

RATTFYLLERI

Henrik Hellborg och Mikael Ernbo

Sammanfattning

Detta kapitel behandlar rattfylleri under påverkan av alkohol eller narkotika med fokus på perioden 2008–2011. De tillgängliga indikatorer som finns tyder på att det skett en viss minskning av rattfylleribrottsligheten under denna period. Det som mest talar för att rattfylleriet har minskat är att den totala alkoholkonsumtionen har minskat under perioden. Tidigare studier har påvisat ett samband mellan alkoholkonsumtion och rattfylleribrott. Även antalet rattfulla personbilsförare som omkommer i trafiken har minskat, och dessa utgör en allt mindre andel av samtliga omkomna personbilsförare. Vidare visar resultat från Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät att allt färre anger att de kört bil alkoholpåverkade.

Vad gäller rattfylleri under påverkan av narkotika är det svårare att bedöma utvecklingen, eftersom det är ett mindre utforskat område med färre tillgängliga indikatorer. En hypotes är dock att denna typ av rattfylleri legat stabilt eftersom narkotikamissbruket i befolkningen varken tycks ha ökat eller minskat.

Antalet personer misstänkta för rattfylleri har ökat under 2000-talet. Anledningen till detta är troligen att polisen har ökat antalet alkoholutandningsprover, vilket leder till upptäckten av allt fler sådana brott. Av de misstänkta är ungefär en tiondel kvinnor och denna andel har ökat något. Den största ökningen har skett bland kvinnor i de yngre åldrarna (15–20 år). Den vanligaste påföljden vid rattfylleribrott är böter, antingen genom strafföreläggande utfärdat av åklagare eller utdömt av domstol.

Det förebyggande arbetet mot rattfylleri bedrivs bland annat genom Nollvisionen, ett ökat användande av alkoholås, ökade befogenheter att göra utandningsprover samt tidigt stöd till personer som ertappas rattfulla.

Inledning

I Sverige finns en lång historia av engagemang i alkoholfrågor. Nykterhetsrörelsen har varit stark och har på olika sätt arbetat med frågorna, vilket kan antas ha påverkat utformningen av lagstiftningen om rattfylleribrott och allmänhetens inställning till dessa (Brå 1995). Sverige var också ett av de första länderna i världen att införa straff för rattfylleri, bara Norge var före.

Trafikbrott regleras i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott¹²⁷, där 4 § och 4a § behandlar rattfylleribrottsligheten. Under första hälften av 1990-talet genomfördes två omfattande reformer av rattfyllerilagstiftningen (se prop. 1989/90:2; prop. 1993/94:44). Lagstiftningen som trädde i kraft 1990 innebar generellt sett tre förändringar av rattfylleribrottet. För det första ändrades det som tidigare benämndes rattonykerhet respektive rattfylleri till att bli ett gradindelade brott – rattfylleri och grovt rattfylleri. För det andra sänktes den nedre straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,2 promille. För det tredje ändrades bedömningen av brottets allvarlighetsgrad samt påföljdsvalet vid rattfylleri. I stället för att enbart se till promillenivån skulle domstolen, precis som vid andra gradindelade brott, göra en samlad bedömning av omständigheterna vid brottet.

Den andra ändringen av trafiknykterhetslagstiftningen trädde i kraft 1994. Gränsvärdet för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 promille och maximistraffet för grovt rattfylleri höjdes från ett till två års fängelse. Det uttalades också att fängelsestraff skulle betraktas som normalpåföljd vid grovt rattfylleri. Straffet för rattfylleri är i dagsläget böter eller fängelse i högst sex månader. Anses brottet vara grovt ska gärningspersonen dömas till fängelse i högst två år. Den 1 juli 1999 infördes också en särskild angivelse under § 4 avseende förbud mot rattfylleri under påverkan av narkotika (prop. 1998/99:43).

Omfattning och utveckling

Eftersom den dolda brottsligheten är stor när det gäller rattfylleribrott är det inte tillräckligt att enbart studera den anmälda brottsligheten för att bedöma utvecklingen av den faktiska brottsligheten. I stället måste man ta med alternativa datakällor och väga dessa emot varandra när en bedömning av utvecklingen ska göras. I detta kapitel redovisas uppgifter från följande datakällor: kriminalstatistiken, resultat från studier gjorda specifikt för att uppskatta rattfylleriets omfattning och utveckling samt statistik över trafikolyckor, alkoholkonsumtionen och narkotikamissbruket.

¹²⁷ Ofta kallad trafikbrottslagen (TBL).

Studier om rattfylleri

Trafikverket genomför årligen en enkätundersökning om trafiksäkerhet där bland annat frågor om egen rattfylleribrottslighet ingår.¹²⁸ I resultaten för år 2011 uppgav 4 procent av de tillfrågade att de under de senaste tolv månaderna kört bil efter att ha druckit starkare alkohol drycker än lättöl. En större andel, 18 procent, uppgav att de kört bil på förmiddagen efter att de druckit mycket alkohol kvällen före (Trafikverket 2011). Sedan 1990-talet har andelen som svarade att de under de senaste tolv månaderna kört bil efter att ha druckit starkare alkohol dryck än lättöl minskat. Det ska dock framhållas att svarsfrekvensen i studien var relativt låg, 54 procent, vilket gör resultaten osäkra. Dessutom kan social önskvärdhet ha påverkat resultatet i form av underrapportering av egen rattfylleribrottslighet. Denna påverkan kan också ha ökat över tid allt eftersom rattfylleri har betraktats som allt allvarligare i samhället. Något som talar för att social önskvärdhet påverkat resultaten är att andelen som uppger att de åkt med i ett fordon med en alkoholpåverkad förare inte uppvisar någon minskning under samma period.

En annan studie som undersökt omfattningen av alkoholpåverkan i trafik uppskattar att det begås 12 500 rattfylleribrott under påverkan av alkohol per dag (NTF 2008¹²⁹). Det skulle innebära ungefär 4,5 miljoner rattfylleriresor per år. Denna skattning är inget exakt mått på rattfylleribrottslighetens omfattning och ska därmed tolkas med försiktighet. Den visar dock att rattfylleribrott är betydligt mer omfattande än vad den polisrapporterade brottsligheten visar.

Tillgången till uppgifter om omfattningen av drogpåverkade förare i trafiken är mer begränsad. Statens väg- och transportforskningsinstitut genomförde under perioden mars 2008–februari 2009 tester av narkotika- och läkemedelspåverkan bland förare i trafiken i Södermanlands, Örebro och Östergötlands län. Resultaten visar att 0,4 procent av förarna påvisade spår av illegala droger (Forsman m.fl. 2011). En liknande studie gällande alkoholpåverkan i trafiken som genomfördes juni 2006–maj 2007 i samma region visade att 0,24 procent av förarna var rattfulla (Forsman m.fl. 2007). Resultaten pekar på att drogpåverkan i trafiken är vanligare än alkoholpåverkan (alkoholkoncentration $\geq 0,2 \text{ ‰}$). Resultaten från studien är dock behäftade med relativt stor osäkerhet och dessutom avgränsade till tre län, vilket gör att de bör tolkas med försiktighet.

¹²⁸ Trafiksäkerhetsenkäten är en årlig undersökning som genomförts sedan 1981. Urvalet består av 8 400 individer i åldrarna 15–84 år. Frågorna om rattfylleri avser dock enbart personer 18 år och äldre.

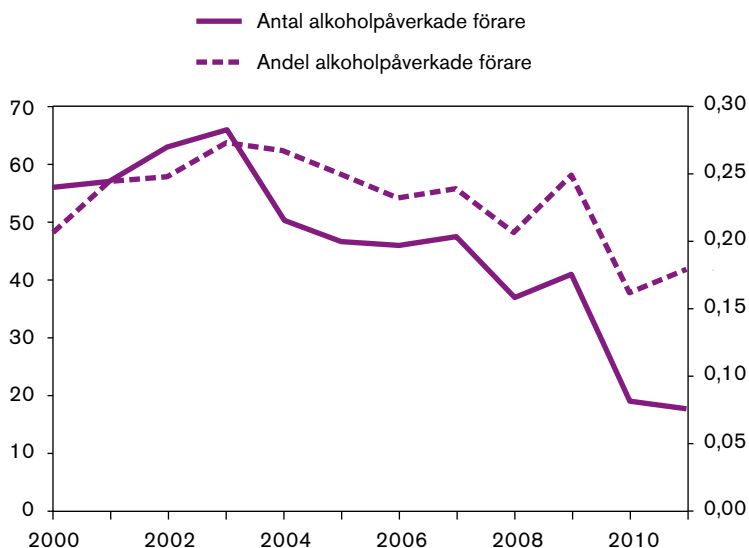
¹²⁹ I NTF:s beräkning användes en skattning av andelen trafikarbete som utfördes av rattfulla förare (Forsman m. fl. 2007) och antalet huvudresor som utfördes av personbilsförare (SIKA 2007).

Trafikolyckor

Att alkoholkonsumtion i samband med motortrafik medför en ökad risk för olyckor är i dag ett relativt okontroversiellt faktum. Sambandet mellan alkoholkonsumtion och trafikolycksrisk är påvisad i en mängd studier. Av de personbilsförare som dödades i singelolyckor år 2008 hade hälften alkohol i blodet (Vägverket 2009). Vidare påvisade 20 procent av de personbilsförare som under år 2009 avlidit på grund av trafikolyckor en blodalkoholhalt över 0,2 promille (Trafikverket 2012).

Utvecklingen av trafikolyckor är mot bakgrund av ovanstående viktiga informationskällor vid analyser av den faktiska rattfylleribrottsligheten. I figur 1 nedan redovisas statistik över alkoholpåverkade personbilsförare som omkommit i trafiken under åren 2000–2011.

I början av 2000-talet fram till 2003 ökade antalet omkomna, rattfulla personbilsförare. Efter 2003 är trenden däremot tydligt nedåtgående. Det finns dock flera tänkbara förklaringar till minskningen av dödsolyckorna som inte har med rattfylleri att göra. En sådan förklaring är att trafiksäkerheten ökat generellt, till exempel genom successiva förbättringar av fordon och vägnät (Trafikverket 2012). Det blir då intressant att undersöka hur stor andel av samtliga dödade personbilsförare som utgörs av rattfulla och hur denna andel har förändrats över tid. Givet att trafiksäkerhetshöjande åtgärder har samma effekt



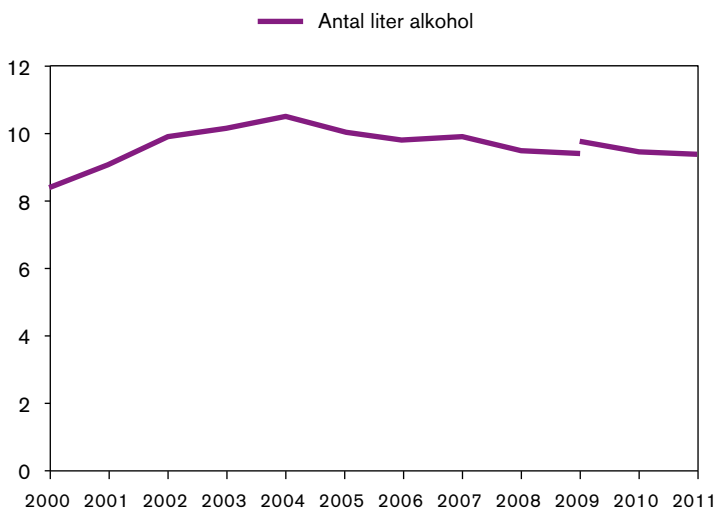
Figur 1. Antal alkoholpåverkade (alkohol < 0,2 promille) personbilsförare (vänster y-axel) samt andelen alkoholpåverkade personbilsförare av alla omkomna personbilsförare (höger y-axel) åren 2000–2011. Källa: Trafikverket. *Exklusive suicid åren 2010–2011.

på nyktra som på rattfulla förare så kan andelen rattfulla förare som dödas i trafiken ge en viss indikation om hur rattfylleribrottsligheten utvecklats. Under perioden 2000–2003 ökade andelen rattfulla förare och 2003 var andelen 28 procent. Efter 2003 har andelen rattfulla förare minskat och 2011 var andelen 18 procent. En trolig förklaring till detta är att andelen rattfylleriresor i relation till antalet nyktra resor faktiskt har minskat.

Alkoholkonsumtion och missbruk av narkotika

Den totala alkoholkonsumtionen ökade mellan 2000 och 2004. År 2000 var den 8,4 liter per person (över 15 år) och år 2004 hade den ökat till 10,5 liter. Sedan 2005 har alkoholkonsumtionen kontinuerligt minskat fram till 2011 då den låg på 9,4 liter per person (SoRAD m.fl. 2012). Att det finns ett samband mellan den totala alkoholkonsumtionen och rattfylleri verkar rimligt. En minskad totalkonsumtion speglar bland annat en minskning i antalet dryckestillfällen, vilket i sin tur torde leda till färre rattfylleribrott. Norström (1999) har visat att en ökad alkoholkonsumtion i Sverige leder till en ökning av antalet rattfylleribrott och vice versa.

Utvecklingen av narkotikamissbruket går att bedöma med hjälp av ett antal olika källor. Det finns indikatorer som mäter narkotikamissbruk bland elever i årskurs 9 och andra året på gymnasiet i form av



Figur 2. Total alkoholkonsumtion i antal liter ren (100 procent) alkohol per invånare 15 år eller äldre åren 2000–2011. (Observera att uppräkningsfaktorererna för den oregistrerade konsumtionen har reviderats och uppdaterats från 2009, vilket är anledningen till att tidsserien är bruten i två.) Källa: SoRAD m.fl. 2012.

självdeklarationsundersökningar. Statens folkhälsoinstitut (FHI) Nationella folkhälsoenkäten är en annan indikator. Socialstyrelsen har också gjort skattningar av utvecklingen av det tunga missbruket utifrån slutenvårdsstatistik och den narkotikarelaterade dödligheten belyses i dödsorsaksstatistiken. När alla dessa källor vägs samman framträder en bild av att narkotikamissbruket i befolkningen har legat relativt stabilt under 2000-talet. Däremot visar uppskattningarna att antalet tunga missbrukare och den narkotikarelaterade dödligheten ökat något (se kapitlet om Narkotikabrott). Använder man resonemanget ovan om att missbruksutvecklingen generellt ger avtryck i antalet drograttfyllerister innebär detta att antalet drograttfyllor bör ha legat stabilt under de senaste åren.

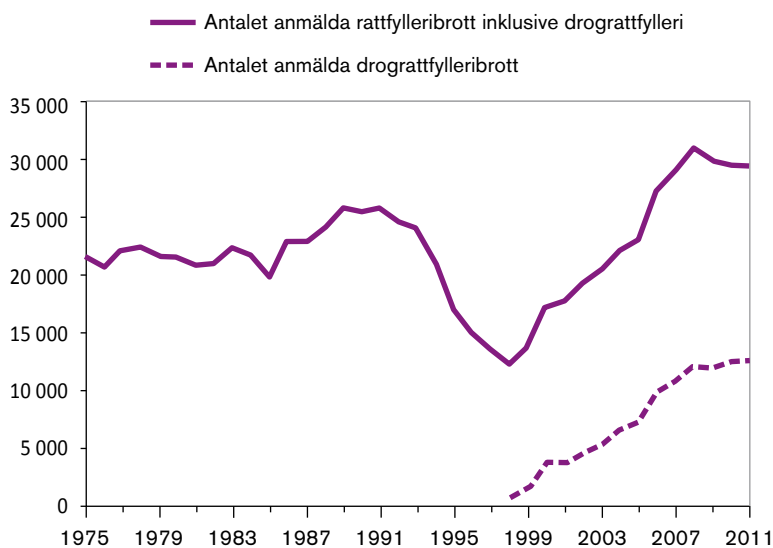
Anmälda brott

Under perioden 2008–2011 anmäldes i genomsnitt omkring 30 100 rattfylleribrott per år. I relation till folkmängden motsvarar det ungefär 320 anmälda brott per 100 000 invånare. Av de anmälda brotten avsåg 59 procent (cirka 17 700 brott per år) rattfylleri under påverkan av alkohol och resterande 41 procent (cirka 12 400 brott per år) avsåg rattfylleri under påverkan av droger.

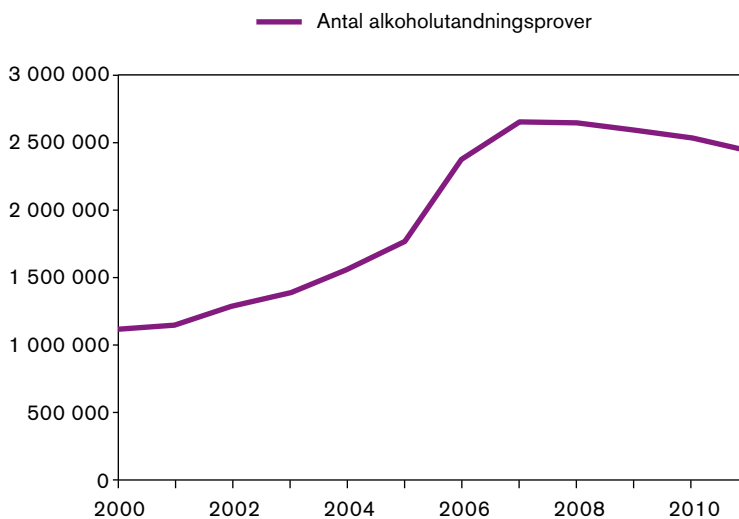
Under 2011 anmäldes omkring 29 600 rattfylleribrott. Mellan åren 2008 och 2011 har antalet anmälda rattfylleribrott minskat med cirka 1 500 brott. Minskningen är ett avbrott på en längre uppåtgående trend som pågått sedan slutet av 1990-talet (se figur 3) och förklaras av en minskning av antalet av polisen utförda alkoholutandningsprov (se figur 4). Om de anmälda rattfylleribrotten delas upp utifrån om de avser påverkan av alkohol (inklusive fall där föraren varit påverkad av både alkohol och narkotika) eller påverkan av enbart narkotika så har antalet rattfylleribrott som avser alkoholpåverkan minskat med knappt 1 870 brott (10 procent) medan antalet rattfylleribrott som avser påverkan av enbart narkotika ökat med knappt 390 brott (3 procent) sedan 2008.

Mellan åren 1998 och 2008 ökade antalet anmälda rattfylleribrott från 12 100 till 31 100. Den kraftiga ökningen kan delvis förklaras av ny lagstiftning, där rattfylleribrottet utvidgades till att även inkludera rattfylleri under påverkan av narkotika. Sedan 2000, det första året med den nya lagstiftningen, till 2011 har antalet drograttfylleribrott ökat med 232 procent. Motsvarande ökning för alkoholrattfylleri är 70 procent.

Möjligheten att bedöma den faktiska nivån och utvecklingen av rattfylleribrottsligheten utifrån kriminalstatistiken är begränsad. Det beror på två faktorer. För det första är som nämnts den dolda rattfylleribrottsligheten stor i relation till den registrerade anmälda brottsligheten. För det andra är inte relationen mellan den dolda och den an-



Figur 3. Det totala antalet anmälda rattfylleribrott (inklusive drograttfylleribrott) åren 1975–2011 samt antalet drograttfylleribrott åren 1998–2011.
Källa: Kriminalstatistiken.



Figur 4. Antalet alkoholutandningsprov tagna av polisen åren 2000–2011.
Källa: Polisen.¹³⁰

¹³⁰ Siffrorna för år 2000–2009 samt 2011 är tagna ur Polisens årsredovisning för respektive år. Uppgifter för 2010 har kommunicerats muntligt av Rikspolisstyrelsen.

mällda rattfylleribrottsligheten konstant utan kan förändras över tid. Detta beror i sin tur på att rattfylleribrott i stor utsträckning upptäcks av polisen och påverkas av polisens insatser mot rattfylleri. Likaså är regionala jämförelser svåra att göra eftersom de inte speglar faktiska geografiska skillnader utan snarare speglar olikheter i polismyndigheternas kontrollinsatser.

Den dolda rattfylleribrottslighetens storlek i relation till den anmälda har under 2000-talet påverkats av framförallt följande två förändringar i den polisiära kontrollverksamheten. För det första har antalet av polisen utförda alkoholutandningsprov mer än fördubblats från 1,1 miljoner år 2000 till 2,6 miljoner år 2008. Sedan 2008 har antalet alkoholutandningsprov, liksom antalet anmälda rattfylleribrott, åter minskat (se figur 4). Å andra sidan har träffprocenten, det vill säga andelen alkoholutandningsprov som är positiva, minskat. Forskare har lyft att den minskande träffprocenten kan förklaras av att polisens operativa arbete främst styrs av kvantitativa mål där antalet utförda alkoholutandningsprov är centralt (Woxblom m.fl. 2008). Kontrollerna skulle därför främst vara koncentrerade till tidpunkter och platser där det är möjligt att genomföra störst antal alkoholutandningsprov, men där sannolikheten att träffa på en rattfyllerist är lägre. De mer slumpmässigt utspridda kontrollerna kan dock också vara ett strategiskt sätt att öka den upplevda upptäcktsrisken bland den stora majoriteten trafikanter, som mer sällan rör sig i trafiken på tider och platser där träffsäkerheten är hög.

Polisen har utbildat allt fler poliser i yttre tjänst i att känna igen tydliga tecken på drogpåverkan, vilket bidragit till att fler drogtester utförs. Av de drogtester som gjordes år 2011 uppvisade 76 procent spår av narkotika eller läkemedel (Rikspolisstyrelsen 2012).

Det är dock viktigt att ha i åtanke att det bara är en del av den anmälda brottsligheten som påverkas när polisen ändrar praxis för trafikkontroller. De fall av rattfylleri och drograttfylleri som upptäcks genom trafikolyckor, att föraren påvisar ett avvikande körbeteende och tips från allmänheten påverkas i betydligt mindre grad.

Den faktiska omfattningen och utvecklingen?

Flera av ovanstående indikatorer tyder på att det skett en viss minskning av alkoholrattfylleriet under åren 2008–2011. Det som mest talar för detta är att den totala alkoholkonsumtionen har minskat under perioden. När alkoholkonsumtionen går ner kan man utifrån detta förvänta en minskning av rattfylleribrotten. Även antalet och andelen omkomna personbilsförare som varit alkoholpåverkade har minskat under perioden. Vidare visar resultat från Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät att allt färre anger att de själva kört bil alkoholpåverkade. Även i Trafikverkets uppföljning av trafiksäkerhetsmålen är bedömningen att

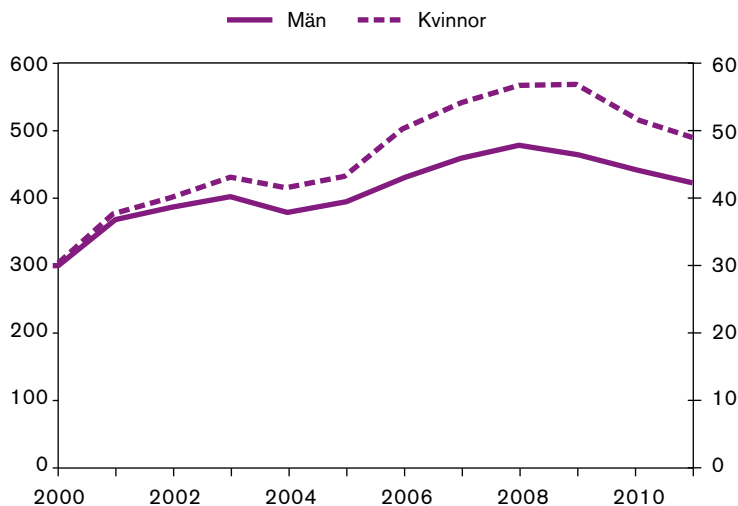
det skett en positiv utveckling av rattfylleriet sedan 2007 med en större andel nyktra förare i trafiken (Trafikverket 2012). Utifrån ovanstående är det rimligt att anta att det skett en minskning av rattfylleri under påverkan av alkohol sedan 2007.

När det gäller rattfylleri under påverkan av narkotika är det svårare att uttala sig om utvecklingen eftersom det är ett betydligt mindre utforskat område. Lagstiftningen som gäller drograttfylleri är dessutom relativt ny. En hypotes är dock att utvecklingen legat relativt stabilt eftersom det uppgivna missbruket i befolkningen varit oförändrat under 2000-talet.

Gärningspersoner

Misstänkta personer

Antalet personer misstänkta för rattfylleri har ökat under 2000-talet och då särskilt andelen kvinnor, som ökade fram till 2009. Därefter har andelen kvinnor minskat något. Bland kvinnorna är det särskilt de yngre (15–20 år) som, i relation till sin andel i befolkningen, misstänkts i större utsträckning. Förändringarna har dock varit små.



Figur 5. Antal misstänkta män (vänster y-axel) respektive kvinnor (höger y-axel) per 100 000 invånare 15 år eller äldre, åren 2000–2011. Källa: Kriminalstatistiken.

Under 2008–2011 misstänktes i genomsnitt omkring 19 600 personer per år för rattfylleribrott. Av dessa var 28 procent (cirka 5 480 per år) misstänkta för drograttfylleri. Av de 19 600 personer som misstänktes för rattfylleribrott var cirka 2 120, eller 11 procent, kvinnor. Antalet kvinnor som misstänkts för rattfylleribrott uppvisar i stort sett samma utvecklingsmönster som antalet misstänkta män (se figur 5).

Återfall

Rattfyllerister tenderar att ha en högre alkoholkonsumtion än befolkningen i allmänhet och andelen alkoholister eller alkoholproblematiker är större bland rattfyllerister än bland allmänheten (Brå 1998). Eftersom en stor del av rattfylleribrotten hänger samman med ett alkoholberoende är det rimligt att anta att gärningspersonerna återfaller ofta. Tidigare studier om återfall i rattfylleri visar att omkring 20 procent av dem som lagförs blir lagförda på nytt inom fem år (Brå 1998).

Att ofta återfalla i ett visst beteende betyder emellertid inte nödvändigtvis att man anmäls ofta, även om risken att upptäckas ökar. Återfall i brott mäts dessutom ofta genom brott som konstateras av en lagföring, det vill säga åtalsunderlåtelse, strafföreläggande eller dom. Sammantaget innebär detta att uppgifter om återfall därför är minimiskattningar. Detta gäller i synnerhet rattfylleri där, som tidigare nämnts, upptäcktsrisken är mycket liten.

Hanteringen i rättsväsendet

Under åren 2008–2011 har det skett relativt små förändringar i påföljdsstrukturen för rattfylleri. Andelen fängelsedomar har minskat från 20 procent 2008 till 18 procent 2011, samtidigt har andelen böter ökat från 13 till 15 procent.

Under perioden lagfördes i genomsnitt 8 190 personer per år för rattfylleri under påverkan av alkohol eller narkotika och 4 870 personer för grovt rattfylleri¹³¹ (avser endast huvudbrott). Den vanligaste påföljden vid rattfylleribrott var strafföreläggande (74 procent), det vill säga böter utfärdade av åklagare. Den näst vanligaste, 22 procent, var böter utfärdade av domstol. När det gäller de grova brotten är påföljdsstrukturen helt annorlunda. Den vanligaste påföljden för grovt rattfylleri under år 2008–2011 var fängelse (50 procent). Den genomsnittliga strafftiden var två månader. Andra vanliga påföljder var villkorlig dom (till övervägande del i kombination med samhällstjänst) och skyddstillsyn (24 respektive 23 procent). Fördelningen av påföljderna för rattfylleri och grovt rattfylleri återges i tabell 1.

¹³¹ Grovt rattfylleri avser rattfylleri under påverkan av både alkohol och narkotika.

Tabell 1. Påföljdsstruktur för personer lagförda för rattfylleri eller grovt rattfylleri som huvudbrott, i genomsnitt per år, 2008–2011. Källa: Kriminalstatistiken.

	Rattfylleri		Grovt rattfylleri		Totalt	
	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)
Domar totalt	1 899	23,2	4 843	99,5	6 742	51,6
Av dessa:						
Fängelse	11	0,1	2 454	50,4	2 465	18,9
Rättspsykiatrisk vård	0	-	2	0,0	2	0,0
Skyddstillsyn	22	0,3	1 106	22,7	1 128	8,6
Villkorlig dom	6	0,1	1 165	23,9	1 171	9,0
Ungdomsvård/tjänst	39	0,5	38	0,8	77	0,6
Böter	1 798	21,9	12	0,2	1 810	13,9
Övriga domar	22	0,3	67	1,4	89	0,7
Straffrelägganden	6 040	73,7	2	0,0	6 042	46,3
Åtalsunderlåtelse	254	3,1	25	0,5	279	2,1
Totalt	8 193	100	4 870	100	13 063	100

Brottsförebyggande åtgärder och kriminalpolitik

Efter det att Nollvisionen etablerats i Sverige har antalet dödade i trafiken minskat. Nollvisionen utgör en viktig del i förebyggandet av rattfylleri eftersom en betydande andel av dem som dör i trafiken är påverkade. Det långsiktiga målet för visionen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Åren 2006–2008 dödades 438 personer (exklusive sjukdomsfall) i trafiken per år, vilket kan jämföras med 541 dödade (inklusive sjukdomsfall, cirka 20 fall per år) år 1997 när Nollvisionen beslutades i riksdagen. Den nuvarande målsättningen är en halvering till 220 dödade år 2020. Enligt preliminära uppgifter dödades i genomsnitt 339 personer per år i trafiken 2008–2011.

Ett flertal myndigheter, företag och organisationer är involverade i det nationella arbetet med att öka trafiksäkerheten, som bland annat ska uppnås genom förhöjd trafiknykterhet. Att minska alkoholkonsumtionen kan te sig som en svår uppgift, inte minst därför att alkoholen blivit mer tillgänglig. Dels har antalet utskänkningsställen med längre öppettider ökat, dels får man numera föra in mer alkohol från utlandet. Tidigare i kapitlet har det dock framgått att den ökande alkoholkonsumtionen har avstannat och vänt nedåt de senaste åren (SORAD m.fl. 2012). Som ett led i den nationella planen för att förebygga alkoholskador tillsatte regeringen år 2003 Rattfylleriutredningen (prop. 2000/01:20). Särskilt prioriterat i denna plan är trafiknykterhet

och förstärkta insatser för att minska de alkoholrelaterade olyckorna i trafiken. Genom detta ska också antalet rattfylleribrott minskas. I januari år 2006 presenterades delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) av utredningen. Utredningen hade också i uppdrag att utvärdera vilka effekter de tidigare lagstiftningsreformerna under åren 1990 och 1994 haft på rattfylleribrottsligheten. De konstaterar att lagstiftningsreformerna bidrog till att rattfylleribrottsligheten sannolikt minskade under 1990-talet och att detta i sin tur bör ha lett till en ökad trafiksäkerhet. Som ett resultat av utredningen har tjänstemän inom Tullverket och Kustbevakningen sedan 2008 möjlighet att ingripa mot rattfylleri genom att kunna ta alkoholutandningsprov.

I Alkolåsutredningens slutbetänkande (SOU 2006:72) utreds möjligheterna att införa ett krav på alkolås eller andra tekniska system som försvårar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige år 2012. Brå påpekade i sitt remissvar till Alkolåsutredningen (Brå 2006) att det finns stora problem med tekniken vad gäller alkolås och att det får anses tveksamt om detta går att åtgärda till år 2012. I övrigt ses positivt på förslagen och bedömningen görs att det med största sannolikhet skulle innebära stora förändringar för rattfylleribrottsligheten och återfall i dessa brott. Ett av utredningens förslag trädde i kraft 1 januari 2012. Då infördes ett permanent system där den som ska få sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri har möjlighet att ansöka om körkort med alkolåsvillkor istället för att vara utan körkort.¹³² Transportstyrelsen menar att vissa fordons- eller användarkategorier i framtiden skulle kunna omfattas av krav på alkolås. Många företag har låtit installera alkolås i sina fordon för att kvalitetssäkra sina transporter, exempelvis taxibolag, transportfirmor och kommuner. I slutet av år 2011 fanns i Sverige cirka 85 000 alkolås installerade i fordon (Gottberg 2012).

Polisens slumpmässiga utandningsprover antas ha en preventiv påverkan på rattfylleribrottsligheten. Enligt studier har det framgått att personer med erfarenhet av utandningsprov också anser att det finns en större risk att bli upptäckt jämfört med dem som inte blivit utsatta för proverna (Törnros 1995). Till och med de som känner en person som blivit testad upplever en större risk att bli upptäckt. Sett till hela 2000-talet har polisens slumpmässiga utandningsprover fördubblats, vilket kan sägas ha en förebyggande effekt i och med att den upplevda upptäcktsrisken ökar. I en explorativ studie (Woxblom m.fl. 2008) om polisens sätt att genomföra och redovisa alkoholutandningsprov konstaterar man att övervakningen i större utsträckning borde baseras på olycksstatistik. Man menar också att det krävs mer planering för att utandningsproven ska kunna utföras slumpmässigt med avseende på

¹³² Se Transportstyrelsens författningssamling, TSFS, 2011:71.

tid på dygnet, olycksrisk och avvägningar mellan brottförebyggande och brottsbekämpande. Polisens samarbete med andra aktörer inom området lyfts också fram som särskilt viktigt.

Samverkan mot alkohol och droger i trafiken (SMADIT) är en samverkan som har till syfte att minska antalet alkohol- eller drogpåverkade förare i trafiken. Det är en vidareutveckling av Skelleftemodellen som utvecklades i slutet av 1990-talet (SMADIT 2012) och går ut på att erbjuda vård snabbt, helst inom 24 timmar till den som ertappas rattfull. Chansen att den misstänkta accepterar erbjudandet är nämligen som störst direkt efter ertappandet. SMADIT verkar över hela landet och involverar Trafikverket, Polisen, Kustbevakningen, Tullverket, Kommunerna, Landstingen, Transportstyrelsen och Kriminalvården/ Frivården.

Referenser

- Brottsförebyggande rådet, Brå (1995). *Rattfylleri brottets historia 70 år*. Rapport 1995:2. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (1998). *Rattfylleri. Utvärdering av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen*. Rapport 1998:7. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2006). *Remissyttrande över delbetänkandet Alkolås – nyckeln till nollvision (SOU 2005:72) och slutbetänkandet Öppna möjligheter med Alkolås (SOU 2006:72)*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Forsman, Å. m.fl. (2007). *Rattfylleriets omfattning. En metodstudie i Södermanlands, Örebro och Östergötlands län*. VTI Rapport 599. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI.
- Forsman, Å. m.fl. (2011). *Förekomst av droger och läkemedel i trafik i Sverige. Resultat från EU-projektet DRUID*. VTI notat 23-2011. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI.
- Gottberg, H (2012). *Personlig kommunikation 2012-02-29*. Stockholm: MHF.
- Norström, T. (1999). Ökad totalkonsumtion av alkohol leder till ökat rattfylleri. *Alkohol och narkotika*, nr 3 1999, sid. 27–30.
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF (2008). *Ny NTF-studie om rattfylleri i länen: 65 fylleresor om dagen på Gotland – drygt 2100 i Västra Götaland*. Hämtat från NTF:s hemsida <<http://www.ntf.se/Tidning/default36408.asp>>. Publicerad 17 juni 2008. Hämtat 2 mars 2012.
- Prop. 1989/90:2. *Om trafiknykterhetsbrotten m.m.*
- Prop. 1993/94:44. *Grovt rattfylleri m.m.*
- Prop. 1998/99:43. *Drogfylleri och sjöfylleri*.

- Prop. 2000/01:20. *Den nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador*.
- Rikspolisstyrelsen, RPS (2012). *Polisens årsredovisning 2011*. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Statens institut för kommunikationsanalys, SIKa (2007). *RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen*. Statistik kommunikationsmönster 2007:19. Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys.
- SMADIT (2012). *Smadit – Samverkan mot alkohol och droger i trafiken*. Hämtat från Trafikverkets hemsida <<http://www.trafikverket.se/Private/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Alkohol-och-droger/Hardu-rapporterats-for-ratt-eller-sjofylleri/Smadit--Samverkan-mot-alkohol-och-droger-i-trafiken>>. Hämtat den 17 juli 2012.
- SORAD i samarbete med projektgruppen som ingår i arbetet med uppföljning och utvärdering av ANDT-strategin (2012). *Alkoholkonsumtionen i Sverige 2011*. Stockholm.
- SOU 2006:12. *Rattfylleri och sjöfylleri*. Delbetänkande av Rattfylleriutredningen. Stockholm: Fritzes.
- SOU 2006:72. *Öppna möjligheter med alkoholås*. Slutbetänkande av Alkoholåsutredningen. Stockholm: Fritzes.
- Trafikverket (2011). *Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2011*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket (2012). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2011. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*. Borlänge: Trafikverket.
- TSFS 2011:71 (2011). *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om innehav av körkort med villkor om alkoholås*. Norrköping: Transportstyrelsen.
- Törnros, J. (1995). *Effects of a Random Breath Testing Campaign in Southern Sweden* (stencil). Swedish Road and Transport Research Institute (VTI), Sweden.
- Vägverket (2009). *Djupstudierapport över dödsolyckor i södra Sverige 1997–2002*. Publikation 2003:136. Regionerna Skåne, Sydöst och Väst: Vägverket.
- Woxblom, C. m.fl. (2008). *Polisens sätt att genomföra och redovisa LAU-tester*. Solna: Polishögskolan.