade i alkoholrelaterade trafikolyckor som de rattfulla personbilsförarna står för har här beräknats vara lika med den total andelen för bilar minskat med andelarna för lastbilar och bussar. Av de rattfulla personbilsförarna som vållat dödsolyckor är det troligt att över 90 procent kört personbilar ägda av privatpersoner.

I effekttabellen (tabell 3) har 96 procent av de alkoholrelaterade döds- och egenomsskadeolyckorna med bilar inblandade tillskrivits alkoholpåverkade bilförare. För personskadeolyckor är andelen 97,3 procent.

⁵⁴ Vägtrafikskador 2003, Statens institut för kommunikationsanalys, ISBN 91-89586-48-4, ISSN 1404-854X, ISSN 1404-4625

⁵⁵ Vägtrafikskador 2003, Statens institut för kommunikationsanalys, ISBN 91-89586-48-4, ISSN 1404-854X, ISSN 1404-4625

Alkoholberoende bilförare i alkoholrelaterade olyckor

I delbetänkandet redovisas en studie av Kapubra där man hade använt frågeformuläret Audit för att kartlägga alkoholberoende. Enligt denna studie hade 58 procent av de motorfordonsförare som misstänkts för rattfylleri vid polisens kontroller (totalt 2 104 personer) alkoholproblem i form av riskabla eller skadliga alkoholvanor. Förarna med riskabla eller skadliga alkoholvanor bedöms svara för en relativt sett ännu större andel av alla alkoholrelaterade olyckor. Uppskattningar finns om att alkoholberoende förare svarar för minst 60-70 procent av alla alkoholrelaterade dödsolyckor med personbilar inblandade.

I effekttabellen (tabell 3) har 65 procent av alla bilolyckor som har samband med alkohol tillskrivits alkoholberoende bilförare. För alkoholrelaterade dödsolyckor är det troligtvis lågt bedömt. För personskade- och egendomsskadeolyckor är det mycket svårt att avgöra kvaliteten i bedömningen.

15 Bilaga 4: Kalkylvärden

De humanvärden som används bygger på en svensk studie från 1990-talets början som använde en första generation av värderingsmetoden kontextbetingad värdering (*contingent valuation*).⁵⁶ Metodiken har därefter successivt utvecklats. I slutet av 1990-talet genomfördes ytterligare flera svenska studier med denna metod. Vid en utvärdering av resultaten från denna forskning fann trafikverket och SIKA att flera forskningsfrågor ännu inte fått en tillfredsställande lösning. Därför valde man att avvakta med att göra någon genomgripande förändring av riskvärdet.

Det är framförallt tre frågor som visat sig försvåra tolkningen av de resultat som erhållits i denna forskning. Den första är att det visat sig svårt att få människor att klart förstå skillnader i riskstorlek mellan alternativ som alla innebär mycket låga risker ("scale bias"). Den andra är att människor som tillfrågas om hypotetiska val-alternativ tenderar att uppge sin attityd snarare än att göra en bedömning av sitt val om det gällt ett verkligt åtagande ("hypothetical bias"). Det tredje är att det visat sig ha stor betydelse för värderingen av en säkerhetshöjande åtgärd om den kommunicerats som en säkerhetshöjande vara som kan köpas på marknaden ("privat vara") eller om den är resultatet av en offentlig åtgärd ("kollektiv vara").

Senare forskning har därför inriktats mot att antingen lösa eller komma runt dessa problem. I en avhandling vid Lunds universitet 2005 har Henrik Andersson i stället studerat bilköparens verkliga val mellan bilmodeller med olika grad av säkerhet. Han kom fram till humanvärden för dödsfall som ligger nära nuvarande kalkylvärden. Denna metod utgår därför från verkliga val och undviker därmed de problem som är förenade med hypotetiska val. Metoden bygger på observationsdata i stället för experimentella data vilket dock medför andra problem som kan försvåra tolkningen, särskilt som det ännu endast finns en studie av detta slag.

I en undersökning som utförts av VTI och Örebro universitet (Hultkrantz m.fl. 2005) användes en utvecklad variant av metoden med kontextbetingad värdering för att skatta minimivärden för humanvärdena som är robusta för både "scale bias" och "hypothetical bias". Resultatet visade att minimivärden för värdet av en säkerhetshöjande kollektiv åtgärd var 20 miljoner kronor per räddat liv, dvs. 2,5 miljoner högre än det nuvarande kalkylvärdet. För en privat vara uppgick motsvarande minimivärde till 53 miljoner kronor, dvs. drygt tre gånger det nuvarande kalkylvärdet. En liknande studie som genomfördes i Örebro år 2004 gav ungefär samma resultat (Lindberg 2004). Lindbergs studie påvisade att människors omsorg (och oro) för nära vänner och släktingar ger ett värde som kan läggas som en extrapost till värderingen av ökad säkerhet för egen del. Även detta talar för att nuvarande kalkylvärden ligger i underkant.

Sammantaget ger resultaten av senare forskning stöd för kalkylvärden i den övre änden av det intervall som SIKA anger, dvs. 30 miljoner kronor för dödade. Det gäller värdet vid ett införande av alkolås i alla fordon. Om alkolås införs som en frivilligt vald åtgärd, till exempel som resultat av stimulans med en differentierad trafikförsäkringspremie, skulle det kunna finnas anledning att använda ännu högre värden.

⁵⁶ Lunds tekniska högskola (Bulletin 183, 2000)