

# INDHOLD

<b>1. SAMMENFATNING OG KONKLUSIONER.....</b>	<b>4</b>
1.1 SPRITBILISMENS OMFANG.....	5
1.2 ANDRE RUSMIDLER .....	6
1.3 VIRKEMIDLER.....	6
1.4 MANGLENDE VIDEN .....	7
<b>2 INDLEDNING - FORMÅL MED RAPPORT .....</b>	<b>8</b>
2.1 NTR'S FÆLLES RESOLUTION .....	9
<b>3 STATUS.....</b>	<b>10</b>
3.1 STATISTISK GRUNDLAG .....	11
3.1.1 SAMMENFATNING – om landenes statistiske data.....	11
3.1.2 FINLAND – statistisk profil.....	12
3.1.3 NORGE – statistisk profil .....	17
3.1.4 DANMARK – statistisk profil.....	18
3.1.5 ISLAND – statistisk profil.....	19
3.1.6 FÆRØERNE – statistisk profil .....	19
3.2 ANDRE RUSMIDLER .....	20
3.2.1 FINLAND – andre rusmidler .....	22
3.2.2 SVERIGE - andre rusmidler .....	23
3.2.3 NORGE – andre rusmidler .....	23
3.2.4 ROSITA – vejkantstest af stoffer .....	24
3.2.5 IMMORTAL – om påvirket kørsel.....	24
3.3 HOLDNING OG HANDLING.....	25
3.3.1 SVERIGE – bilisternes holdninger .....	26
3.3.2 FINLAND – bilisternes holdninger.....	26
3.3.3 NORGE – bilisternes holdninger .....	27
3.3.4 DANMARK – bilisternes holdning.....	28
3.3.5 ISLAND – bilisternes holdninger.....	28
3.4 LOVGIVNING OG STRAF .....	29
3.4.1 SAMMENFATNING – lovgivning.....	29
3.4.2 FINLAND – lovgivning.....	29
3.4.3 NORGE - lovgivning.....	30
3.4.4 DANMARK – lovgivning.....	30
3.4.5 SVERIGE – lovgivning.....	31
3.4.6 ISLAND – lovgivning.....	32
3.5 ALKOHOLAFGIFTER OG FORBRUG.....	32
3.5.1 SAMMENFATNING – afgifter og forbrug.....	32
3.5.2 DANMARK – afgifter og forbrug.....	33

3.5.3	<i>SVERIGE – afgifter og forbrug</i> .....	33
3.5.4	<i>NORGE – afgifter og forbrug</i> .....	34
3.5.5	<i>FINLAND – afgifter og forbrug</i> .....	35
3.5.6	<i>FÆRØERNE – afgifter og forbrug</i> .....	35
<b>4</b>	<b>PRÆVENTIVT ARBEJDE I NTR'S MEDLEMSORGANISATIONER</b> .....	<b>36</b>
4.1	SAMMENFATNING – DET FÆLLES GRUNDLAG .....	36
4.2	NORGE – TRYGG TRAFIKK .....	36
4.2.1	<i>National handlingsplan</i> .....	37
4.3	SVERIGE – NATIONALFÖRENINGEN FÖR TRAFIKSÄKERHETENS FRÄMJANDE.....	37
4.3.1	<i>National handlingsplan</i> .....	38
4.4	FINLAND – TRAFIKSKYDDET .....	38
4.4.1	<i>National trafiksikkerhedsplan</i> .....	39
4.5	DANMARK – RÅDET FOR STØRRE FÆRDSELSSIKKERHED .....	40
4.5.1	<i>National handlingsplan</i> .....	40
4.6	ISLAND – UMFERDARSTOFA.....	40
4.7	FÆRØERNE – RADID FYRI FERDSLUTRYGD .....	41
<b>5</b>	<b>ANDRE PRÆVENTIVE INSTANSER</b> .....	<b>42</b>
5.1	SAMMENFATNING - POLITIETS KONTROLMULIGHEDER.....	42
5.1.1	<i>NORGE – politiets indsats</i> .....	42
5.1.2	<i>FINLAND – politiets indsats</i> .....	43
5.1.3	<i>SVERIGE – politiets indsats</i> .....	44
5.1.4	<i>DANMARK – politiets indsats</i> .....	45
5.1.5	<i>ISLAND – politiets indsats</i> .....	45
5.1.6	<i>FÆRØERNE – politiets indsats</i> .....	46
5.2	ALKOLÅS OG ANDRE TEKNOLOGISKE MULIGHEDER.....	46
5.2.1	<i>SAMMENFATNING – om alkoholås</i> .....	46
5.2.2	<i>FINLAND - alkoholås</i> .....	46
5.2.3	<i>DANMARK – alkoholås</i> .....	47
5.2.4	<i>SVERIGE – alkoholås</i> .....	47
5.2.5	<i>NORGE – alkoholås</i> .....	49
5.2.6	<i>ISLAND – alkoholås</i> .....	49
<b>6</b>	<b>FOREBYGGELSE AF SPRITULYKKER I ET BREDERE PERSPEKTIV</b> .....	<b>50</b>
6.1.1	<i>SAMMENFATNING – tilgange til den brede indsats</i> .....	50
6.1.2	<i>SVERIGE – bred samfundsindsats</i> .....	50
6.1.3	<i>NORGE – andre aktører</i> .....	54
6.1.4	<i>FINLAND – andre aktører</i> .....	55
6.1.5	<i>DANMARK – A/T kurser</i> .....	56
6.1.6	<i>ISLAND – andre aktører</i> .....	56

<b>7</b>	<b>BILAG – STATISTIK OM SPRITULYKKER OG LOVGIVNING .....</b>	<b>57</b>
7.1	ANTAL DRÆBTE, SPRITULYKKER .....	57
7.2	ANTAL DRÆBTE I SPRITULYKKER, PCT. AF SAMLET ANTAL DRÆBTE.....	57
7.3	ANTAL DRÆBTE I SPRITULYKKER, PR. MIO. INDBYGGERE .....	57
7.4	ANTAL SPRITULYKKER I ALT .....	57
7.5	LANDENES PROMILLEGRÆNSER.....	58
7.6	SANKTIONER, 1.GANGSTILFÆLDE .....	58
7.7	ANTAL SIGTELSE FOR SPIRITUS- OG PROMILLEKØRSEL, 2004 .....	59

# 1. Sammenfatning og konklusioner

Formålet med rapporten er at give læseren et overblik over de nordiske landes problemer og udfordringer i forhold til spritbilisme, mens kørsel i narkotika- og medicinpåvirket tilstand behandles sekundært. Der er mange ligheder i den faktiske udbredelse af spirituskørsel i landene, hvorimod metoderne til at bekæmpe spritbilismen i højere grad varierer fra land til land.

Et fælles udgangspunkt

Fælles for de nordiske lande er, at alkoholforbruget er steget i de senere år. Endvidere findes der en dokumenteret sammenhæng mellem øget alkoholforbrug og et øget antal spritbilister. Dette går stik imod landenes målsætninger om en reducere af antallet af dræbte og alvorligt skadede i trafikulykker, og bidrager til yderligere udfordringer i bekæmpelsen af spritbilisme.

Langt størstedelen af spritbilisterne er mænd, både unge og ældre. En stor del af bilisterne har endvidere en høj alkoholpromille i blodet, hvilket tyder på at en stor del af bilisterne ikke kun er fulde bag rattet, men simpelthen har et generelt højt alkoholforbrug. Politiet tager mange gengangere, som kører uden kørekort. Strengere straffe og mindre promillegrænser ser ud til at have en effekt på grænsekørsel, men ikke på den hårde kerne af gengangere.

Der mangler fortsat viden om, hvem disse bilister er, men det står dog klart i landene, at denne gruppe udgør et problem for trafiksikkerheden. Selvom de nordiske landes trafiksikkerhedsorganisationer har arbejdet forskelligt med at bekæmpe spritbilisme, ser det alligevel ud til, at spritbilisternes profiler går igen i alle landene – således vurderes alkohol at indgå i hvert 3.-4. færdselsulykke i de nordiske lande.

Narkotikapåvirkede bilister og bilister med både alkohol og narkotika/medicin i blodet er et støt stigende problem på de nordiske veje. Ifølge politiets oplysninger i landene tyder det på, at antallet narkotika- og medicinpåvirkede bilister stiger. alkoholpåvirkede bilister, men også problematikken omkring medicin- og narkotikopåvirkede bilister bliver berørt.

## 1.1 Spritbilismens omfang

Der er store nationale forskelle i, hvordan alkoholrelaterede trafikulykker bliver registreret og rapporteret til myndighederne. Derfor varierer overblikket over spritbilismen også fra land til land. Der er dog undersøgelser i landene, som tyder på, at spritbilismen reelt er lige udbredt i alle landene, særligt Norge, Sverige, Finland og Danmark. Således vurderes alkohol at indgå i cirka hver 3.-4. færdselsuheld i de nordiske lande. Ud fra den viden der er kan der generelt peges på tre grupper af spritbilister i de nordiske lande:

- De bilister, som af og til kører med alkohol i blodet og som tager chancen og kører hjem – den såkaldte grænsekørsel, hvor bilisten har drukket lidt og kører alligevel.
- De unge mænd, som kører i beruset tilstand.
- Midaldrende mænd med et højt alkoholforbrug og høj promille, som også ofte er gengangere i politiets kontroller.

Gruppen der tager chancen er ofte dem der kører grænsekørsel. Denne gruppe er mere modtagelige over for kampagner og lovstramninger.

De unge har en generel høj risikoadfærd og tager mange chancer. De laver især ulykker i weekenden om aftenen og natten. Deres adfærd er ofte spontan og de er ofte involverede i ulykker. Der kræves særlige indsatser og kommunikation over for denne målgruppe.

Med hensyn til den tredje gruppe er der i de nordiske lande en stigende opmærksomhed på, at der i problemet med spirituskørsel ofte eksisterer et bagvedliggende problem med alkoholafhængighed, hvorfor kørsel i påvirket tilstand ikke udelukkende er et trafikikkerhedsproblem. Spritbilisme er således også ét af flere symptomer på et generelt, samfundsmæssigt alkoholproblem. Det kan derfor synes relevant at udvide perspektivet og inddrage andre aktører for at forebygge og bekæmpe spritbilisme/alkoholafhængighed over en bredere front end blandt trafikikkerhedsorganisationer alene.

Andelen af kvindelige spritbilister er lav (1 ud af 10), men andelen synes dog at være stigende i landene.

De forskellige målgrupper kræver, at der arbejdes med spritbilisme på flere niveauer. Det kalder umiddelbart på følgende indsatser:

- En almen "reminder" til alle samt de bilister, som af og til kører alkoholpåvirkede om, at spritkørsel er uacceptabelt og skal forhindres.
- En målgruppetilpasset indsats over for de unge.
- En målgruppetilpasset indsats over for de midaldrende mænd med et generelt højt alkoholforbrug, som ofte er gengangere.

Den almene reminder og indsatsen over for de unge er opgaver, som de nordiske trafikikkerhedsorganisationer typisk tager sig af. Hvorimod indsatser over for den tredje gruppe, som også er en mere hård kerne, ikke har været typiske indsatser for de nordiske trafikikkerhedsråd. Dog har der især i Sverige været nogle konkrete indsatser og forsøg der bl.a. har involveret behandlingssystemet og forsøg med alkolås i dømte spritbilisters biler.

## **1.2 Andre rusmidler**

Andelen af narkotika og medicin vurderes at være på fremmarch i de nordiske lande generelt. Problemet vurderes endvidere at blive større i fremtiden.

I Sverige og Norge uddannes politiet i at afsløre tegn på narkotika- og medicinindtagelse blandt bilisterne, og i disse lande fanges der også betydeligt flere bilister med narko eller medicin i blodet. Der er også brug for viden om denne gruppe af bilister, da der kun er sparsom viden på området i dag.

En retslig nul-grænse for andre rusmidler end alkohol gør det nemmere at sætte ind overfor de påvirkede bilister – det gør det lettere at arbejde med loven i praksis. I Sverige og Finland er der nul-grænse for narkotika og medicin, og her fanges også betydeligt flere bilister med stoffer i blodet end i Danmark. Der eksisterer i dag enkle sved- og spytttests, som anvendes i flere andre lande, og politiet bliver fx i Norge og Sverige uddannet til at kunne aflæse narkotika- og medicinpåvirkede bilister ved hjælp af fx pupillernes størrelse. Der kunne dog udvikles nemmere måder at teste bilisterne på i vejkanten i lighed med alkometre.

## **1.3 Virkemidler**

Sartre 3 undersøgelsen<sup>1</sup> viser, at der er forskel på, hvor stor risikoen er for at blive taget i politiets spritkontroller i landene (Sverige, Finland og Danmark), men at bilisternes subjektive risikoopfattelse ligger på cirka samme niveau – uanset det nationale omfang af kontrollerne. Selve tanken om, at politiet kontrollerer bilisterne er altså alene med til at påvirke bilistens risikoopfattelse og omfang af kørsel i påvirket tilstand.

Der er ligeledes et spænd mellem befolkningernes holdninger og handlinger. Mens der er nationale forskelligheder at spore i befolkningernes holdninger til spritbilisme (danskerne har fx en mere afslappet holdning til spritbilisme end svenskerne), så er andelen af spritbilister på vejene stort set lige udbredt i de respektive lande. Omfanget af spritbilisme er altså ikke mindre, selvom holdningerne i landene er forskellige.

Forsøg med alkoholås virker lovende. Låsens udbredelse og popularitet varierer meget mellem landene, hvor især Sverige er langt fremme. Finland og Norge kører også forsøg med låsen, mens Danmark ikke har undersøgt potentialet i alkoholåsen. I Sverige sigtes mod, at nye svenske busser og lastbiler skal have alkoholås installeret inden 2010, mens det samme gælder for nye personbiler i år 2012.

Ligesom alkoholåsens udbredelse varierer i de nordiske lande, er samarbejde, hvor spritbilisme ses i et bredere samfundsmæssigt perspektiv, også varierende. Som det fremmeste eksempel på bredt samarbejde skal her nævnes Alkohol-OLA<sup>2</sup>, hvor en lang række aktører er gået sammen for at alkoholsikre rejser og transporter.

#### **1.4 Manglende viden**

Der er forskel på, hvor meget man ved om spritbilisterne i de nordiske lande. I Danmark og Finland undersøges alle trafikulykker for at være alkoholrelaterede, mens det ikke er tilfældet i Norge og Sverige.

En fælles mangel i alle lande er, at der savnes mere præcis viden om, hvem der kører spritbilisme, og hvilke virkemidler der er mest effektive at anvende – generelt set savnes en større systematik i indsats og evaluering heraf. Særligt i Norge mangler der statistisk data omkring udbredelsen af

---

<sup>1</sup> Sartre er en forkortelse for "Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe". Projektet har til formål at undersøge holdninger og adfærd hos de europæiske bilister og er blandt andet baseret på en repræsentativ spørgeskemaundersøgelse.

<sup>2</sup> OLA er en forkortelse for "Objektiva fakta, Løsninger og Avsikte

spritbilisme, men der er også unøjagtigheder i fx Sveriges registrering af alkoholrelaterede trafikulykker.

Der efterlyses blandt andet et register til at vurdere forekomsten af alkohol og andre rusmidler i trafikken via prøver fra bilister. Det vil være et værktøj til at følge udviklingen, iværksætte forebyggende tiltag samt evaluere disse.

Der efterlyses også forskning i forskellige rehabiliteringsmuligheder, deres effekt m.v. for bilister, som anholdes for kørsel i påvirket tilstand. Både i forhold til alkohol- og narkotikapåvirkede bilister mangler der generelt særlige behandlingsprogrammer og effektvurderinger af disse.

Afslutningsvis skal nævnes, at problemet med spritbilisme generelt ser ens ud i de nordiske lande – til trods for, at der foregår mange forskellige indsatser i landene og arbejdes forskelligt med spritbilisme.

## 2 Indledning - formål med rapport

På Det Nordiska Trafiksäkerhetsrådets (NTR)<sup>3</sup> årsmøde i 2004 blev det besluttet, at indsatsen mod spritbilisme i landene skal undersøges for at skabe grundlag for læring og skabe overblik over mulighederne for fælles indsatser imod spritbilisme. Udgangspunktet er, at spritkørsel er et markant problem i trafikken og ikke kun et trafiksikkerheds-problem, men et samfundsproblem, der også involverer andre aktører.

Formålet med denne rapport er at tilvejebringe en samlet oversigt over de nordiske landes fælles og forskellige udgangspunkter. Rapporten skal give overblik over landenes statistiske data, konkrete indsatser og udfordringer for derigennem at skabe fælless læring og overblik med henblik på fremtidige fælles indsatser.

**Trafikulykker som følge af narkotika og andre rusmidler er også et stigende problem i de nordiske lande. Problematikken berøres i denne rapport, men har ikke primært fokus.**

---

<sup>3</sup> Det Nordiske Trafiksikkerhedsråd (NTR) består af følgende organisationer: Rådet for Større Færdselssikkerhed (DK), Trygg Trafikk (NO), Trafikskyddet (SF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF (SE), Umferdastofa (IS) og Radid fyri Ferdslutrygg (FO).

## 2.1 NTR's fælles resolution

Den fælles resolution fra NTR lyder således: "Nordisk Trafiksikkerhedsråd ser med stor uro på den forøgede spritkørsel i de nordiske lande. Den udgør en stigende trussel mod den ellers positive udvikling inden for trafiksikkerhed. Samspillet mellem faldende priser, øget tilgængelighed og større udbredelse af spritkørsel er klarlagt. Det er også klarlagt, at en stor del af spritkørslen har baggrund i alkoholismen".

I de fleste lande er der gennem de seneste to årtier sket et markant holdningskifte. Spritkørsel er i dag socialt uacceptabelt. Diskussionen blandt de nordiske landes trafiksikkerhedsorganisationer går især på det faktum, at en betydelig andel af de personer, der i dag sætter sig bag rattet i spirituspåvirket tilstand, gør det, fordi de har et højt alkoholforbrug. Men også at det er vigtigt at se på spritkørsel blandt unge da de jo ikke nødvendigvis er karakteriseret ved højt alkoholforbrug til gengæld er stærkt repræsenteret i ulykkesstatistikkerne.

NTR finder det vigtigt at understrege, at spritkørsel ikke alene er et trafiksikkerhedsproblem, men snarere et samfundsmæssigt problem, der kræver en betydeligt forøget indsats fra flere aktører. Der eksisterer i dag ikke langvarige systematiske indsatser, der bl.a. involverer andre aktører for at forebygge spritkørsel.

Rapporten tager udgangspunkt i, at der i alle de Nordiske lande stadig er stort problem med spritkørsel. Rapporten beskæftiger sig dog ikke med de forskellige landes drikkekulturer, eller på hvilken måde de forskellige landes politiske strukturer eller medlemskaber af f.eks. EU påvirker landenes indsatser mm.

### Arbejdsgruppen

I forbindelse med den resolution NTR formulerede i september 2004 blev der nedsat en arbejdsgruppe, der først og fremmest skulle kortlægge problemets omfang i de nordiske lande. Første opgave blev derfor at udarbejde denne rapport, der giver et generelt indblik i de nordiske landes status, udfordringer og hvilke tiltag og samarbejder man har haft for at reducere antallet af spritulykker og -bilister.

Arbejdsgruppen består af repræsentanter fra Sverige, Finland, Norge og Danmark.

Rapporten har også medtaget Island og Færøerne i det omfang, det var muligt. Ved at få indblik i hinandens metoder og erfaringer kan meget læres. Med denne rapport er grundlaget for fremtidig samarbejde og fælles læring skabt. Rapporten danner derfor grundlag for NTR's videre samarbejde og indsatser for at reducere antallet af spritbilister og -ulykker. Indsatser, hvor vi som trafiksikkerhedsorganisation dels kan bidrage til udvikling og udbredelse af tekniske løsninger og dels formå at få andre aktører til at tage et betydeligt større ansvar for spritbilisme og spille en mere væsentlig rolle. Netop fordi spritbilisme er et samfundsmæssigt problem vil det naturligt også berøre andre aktører.

### 3 Status

I dette afsnit præsenteres landenes statistiske data omkring udbredelsen og kendskabet til spritbilisme. Herudover berøres landenes viden og forhold til kørsel i narko- og medicinpåvirket tilstand. Befolkningernes holdninger og handlinger præsenteres endvidere sammen med lovgivningen, sanktioner samt alkoholforbruget i de enkelte lande.

Her følger et kort sammendrag af de generelle tendenser for alkoholpåvirket kørsel i de nordiske lande:

- Blandt de lande, som opgør spritbilisme i forhold til køn, er der en klar overvægt af mandlige lovovertrædere (Finland, Danmark, Sverige), hvor cirka 9 ud af 10 spritbilister er mænd. Kvindernes andel af spritkørsel ser dog ud til at være stigende.

- Unge mænd er ofte involveret i trafikulykker, hvor den unge fører er påvirket af alkohol. Ældre mænd bliver ofte taget i politiets alkoholkontroller. Unge alkoholpåvirkede har en højere ulykkesrisiko end ældre, rutinerede bilister.
- Borgerne i de nordiske lande forholder sig generelt negativt til al form for kørsel i påvirket tilstand. I visse lande angiver mange borgere dog, at de i de seneste år har kørt med alkohol i blodet eller været passager med en fører, som var alkoholpåvirket. Det tyder på en forskel i, hvilke holdninger man har og de handlinger, man foretager sig.
- I flere lande er der tilgængelige informationer, som tyder på at en stor del af spritbilisterne er storforbrugere af alkohol. Ofte har de kontrollerede bilister en ganske høj promille.
- Antallet af narko- og medicinpåvirkede bilister vokser i de nordiske lande.

### 3.1 Statistisk grundlag

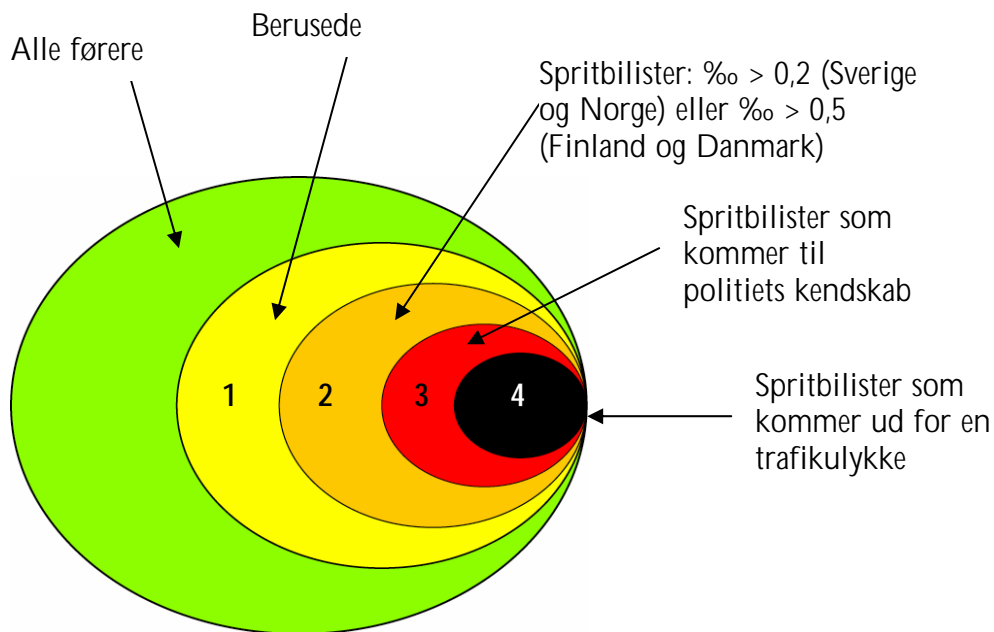
#### 3.1.1 SAMMENFATNING – om landenes statistiske data

Man kan generelt pege på tre grupper af bilister i forhold til alkoholrelateret kørsel: 1.) De bilister, som af og til kører med alkohol i blodet og som tager chancen og kører hjem – den såkaldte grænsekørsel, hvor bilisten har drukket lidt og kører alligevel. 2.) De unge mænd, som kører i beruset tilstand og 3.) midaldrende mænd med et højt alkoholforbrug og høj promille, som også ofte er gengangere i politiets kontroller. Disse tre grupper af bilister kræver forskelligt rettede indsatser for at komme spritbilismen til livs. Typisk har de helt unge spritbilister størst risiko for at ende i ulykker, selvom spritbilisternes gennemsnitsalder er noget højere, ca. 30- 50 år.

Der er store variationer i de tilgængelige data om spritbilisme i de forskellige lande og det er problematisk at sammenligne landenes data om spritbilisme. I præsentationen af de statistiske data om spritbilisme, vil de respektive lande af denne grund blive introduceret individuelt<sup>4</sup>. Variationerne i omfanget af informationer fra landene medfører således, at præsentationerne af landenes data bliver ret forskellige. Landedata vil blive beskrevet og præsenteret ud fra følgende figur, som udgør en model over befolkningen og andelen af spritbilister:

---

<sup>4</sup> Der kan fx være problemer i at sammenligne antal spritdrab pr. indbygger, da der vil være nationale forskelle i fx trafikdens tæthed og antallet af meget sårbare trafikanter såsom cyklister.



Overordnet kan landenes bilister inddeles i andelen af førere, som enten er ædru eller berusede. Den samlede mængde udgør altså både de ædru og de påvirkede bilister. Den næststørste delmængde rummer alle de berusede bilister, det vil sige bilister, som har alkoholpromiller på den lovlige side af promillegrænsen samt de bilister, som har en højere promille end loven tillader. I denne mængde af berusede bilister kan man identificere fire forskellige mindre mængder jævnfør figuren ovenfor: 1.) bilister som kører med promille under den tilladte grænse, 2.) bilister, som kører med en promille over den tilladte grænse, 3.) bilister som politiet tager i kontrollen og 4.) de bilister, som kommer ud for en trafikulykke.

Der kan ikke opridses en bestemt form for målgruppeindsats ud fra de forskellige mængder, som ovenfor er fremhævet i figuren. I hver mængde kan der identificeres forskellige bilisttyper, og i det følgende afsnit behandles de nationale, specifikke karakteristika for mængdernes størrelser og forskellige profiler.

### 3.1.2 FINLAND - statistisk profil

Antallet af dræbte i spiritusulykker har siden 1970'erne været nogenlunde konstant i Finland. I 2004 blev 91 personer dræbt i trafikulykker med en påvirket fører. Ca. 25 pct. af alle trafikdræbte i den finske trafik omkommer i en ulykke, hvor en part har været påvirket af alkohol. I hver femte dødsulykke har føreren været spritbilist. Der kører stadig flere spritbilister rundt på de finske veje, og

ca. hver 140. bilist er alkoholpåvirket og hver 600 er en spritbilist. Halvdelen af de berusede bilister vurderes at have et alkoholmisbrug.<sup>5</sup>

Den typiske finske spritbilist er mellem 30 og 39 år. Spritbilisterne er "blevet ældre" over en 20-års periode, og den gruppe af bilister som er født mellem 1940 og 1950 drikker generelt mere alkohol end andre årgange. Bilister over 50 år har således øget deres andel af spritbilisterne med 18 pct.-point i den 20-årige periode. Andelen af unge spritbilister mellem 18 og 24 år udgør cirka 10 pct., men aldersgruppen har en andel i ulykkerne på 30 pct. Det er de 18-20 årige, som har størst risiko for at ende i ulykker, når de er påvirkede af alkohol.<sup>6</sup>

Andelen af højtuddannede blandt spritbilisterne er steget i de sidste 20 år. Faglærte og tjenestemænd udgør dog stadig den største del af spritbilisterne, men deres andel af den samlede mængde af spritbilister er mindsket over perioden på 20 år.<sup>7</sup>

En finsk undersøgelse af højhastighedsulykker med døden til følge viser, at halvdelen af førerne i disse ulykker var unge mellem 18 og 20 år, og en stor del af de omkomne brugte ikke sele. De unge førere i højhastighedsulykkerne var næsten alle mænd, og 65 pct. af dem var alkoholpåvirkede – til sammenligning er alkoholen en del af de unges ulykker i 24 pct. af alle unge-ulykkerne. De unges højhastighedsulykker er desuden ofte eneulykker og finder typisk sted i weekenden i sommerperioden og efteråret (se i øvrigt Salmi & Summala, 1998). Ca. 1/3 af den farlige spritkørsel hænger sammen med drikkeri på restauranter.<sup>8</sup>

Alkoholens negative indvirkning på bilistens køreevner bliver forstærket af, at man som spritbilist også typisk kører mere aggressivt og undgår at bruge sikkerhedssele – for dermed at blive endnu farligere i trafikken. Når den finske spritbilist kommer ud for en ulykke er det oftest vedkommende selv samt passagererne, som kommer til skade eller dræbes.<sup>9</sup>

I årene 1984-1998 er 27 pct. af trafikdrabene sket i alkoholrelaterede ulykker. Af disse er der i 5 pct. af ulykkerne foregået konsumering af alkohol i selve køretøjet. Ofte var dette drikkeri begyndt på en

---

<sup>5</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>6</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>7</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

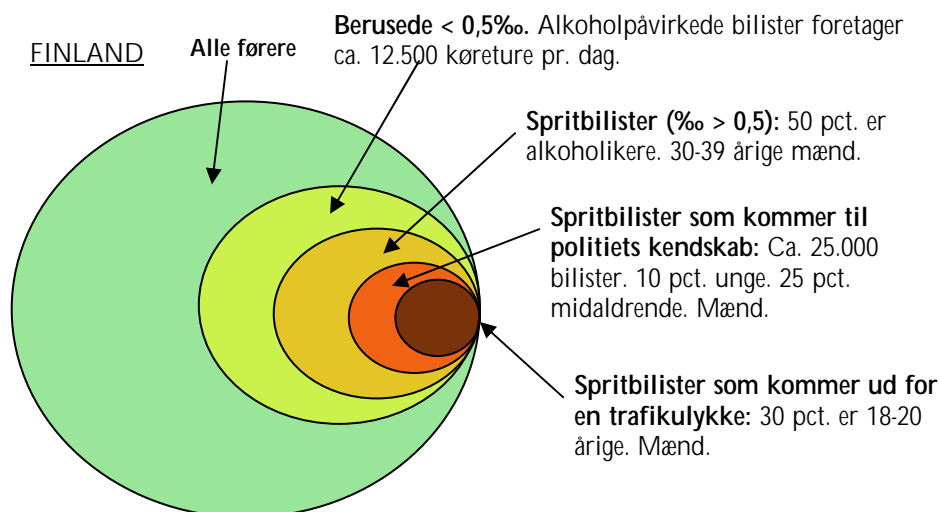
<sup>8</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>9</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

parkeringsplads (Se i øvrigt Paikre, 2001).<sup>10</sup> Ligeledes er en såkaldt ligegyldighedsfaktor blevet undersøgt (fx spritkørsel, manglende selebrug og særlig høj hastighed) i forbindelse med finske trafikulykker med døden til følge i årene 1974-1998. Andelen af 'ligegyldig kørsel' er gennem årene øget markant. 96 pct. af førerne var mænd og 70 pct. af ulykkerne var eneuheld. De yngre (under 24 år) udgjorde den største gruppe, mens gruppen af midaldrende mænd var voksende i perioden. 79 pct. af førerne var påvirkede i ulykkesøjeblikket.<sup>11</sup>

I en tid, hvor den finske trafik ellers bliver mere ædruelig, er andelen af alkoholikere og spritbilismegængere samtidig øget. Overvågning og information reducerer de øvrige spritbilisters antal, mens en kernegruppe af 'ligegyldige' bilister vokser.

Med hensyn til køretøj, så er det især personbiler, som involveres i alkoholrelaterede drabsulykker. For ¾ af drabsulykkerne gælder, at den dræbte enten har kørt personbilen eller været passager i bilen. Resten af de dræbte er hovedsageligt berusede fodgængere, knallertkørere og motorcyklister.<sup>12</sup>



Efter det øgede alkoholforbrug er andelen af personskadeulykker, hvor føreren har været påvirket af alkohol steget fra 12,6 pct. til 14,2 pct.

## SVERIGE – statistisk profil

<sup>10</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>11</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>12</sup> National statistik, Finland 2005.

Der findes ingen statistik over, hvor mange der dræbes eller skades i ulykker med spirituspåvirkede førere indblandet. Den officielle andel af alkoholrelaterede ulykker i Sverige ligger på 9 pct. Dette tal er dog misvisende, idet politiet ikke altid har mulighed for at kontrollere alle indblandede førere i ulykker.<sup>13</sup> De lave statistiske tal betyder ikke, at alkohol ikke udgør et problem i den svenske trafik; det er nemlig meget svært at afgøre, da disse informationer er helt afhængige af politiets indsatser og ressourcer. Disse faktorer har varieret over tid, så det eneste man ved, er, at den andel af spirituskørslen, som kommer til politiets kendskab, er meget lille.<sup>14</sup>

Antallet af politisigtelser i forbindelse med kørsel i påvirket tilstand ligger på knap 22.000 i 2004.<sup>15</sup> Heraf er cirka 5.500 bilister blevet stoppet med andre stoffer end alkohol i blodet.<sup>16</sup>

Beregninger viser, at alkoholpåvirkede bilister foretager ca. 14-16.000 køreture pr. dag i Sverige. En nyere undersøgelse har endvidere vist, at 25 pct. af dødsulykkerne på vejene i Sydsverige er alkohol- eller narkotikarelaterede.<sup>17</sup>

Fra 1997 til 2003 er andelen af dræbte, påvirkede bilførere steget, og i 2003 udgjorde andelen 29 pct.<sup>18</sup> Ud af 90 døde personbilsførere i ene-ulykker i 2003, var de 47 alkoholpåvirkede – det svarer til 52 pct. I 2003 var 48 pct. af de dræbte unge førere (15-24 årige) alkoholpåvirkede, og i 74 pct. af de unges ene-ulykker var føreren alkoholpåvirket. Hver tredje dræbte spritbilist i Sverige er mellem 18 og 24 år, heraf er der langt flest mænd.<sup>19</sup> En svensk undersøgelse om trafikulykker blandt unge påvirkede bilister viser, at unge mænd mellem 18 og 19 år, fra arbejderfamilier og fra familier med anden baggrund (fx langtids-arbejdsløse og langtids-sygemeldte) samt familier med lavere uddannelse, har større risiko for at komme ud for en trafikulykke.<sup>20</sup>

Andelen af kvinder, som blev mistænkt for at køre spritkørsel i 2002, lå på 9 pct.

---

<sup>13</sup> VTI har i 2004 vurderet spritbilismens omfang i Sverige, og rapporten viste at der er store mangler i datakvalitet og rapportering af alkoholrelaterede trafikulykker. Desuden er der svære metodespørgsmål forbundet med at vurdere spritbilismens omfang (VTI rapport 505, 2004).

<sup>14</sup> Vägverket, Alkohol, Droger og Trafik, 2004.

<sup>15</sup> De svenske politimyndigheders foreløbige opgørelse.

<sup>16</sup> Vägverket, Alkohol, Droger og Trafik, 2004.

<sup>17</sup> Vägverket, Annual report 2003.

<sup>18</sup> Vägverket, Annual report 2004.

<sup>19</sup> Vägverket, [www.vv.se](http://www.vv.se).

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

Cirka halvdelen af de personer, som tages for spritkørsel, dømmes for grov overtrædelse af promillegrænsen. Mange af de, som dømmes for spritbilisme, har alkoholrelaterede problemer eller er narkotikamisbrugere.<sup>21</sup> En stor del af de dræbte bilister har også et højt promilleniveau i blodet, hvilket tyder på at de fleste af de fulde, dræbte førere har et højt forbrug af alkohol.<sup>22</sup> Et stort forbrug af alkohol kan altså siges at være tilfældet både hos de dømte spritbilister og de dræbte spritbilister.

Alkoholrelaterede dødsulykker i trafikken er øget med 61 pct. fra 1996 til 2001 ifølge Rättsmedicinalverket.<sup>23</sup> Disse data afspejler kun de tilfælde, hvor den afdøde fører har været påvirket af alkohol. Det vil sige, at dødsulykker, hvor ikke-påvirkede personer dræbes af påvirkede førere, ikke er inkluderet i denne statistik. Antallet af alkoholrelaterede dødsulykker er derfor med sikkerhed højere.

Andelen af mistænkte for spritbilisme, som er over 24 år, er øget, ligesom andelen af dræbte i ulykker med påvirkede indblandet er lige store i aldersgrupperne 20-24 årige og 25-29 årige. Både blandt de spritbilister som politiet opdager i kontroller og hos dem som involveres i ulykker dominerer yngre og midaldrende mænd.

Vägverket har foretaget studier af alkoholrelaterede ulykker, hvor langt størstedelen (2/3) er ulykker med personbiler. Ulykker med fodgængere udgjorde cirka 1/10. Det er dog ikke repræsentativt for alle alkoholrelaterede ulykker, men viser dog at ulykker med personbiler dominerer.<sup>24</sup> Ifølge en spørgeskemaundersøgelse har 20 pct. af knallertkørerne i Sverige kørt med alkohol i blodet.<sup>25</sup>

Lidt forenklet kan man sige, at der findes to kategorier af spritbilister; de som er alkoholafhængige eller alkoholmisbrugere og de, som en gang imellem kører fulde.

---

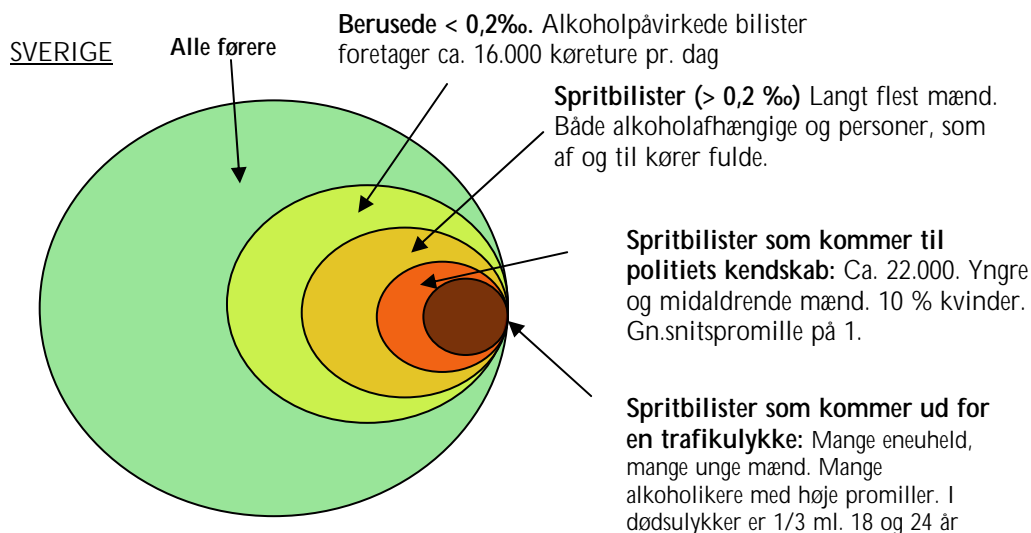
<sup>21</sup> Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

<sup>22</sup> Vägverket, Alkohol, Droger og Trafik, 2004.

<sup>23</sup> Rättsmedicinalverket, Statistisk Årsbok 2002.

<sup>24</sup> AlkoholOLA, CD-rom, 2005-05-18.

<sup>25</sup> Mopedenkät fra NTF, 2003.



### 3.1.3 NORGE - statistisk profil

Norge har ingen statistik over omfanget af alkoholrelaterede vejtrafikulykker. Det statistiske centralbureau i Norge har ikke produceret statistik over trafikulykker med alkoholpåvirkede førere siden 1996, og vil antageligt heller ikke gøre det uden ekstra bevilling til dette formål.<sup>26</sup> Det antages dog, at omkring 1/3 af alle dræbte bilister har alkohol i blodet.<sup>27</sup>

En høj andel af de påvirkede førere har ofte andre kriminelle gerninger på samvittigheden. Herudover har norske alkoholpåvirkede ulykkesbilister en ganske høj promille. De fleste norske spritbilister, der involveres i trafikulykker havde i gennemsnit en promille over 1,0 i 1991. Halvdelen af de dræbte førere, der kørte med alkohol i blodet i 1990, havde en promille på 1,8 eller derover. Blot 16 pct. af de alkoholpåvirkede førere, som i 1992 blev involveret i trafikulykker, havde en promille under 0,49. Ulykkesindblandede førere i 40-års alderen havde i 1991 en gennemsnitspromille på 1,97.<sup>28</sup>

Statistik fra det norske fra før indførelsen af promillegrænsen på 0,2 viser, at en stor andel af de bilister, politiet tog i kontrollerne, var gengangere. Cirka 28 pct. er gengangere, og jo højere alkoholforbruget er hos den enkelte bilist, jo højere er gentagelsesfrekvensen.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> TØI rapport, 530/2001.

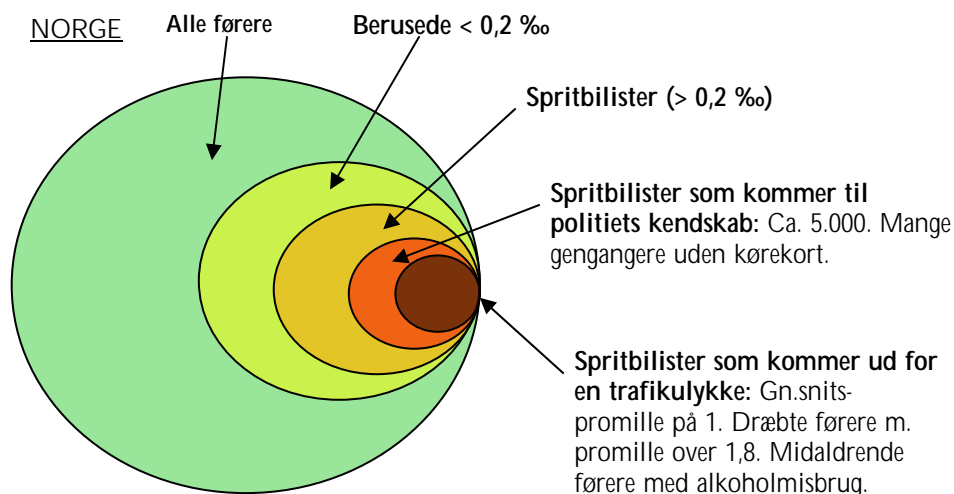
<sup>27</sup> Statens Vegvesen, Norge.

<sup>28</sup> TØI rapport, 530/2001.

<sup>29</sup> Asbjørg Christophersen, Professor ved Folkehelseinstituttet i Oslo.

Ifølge en undersøgelse fra 1996 er der i alvorlige alkoholrelaterede ulykker en forekomst af førere uden førerret, som er væsentligt højere end i trafikuheld, hvor der ikke er involveret spirituspåvirkede bilister. Spritbilister, som er indblandet i alvorlige ulykker, er således oftere uden førerret end ædru bilister i samme type ulykker.<sup>30</sup>

Spritbilisten er i gennemsnitligt 29-30 år, og 90 pct. er mænd.



### 3.1.4 DANMARK - statistisk profil

I 2004 var antallet af dræbte i spritulykker 106, og gennem de seneste 15-20 år er antallet af dræbte og kvæstede i spritulykker i Danmark ca. halveret. Men siden 1998 er der ikke sket et mærkbart fald i antallet af spritulykker. I 2004 blev 703 personer dræbt eller alvorligt skadede i spritulykker mod 759 personer i 1998.<sup>31</sup>

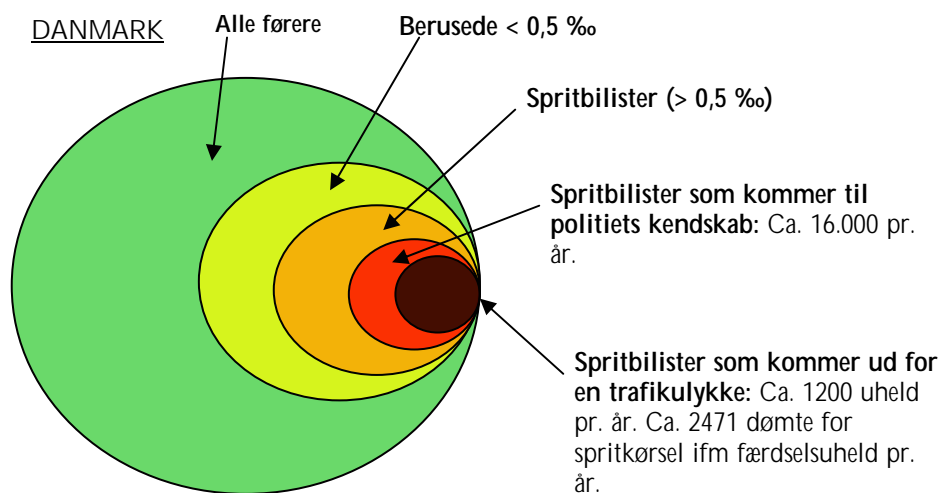
Det uændrede billede dækker dog over væsentlige forskydninger indenfor nogle af trafikantkategorierne. Der er markante fald blandt spirituspåvirkede på motorcykel og blandt fodgængere, hvorimod der er mere end en fordobling af spirituspåvirkede blandt knallertkørere. For alvorligt tilskadekomne er der et lignende, men mindre markant billede med fald blandt spirituspåvirkede på motorcykel og stigning blandt knallertførere.

<sup>30</sup> Handlingsplan fra arbejdsgruppe under Trafikministeriet og Justitsministeriet "Spritkørsel Spritdrab", januar 1996.

<sup>31</sup> Danmarks Statistik.

Danske mænd mellem 30-50 år er hyppigt repræsenterede i spiritusulykker og politiets spirituskontroller, mens unge mænd er overrepræsenterede i de spirituskørselsulykker, som især sker i weekenden.

En stor del af de bilister, som straffes for spirituskørsel, er gengangere, og en ældre undersøgelse fra 1989 har vist, at mange af disse har alkoholproblemer og ofte også sociale problemer. Det er velkendt, at sanktioner og almindelig information stort set ikke virker på denne gruppe af bilister.<sup>32</sup>



### 3.1.5 ISLAND - statistisk profil

Fra 1998-2003 var der 17 dødsulykker på grund af spritkørsel. Gennemsnittet er 3,4 dræbte pr. år. Det svarer til 20 pct. af alle dødsulykker i trafikken på Island i perioden.<sup>33</sup>

¾ af spritbilisterne er mænd.

### 3.1.6 FÆRØERNE - statistisk profil

Trods voksende aktivitet på de færøske veje de sidste år, har ulykkestendensen været nedadgående. Der er ikke lavet undersøgelser, der kan sige noget præcist om årsagerne til denne udvikling. Men man kan konstatere, at trafikuheld hvor det kan påvises, at alkohol er årsagen, er faldet fra 29 pct. (1987-1990) til 12 pct. i (1995-1999).

<sup>32</sup> Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, rapport 28, 1989.

<sup>33</sup> Sigurdur Helgason, Umferdarstofa.

Spritkørslen omfatter en stor del af ungdomsulykkerne, som ofte sker på grund af at unge drenge i 18-19 års alderen bruger bilen som fritidssted sammen med jævnaldrende, og mange gange også sammen med piger ned i 14-15 års alderen. Det er overvejende mænd som kører spritkørsel, men kvindernes andel er svagt stigende fra 2001 til 2004.

Pr. indbygger er der mere end 4 gange flere spritulykker end i Finland og Danmark.

### **3.2 Andre rusmidler**

Brugen af stoffer i trafikken er stigende i landene jf. politiets vurderinger – men generelt ved man i landene ikke meget om, hvor udbredt det er at køre påvirket af andre stoffer end alkohol i trafikken.

Det beror dels på, at der findes enormt mange forskellige stoffer og dels at det er dyrt og besværligt at gennemføre de nødvendige analyser. Frem for alt er det svært for politiet at kontrollere førernes eventuelle indtag af stoffer, da der ikke findes et teknisk hjælpemiddel for kontroller som modsvarer alkometer-testen.<sup>34</sup>

Der er endvidere forskel på, hvorvidt politiet i landene har mulighed for at skride ind over for disse påvirkede bilister. I Danmark fanger man fx ikke ret mange narko- og medicinpåvirkede bilister i trafikken sammenlignet med de andre nordiske lande, og selvom der måske nok er basis for at skride ind over for flere af disse bilister i Danmark er det sværere for politiet at sætte ind over for den påvirkede bilist end det er i Norge og Sverige.

En komparativ undersøgelse af udbredelsen af narko og alkohol i trafikken i Sverige, Norge, Finland, Island og Danmark blev foretaget blandt bilister, som politiet mistænkte for at være påvirkede. Den viser, at hyppigheden i at køre narkopåvirket uden alkohol i blodet er størst i Sverige og Norge. Alle landene fik nogenlunde ens resultater i forhold til udbredelsen af kørsel med narkotika og en promille over den lovlige i blodet. Undersøgelsen viste endvidere, at forskellene mellem landene kan skyldes politiets udvælgelseskriterier, hvor der i undersøgelsesperioden fx var mere fokus på narkotikapåvirket kørsel i Norge.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> MHF, Drogattfylleri – brottet, rettskipningen og vår trafiksikkerhet, 2004.

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

Endvidere blev der i 2002 igangsat et samarbejdsstudie mellem Sverige, Danmark, Finland, Island og Norge, hvor hensigten er at sammenligne forekomsten af alkohol og andre rusmidler blandt dræbte bilister i de nordiske lande. Rapporten blev offentliggjort i september 2005. I studiet har man sammenlignet forekomsten af rusmidler ud fra en fælles protokol og fælles selektionskriterier. Forekomsten af alkohol og rusmidler blandt de trafikdræbte førere viser både uligheder og ligheder i Nordiske lande. Især blandt eneulykker fremgår det at alkohol og/eller rusmidler er medvirkende årsag i næsten 2/3 af ulykkerne. Der er dog stor forskel på hvor stort et grundlag, der har været sendt ind til undersøgelserne fra de forskellige lande. Rapporten kan rekvireres

[www.norden.org/pub/miljo/transport/sk/US2005416.pdf](http://www.norden.org/pub/miljo/transport/sk/US2005416.pdf)

#### DANMARK – andre rusmidler

Den danske regering overvejer og ser på muligheder for indførelse en nul-grænse for narkokørsel samt skrappe regler for medicinkørsel, hvorfor politiet skal have troværdigt testudstyr. Til efteråret fremlægger et ekspertudvalg en indstilling, der bl.a. indeholder en liste og stoffer og medikamenter, der skal forbydes i trafikken, samt forskellige test-muligheder.<sup>36</sup>

Der mangler stadig viden om, i hvilken udstrækning danske bilister kører påvirket af trafikfarlig medicin eller narkotika. Dog er tendensen ifølge politiet stigende. Viden om omfanget af ulykker, hvor medicin/narkotika er indblandet, er ligeledes begrænset. Der savnes endvidere viden om, i hvilket omfang forskellige grader af påvirkning eller abstinenssymptomer indvirker på kørefærdigheder og reaktionstid.<sup>37</sup>

Man ved meget lidt om hvorvidt bilistens kørsel i påvirket tilstand har ført til flere trafikulykker. Der er også kun begrænset viden om sammenhængen mellem uheldsrisikoen og bilistens forringede køreevner. Normalt vil politiet ikke undersøge en forulykket bilist for indtagelse af stoffer og medicin, heller ikke i alvorlige ulykker, hvor stoffer kunne have været en medvirkende faktor til ulykken (Larsen m.fl., 1997)<sup>38</sup>.

Færdselspolitiet har en stærk fornemmelse af, problemet med narkopåvirkning i trafikken er stort og voksende. Det kan bare ikke dokumenteres da næsten ingen trafikanter testes for narko, da der ikke

---

<sup>36</sup> Berlingske Tidende, 24. juli 2005.

<sup>37</sup> Færdselssikkerhedskommissionen, 2000.

<sup>38</sup> Fra Immortal-projektet, se [www.immortal.or.at](http://www.immortal.or.at). EU-projektet fokuserer på kronisk forringede køreevner på grund af alder, psykisk sygdom og anden sygdom samt midlertidigt forringede køreevner grundet stoffer, alkohol og medicin.

eksisterer en fast grænse for, hvor påvirket man skal være, før det er ulovligt at køre. Det afhænger af en subjektiv vurdering i hvert enkelt tilfælde, om personen er for påvirket eller ej.<sup>39</sup> En spritbilist er nemmere; der er en fast promillegrænse, alkometer-testen er enkel og sagsbehandlingstiden er kort. 100.000 blæser i alkometeret hvert år med ca. 17.000 spritblodprøver til følge. Kun 200 afleverer en blodprøve til analyse for ulovlige stoffer eller trafikfarlig medicin. En del af denne problematik bunder i, at en test for stoffer og medicin i bilistens blod som minimum koster 15.500 kroner i dag. Der er sågar set omkostninger på op til 50.000 kroner for en fuldstændig test af stoffer og medicin. I dag foregår screening af blodprøver i statsligt regi, selvom der er muligheder for at foretage billigere og sikre prøver ved at få private virksomheder til at analysere prøverne.<sup>40</sup>

En dansk undersøgelse af forekomsten af medicin og narkotika blandt tilfældigt standsede førere af person- eller varebil, hvor politiet ikke havde mistanke om påvirkning, viste, at 1,3 pct. var positive for et narkotisk stof, og 0,7 pct. var positive for nerve-/sove medicin. Cirka halvdelen af disse bilister var påvirkede i en grad, der kunne have haft trafiksikkerhedsmæssig betydning. Undersøgelsens resultater bekræfter, at nogle af de adspurgte bilister af og til kører, trods egen mistanke om at være påvirkede.

Resultaterne viser, at narkotika kan påvises blandt danske bilister i samme omfang som i udenlandske undersøgelser. Forekomsten af nerve-/sove-medicin synes at ligge lavere, hvilket formentlig skyldes det benyttede analyseudstyr i undersøgelsen.<sup>41</sup>

### 3.2.1 FINLAND - andre rusmidler

Finland har nul-grænse for ulovlige stoffer i trafikken. Bestemmelsen trådte i kraft 1. februar 2003. Antallet af bilister som kører påvirket af narko og medicin er steget siden lovgivningsændringen om nulgrænsen i 2003. Ca. hver 10. dødsfald, hvor en påvirket fører er indblandet, er en narko- eller medicinrelateret trafikulykke. Denne andel er kraftigt øget siden 1993. Det menes, at brugen af stoffer og blandingsmisbruget forekomst i trafikken er blevet mere almindeligt.<sup>42</sup>

En typisk fører, som mistænkes for kørsel i påvirket tilstand er ofte blandingsmisbruger. Ofte hænger brugen af narkotika sammen med brug af beroligende stoffer samt alkohol.<sup>43</sup>

---

<sup>39</sup> Se i øvrigt Færdselslovens §54.

<sup>40</sup> Jan Schmidt, Ribe Politikreds.

<sup>41</sup> Inge Behrendorff, Medicin og narkotika i trafikken, DTF 2001

<sup>42</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>43</sup> Fra materiale om Trafiknykterhetskampanj 2005 – Om du tager, Ta då en chaufför.

Andelen af kørsel under påvirkning af narkotika vurderes i 2004 til at have udgjort 1/5 af den totale stigning i antallet af pågrebne i kørsel i påvirket tilstand.<sup>44</sup>

I Finland er misbrug af beroligende midler og søvnmidler mest udbredt.<sup>45</sup>

### 3.2.2 SVERIGE - andre rusmidler

Sverige har nul-grænse for ulovlige stoffer. Har man et ulovligt stof i kroppen og kører bil, så er det pr. definition strafbart. I Sverige er det desuden ulovligt at køre med narkotikaklassificeret medicin i blodet, hvis man ikke har fået det ordineret af en læge eller tager mere end den ordinerede dosis.<sup>46</sup>

Ca. 6.000 bilister bliver årligt anklaget for at køre bil i narkotika- eller medicinpåvirket tilstand. Dette antal stiger støt hvert år, hvilket dog både kan skyldes politiets øgede effektivitet i deres fangst siden 0-tolerancegrænsen over for narkotika- og medicinpåvirket kørsel blev indført i 1999 samt et øget misbrug kombineret med færdsel i trafikken.

Politiet har ret til at gennemføre undersøgelse af øjne på bilister, som kan mistænkes for at køre med stoffer i blodet. Der må altså ikke ske en rutinemæssig undersøgelse uden forudgående mistanke.<sup>47</sup>

MHF<sup>48</sup> har gennemgået 280 domme for kørsel i narkopåvirket tilstand fra 2001. Af disse dømte bilister er langt hovedparten (244) mænd, og aldersfordelingen viser, at de fleste er mellem 35 og 44 år. Desuden har den typiske narkopåvirkede bilist andre forbrydelser bag sig. Til forskel fra den typiske spritbilist lever den narkotikapåvirkede bilist ofte uden for samfundets rammer.<sup>49</sup>

### 3.2.3 NORGE - andre rusmidler

I Norge er der ikke lovgivet om kørsel under påvirkning af narkotika og medicin, men dette behandles under agtsomhedskravet i vejtrafikken og vurderes i hvert enkelt tilfælde. At der ikke er sat

---

<sup>44</sup> Justitieministeriet, forespørgsel 4.7.2005.

<sup>45</sup> Fra [www.poliisi.fi](http://www.poliisi.fi)

<sup>46</sup> FærdselssikkerNyt nr. 8, 2005.

<sup>47</sup> Det svenske politi uddannes i at genkende symptomer blandt påvirkede bilister, men i 2003 ændrede politihøjskolen i Stockholm uddannelsen således at der ikke længere formelt uddannes i øjenundersøgelse af bilister som kan mistænkes for at have indtaget stoffer. (MHF, Drograttfylleri, 2004)

<sup>48</sup> motorførernes helnycckterhets forbund

<sup>49</sup> MHF, Drograttfylleri, 2004.

en fast grænse har hovedsageligt baggrund i problemerne med at teste bilisterne for narkotika og medicin.

Generelt ses det i Norge at der i løbet af de sidste år er blevet stoppet lige så mange alkoholpåvirkede personer i politiets kontroller som bilister påvirkede af andre rusmidler end alkohol. Det norske politi uddannes til at aflæse pille- eller narkopåvirkede bilister, og kan herigennem anvende spyt- og svedstests målrettet.

#### *3.2.4 ROSITA - vejkantstest af stoffer*

EU-projektet Rosita blev afsluttet i 2000 og sammenlignede 15 forskellige urintests og 3 spyttests, der kan foretages på stedet og afsløre bilisters eventuelle påvirkning af andre stoffer end alkohol. I projektet deltog 7 EU-lande samt Norge, hvor Norge og Finland var repræsentanter fra Norden. Projektet skulle identificere kravene til det udstyr, som anvendes i vejkantstests. Det konkluderes, at der endnu mangler effektive og præcise måleapparater, og at der er et stærkt ønske om samarbejde mellem forskere, politiet og producenter i fremstillingen af bedre måleudstyr. Endvidere ønsker forskerne, at der i det lange løb arbejdes mod en ensretning af reglerne for at køre under påvirkning af stoffer og alkohol i EU-regi.

I slutningen af 2002 blev et nyt 3-årigt Rosita-projekt sat i stand. Projektet skal evaluere spyttests der bruges i vejkantsundersøgelser og foregå i 6 lande i Europa og flere steder i USA. Der er endnu ikke kommet endelige resultater ud af projektet, som stadig pågår.

#### *3.2.5 IMMORTAL - om påvirket kørsel*

Immortal-projektet er et EU-projekt, som fokuserer på påvirkede bilister og testmetoder for at fange disse bilister i trafikken. Der er i august 2005 blevet frigivet en delrapport om risikoen ved at køre i påvirket tilstand, og undersøgelsen viser, at bilister med både alkohol og stoffer i blodet kan have op mod 200 gange så stor risiko for at bevæge sig ud i trafikken. Trafikforskere fra Danmark, Holland, Storbritannien og Norge har undersøgt forskellige risikofaktorer, hvor det viser sig, at den største risiko opstår når bilisten blander forskellige typer stoffer.<sup>50</sup>

Undersøgelsen har også påvist et behov for sammenlignelige undersøgelser i hele Europa for at kunne vurdere forskelle og ligheder mellem landene. Det foreslås at der rutinemæssigt tages

---

<sup>50</sup> Fra JyllandsPosten 29. august 2005 og [www.immortal.or.at](http://www.immortal.or.at)

blodprøver af forulykkede bilister for at finde ud af, om bilisterne er påvirkede af alkohol eller andre stoffer. Hertil kommer et ønske om at foretage vejkantstests i Europa for at kunne bestemme udbredelsen af både ulovlige og lovlige stoffer i trafikken.

I forhold til lovgivning peger undersøgelsen blandt andet på, at effektiv lovgivning og sanktioner i forhold til at køre påvirket af stoffer synes meget nødvendigt, og det anbefales at teste for alkohol og stoffer ved tilfældige stikprøvekontroller. Konsekvenserne af landenes forskellige lovændringer mangler ifølge undersøgelsen også at blive systematisk evalueret. I forbindelse med kontroller nævnes behovet for at politistyrkerne i landene skal uddannes til at opdage påvirkede bilister og derved anvende tests for narkotika og medicin mere effektivt.<sup>51</sup>

### **3.3 Holdning og handling**

I de fleste lande er der gennem de seneste to årtier sket et markant holdningskift i forhold til at køre bil med alkohol i blodet. Spritkørsel er ikke længere stuerent – det er socialt uacceptabelt. Der er dog stadig forskelle i befolkningernes holdninger til om det overhovedet bør være tilladt at køre bil efter at man har drukket. Ifølge Sartre 3 undersøgelserne<sup>52</sup> er ca. 20 pct. af danskerne enige i, at promillegrænsen for kørsel skal være 0, mens denne holdning deles af 70 pct. af svenskerne og 50 pct. af finnerne i undersøgelsen. Til gengæld er befolkningerne i Sverige, Danmark og Finland enige om, at straffen for spritkørsel skal være meget strengere.<sup>53</sup> Det tyder på, at der er forskelle i de kulturelle, nationale opfattelser af, hvad der virker, selvom antallet af ulykker er lige udbredte.

Sartre 3 undersøgelsen viser endvidere, at jo lavere den lovlige promillegrænse er, jo mindre tror motorførerne at de kan drikke for at blive under grænsen. Det medfører – ud over færre uheld – en positiv effekt i forhold til at forebygge kørsel i alkoholpåvirket tilstand. I Norge har man erfaret, at ved sænkningen af promillegrænsen fra 0,5 til 0,2 aftog grænsedrikningen, hvorved antallet af bilister med en promille under 0,2 faldt.<sup>54</sup>

---

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

<sup>52</sup> Sartre er en forkortelse for "Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe". Projektet har til formål at undersøge holdninger og adfærd hos de europæiske bilister og er blandt andet baseret på en repræsentativ spørgeskemaundersøgelse.

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

<sup>54</sup> TØI rapport, 350/2001.

Der er dog stadig forskel på holdning og handling i landene. Således har holdningerne udviklet sig til at spritkørsel er ganske uacceptabelt, mens der dog ikke spores samme udvikling i den faktiske kørsel med alkohol i blodet.

### *3.3.1 SVERIGE – bilisternes holdninger*

Vägverket undersøger årligt befolkningens handlinger i forhold til spritbilisme, og 8 pct. svarer ja til at de har kørt med alkohol i kroppen i det seneste år; mænd mellem 20 og 54 år ligger pænt over gennemsnittet i dette spørgsmål. Gennemsnitligt har 9 pct. i dag kørt bil med alkohol i kroppen det seneste år, hvilket svarer til niveauet i 1981.<sup>55</sup>

Mænd kombinerer alkohol og bilkørsel i højere grad end kvinder – frem for alt unge og midaldrende mænd. Især yngre mænd og kvinder kører i bil, hvor en alkoholpåvirket fører sidder ved rattet. Blandt kvinder mellem 18 og 19 år er det en ud af fem som har været passager med en påvirket fører det seneste år.<sup>56</sup>

Unge mellem 16 og 24 år mener at strengere straf og mere politi er de mest effektive redskaber til at mindske spritbilismen, og de fleste mener at promillegrænsen ligger på et acceptabelt niveau, selvom 20 pct. ønsker en sænkning af promillegrænsen.<sup>57</sup> Generelt mener seks ud af ti svenskere, at promillegrænsen skulle sænkes fra 0,2 til 0. Kvinderne og ældre mennesker er betydeligt mere indstillede på at indføre 0-grænsen end mænd. Desuden går 95 pct. ind for, at straffen for at køre spirituskørsel bør være hårdere.<sup>58</sup>

### *3.3.2 FINLAND – bilisternes holdninger*

De finske borgeres indstilling til spirituskørsel er blødt op og denne handling blevet mere accepteret i de senere år.

Blandt de unge 18-20 årige er der sket en udvikling i deres holdninger til spritkørsel op gennem årene. De kører i dag oftere berusede end tidligere og andelen af unge som aldrig har kørt bil i påvirket tilstand er faldet for både mænd og kvinder. (Se i øvrigt Laapotti m.fl., 2002) Det samme

---

<sup>55</sup> Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

<sup>56</sup> Vägverket, Alkohol, Droger og Trafik, 2004.

<sup>57</sup> Vägverket, Kortläggning av ungdomars kunskap, attityder och beteenden avseende alkohol och trafik, 2004

<sup>58</sup> Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

billede tegner sig i en anden finsk undersøgelse, hvor de unge mænds kørsel i påvirket tilstand er steget i omfang, fra 21 pct. i 1995 til 29 pct. i 1999. (Se i øvrigt Ahlström, 2001)

Befolkningens holdning til det at køre påvirket er blevet mindre streng fra 1996 til 2002. Ikke nær så mange mener at denne forseelse er af særlig grov karakter i 2002 som i 1996. (Se i øvrigt Rajalin og Luukkanen, 2003) Ifølge Folkhälsoinstitutets forskning er den samme tendens gældende for domsafsigelserne over spritbilisme. Fra 1993 til 2002 er der færre af de unge mellem 15 og 34 år, som mener at straffen for grov spritkørsel skal straffes med fængsel i over to år. Andelen af dem, som enten mener, at straffen ikke skal give fængselsstraf eller max. give fængselsstraf i 1-2 måneder, voksede i perioden.

Der er endvidere en stærk sammenhæng mellem alkoholforbruget og kørsel i påvirket tilstand. Af dem som drikker alkohol mere end en gang om ugen har mere end 40 pct. prøvet at køre spritkørsel, mens det kun gælder for 10 pct. af dem, som drikker mere sjældent. (Se i øvrigt Mäki og Haukkala, 2000) Når den enkelte beslutter sig for at køre spritkørsel sker det ofte alene, og den største faktor der kan hindre denne beslutning er risikoen for at blive taget af politiet – vennernes indstilling betyder i denne sammenhæng mindre.<sup>59</sup>

### *3.3.3 NORGE - bilisternes holdninger*

Efter sænkning af promillegrænsen fra 0,5 til 0,2 har de norske bilister ikke oplevet en øget risiko for at blive taget af politiet for promillekørsel. Antallet af bilister som ikke rører alkohol inden de sætter sig bag rattet er dog øget med 10 pct. efter indføring af lavere promillegrænse. Andelen af førere som har angivet, at de vil komme til at køre med ulovlig promille i fremtiden har øget efter indførelsen af 0,2 som promillegrænse – fra 2 pct. i 1998 til 8 pct. i 2001. Endvidere ser det ifølge TØI's undersøgelsen fra 2001 ikke ud til, at lovændringen har påvirket forekomsten af promillekørsel.<sup>60</sup>

Det er dog endnu for tidligt at sige noget om, hvorvidt der bliver færre trafikulykker med alkoholpåvirkede førere som følge af den sænkede promillegrænse. Som det fremgik af afsnittet om Norges statistiske profil, så har alkoholpåvirkede førere som er indblandet i ulykker en promille, som er langt over den tilladte, oprindelige grænse på 0,5. Man kan derfor spørge, om bilister, som

---

<sup>59</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>60</sup> TØI rapport, 530/2001.

tidligere kørte med en promille over 1,0 eller 2,0, vil lade sig påvirke af en sænkning af promillegrænsen fra 0,5 til 0,2? <sup>61</sup>

Fra politiets side skønnes det dog i dag, at sænkningen af promillegrænsen til 0,2 har fået nordmændene til at droppe 'grænsedrikningen' og man tager ikke længere en chance med at drikke og stadig holde sig under den lovlige promillegrænse.<sup>62</sup>

En spørgeskemaundersøgelse om unges erfaringer med bilkørsel viser, at cirka 20 pct. har været passagerer i en bil, hvor føreren var alkoholpåvirket. 10 pct. har været passagerer i en bil, hvor føreren var påvirket af andet end alkohol.<sup>63</sup>

### *3.3.4 DANMARK - bilisternes holdning*

Der er foretaget en undersøgelse af effekten af en sænket promillegrænse i Danmark fra 0,8 til 0,5 og det viser sig, at bilisternes holdninger til spritkørsel har ændret sig. Efter den ændrede grænse i 1998 er der flere, som undlader at drikke eller kun drikker en enkelt genstand før kørsel, og langt flere også har kendskab til promillegrænsen end før promillegrænsen ændrede sig. Holdningsændringen har dog ikke resulteret i et tilsvarende markant fald i andelen af alkoholrelaterede trafikulykker i forhold til det samlede antal ulykker det første år efter lovgivningen. Tværtimod er antallet af dødsulykker med alkoholpåvirkede førere samt andelen af disse ud af det samlede antal dødsulykker med motorførere højere i efterperioden end i de foregående år.<sup>64</sup>

En undersøgelse om danskernes forhold til landets love viser, at spritkørsel er socialt uacceptabelt og en meget alvorlig forseelse.<sup>65</sup>

### *3.3.5 ISLAND - bilisternes holdninger*

Der er en positiv udvikling i holdning til spritbilisme på Island. I 1996 var der 49 pct. af unge ml. 17 og 20 år, som havde kørt i alkoholpåvirket tilstand, mens det i 2002 var faldet til 20 pct. Siden da er tallet faldet endnu mere. I de seneste år har 12 pct. angivet at de har kørt spritkørsel.

---

<sup>61</sup> TØI rapport, 530/2001.

<sup>62</sup> Politichef Odd Reidar Humlegård, juni 2005.

<sup>63</sup> SINTEF rapport: Ungdom, bilkjøring og risiko i Vestfold 2004.

<sup>64</sup> Danmarks Transportforskning, Alkohol og bilkørsel – effekt af ændret promillegrænse, 2000.

<sup>65</sup> Goul Andersen: Lovene og mig. Danskernes forhold til landets love, 1998.

### **3.4 Lovgivning og straf**

#### *3.4.1 SAMMENFATNING - lovgivning*

Mens Sverige og Norge har en promillegrænse på 0,2 i trafikken, har Finland og Danmark en promillegrænse på 0,5 promille. Se i øvrigt bilaget for præsentation af landenes sanktioner mod spritkørsel.

#### *3.4.2 FINLAND - lovgivning*

For spritkørsel bliver føreren dømt til bøder eller højst 6 måneders fængsel. For grov spritkørsel er straffen minimum 60 dagsbøder og fængsel i højst to år. Straffen er hårdere hvis spritbilisten er skyld i andre kommer til skade eller dør.

Når en spritbilist bliver dømt, får han som regel også kørselsforbud. Køreforbudet kan højst vare i fem år og mindst en måned. Ved grov spritkørsel minimum tre måneder. Ved gentagelse er forbudet mindst seks måneder og 12 måneder ved grov spritkørsel.

At overlade bilen til en beruset person er også strafbart, og man kan blive straffet med bøder eller fængsel i højst et år. En spritbilist kan miste retten til at få udbetalt erstatning fra forsikringsselskaberne. Han risikerer dermed selv at skulle betale for alle undersøgelser og udgifter i forbindelse med retssagerne. Herudover risikerer han også selv at skulle dække de udgifter forsikringsselskaberne har haft til passagerer og andre involverede i forbindelse med ulykken. Er der tale om grov spritkørsel, får passagerne i den bil hvor føreren var beruset heller ikke udbetalt erstatning.<sup>66</sup>

Det er i dag muligt at inddrage en spritbilists bil til statens ejendom.

I Finlands trafiksikkerhedsplan 2001-2004 blev det foreslået at sænke promillegrænsen fra 0,5 til 0,2. Justitsministeriet mente dog i forlængelse heraf ikke, at der er grundlag for en sådan sænkning.<sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>67</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

Ved en dom for påvirket kørsel får føreren i almindelighed også køreforbud. Hvis køreforbuddet gælder i mere end 6 måneder skal føreren gennemgå en ny køreprøve for at få kørekortet tilbage. Kørekortet bliver ikke fornyet til en person som er afhængig af alkohol eller narkotika, og for at få kørekortet tilbage kræves fornyet lægeudtalelse.

### *3.4.3 NORGE - lovgivning*

Norge indførte 0,2 promillegrænse fra januar 2001. Konsekvenserne af denne ændring er endnu ikke fuldt ud evalueret, men det er antydnet, at grænsedrikningen (0-0,2 promille) er aftaget. Det er dog ikke sandsynligt at denne sænkning vil have en særlig effekt i forhold til de grovere tilfælde af spritkørsel.<sup>68</sup>

Domstolene kan idømme bilisten et såkaldt promilleprogram som alternativ til ubetinget fængselsstraf ved overtrædelse af promillegrænsen. Promilleprogrammet kan fastsættes som et særligt vilkår ved betinget dom for personer med et erkendt alkoholproblem. Det er et et-årigt forløb som består af samtaleorienteret undervisning, kontakt med behandlingsapparatet, tilsyn og kontrol.<sup>69</sup>

### *3.4.4 DANMARK - lovgivning*

Den 1. september 2005 sker der væsentlige stramninger i loven om spirituskørsel. Det gælder både dem der tages 1. gang og gengangere.

Alle får frakendt kørekortet enten betinget eller ubetinget. Ved en promille mellem 0,5 og 1,2 får man første gang en betinget frakendelse af kørekortet i tre år. Ved promille over 1,2 får man ubetinget frakendelse af kørekortet i minimum tre år. Også første gang.

Hvis man tages af politiet mere end én gang får man uanset promillens størrelse en ubetinget frakendelse i mindst tre år, hvis det sker inden den betingede frakendelse er udløbet. Alle som tages for spritkørsel skal gennemføre et kursus i alkohol og trafik for egen regning (A/T-kursus) samt gennemføre en kontrollerende køreprøve. Hertil kommer bøde og fængselsstraf. Helt enkelt kan det forklares ved at man første gang får en bøde, der svarer til promillens størrelse gange med den månedlige nettoløn. Anden gang får man betinget fængselsstraf plus en bøde og tredje gang får man ubetinget fængsel plus bøde. Er promillen på mere end 2,0 vil straffen være hårdere uanset om det er 1, 2 eller 3. gang.

---

<sup>68</sup> TØI rapport 530/2001.

<sup>69</sup> Se [www.krus.no](http://www.krus.no)

Bliver man taget tre gange i træk i løbet af tre år med en promille på mere end 1,2 konfiskeres køretøjet af staten.

### 3.4.5 SVERIGE - lovgivning

I Sverige dømmes man for spritbilisme hvis promillen er over 0,2. Desuden er der nul-grænse for brug af narkotika og trafikfarlig medicin.

Straffen for spritbilisme er bøder eller fængsel i højst 6 måneder. Ved en promille mellem 0,2 og 1 er straffen oftest på et vist antal dagbøder, afhængende af promillestørrelsen. Hvis man tidligere er dømt for spritkørsel bliver straffen som regel hårdere. Ved grov overtrædelse af promillegrænsen – over 1,0 promille – kan fængselsstraffen være på op til 2 år. Hvis det er en førstegangsovertrædelse og man ikke har forårsaget nogen ulykke vil straffen oftest være en betinget dom eller 1-2 mdrs. fængsel eller 40-60 timers samfundstjeneste. Fængselsstraffen afsønes oftest med fodlænke i eget hjem. En alkoholpåvirket fører som har forårsaget en ulykke straffes med op til seks års fængsel.<sup>70</sup>

I næsten alle spritkørselssager tilbagekaldes kørekortet, som dog kan bibeholdes mod at få installeret alkoholås, indgå i behandlingsprogram og deltage i lægekontroller, hvor deltagerne tjekkes for alkohol og narkotika i kroppen.

Straffen for grov overtrædelse af promillegrænsen (mindst 1 promille) er blevet mildere fra 1996 til 1999. Andelen af betingede domme øger, mens fængselsdomme mindskes i antal.<sup>71</sup>

En svensk udredning om lovgivningen i forbindelse med spritbilisme er undervejs. Udredningen skal blandt andet vurdere de reformer som blev vedtaget i 1990'erne og overveje om behandling eller andre indsatser for at påvirke spritbilisten skal være obligatorisk. Hertil kommer at udredningen skal se på mulighederne for at tage vare på trafikofrenes erfaringer, blandt andet gennem såkaldte victim impact panels (se mere om disse i afsnit 6.1.2.4.) . Udredningen offentliggøres efter planen i december 2005.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> Vägverket , Alkohol, Droger og Trafik, 2004.

<sup>71</sup> MHF, Vem bryr sig?, 2002

<sup>72</sup> Gunilla Berglund, Justitiedepartementet. Se yderligere <http://rixlex.riksdagen.se>

### *3.4.6 ISLAND - lovgivning*

Promillegrænsen på Island er 0,5. Men det er forbudt at køre efter at have drukket alkohol i det hele taget; man bliver dog først straffet ved 0,5 promille. Straffen udmåles i bøder og fratagelse af kørekortet. Ved promiller mellem 0,5 og 1,50 ligger straffene fra bøde på 50.000 islandske kr. samt fratagelse af kørekortet i 2 måneder til bøde på 100.000 islandske kr. og fratagelse af kørekortet i 12 måneder. Hvis promillen er over 1,50 går sagen til en dommer.<sup>73</sup>

## **3.5 Alkoholafgifter og forbrug**

### *3.5.1 SAMMENFATNING - afgifter og forbrug*

Det er et fælles billede i de nordiske lande, at afgifterne på alkohol sættes ned, og det vækker bekymring. I Finland kan afgiftsnedsettelsen nu aflæses i statistikkerne over spritulykker. Forebyggende indsatser om fx promillegrænser og politikontroller bidrager ikke alene til at sænke antallet af spritbilister. Også det totale forbrug af alkohol skal sænkes.

---

<sup>73</sup> Sigurdur Helgason, Umferdarstofa.

Registreret forbrug af ren alkohol, liter pr. indb. over 15 år	DK	SV	NO	FI	IS	FØ
2000	11,5	6,2	5,7	8,6 (10,8)	6,1	6,7
2001	11,4	6,5	5,5	9,0 (11,1)	6,3	6,9
2002	11,3 (13,5)	6,9 (9,9)	5,9 (7,9)	9,2 (11,3)	6,5	7,0
2003	11,5	7,0 (10,2)	6,0	9,3 (11,4)	6,5	6,9
2004	11,4	6,2 (10,5)	6,2	10,0 (12,5)		6,7

NB! Tallene i parentes udgør totalkonsumtion inklusive det uregistrerede forbrug. Det officielle tal (markeret med **fed**) er det afgiftsberigtigede forbrug.

### 3.5.2 DANMARK - afgifter og forbrug

Med virkning fra den 1. oktober 2003 blev afgiften på spiritus sat ned fra 275 kr. pr. liter til 150 kr. pr. liter ren alkohol. Salget af alkohol var højere i 2003 end i 2002, specielt var salget højt i 4. kvartal, efter afgiftsnedsættelsen pr. 1. oktober 2003. Det fremgår af salgstallene, at den lavere afgiftssats har haft effekt på det danske salg af spiritus. Introduktionen af ready-to-drink spiritusdrikkene i 2001 er medvirkende til stigningen i spiritusforbruget.<sup>74</sup>

De 16-24 årige drikker i weekenderne (inkl. fredag), mens danskerne med alderen konsumerer større og større dele af forbruget på hverdage. Det er først og fremmest de højst uddannede, som drikker alkohol på hverdage.<sup>75</sup>

### 3.5.3 SVERIGE - afgifter og forbrug

Sverige har traditionelt haft en restriktiv alkoholpolitik ud fra den erkendelse, at det totale alkoholforbrug har en klar sammenhæng med skader og ulykker i trafikken. Det er beregnet, at et øget totalforbrug af alkohol på en liter pr. person vil medføre 11 pct. flere spritbilister og 8 pct. flere dødsulykker.<sup>76</sup> Svenskerne drikker betydeligt mere alkohol på hverdage, samtidig med at det traditionelle alkoholforbrug på fridage fortsat ligger højt.<sup>77</sup> Der foregår en politisk diskussion om at

<sup>74</sup> Skatteministeriet, 2004

<sup>75</sup> Sundhedsstyrelsen, SUSY-2000.

<sup>76</sup> Vægverket, Alkohol, Droger og Trafik, 2004.

<sup>77</sup> Statens Folkhälsinstitut, Den svenske supen i det nye Europa, 2002.

sænke skatterne på alkohol i Sverige, og en sænkning af skatterne på alkohol er også en del af det forslag, som indgår i Alkoholudretningen.<sup>78</sup>

I dag drikker svenskerne mere sprit i forhold til de seneste hundrede år. I 1996 drak alle fra 15 år og opefter i gennemsnit 8 liter ren stærksprit pr. år (det estimerede totale forbrug – inklusive det uregistrerede forbrug). I 2004 er det estimerede totale forbrug oppe på 10,5 liter om året. Forbruget er øget med mere end to liter ren alkohol siden slutningen af 1990'erne og de politianmeldte spritkørsler er øget med mere end 25 pct. (i perioden 1998-2003).<sup>79</sup> Ifølge Stakes er det uregistrerede forbrug øget i 2004, mens det registrerede forbrug er faldet i forhold til 2003.<sup>80</sup>

En undersøgelse (Norström, 1997) viser, at det øgede alkoholforbrug kan svare for mere end halvdelen af stigningen af de anmeldte spritkørsler.

Ifølge Vägverket findes der kun få videnskabelige studier, som behandler sammenhængen mellem alkohol og spritkørsel. For svenske forhold er det blevet vurderet, at der for hver procentenheds stigning i det totaleforbrug sker en stigning i udbredelsen af spritkørsel på 0,6 pct. Da den største stigning i alkoholforbruget er sket blandt de unge, har denne aldersgruppe fået en endnu større risiko for at forulykke i trafikken.<sup>81</sup>

#### *3.5.4 NORGE - afgifter og forbrug*

Alkoholforbruget er øget i Norge de sidste 10 år, og mændene drikker dobbelt så meget som kvinder. I perioden 1993-2000 øgede alkoholforbruget med cirka 20 pct., og det var en øgning i alle befolkningsgrupper. Mænd og kvinder med højeste indkomst drikker også mest.<sup>82</sup>

Årlige ungdomsundersøgelser viser, at de 15-20 årige har øget deres forbrug fra knap 3 liter om året til knap 5 liter om året. De unge norske piger har fordoblet deres forbrug af alkohol fra 2001 til 2004.<sup>83</sup>

---

<sup>78</sup> Svensk alkoholudredning, SOU 2005:25

<sup>79</sup> Svensk udredning om alkohol, SOU 2005:25.

<sup>80</sup> Stakes, Alkohol- og drogforskning, 2005

<sup>81</sup> Vägverkets ytring om Alkoholudredningens delbetænkning "Hvor går grænsen?" (SOU 2004:86)

<sup>82</sup> Se [www.fhi.no](http://www.fhi.no)

<sup>83</sup> SIRUS, Statens Institut for Rusmiddelforskning, Oslo.

### *3.5.5 FINLAND - afgifter og forbrug*

Alkoholforbruget er fordoblet i Finland gennem de seneste 30 år. De dræbtes antal er fordoblet to gange i samme periode, og de kraftige tilvækstperioder for alkoholforbruget og antallet af dræbte i spritulykker fordeler sig tidsmæssigt ud over de samme år. I de år hvor alkoholforbruget og antallet af dræbte i spritulykker er steget, er også antallet af spritbilister i den almindelige trafikstrøm øget, hvilket indikerer en klar sammenhæng mellem disse faktorer.<sup>84</sup>

Spritbilisternes aldersfordeling går i samme retning som alkoholforbruget i disse aldersgrupper. Således har ældre finner over 50 år øget deres forbrug af alkohol de seneste 20 år.<sup>85</sup> På baggrund af skadestatistik ser det ud som om storbrugerne og misbrugerne står for størstedelen af det øgede forbrug, mens "normalforbrugerne" ikke har ændret mærkbart adfærd.<sup>86</sup>

I 2004 blev skatten på alkohol sænket, hvilket ledte til øget forbrug. Estlands medlemskab af EU indebar også øget forbrug af alkohol i Finland.<sup>87</sup>

### *3.5.6 FÆRØERNE - afgifter og forbrug*

Det kan nævnes, at lovgivningen omkring salg af alkohol blev ændret i 1992, hvor det blev tilladt at købe alkohol på værtshuse og lignende. Herudover kan alkohol købes i Rúsdrékkasølu Landsins (Systembolag). Før dette kunne man kun købe pr. postordre + et indviklet system.

---

<sup>84</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>85</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>86</sup> Thomas Karlsson, Stakes.

<sup>87</sup> Justitieministeriet, forespørgsel 4.7.2005.

## 4 Præventivt arbejde i NTR's medlemsorganisationer

Afsnittet præsenterer medlemsorganisationernes arbejdsform og arbejdsområder samt beskriver hvordan præventivt arbejde ansues i de respektive organisationer (gennem undervisning, kampagner, opinionsdannelse m.v.).

### 4.1 Sammenfatning – det fælles grundlag

Organisationernes fælles grundlag kan identificeres i den ansporende/pådrivende rolle. Den rolle kan praktiseres ved at tage problematikken omkring spritbilisme op med forskellige andre aktører i samfundet, hvor medlemsorganisationerne under NTR fx ikke skal komme med en pakkedløsning på forhånd, men i stedet stille spørgsmål og åbne op for en dialog om problemet. Ved at engagere andre kan spritbilisme perspektiveres bredt til også at være et socialt problem – definitionen på spritbilisme kan således tænkes ind i en større samfundsmæssig sammenhæng. NTR's medlemmer kan dermed sørge for at få alkohol *og trafik* ind i det forebyggende, brede arbejde mod alkohol i samfundet.

Der er en vis varians i organisationernes arbejde med spritbilisme. I Norge arbejder Trygg Trafikk ikke specifikt med alkohol og bilkørsel (på nær undervisning 10. og 13. klasse). Sveriges NTF stræber efter et bredt forankret med samarbejde med kommuner, idrætsforeninger, social- og fritidsforvaltningerne og forældre omkring spritkørsel. Danmark og Finland fokuserer mere på kampagner og informationsvirksomhed, og søger også at påvirke lovgiverne.

### 4.2 NORGE – Trygg Trafikk

Trygg Trafikk - er en landsdækkende, privat medlemsorganisation for det frivillige arbejde med trafiksikkerhed i Norge – et bindeled mellem frivillige aktører og offentlige myndigheder. Trygg Trafikks ansvar ligger hovedsageligt indenfor indsatser for trafikanttiltag. Tiltagene er i høj grad langsigtede, holdningskabende indsatser såsom oplæring og information. Trygg Trafikk har yderligere en ansporende funktion inden for det brede trafiksikkerhedsfelt.

I Norge er det hovedsageligt politiet, som arbejder med alkoholrelaterede trafikulykker, og Trygg Trafikk har ingen selvstændige projekter på dette område, selvom alkohol og bilkørsel er et af flere temaer som tages op i organisationens ungdomsprojekter. Trygg Trafikk har ikke rusmidler som et selvstændigt tema i oplæring eller kampagner. Temaet indgår som et af flere temaer blandt andet i oplæg overfor elever i 10. og 13. klasse.

### 4.2.1 National handlingsplan

Grundlaget for det langsigtede trafikarbejde i Norge er en vision om, at der ikke skal forekomme ulykker med dræbte eller livsvarigt skadede i trafikken. Nul-visionen betyder, at den norske regering, udover at føre en politik med formålet at reducere det samlede antal ulykker, også vil sætte et stærkt fokus på virkemidler, som kan reducere de alvorligste ulykker.<sup>88</sup> I nul-visionen omhandler et af de fem delmål spritbilisme. Målet for år 2011 er således at andelen af politikontrollerede bilister, som får beslaglagt deres kørekort på grund af kørsel i påvirket tilstand (både alkohol, narko og medicin) skal være under 0,2 pct. Det tilføjes dog, at virkningen af dette mål er vanskelig at beregne da der i dag findes for lidt viden om omfanget af problemet. Viden om kørsel i påvirket tilstand skal derfor øges i perioden.<sup>89</sup>

Ved revidering af handlingsplanen 2006-2015 er målet for denne periode at reducere antallet af dræbte og alvorligt kvæstede med 30 pct. I samme periode skal andelen af dræbte og alvorligt kvæstede unge halveres. Handlingsplanen er udarbejdet i samarbejde med Statens Vegvesen, politiet, Trygg Trafikk og Sosial- og helsedirektoratet<sup>90</sup>, som ved revidering af handlingsplanen er blevet inddraget som ny aktør.

### 4.3 SVERIGE – Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande

Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) er en paraplyorganisation med rod i folkebevægelsen og udgør en samlende platform for det frivillige trafiksikkerhedsarbejde i Sverige. Målet, en tryk og sikker trafik, skal blandt andet nås ved hjælp af en uafhængig og saglig opinionsdannelse og påvirkning af den almene dannelse. I 2006-2007 koncentrerer de nationale indsatsen mod de trafiksikkerhedsområder, som bedst giver mulighed for at nå Rigsdagens delmål for trafiksikkerheden – en halvering af antallet af dræbte og alvorligt skadede fra 1997 til 2007. Et af de prioriterede områder for NTF's virksomhed er mindsket kørsel i påvirket tilstand.

Arbejdet med at bekæmpe spritbilisme foretages på flere måder i NTF's organisation. Dels gennem nationale projekter, dels gennem regionalt og lokalt tilpassede projekter. I 2005 fokuseres det nationale arbejde mod at udvikle metoder som kan mindske spritbilisme blandt de unge. En vigtig del i det arbejde består i at samle alle aktuelle metoder inden for spritbilisme-området som anvendes

---

<sup>88</sup> Strategi- og handlingsplan for Trygg Trafikk 2005-2008.

<sup>89</sup> Nasjonal handlingsplan om trafikksikkerhet på veg, 2002.

<sup>90</sup> Sosial- og helsedirektoratet arbejder med ulykkes- og skadeforebyggende arbejde med fokus på faktorer, som direkte og indirekte kan have indvirkning på befolkningens sundhedstilstand.

af NTF-organisationer, det vil sige NTF's länsförbund og medlemsorganisationerne. Ambitionen er at tilbyde kundskab, ideer, erfaringer og gode eksempler indenfor NTF's organisation. NTF tilbyder også i samarbejde med MHF forbrugerinformation om alkohol (se i øvrigt kapitel 6.2.4.).

Blandt de lokale og regionale projekter mod spritbilisme kan nævnes informations- og uddannelsesindsatser mod indvandrergupper, værnepligtige, knallertkørere og unge bilførere. NTF bidrager også på forskellige områder til Vägverkets såkaldte programvirksomhed "Don't Drink & Drive". Programmet består af mange forskellige elementer, som handler om at møde unge mennesker i deres miljø og påvirke deres holdninger til spritkørsel. Der inddrages så mange aktører som muligt i indsatsen, blandt andre politiet, socialministeriet, højskoler, idrætsforeninger, forsvaret og kommunerne.<sup>91</sup>

#### *4.3.1 National handlingsplan*

Sveriges Riksdag besluttede i oktober 1997 at nulvisionen skal udgøre det langsigtede mål for trafiksikkerheden inden for vejtransportsystemet. Som delmål angives at antallet af dræbte i vejtrafikken højst må være på 270 personer ved udgangen af 2007. Som statens foretræder på centralt niveau, har Vägverket et samlet ansvar for at trafiksikkerhedssituationen i vejtransportsystemet, og organisationen skal sørge for at målene indfries. I arbejdet for at mindske spritbilismen har Vägverket identificeret to højrisikogrupper, hvor den ene er unge under 25 år og den anden gruppe er misbrugere af alkohol og andre stoffer.

Den svenske nationale handlingsplan for at forebygge alkoholskader fra februar 2001 nævner som et prioriteret mål, at alkohol ikke skal forekomme i trafikken og at indsatsen imod spirituskørsel skal styrkes. Der sættes især på at fremme det lokale forebyggende arbejde i kommunerne. Spirituskørsel udgør ifølge handlingsplanen en af de største risikofaktorer i trafikken og er en af de største hindringer for at nå den politisk vedtagne nulvision for dræbte og alvorligt skadede i trafikken.

#### **4.4 FINLAND – Trafikskyddet**

Trafikskyddet er en almenretslig centralorganisation for det frivillige trafiksikkerhedsarbejde i Finland. Organisationens opgave er at forbedre trafiksikkerheden gennem påvirkning af trafikadfærd og samfundsværdier og -attituder, som berører vejtrafikken. Trafikskyddet står for den præventive

---

<sup>91</sup> Vägverket arbejder med to målgrupper i alkoholspørgsmål – unge mellem 15 og 24 år (Dont Drink and Drive) samt personer med misbrugsproblemer (Skellefteåmodellen).

trafikoplysning gennem at informere og gennemføre kampagner, støtte den trafikale opdragelse i forskellige aldersgrupper samt uddanne bilister.

Organisationen udfører informationsarbejde og kampagner rettet mod folk i alle aldre. Baggrunden for dette arbejde består af Trafikskyddets undersøgelser om trafiksikkerhed.<sup>92</sup> Bekæmpelse af spritbilisme er et af de prioriterede områder for at gøre vejene mere sikre. Spritbilisme forebygges ifølge Trafikskyddet mest effektivt ved at øge risikooplevelsen for at blive opdaget og i det hele taget at forbedre trafiksikkerheden.<sup>93</sup>

Målsætningen er at hæmme følgevirkningerne i trafikken af det stigende alkoholforbrug i Finland. Udgangspunktet i oplysningsarbejdet er en nul-linje overfor rusmidler i trafikken. Målgruppen er frem for alt unge førere og deres passagerer. Hensigten er at aktivere sundheds- og ungdomsorganisationer, at tilrettelægge en almen awareness-kampagne og at forbedre myndighedssamarbejdet.

Med politisk lobbying forsøger man at få sænket promillegrænserne og strengere straffe for spritbilisme.

Den kampagne om spritbilisme, som gennemføres hvert år af Trafikskyddet, indgår i den offentlige sektors og forskellige organisationers samlede oplysningsarbejde. I kampagnen deltager social- og sundhedsministeriet, kommunikationsministeriet, politiet, Trafikskyddet og Center for sundhedsfremme.

#### *4.4.1 National trafiksikkerhedsplan*

Statsrådet i Finland har vedtaget at der på lang sigt skal arbejdes mod 0 dræbte i den finske vejtrafik. I den vedtagne trafiksikkerhedsplan 2001-2005<sup>94</sup> er delmålene, at der skal være højst 100 trafikdræbte i 2025 og højst 250 dræbte om året fra 2010 (Statsrådets mål fra 2001).

En vigtig del af trafiksikkerhedsarbejdet går ud på at mindske anvendelsen af alkohol og stoffer blandt bilisterne. Den seneste udvikling tyder på at der må sættes hårdere ind mod spritbilismen og at holdningerne spiller en vigtig rolle i denne sammenhæng. I den nationale trafiksikkerhedsplan for

---

<sup>92</sup> Fra [www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

<sup>93</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>94</sup> Den reviderede plan som gælder for de næste fem år ventes færdig i efteråret 2005.

1997-2000 blev der foreslået anvendelse af alkoholås og henvisning til behandling ved grov promillekørsel. Det er der i dag forsøg med. Der ønskes endvidere indførelse af promillegrænse på 0,2 og nul-tolerance over for stoffer og medicin i trafikken. De unges holdning til spritbilisme bør påvirkes gennem samarbejde med myndigheder, politiet, forældre og kammerater. Om aftenen og om natten bør de unge tilbydes kollektiv trafik.<sup>95</sup>

#### **4.5 DANMARK – Rådet for Større Færdselssikkerhed**

Rådet for Større Færdselssikkerhed (RFSF) arbejder for at minimere antallet af trafikdræbte og tilskadekomne i Danmark. Det sker gennem undervisning, kampagner, rådgivning og oplysning om sikker adfærd i trafikken. Både over for borgere (trafikanter) generelt, politikere, presse, samarbejdspartnere, uddannelsesinstitutioner, sponsorer, strategiske alliancer m.fl. Rådets primære produkt er således kommunikation med omverden. Rådet for Større Færdselssikkerhed arbejder ikke med vejtekniske løsninger.

Den hidtil gennemførte indsats over for spritbilister har bestået af informations- og kampagnevirksomhed i kombination med politiets kontrol – en fremgangsmåde der er gode erfaringer med. Der savnes dog en mere systematisk gennemgang af kampagners virkemidler og effekt af kampagner på kort og lang sigt.<sup>96</sup> Strategi 2004-2007: Det langsigtede mål er at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt kvæstede i spritulykker med 40 pct. i 2012. I 2007 skal antallet af tilskadekomne i spritulykker ned på 96 dræbte og 500 alvorligt kvæstede pr. år.

##### *4.5.1 National handlingsplan*

Den danske Færdselssikkerhedskommission har udviklet en overordnet national vision for det danske trafiksikkerhedsarbejde, hvor målet er, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal reduceres med 40 pct. fra 1998, således at der i 2012 højst må være 300 dræbte og 2443 alvorligt tilskadekomne i trafikken. Indsatsen mod spritbilisme nævnes som centralt indsatsområde for at nedbringe antallet af trafikulykker, hvor indsatsen mod trafikanter med alkoholproblemer samt unge mænd i alderen 18-24 år skal prioriteres.<sup>97</sup>

#### **4.6 ISLAND – Umferdarstofa**

---

<sup>95</sup> Trafiksäkerhetsplan 2001-2005.

<sup>96</sup> Færdselssikkerhedskommissionen, 2000.

<sup>97</sup> Færdselssikkerhedskommissionen, 2000.

Umferdarstofa står for kampagner og information om spirituskørsel. Organisationen er også rådgiver over for Trafikministeriet og politikere. Målgruppen er hele samfundet, men Umferdarstofas vigtigste samarbejdspartnere er politiet og forskellige foreninger, som arbejder med forebyggende sager. Holdningen er, at kampagner helt sikkert er en vigtig del af at stoppe spritbilisme. Men det er også vigtigt at påvirke holdninger, især hos de unge mennesker.<sup>98</sup>

Islands Altingi har vedtaget et program for perioden til år 2012. Programmets mål er at mindske dødsulykker og andre alvorlige ulykker om 40 pct. De vigtigste indsatsområder er blandt andre unge bilister og alkohol og trafik.

#### **4.7 FÆRØERNE – Radid fyrí Ferðslutrygd**

Siden 1998 har Ferðslutrygd arbejdet målbevidst på at få myndighederne til at vedtage en national handlingsplan for trafiksikkerhed. Endnu er målet ikke nået.

I 2003 blev der på Ferðslutrygds generalforsamling vedtaget at opfordre ministeren for trafiksikkerhed at forlægge Nullvisionen for Føroya Løgting til en vedtagelse. Sammen med opfordringen blev vedlagt en afhandling, med begrundelser og argumentation.

Indtil nu er det sket, at Nulvisionen og afhandlingen har været til generaldebat i Føroya Løgting. Det næste skridt er at et forslag om Nulvisionen bliver lagt for tinget til vedtagelse. Dette sker forhåbentligt i august/ september. I handlingsplanen er indsatsen mod spirituskørsel blandt andet prioriteret.

Radid fyrí Ferðslutrygd har i de senere år ikke arbejdet særligt med spritbilisme. Der er dog en årlig undervisningsdag for 9. klasserne, hvor trafikinformatører, som har været ude for en spiritusulykke, underviser de unge.

---

<sup>98</sup> Sigurdur Helgason, Umferdarstofa.

## 5 Andre præventive instanser

Afsnittet omhandler politiets kontrolmuligheder og omfanget af kontroller samt hvilke teknologiske muligheder der arbejdes med i landene for at bekæmpe spritbilisme. I afsnittet om teknologi vil vægten blive lagt på forsøg med alkolås og effekten heraf.

### 5.1 Sammenfatning - Politiets kontrolmuligheder

Der er en udbredt enighed i landene om, at politikontroller er gavnlige for at øge bilisternes risikooplevelse af at blive taget for spritkørsel. Antallet af politikontroller og udåndingsprøver er også øget de senere år i landene, hvorved der fanges flere bilister med alkohol i blodet i de nordiske lande. Det er dog ikke muligt at sige noget om den reelle udvikling af spritbilismen ud fra disse tal, da det netop afhænger af politiets aktivitetsniveau. Se i øvrigt bilaget for et overblik over antallet af spritbilister taget i politiets kontroller.

Ifølge Sartre 3 undersøgelsen<sup>99</sup> er der stor forskel i hyppigheden af politiets alkoholkontroller mellem Sverige, Finland og Danmark. I Danmark er 88 pct. af de adspurgte i Sartre 3 undersøgelsen ikke blevet alkoholtestet i politikontroller gennem de seneste tre år, mens de samme tal ligger på henholdsvis 59 pct. for Sverige og 36 pct. for Finland. Det tyder på en uens prioritering af politiets alkoholkontroller mellem landene. Selvom bilisterne i Danmark tilsyneladende ikke kontrolleres så ofte som i Finland, har de adspurgte i begge lande en høj risikofornemmelse for at blive alkoholtestet i trafikken – hvilket i højere grad forebygger spirituskørsel end risikoen for bøde eller fængselsstraf.

Udviklingen i de politianmeldte overtrædelser af lov om spirituskørsel afhænger i stor udstrækning af forandringer i politiets rutinearbejde med spritkontroller. Derfor er udviklingen i politianmeldelserne ikke nødvendigvis udtryk for den reelle udvikling i antallet af påvirkede førere i trafikken.

#### 5.1.1 NORGE – politiets indsats

Politiet i Norge foretager hvert år ca. 1,7 mio. kontroller af bilister. I disse kontroller bliver omtrent 5.000 bilister taget for at være påvirket. I 2004 blev 2624 personer mistænkt for at køre påvirket af

---

<sup>99</sup> Sartre er en forkortelse for "Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe". Projektet har til formål at undersøge holdninger og adfærd hos de europæiske bilister og er blandt andet baseret på en repræsentativ spørgeskemaundersøgelse. Se i øvrigt afsnit 4.3.

enten alkohol eller andre rusmidler. Samme år fik ca. 3.500 nordmænd domme for at køre promillekørsel. En del af de bilister som politiet tager for at være påvirkede opdages på baggrund af tips fra befolkningen, som meddeler mistanke om spritkørsel. Politiet anvender alkometertests som indicie instrument. Som retsbevis bruges Intoxilyzerudåndingsinstrument eller blodprøver i sager mod spritbilister.<sup>100</sup>

Politiets strategier i forhold til spritkørsel er kontroller. Disse skal i højere grad end tidligere rettes mod de grupper og de tidspunkter, hvor man ved at der foregår mest alkoholpåvirket kørsel (i weekender og i tilknytning til ungdomsarrangementer og lign.). Undersøgelser i Norge viser, at der kan opnås størst effekt ved at gennemføre spritkontroller i tidsrummet fra midnat til kl. 6 natterne til lørdag og søndag. Erfaringsmæssigt sker flest ulykker med personskader grundet spritkørsel i dette tidsrum. Endvidere skal kontrollerne lægges på steder hvor lokale undersøgelser viser, at overtrædelserne finder sted såsom ungdomsarrangementer, festivaler m.m. Politidistrikterne skal gennemføre kurser i "tegn og symptomer" og spritkontrollerne skal kombineres med andre typer kontroller.<sup>101</sup>

### 5.1.2 FINLAND - politiets indsats

Politiet anvender alkometre ved kontrol for alkohol og stoffer i vejkontroller. Hvis alkometret slår ud tages enten prøve med præcisionsalkometer eller blodprøve.<sup>102</sup> I 2004 udførte politiet ca. 1,8 mio. alkometertests.<sup>103</sup>

Politiet tog i 2004 knap 27.000 bilister i at køre i påvirket tilstand.

Hvis politiet mistænker en fører for at være påvirket af stoffer skal vedkommende som regel blæse i et alkometer. Hvis denne test ikke giver udslag skal bilisten testes ved blod- og urinprøve. På visse steder anvender politiet metoder for test af stoffer ved vejkontroller for at kunne konstatere om føreren er påvirket af stoffer. Føreren skal tage en spyttest, og derefter føres bilisten til yderligere undersøgelser på sundhedsklinik.

---

<sup>100</sup> Jan Guttormsen, Politidirektoratet

<sup>101</sup> Politiets trafiktjeneste, Strategiplan 2004-2007.

<sup>102</sup> Fra [www.poliisi.fi](http://www.poliisi.fi)

<sup>103</sup> Justitieministeriet, forespørgsel 4.7.2005.

I det omfang politiets indsats på trafiksikkerhedsområdet er mindsket, er også politiets kendskab til finske spritbilister mindsket. De seneste 10 år er særligt lokalpolitikets overvågning af vejene mindsket.<sup>104</sup>

Politiet får hvert år kendskab til 23-25.000 tilfælde af kørsel i påvirket tilstand. Påvirkede bilister som kommer til politiets kendskab på grund af borgerhenvendelser og trafikulykker er øget fra 1997 til 2002.<sup>105</sup>

### *5.1.3 SVERIGE – politiets indsats*

Det svenske politi har i 2004 udført 1.563.000 alkometertests, en stigning på 13 pct. i forhold til 2003.<sup>106</sup> Heraf viste knap 22.000 af prøverne en promille over 0,2, og andelen af positive prøver har ligget nogenlunde konstant siden 1997, på 1,3-1,4 pct.<sup>107</sup> Fra 1998 til 2003 er antallet af politianmeldt, ulovlig spirituskørsel øget med 3.000, ca. 25 pct. Politiet undersøger ikke alle trafikanter som har været indblandet i ulykker, hvilket medfører, at antallet af mistænkte alkoholpåvirkede udgør en kraftig underdrivelse af det faktiske antal.<sup>108</sup>

Ny svensk alkoholudredning fra 2005 foreslår at antallet af alkoholudåndingsprøver skal sættes op til 2 mio. pr. år. I modsætning til fx Norge og Danmark, skal tilfældige kontroller opprioriteres i forhold til de målrettede kontroller. Både toldvæsenet og kystbevogtningen skal inddrages i udførelsen af alkometertests. Alkoholudredningen påpeger, at den mest effektive politikontrol opnås når politiet foretager omfattende, stadige og fuldt synlige kontroller langs vejene, hvor man udtager tilfældige motorførere til alkometertests. Generelt foretoges i 2004 flere målrettede kontroller (fx ved færgelejer, flypladser, salgssteder for alkohol) end tilfældige.

VTI har beregnet, at yderligere 100.000 udåndingsprøver skulle kunne redde 3-4 liv. 100.000 prøver koster omkring 10 mio. kr., mens et enkelt liv i Sverige beregnes til 16 mio. kr.<sup>109</sup> Der vil altså ifølge dette skøn være god økonomi i at øge antallet af udåndingsprøver.

---

<sup>104</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>105</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>106</sup> Vägverket, annual report 2004.

<sup>107</sup> VTI rapport 505, 2004.

<sup>108</sup> Svensk alkoholudredning, SOU 2005:25.

<sup>109</sup> VTI notat 71-2002.

En af følgerne af politiets indsats har at gøre med alkoholmisbrugere. Når en misbruger stoppes af politiet er vedkommende ofte mere modtagelig overfor behandling end ellers, hvilket bør udnyttes ifølge den svenske regering (se i øvrigt afsnit 6.1.2.3 om Skellefteåmodellen).<sup>110</sup>

Siden januar 2005 har politiet kunnet hindre påvirkede personer i at køre ved at beslaglægge deres startnøgler eller køretøj. Det svenske politi har også mulighed for at teste bilistens øjne ved mistanke om, at føreren er påvirket. Endvidere foreslås det i den svenske alkoholudredning (SOU 2005:25), at også toldere skal kunne alkoholteste bilister som kører fra færgerne – i dag er det kun politiets opgave.

#### *5.1.4 DANMARK – politiets indsats*

Politiet sigtede i 2004 cirka 16.000 bilister for spritkørsel, heraf blev knap 3.000 sigtet i forbindelse med færdselsulykker. Der tages generelt flere og flere spritbilister i Danmark, grundet politiets strategi med at teste bilister for alkohol fx i forbindelse med at blive stoppet for ikke at køre med sele.

Det danske politi kontrollerer for spritbilisme ved målrettet indsats mod særlige arrangementer, ved tilfældige kontroller og i forbindelse med færdselsulykker. Den målrettede indsats mod særlige arrangementer (koncerter, markeder, højtider m.m) prioriteres højest af politiet.

Der arbejdes i Danmark på at gøre politiets arbejde med narkotikapåvirkede bilister lettere. Der tales blandt andet om at indføre en nulgrænse for narkotikapåvirkning ved bilkørsel og lave strengere regler for medicinkørsel. Samtidig skal politiet have testudstyr, der kan afsløre de påvirkede trafikanter. Justitsministeriet får til efteråret 2005 forelagt et ekspertudvalgs indstilling med bl.a. en liste over, hvilke stoffer der skal forbydes i trafikken.

Et nyt alkometer, der endnu ikke er godkendt, er så præcist, at det vil gøre blodprøver overflødige. Endnu mangler dog både eksperter og politikere i Danmark at godkende det nye alkometer.

#### *5.1.5 ISLAND – politiets indsats*

Hvert år bliver ca. 2.000 bilister arresteret for spritkørsel. Politiets kontroller foregår ikke regelmæssigt. Det svarer til cirka 0,7 pct. af den islandske befolkning.

---

<sup>110</sup> Socialdepartementet, Prop. 2003/04:161.

### *5.1.6 FÆRØERNE - politiets indsats*

På Færøerne blev der i 2004 sigtet 168 personer for at køre med alkohol, medicin eller stoffer i blodet. Det mest almindelige kontrollinstrument er blæse-alkometerets. Apparaterne er udskiftet nogle gange og udvikler sig ved, at de er nøjagtigere samt nemmere at bruge. Kontrollerne bliver udført under patrulje og ved færdselsuheld. Det forekommer også, at politiet får anonyme tips fra borgerne. I så fald skal bilisten tages "på hjul". Derudover, mest i "julemåneden", foretages der patruljering med skærpet opmærksomhed på spirituskørsel.

Færdselspatruljen på Færøerne er af den opfattelse, at folk respekterer hårde straffe frem for kontrol af politiet.

## **5.2 Alkolås og andre teknologiske muligheder**

### *5.2.1 SAMMENFATNING - om alkolås*

Mulighederne for øget brug af teknologiske løsninger i kombination med behandling synes meget lovende. Bestemmelser om fx øget brug af alkolåse vil kunne påvirke antallet af spritbilister og spritulykker positivt. Der er dog meget forskellige holdninger til denne mulighed i de forskellige lande både fra befolkningernes og politikernes side. En indsats mod spritbilisme i teknologisk regi ligger primært i hænderne på alkolåsen, som gør spritkørsel fysisk umuligt. Der er stor forskel på brugen af alkolås i de nordiske lande. Således er alkolåsen i Sverige anerkendt som en effektiv forebygger imod spritbilisme, og der har her foregået omfattende forsøg med låsen. I modsætning hertil har der i Danmark ikke været fokus på alkolåsens muligheder, mens Norge også kun i lille grad har vist interesse for forsøg med alkolås til dømte spritbilister.

### *5.2.2 FINLAND - alkolås*

Alkolås bliver testet i Finland fra juli 2005 til juni 2008. Alkolåsovervåget førerret er et frivilligt alternativ til dem som dømmes til ubetinget køreforbud i forbindelse med spritkørsel. Føreren skal anvende alkolåsen i et år. I prøveperioden skal bilisten deltage i et program for bedømmelse af, hvorvidt vedkommende er afhængig af alkohol eller stoffer. Programmet følges løbende ved deltagelse i jævnlige lægetjek. En forudsætning for bevilling af alkolåskørekort er, at personen har indledt programmet for at bedømme bilistens afhængighed. Beslutningen om at indsætte alkolås i

bilen vil forudsætte en begæring fra den mistænkte og at vedkommende selv står for de omkostninger, som overvågningen medfører.<sup>111</sup>

Finsk undersøgelse påpeger, at alkolåsen burde tages i brug allerede inden man er skyldig i spritkørsel, idet undersøgelsens resultater viser, at ca. halvdelen af spritbilisterne har søgt hjælp for sit alkoholproblem inden de tages for at køre spritkørsel (se Heinonen, 1991).<sup>112</sup>

### 5.2.3 DANMARK - alkolås

I Danmark foregår der ikke officielle forsøg med alkolås.

### 5.2.4 SVERIGE - alkolås

Det foreslås af den svenske regering, at busser og lastbiler skal have indført obligatorisk alkolås inden år 2010. Alle nye personbiler skal ifølge forslaget have indført obligatorisk alkolås inden 2012. Der er i 2005 offentliggjort en udredning fra Näringsdepartementet om dette, og heri fremgår der også forslag til, hvilke tiltag der kan øge accepten og anvendelsen af alkolås. Mulighederne for at anvende alkolås i kombination med rehabilitering og behandling af personer med alkoholproblemer indgår endvidere på forsøgsbasis (Skellefteå modellen – en metode til at få bilisten med i forsøget, mere herom i afsnit 6). Endvidere skal det undersøges hvordan forskning og udvikling af nye teknikker for at hindre spritkørsel kan stimuleres og hvordan forsøg med såkaldt 'villkorlig körkortsåterkallelse'<sup>113</sup> kan udvides. Udredningen skal senest ligge færdig 1. juni 2006.<sup>114</sup> Udreder Karin Svensson Smith ser det som meget afgørende, at kvalitetssikre virksomhedstransporter med alkolås, og hun vil også i dialog med bilindustrien, som også har fået øjnene op for behovet for alkolås.<sup>115</sup>

Den svenske befolkning er positivt indstillede over for brug af alkolås i biler. Otte ud af ti kvinder og hver 6. mand går ind for at alle biler bør udrustes med alkolås, som kræver en udåndingsprøve hver gang bilen skal startes. Ældre er generelt mere positive i indstillingen til låsen end yngre. Siden

---

<sup>111</sup> Materiale fra trafiknykterhetskampanj 2005 – Om du tar, ta då en chaufför.

<sup>112</sup> Trafikskyddet, Rattfylleriet i Finland, 2004.

<sup>113</sup> Hermed forstås at retten til at køre bil i en vis periode er begrænset til at gælde under visse vilkår. Disse vilkår kan fx være at køre med alkolås i bilen.

<sup>114</sup> Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

<sup>115</sup> Artikel fra Motorföaren nr.5, 2004.

de første forsøg med alkohol startede i Sverige i 1999, har andelen af svenskere, som går ind for alkoholens indførelse steget og ligger i 2003 på 69 pct. i gennemsnit.<sup>116</sup>

#### 5.2.4.1 Villkorlig körkortsåterkallelse

Forsøg med 'villkorlig körkortsåterkallelse' har været succesrige og er blevet udvidet til at gælde hele Sverige. Hvis en bilist tages i at køre spritkørsel kan vedkommende beholde sit kørekort mod at få installeret en alkohol i bilen. Ud over personbiler gælder ordningen også for lastbiler og busser. Villkørstiden/prøvetiden er på 2 år og det er kun tilladt at køre inden for landets grænser. Deltagelse i ordningen vil ikke påvirke den øvrige strafferetslige dom. Deltagerne i alkoholforsøget skal endvidere deltage i et opfølgingsprogram samt føre en ædru tilværelse. Hver tredje måned skal de deltage i en lægekontrol, hvor der foretages blod- og urinprøver for at kontrollere deltagernes ædruelighed. Alkoholen kontrolleres hver anden måned og dens datahukommelse registrerer samtlige blæseforsøg med eller uden alkohol i udåndingsluften.<sup>117</sup>

Kun 11 pct. af dem, som har været skyldige i spritkørsel vælger at deltage i forsøget. Resultaterne fra deltagerne er positive. Blandt de 500 personer som først har deltaget i projektet har tilbagefald til spritkørsel faldet fra tidligere 5 pct. pr. år til 0 pct. i den tid de har deltaget i forsøget. Der har også været registreret en rehabiliterende effekt efter prøvetiden på 2 år er afsluttet. Af andre positive effekter kan nævnes fald i politirapporterede trafikulykker samt et mindsket behov for sygepleje i forsøgsperioden. Det er dog endnu for tidligt at sige noget om en mere langsigtet effekt af forsøget, som vil løbe indtil 2009.<sup>118</sup>

Ca. 40 pct. af deltagerne får dog ikke fuldført programmet. Blandt disse frafaldne personer er der et stort tilbagefald til spritbilisme.<sup>119</sup>

#### 5.2.4.2 Alkohol i offentlig transport i Sverige

Bank og forsikrings-selskabet SalusAnsvar og MHF startede i december 2002 en kampagne med målsætningen om at alle biler i Sverige skal have alkohol senest år 2015. Fra 2002 til 2005 har repræsentanter turneret i Sverige for at demonstrere alkoholens virkning for kommuner, bus-, lastbil- og taxavirksomheder. Målet med turneen er blandt andet at påvirke flere kommuner til at kræve

---

<sup>116</sup> Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

<sup>117</sup> Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

<sup>118</sup> Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

<sup>119</sup> Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

alkolås i deres transporttjenester for at sikre at transport af såvel gods som mennesker sker på en trafiksikker måde.

#### 5.2.4.3 Alkolås som lægelig opgave i Sverige

Vägverket er p.t. ved at forberede et forslag om, at læger skal kunne foreslå alkolåse til patienter med et alkoholproblem.<sup>120</sup> I dag anmeldes kun 1 ud af 1000 alkoholikere af lægen, selvom lægen ifølge kørekortsloven bør anmelde bilisten i alle tilfælde.<sup>121</sup>

#### 5.2.4.4 Volvos alkobælte

Der er introduceret en såkaldt alkobæltelås – en sikkerhedssele, hvor der i spændet er installeret et alkometer, som skal blæses i og give en negativ prøve førend bilen kan startes. Således kommer der løbende ny teknologi på markedet og alkolåsen er ikke den eneste tilgængelige teknologiske løsning.

### 5.2.5 NORGE - alkolås

I Norge findes der enkelte tiltag med alkolås. Det første projekt der blev lanceret i 2003 kaldes Lillehammerprojektet, som er en del af Nullvisionsprojektet der afsluttes i foråret 2006. Det angår forsøg med alkolås i busser, og projektet er en del af et større EU-projekt om alkolås hvor der også skal forsøges med alkolås i spanske busser, tyske lastbiler og belgiske personbiler.

Lillehammerprojektet skal bibringe viden om brugen af alkolås i kollektive transportformer, således at busselskaberne i højere grad vælger at indføre alkolås i busserne som konkurrenceparameter.<sup>122</sup>

Desuden er Os kommune med i et rusmiddelforebyggende pilotprojekt som styres af Helse- og Sosialdepartementet. Som et led i dette arbejde tog Os kommune i 2004 initiativ til at få monteret alkolås i 12 busser i kommunen. Motorførernes Avholdsforbund er blandt andet med i forsøget, som løber et år. Målet med forsøget er at fremhæve trafikken som en alkoholfri zone. Samtidig skal alkolås i busserne give kunderne tryghed samt teste hvordan udstyret virker rent teknisk.

Den norske forening Motorførernes Avholdsforbund har over sommeren 2005 lanceret en kampagne om at få alkolås installeret i alle nye biler.

### 5.2.6 ISLAND - alkolås

På Island har man ingen teknologiske løsninger for at reducere spritkørsel, heller ikke alkolås.

---

<sup>120</sup> MHF.

<sup>121</sup> Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

<sup>122</sup> Norges Vegvesen om alkolåsen – [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).

## 6 Forebyggelse af spritulykker i et bredere perspektiv

Afsnittet indeholder forskellige tilgange til spritbilisme, hvor det kommer til udtryk, at spritbilisme er andet end et trafikalt problem – hvor indsatsen er udvidet til fx at behandle alkoholikere som alkoholikere og ikke som fulde bilister. Det berøres hvilke erfaringer der findes omkring samarbejde med andre aktører, hvis indsatser også er med til at reducere antallet af spritbilister.

### 6.1.1 SAMMENFATNING – tilgange til den brede indsats

Spritbilisme kan ansues som mere end et trafiksikkerhedsproblem; et samfundsmæssigt problem, som kræver større indsatser fra en meget bredere vifte af aktører, end det sædvanligvis er tilfældet i dag. Sverige må siges at være længst fremme i dette arbejde, blandt andet med et bredt samarbejde imod spritbilisme, kaldet Alkohol-OLA.

### 6.1.2 SVERIGE – bred samfundsindsats

I Sverige arbejdes med et bredt samarbejde imod spritbilisme, som involverer mange forskellige aktører.

#### 6.1.2.1 Nationell Samling

Gruppen för Nationell Samverkan (GNS) hvor Näringsdepartementet, Rikspolitistyrelsen, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, NTF og Vägverket indgår, har taget initiativ til et grænseoverskridende samarbejde med organisationer og virksomheder for at nå målet om højst 270 trafikdræbte i 2007. Tre problemområder er i den forbindelse nævnt som afgørende, hvoraf det ene omhandler mindsket spirituskørsel. Hver aktør har identificeret hvad man kan gøre selv eller i sammenhæng med andre for at øge trafiksikkerheden. På Vägverkets hjemmeside ses aktørernes forslag til indsatser på de tre problemområder.<sup>123</sup>

#### 6.1.2.2 Alkohol-OLA

Yderligere et af tiltagene går under navnet Alkohol-OLA<sup>124</sup> – alkoholsikrede rejser og transporter. 26 aktører er gået sammen og har forfattet deres individuelle hensigtserklæringer om, hvad de vil gøre for at nedbringe spirituskørsel. Denne arbejdsform åbner mulighed for, ud fra fakta at vise hvilke opgaver man vil varetage og dermed bidrage til en bedre trafiksikkerhed. Samarbejdet blev indledt i oktober 2004, og det forventes at der aflægges beretning om resultatet i foråret 2005. Arbejdet med

---

<sup>123</sup> Se [www.vv.se](http://www.vv.se).

<sup>124</sup> OLA er en forkortelse for "Objektiva fakta, Lösningar og Avsikter".

de nationale aktører sigter også mod ændringer af ført politik, produktudvikling, lov- og regelændringer m.m. OLA-samarbejdet er frivilligt; det skal være lærende og udelukkende handle om at skabe løsninger – ikke om at fordele skyld. De svenske samarbejdende aktører:

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

Befolkningens holdning til virksomheders inddragelse i trafiksikkerhedsaspekter er generelt også høj i Sverige. Således mener otte ud af ti, at alle foreninger, virksomheder og myndigheder burde stille krav til trafiksikkerheden i forbindelse med transporter.<sup>125</sup>

#### 6.1.2.3 Kvalitetssikring af transporter

Flere offentlige og private virksomheder i Sverige har således indført miljø- og trafiksikkerhedskrav, fx til ædru førere af det transportarbejde, som virksomheden skal have udført. Vägverket påvirker og støtter fx købere og sælgere af transporttjenester for at kvalitetssikre disse. Et stort antal kommuner, landsting og virksomheder har påbegyndt kvalitetssikringsarbejdet, som blandt andet kan angå anvendelse af alkohol.<sup>126</sup> Q3 er et samarbejde mellem NTF, SNF (Svenska Naturskyddsföreningen) og LO, som bedømmer købere af transport ud fra de krav køberne stiller til arbejdsmiljø, trafiksikkerhed og miljø i forbindelse med transporterne. Målet er at Q3's bedømmelser skal danne norm for køb af transport.<sup>127</sup>

Vägverket arbejder på at få de bedste forudsætninger for vejtransport i Sverige. Ifølge Vägverket dominerer opfattelsen, at de alkoholafhængige primært kan forhindres i at køre spirituskørsel ved at behandle dem for alkoholproblemet eller indføre alkohol i deres køretøj. Her forhindres bilisten i at køre (alkohol) eller deltager frivilligt i et behandlingsprojekt. De bilister, som af og til kører fulde, har ifølge Vägverket bedre muligheder for at undgå spritkørsel, idet de har tænkt sig at løse transportproblemet på anden vis end selv at køre, hvor de så misser den sidste bus eller ikke har mulighed for at køre taxi.<sup>128</sup> Holdningspåvirkende indsatser bør ifølge den svenske alkoholudredning rettes mod alle bilførere og ikke kun de unge 15-24 årige, da det ikke kun er denne sidstnævnte aldersgruppe som har problemer med spritkørsel (det er ellers denne gruppe, som Vägverket retter sin kampagneindsats mod).<sup>129</sup>

#### 6.1.2.4 Alkoholkommittén

Alkoholkommittén er blevet nedsat for at samordne indsatserne på nationalt niveau og i samspil med kommunerne og landstinget at stimulere indsatserne på regionalt og lokalt niveau. Komiteen har dog ikke arbejdet særligt med spritbilisme, idet Vägverket i høj grad varetager den koordinerende rolle på dette område. I arbejdet skal komiteen samarbejde med berørte myndigheder, kommuner,

---

<sup>125</sup> Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

<sup>126</sup> Kommittédirektiv, Dir. 2004:135.

<sup>127</sup> Se [www.q3.se](http://www.q3.se)

<sup>128</sup> Vägverket, Alkohol, Droger og Trafik, 2004.

<sup>129</sup> Svensk udredning om alkohol, SOU 2005:25.

landsting, interesseorganisationer, foreninger, folkebevægelser, brancheorganisationer m.fl. Komiteen har det overordnede ansvar for realiseringen af intentionerne i regeringens handlingsplan om forebyggelse af alkoholskader fra 2001.

#### 6.1.2.5 Skellefteåmodellen

I Sverige arbejdes blandt andet med Skellefteåmodellen, som har foregået på forsøgsbasis, men som nu skal udbredes til hele landet. Modellen angår et samarbejde mellem Vägverket, politiet, Svenska Kommunförbundet, kriminalvården, landstinget og länsstyrelsen, og disse aktører skal skabe nye rutiner for at kunne tilbyde alkoholpåvirkede førere en samtale med en misbrugskonsulent inden for 24 timer efter forseelsen. I denne periode vurderes bilisten at være mere sårbar og åben overfor behandlingstilbud end ellers. I Stockholm har projektet forløbet med succes; halvdelen af de spritbilister som politiet har stoppet har sagt ja til at blive kontaktet af en misbrugskonsulent for at få hjælp til at bekæmpe sit misbrugsproblem.<sup>130</sup>

#### 6.1.2.6 MHF

Motorførernes Helnykterhetsförbund (MHF) har som erklæret mål at lede kampen mod spritbilisme i Sverige. Af delmål kan nævnes, at forbundet arbejder for alkohol i alle biler inden år 2015 og halvering af spritbilisme inden 2007 jævnfør nulvisionens delmål.

MHF har adskillige projekter i gang, hvoraf kan nævnes udbredelse af alkohol, ungekampagnen Don't Drink and Drive og Victim Impact Panels. Sidstnævnte er en fremgangsmåde, hvor ofre for spritbilisme beretter om deres fortvivlelse og sorg til 1.gangsdømte spritbilister. De udenlandske erfaringer med metoden er gode, og projektet kører lige nu i Sverige og skal senere evalueres. Projektet kører i samarbejde med NTF, SMART, Försäkringsförbundet, Vägverket, domstole, Åklagermyndighet, Frivårdsmyndighet, Politiet m.v.

#### 6.1.2.7 Obligatorisk risikouddannelse

Fra januar 2006 indføres en obligatorisk risikouddannelse med fokus på alkohol og hastighed for dem som tager kørekort. Samtidig øges kravene for at blive godkendt som kørelærer - kørelæreren må for eksempel ikke have mistet sit kørekort inden for de seneste tre år på grund af en alvorlig trafikforseelse som eksempelvis spritkørsel er.<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup> Vägverket, Trafiksäkerhet, Publikation 2004:45.

<sup>131</sup> Se [www.str.se](http://www.str.se).

### 6.1.3 NORGE - andre aktører

I Norge eksisterer en selvstændig, frivillig bilorganisation kaldet Motorførernes Avholdsforbund (MA), som arbejder med at gøre trafikken til en alkoholfri zone. Organisationen hviler på et folkeligt engagement og initiativ og har især været aktiv omkring promillegrænser og sænkning af denne. MA har været med til at skubbe promillegrænsen ned til 0,2, og foreningen arbejder stadig på at få en nul-grænse for alkohol, medicin og narkotika i trafikken.<sup>132</sup>

Der er flere trafiksikkerhedsudvalgt i forskellige fylkeskommuner, som har etableret en ordning, hvor unge mellem 16 og 22 år kan komme hjem i taxi fra fest i weekenden for 50 kroner. Denne ordning findes i Sogn og Fjordane, Telemark og Hedmark.<sup>133</sup>

Statens Institut for Rusmiddelforskning i Norge (SIRUS) er et forskningsinstitut, som gennemfører undersøgelser af udviklingen, risikoen og holdningerne til tobak, stoffer og alkohol og driver både oplysende og forebyggende virksomhed i forhold til at reducere skadevirkningerne fx af alkohol. Formålet med instituttet er at udføre og formidle forskning og dokumentation omkring rusmiddelspørgsmål med særlig vægt på samfundsvidenskabelige problemstillinger. I den forbindelse evaluerer SIRUS kampagner og projekter om forebyggelse af alkohols skadevirkninger. Efter initiativ fra Divisjon for retstoksiologi og rusmiddelforskning ved Folkehelseinstituttet er der oprettet et netværkssamarbejde, hvor SIRUS sammen med Transportøkonomisk Institut, SINTEF, Institut for rettsmedisin ved UIO og Divisjon for epidemiologi ved Folkehelseinstituttet indgår. Formålet er at udarbejde et oplæg til et forskningsprogram om rusmidler og ulykker i transportsektoren, som kan indgå i Forskningsrådets forskningsprogram om risikofaktorer i transportsektoren. Dette samarbejde har dog ikke fået finansiel støtte fra Norges Forskningsråd og er derfor foreløbigt ikke blevet realiseret.<sup>134</sup>

I Norge er der oprettet en internet-portal om, hvad der sker på det rusmiddelforebyggende område, og portalen fungerer som mødested for det forebyggende og sundhedsfremmende arbejde.<sup>135</sup> Af projekter kan nævnes 'Alvorligt talt' fra Sosial- og helsedirektoratet, som handler om at reducere alkoholskader i samfundet ved at arbejde med befolkningens manglende kundskaber om, hvad der

---

<sup>132</sup> Geir Riise, Artikel fra MA: "Alkohol og trafik".

<sup>133</sup> Information fra Stange kommune, [www.stange.kommune.no](http://www.stange.kommune.no). Se mere på [www.sf-f.kommune.no](http://www.sf-f.kommune.no) under menuen Samferdsle - Skysstilbud for ungdom - Trygt Heim.

<sup>134</sup> SIRUS, Statens Institut for Rusmiddelforskning, Oslo.

<sup>135</sup> Se [www.forebygging.no](http://www.forebygging.no).

påvirker forbruget af alkohol. Projektet 'Fryspunkt' fra Bergensklinikken og IGOR-partner skal få de 15-19 årige til at drikke mindre og undgå at skade sig selv og andre i forbindelse med at drikke alkohol. 'Kastmasken' fra Motorførernes Avholdsforbund skal forebygge unges bilkørsel i påvirket tilstand gennem diskussioner der tager udgangspunkt i et teaterstykke. Motorførernes Avholdsforbunds ungdomsafdeling har også udarbejdet et projekt, som skal mindske promillekørsel blandt unge bilførere. Projektet hedder 'Ung på vei mot lappen', hvor den unge og forældrene blandt andet skal skrive under på en aftale, hvor den unge lover ikke at drikke alkohol eller bruge andre rusmidler i perioden frem til at de får kørekort. Som et sidste projekt skal her nævnes 'Alkokutt', som handler om at reducere alkoholforbruget ved at skabe almen accept af at en række definerede situationer bør og skal være alkoholfrie.<sup>136</sup> Se også promilleprogrammet afsnit 3.4.3

#### *6.1.4 FINLAND - andre aktører*

Finland har en nationalt vedtaget handlingsplan for at mindske skader forårsaget af alkohol mest muligt. Det såkaldte Alkoholprogrammet 2004-2007 er forankret i det finske social- og sundhedsministerium, som har ansvaret for at styrke alkoholpolitikken. I den forbindelse er alkoholprogrammet en invitation til samarbejde blandt alle de instanser, som ønsker at minimere alkoholens skadevirkninger. Kommuner, kirker, organisationer, næringslivet og statsforvaltningen har været med til at komme med synspunkter og forslag til alkoholprogrammets målsætninger og opbygningen af et partnerskab som fremmer målsætningerne. Den grundlæggende idé er, at der gribes fat om problemet så tæt på borgerne som muligt og at nærsamfundet gives mulighed for at gribe ind.<sup>137</sup>

Trafikskyddet og Kriminalvårdsvæsenet har siden 1999 haft en ordning, hvor bilister, som gentagne gange har gjort sig skyldige i spritbilisme, i forbindelse med deres samfundstjeneste ikke har måttet køre bil. (Laapotti m.fl., 2004)

Ifølge tidligere forskning giver kombinationen af plejeelementet og medicinsk vurdering et bedre resultat end i den nuværende ordning, men den almene social- og sundhedstjenestes ressourcer til denne ordning er begrænsede. En anden brist i det nuværende system er ifølge Trafikskyddet, at de bilister som første gang overtræder loven om spritkørsel får deres kørekort tilbage uden lægelig vurdering.<sup>138</sup>

---

<sup>136</sup> Læs mere på [www.forebygning.no](http://www.forebygning.no).

<sup>137</sup> Social- og Hälsovårdministeriet, Alkoholprogrammet 2004-2007, Helsingfors 2004

<sup>138</sup> Trafikskyddet, Rattfylleri i Finland, 2004.

### 6.1.5 DANMARK - A/T kurser

Ved en ubetinget frakendelse af førerretten på grund af spiritus- eller promillekørsel er kurset obligatorisk. Kurset er også obligatorisk ved dom om kørselsforbud. A/T-kurset har til formål at skærpe kursisternes opmærksomhed på den uheldige sammenblanding af alkohol og trafik. Kurset bygger på undervisning, information og orientering om relevante emner, f.eks. alkohols påvirkning, alkoholmisbrug og forholdsregler omkring alkoholproblemer i trafikken. Kurset har ikke karakter af at være behandling.

En ny kampagne tilbyder unge en chance for at prøve at køre bil med alkohol i blodet. Det sker i en alkoholsimulator, der viser hvordan en bilist reagerer, når vedkommende er påvirket af spiritus. 'Holdspiller' er kampagnen blevet døbt af Rådet For Større Færdselssikkerhed og Foreningen For Gode Alkoholvaner, der skal opfordre unge til at skiftes med ikke at drikke alkohol, så de dermed kan køre hinanden sikkert hjem. Unge vil få muligheden for at prøve alkoholsimulatoren ved en række festivaler, skoler og koncertarrangementer rundt om i landet i løbet af sommeren.

### 6.1.6 ISLAND - andre aktører

Der er aktivt præventivt arbejde mod spritbilisme på Island. Køreskoleelever får megen information om effekten af alkohol, regler m.m. Der føres kampagner i TV-reklamer, radioreklamer, avisreklamer og på store plakater ved busstationer. Dette arbejde udføres af Umferdarstofa i samarbejde med Vinmonopolet på Island. Målgruppen er alle motorførere og ikke rettet mod nogen specielle aldersgrupper.

Spritbilisme er ikke blot et trafikalt problem, men også et alkoholproblem. Der er mange organisationer som arbejder for at mindske spritbilisme på Island, fx forskellige foreninger, læger m.fl.

Det er ikke en del af straffesystemet at man skal i alkoholbehandling ved en spritdom.<sup>139</sup>

---

<sup>139</sup> Sigurdur Helgason, Umferdarstofa.

## 7 BILAG – statistik om spritulykker og lovgivning

### 7.1 Antal dræbte, spritulykker

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

### 7.2 Antal dræbte i spritulykker, pct. af samlet antal dræbte

Antal dræbte i spritulykker, % af samlet antal dræbte	DK	SV	NO	FI	IS	FØ
2001	27 %	N/A	N/A	26 %	16 %	0 %
2002	29 %	N/A	N/A	28 %	9 %	0 %
2003	24 %	N/A	N/A	20 %	15 %	0 %
2004	29 %	N/A	N/A	24 %		0 %

### 7.3 Antal dræbte i spritulykker, pr. mio. indbyggere

Antal dræbte i spritulykker, pr. mio. indbyggere	DK	SV	NO	FI	IS	FØ
2001	21,5	N/A	N/A	22,0	10,2	0
2002	24,6	N/A	N/A	22,1	6,8	0
2003	19,5	N/A	N/A	14,5	10,2	0
2004	19,6	N/A	N/A	17,4		0

### 7.4 Antal spritulykker i alt

Antal spritulykker i alt	DK	SV	NO	FI	IS	FØ
2001	1140	N/A	N/A	1294	45	54
2002	1230	N/A	N/A	1302	43	47
2003	1189	N/A	N/A	1349	37	57
2004		N/A	N/A			60

## 7.5 Landenes promillegrænser

%-grænser	DK	SV	NO	FI	IS	FØ
Alm. overtrædelse	0,5	0,2	0,2	0,5	0,5	0,5
Grov overtrædelse	-	1	-	1,2		

## 7.6 Sanktioner, 1.gangstilfælde

Sanktioner, 1.gangstilfælde	DK	SV	NO	FI
Alm. overtrædelse	Bøde svarende til promillen x månedsløn. Frakendt kørekort betinget ell. ubetinget. A/T-kursus. Kontrollerende køreprøve.(0,51<%<2,0)	Bøde eller fængsel op til 6 mdr. Inddragelse af kørekort 1-12 mdr.	Bøde eller fængsel op til 24 dage	Bøde eller fængsel op til 6 mdr.
Grov overtrædelse	Bøde svarende til månedsløn og betinget fængsel i 20 dage og samfundstjeneste eller alkobehandl. Frakendt kørekort ubetinget, prøvetid 3 år. A/T-kursus. Kontrollerende køreprøve. (%>2,0)	Fængsel op til 2 år. Inddragelse af kørekort 12-36 mdr.	-	Bøde eller fængsel op til 2 år

(Kilde: Betænkning nr. 1448, Betænkning om sanktioner for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden, København 2004 og [www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk))

Den skematiske oversigt over sanktioner i forbindelse med spritkørsel tager udgangspunkt i førstegangstilfælde. Det skal tilføjes, at den svenske strafferamme på op til 2 års fængsel for grov overtrædelse i praksis sjældent udmønter sig til mere end straffe på over 2 måneders fængsel. I Finland var straffen for grov overtrædelse i 2001 gennemsnitligt på 64 dagbøder og 2-3 måneders fængsel.

## 7.7 Antal sigtelser for spiritus- og promillekørsel, 2004

Antal sigtelser for spiritus- og promillekørsel, 2004	Sigtede i forbindelse med færdselsulykker	Sigtede uden færdselsulykker	Sigtelser i alt
DK	2.899	13.489	16.388
SV			15.600
NO			Cirka 5.000
FI			Cirka 25.000
FØ	60	108	168