

TRAFIKSKYDDETS FORSKNINGSRAPPORTER 99/2004

RATTFYLLERIET I FINLAND

Sirpa Rajalin

ISSN 0785 - 9244
ISBN 951 - 560 - 132 - 0
HELSINGFORS 2004, TRAFIKSKYDDET

| | | | |
|---|-------|---------------------------------------|-------------------------------|
| Författare Sirpa Rajalin | | Publikationsslag Forskningsrapport | |
| Publikationens titel Rattfylleriet i Finland | | | |
| Publikationens delar | | | |
| <p>Resumé</p> <p>Ändamålet med denna redogörelse är att ge en tidsenlig bild av rattfylleriet i Finland. I rapporten behandlas rattfylleriet med hjälp av statistik och forskningsresultat. Till sist värderas olika regleringssätt för att förebygga rattfylleriet.</p> <p>Antalet döda årligen i rattfylleriolyckor har fr.o.m. 1970-talets början varit nästan oförändrat, då från granskningen lämnas bort de kraftiga inverkingar på utvecklingen som förändringarna i alkoholpolitiken och ekonomins "galna" år förorsakade. Antalet skadade i rattfylleriolyckor förekommer ca 200 fall färre årligen. I rattfylleriolyckor har årligen i medeltal dött 84 och skadats 956 personer. Rattfulla, förare har dött fler än tidigare, passagerare nästan lika många och dödsfall bland utomstående har förekommit ca 10 fall färre årligen.</p> <p>Andelen döda i rattfylleriolyckor har jämfört med alla trafikdödsfall fördubblats fr.o.m 1970-talets början. Antalet rattfyllerifall som kommit till polisens kännedom fr.o.m mitten av 1990-talet har ökat lineärt. I vår trafik har vi ständigt flere rattfyllerister och var 95. kör alkoholpåverkad. Antalet förare som gör sig skyldiga till grovt rattfylleri växer. Uppskattningsvis är ca hälften av rattfylleristerna problemförbrukare av alkohol. Rattfylleriet förekommer mest i landskapen i Södra Finland, Nyland, Östra Nyland, Kymmenedalen och Östra Karelen. Minst förekommer det i Österbotten och i vårt lands norra delar.</p> <p>Den typiska rattfylleristen är en 30 – 39 -åring. Ändå har 18 – 20 -åringarna den största risken att som rattfyllerist råka ut för en personskadeolycka. Risken är fyrfaldig jämfört med den för medelålders förare. Rattfylleriet är en männens brottslighet, även om kvinnornas andel av rattfylleristerna har fördubblats under 20 års tid. Ändringarna i alkoholkonsumtionen tycks inverka kraftigare på de ungas än på de äldres körning som berusade. Med alla till buds stående mätare granskat har rattfylleriet ökat från år 2000 till år 2002. Enligt förhandsuppgifter för åren 2003 och 2004 har rattfylleriet minskat.</p> <p>Alkoholkonsumtionen ha uppskattats öka till år 2005 till 11 liter per invånare. Förutom alkoholkonsumtionen inverkar den allmänna trafiksäkerhetsnivån på dödligheten vid rattfylleri. Rattfylleridödligheten kan förutspås öka med 10 - 25 procent. Medborgarnas inställning till rattfylleriet har luckrats upp. Straffpraxis för rattfyllerister har blivit mildare.</p> <p>Rattfylleriet förebyggs effektivast av risken att bli gripen. Positivt på rattfylleriproblemet inverkar också handlingar som ökar den allmänna trafiksäkerheten.</p> | | | |
| Nyckelord Rattfylleri, rattfylleriolyckor, alkohol, förebyggande av rattfylleri | | | |
| Övriga uppgifter | | | |
| Seriens titel och nummer Trafikskyddets forskningsrapport 99/2004 | | ISSN 0785-9244 | ISBN 951-560-132-0 |
| Totalt sidosantal | Språk | Pris | Konfidentialitet offentlig |
| Distributör Trafikskyddet | | Utgivare Trafikskyddet | |

FÖRORD

Denna rapport har gjorts vid Trafikskyddet som bakgrundsmaterial för arbetet att förebygga rattfylleriet. Stig Blomqvist har översatt rapporten på svenska.

Helsingfors den 30.12.2004

Sirpa Rajalin

INNEHÅLL

| | |
|--|----|
| 1 Rattfylleriets förekomsttätthet och utveckling | 6 |
| 1.1 I rattfylleriolyckor döda | 6 |
| 1.2 De i rattfylleriolyckorna döda förarna, passagerarna och utomstående | 8 |
| 2 I rattfylleriolyckor skadade | 9 |
| 3 Rattfylleristernas antal i trafikströmmen | 10 |
| 3.1 Grovt rattfylleri | 14 |
| 4 Är trafiken i Finland nykter? | 15 |
| 5 Rattfylleri som kommit till polisens kännedom | 16 |
| 5.1 I läkemedels- och drogfall döda | 18 |
| 6 Rattfylleristens profil | 20 |
| 7 Alkoholförbrukningens samband med rattfylleriet åren 1970 - 2002 | 22 |
| 8 Inställningen till rattfylleriet | 25 |
| 9 Lagen och straffen | 27 |
| 10 Sammandrag | 28 |
| 11 Olika närmandesätt och olika rattfyllerister | 30 |
| 11.1 Undervisning och fostran | 31 |
| 11.2 Kampanjförande och attitydfostran | 32 |
| 11.3 Promillegränserna | 33 |
| 11.4 Förbud att förtära alkohol i person- och paketbils passagerarutrymme | 35 |
| 11.5 Omgivningens medel att hindra rattfylleriet | 36 |
| 11.6 Straffen | 36 |
| 11.6.1 Körförbuden | 37 |
| 11.6.2 Konfiskering som följd av rattfylleri | 37 |
| 11.7 Effektiveringen av övervakningen genom att öka såväl den objektiva som den subjektiva risken att bli gripen | 38 |
| 11.8 De allmänna alkoholpolitiska metoderna | 38 |
| 11.9 Vårdprogrammen för rattfyllerister med alkoholproblem | 39 |
| 11.10 Tekniska anordningar | 40 |
| 11.11 Understöddet av rattfylleriforskningen | 41 |

Inledning

I Finlands vägtrafiken omkommer årligen ca 400 personer. Vart fjärde dödsfall är följden av en olycka i vilken någon part har varit alkoholpåverkad. I var femte dödsfall har föraren varit rattfyllerist.

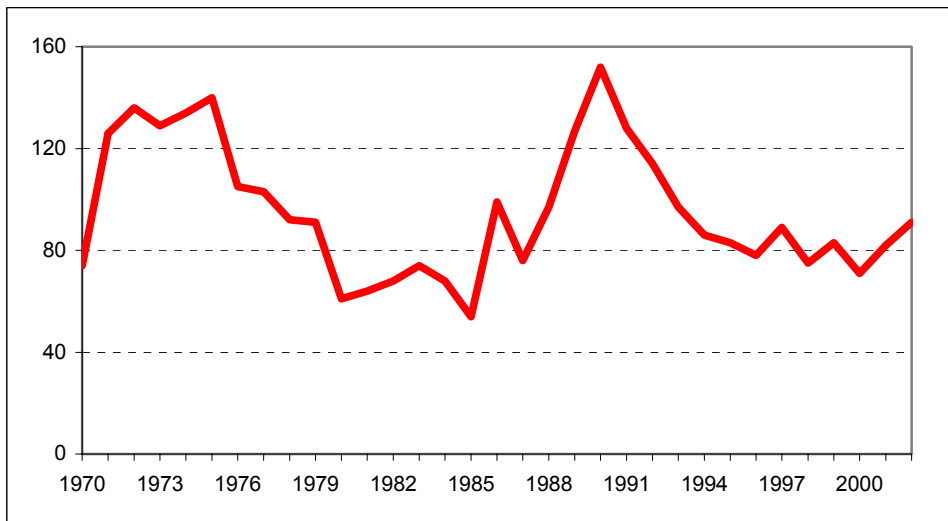
1 Rattfylleriets förekomsttätthet och utveckling

Då man skildrar rattfylleriets förekomsttätthet är det motiverat att som mått i rattfylleriolyckorna använda antalet döda samt rattfylleristernas antal i trafikströmmen. Alla olyckor med dödlig utgång kommer till polisens kännedom och beträffande förarnas alkoholhalt i blodet får man vetskap antingen i stöd av polisundersökningen eller obduktion. Uppgift om rattfylleristernas antal i trafikströmmen fås vid vägkontrollerna i vilka alla förare som kommit till en bestämd kontroll skall delta i ett utandningstest för att fastställa utandningsluftens alkoholhalt. Undersökningen upprepas årligen på samma platser och vid samma tidpunkter samt med samma metod.

För att få en helhetsbild av fenomenet rattfylleri granskas förutom de ovannämnda uppgifterna ytterligare personskador som vållats i rattfylleriolyckor, rattfylleri som kommit till polisens kännedom samt riskfaktorer och risktal.

1.1 I rattfylleriolyckor döda

I rattfylleriolyckor har under de tio senaste åren årligen dött i medeltal 84 personer. Då man jämför antalet döda i rattfylleriolyckor under tioårsperiodens tre första år med de tre senaste årens motsvarande antal har de dödas antal minskat med 8 procent. Under samma tid har de dödas antal i alla olyckor minskat med 12 procent. I ett längre tidsperspektiv har de dödas antal förblivit detsamma, då man bortlämnar de höga topparna (figur 1) som uppstod under den förändrade alkoholpolitikens och för ekonomins "galna" år.

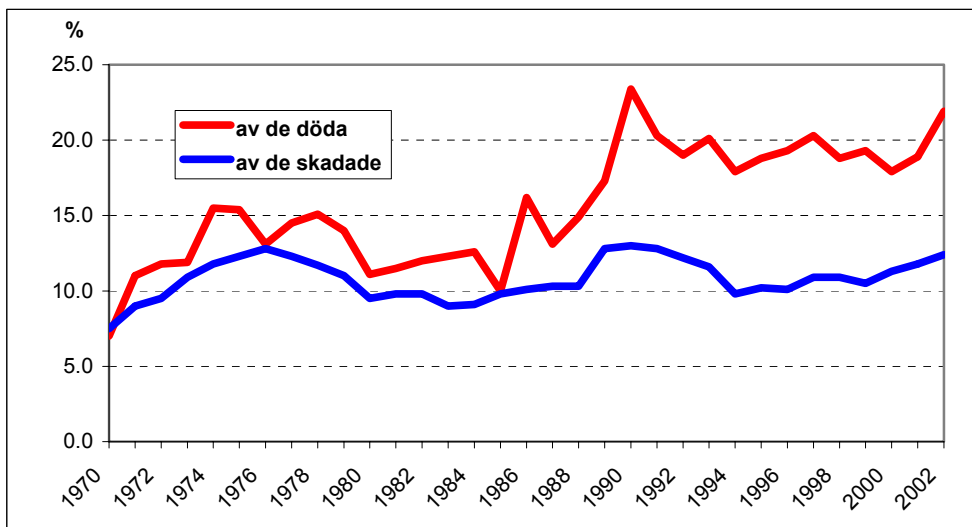


Figur 1. I rattfylleriolyckor döda under åren 1970 – 2002

Källa: Statistikcentralen och Trafikskyddet

Andelen i rattfylleriolyckor döda av alla trafikdödsfall har fördubblats from början av 1970-talet. De dödas och skadades proportionella andelar i trafikolyckor from år 1975 till år 1985 minskade kraftigt. Därefter har andelarna vuxit brant ända till år 2003.

De åtgärder som påverkar den allmänna trafiksäkerheten påverkar för sin del också rattfylleriet. Hastighetsbegränsningarna, användandet av bilbälte och förbättringen av trafikulturen i övrigt har minskat trafikolyckorna som skett i höga hastigheter. Inverkan har varit störst i frontalkrockar och i olyckor som skett i nyktert tillstånd. Inverkan på rattfylleristernas olyckor och på singelolyckorna har varit mindre. Detta torde ha inverkat därpå, att de dödas och skadades andelar i rattfylleriolyckor har vuxit under årens lopp (se Soivivaara 1981).



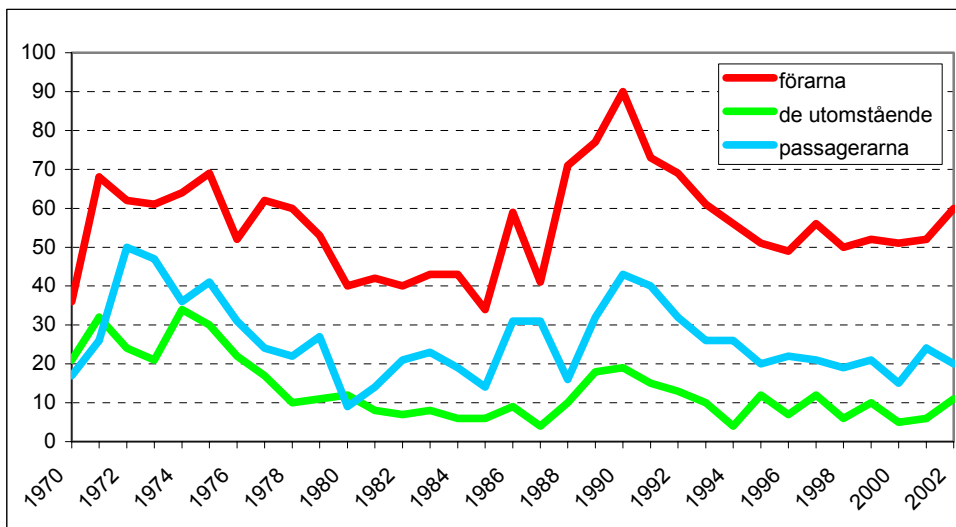
Figur 2. De i rattfylleriolyckor dödas och skadades andel av alla döda och skadade under åren 1970 - 2002

Källa: Statistikcentralen och Trafikskyddet

1.2 De i rattfylleriolyckorna döda förarna, passagerarna och utomstående

I rattfylleriolyckor dör för det mesta den rattfulla själv och hans passagerare. Rattfylleriförarnas dödsiffra har blivit större under de trettio senaste åren, från 40 till 60 döda per år. Rattfylleristens passagerares dödsantal har till det närmaste varit oförändrat (ca 20 dödsfall årligen). Däremot har dödsfallen bland de utomstående minskat från 20 fall årligen till 10 dödsfall.

Under de tio senaste åren har såväl förarnas, passagerarnas som också de utomståendes dödsfall något minskat (Se figur 3).

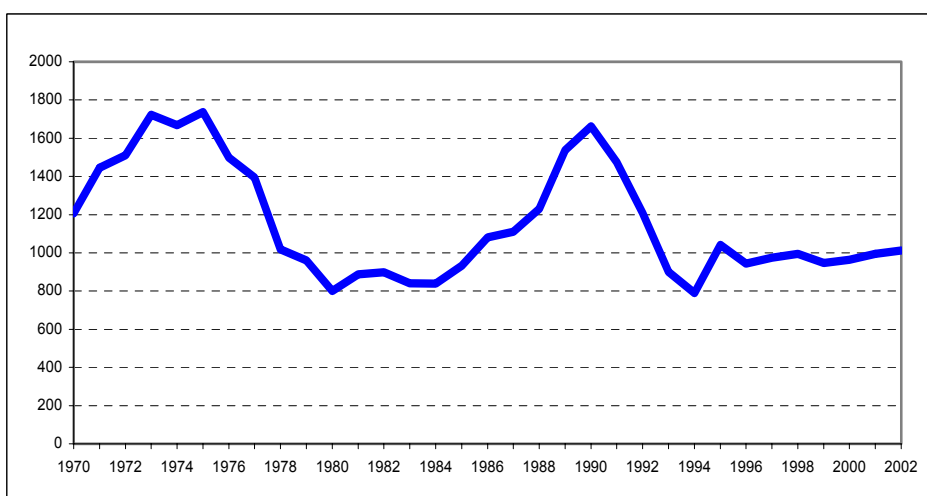


Figur 3. Döda rattfyllerister, rattfylleristens passagerare och de utomstående under åren 1970 – 2002

Källa: Statistikcentralen och Trafikskyddet

2 I rattfylleriolyckor skadade

Under de senaste tio åren har i medeltal 956 personer skadats i rattfylleriolyckor årligen. Deras antal har minskat med 9 procent, då man jämför tioårsperiodens tre första år med de tre sista åren. De skadades antal i rattfylleriolyckor har minskat lika mycket under denna tid liksom även dödsfallen. I alla olyckor har de skadades antal under samma tid minskat med fyra procent.



Figur 4. I rattfylleriolyckor skadade under åren 1970 – 2002

Källa: Statistikcentralen och Trafikskyddet

De i rattfylleriolyckor skadades antal har på längre sikt minskat med ca 200, då man lämnar bort ändringarna i alkoholpolitiken och de kraftiga tillväxttopparna (figur 4) under ekonomins "galna" år. Fr.o.m. år 2000 har de i rattfylleriolyckor skadades antal långsamt ökat.

Rattfylleristernas personskaderisk (personskadornas antal/100 000 personer) har minskat med 34 % då man jämför 1990-talets tre första års risktal med risktalet för 2000-talets tre första år. Alla förarens risk att bli delaktig i en personskadeolycka minskade under samma tid nästan lika mycket – 30 %.

Risken har minskat mest bland 21–24 -åriga rattfyllerister. Den största risken har fortfarande 18 - 20-åringarna vilkas risk att vara delaktiga i personskadeolyckor som rattfyllerist är fyrfaldig jämfört med 35 - 44-åringarna (tabell 1).

Tabell 1. Rattfyllerister med andel i personskadeolyckor i åldersgrupper per 100 000 personers befolkningsgrupper under åren 1990 - 1992 och 2000 - 2002

| ålder | 1990-1992 | 2000-2002 |
|-------------------|-------------|-------------|
| -17 | 8 | 5,1 |
| 18-20 | 97,7 | 67,9 |
| 21-24 | 70,5 | 40,3 |
| 25-34 | 36,1 | 25,5 |
| 35-44 | 25,3 | 17,4 |
| 45-54 | 14,2 | 11,5 |
| 55-64 | 7,5 | 5,7 |
| 65-74 | 2,8 | 2,1 |
| 75 - | 0,4 | 1,2 |
| sammanlagd | 21,6 | 14,2 |

Källa: Statistikcentralen och Trafikskyddet

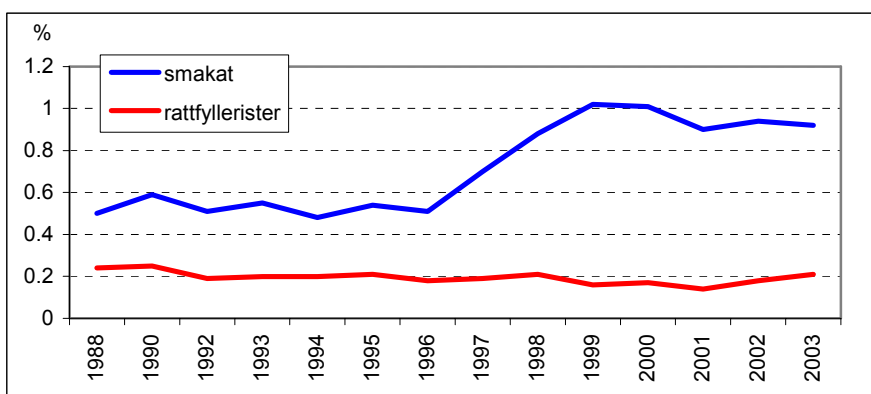
3 Rattfylleristernas antal i trafikströmmen

I Nyland har sedan 1979 gjorts en särskild razziaundersökning gällande antalet förare i trafikströmmen som förtärt alkohol. Alla förare som passerar undersökningsstället blåstestas med alkometer. Då

apparaten visar minst 0,5 promille tar en läkare på polisens begäran genast ett blodprov för fastställande av blodets alkohol- och eventuella drogmängder.

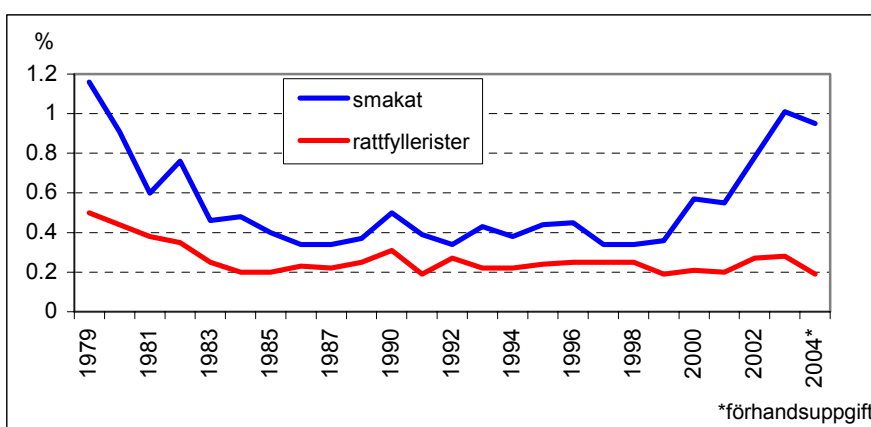
Materialet ger en god bild av såväl rattfylleriets som under påverkan av alkohol körningens utveckling under 24 års tid, ty forskningsmetoden har förblivit oförändrad. Undersökningen verkställs två gånger om året, på våren och på hösten. Lördagen har valts att representera veckoslutet och tisdagen vardagen.

År 1988 utvidgades undersökningen så, att samtidigt med undersökningen i Nyland började man samla uppgifter från hela landet. I denna finns ingen läkare med för blodprovstagning. Föraren skjutsas antingen till polisinrättningen för blåsning i precisionsalkometer eller till hälsocentralen för blodprov.



Figur 5. Alkoholfallen i trafikströmmen i hela landet

Källa: Razziaforskning



Figur 6. Alkoholfallen i trafikströmmen i Nyland

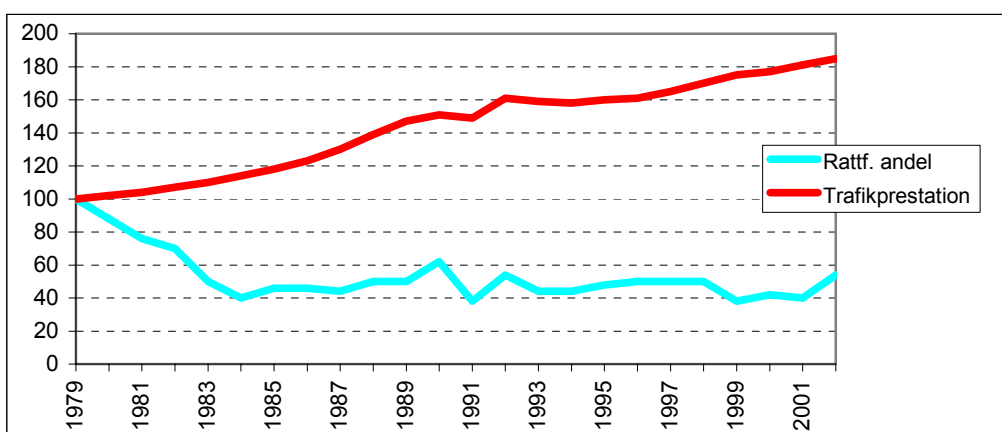
Källa: Razziaforskning

Beroende på olikheter i forskningsmetoderna är materialen inte sinsemellan jämförbara. I hela landet har rattfylleristernas antal i trafikströmmen ändrats endast litet från år 1988 till år 2003 (figur 6). På 2000-talet tycks dock rattfylleristernas antal ha ökat (0,14 % - 0,21 %). År 2001 var varje 715. förare rattfyllerist och år 2003 var 477. Antalet förare som förtärt alkohol (blodets alkoholhalt under 0,5 promille) har ökat märkbart fr.o.m. år 1997. Orsaken härtill är delvis den, att precisionsalkometrarna togs i bruk i juli 1998. Alkoholhalterna som uppmätts i blod- och andningsluftsundersökningarna motsvarade inte exakt varandra.

Någon dylik förändring i antalet förare som kört efter att ha förtärt alkohol kunde inte märkas i Nyland där alkoholhalterna undersöktes med hjälp av blodprov och inte heller på förarintervjuer grundade undersökningar (Se Mäki och Haukkala 2000).

Den tillförlitligaste bilden av hur allmänt rattfylleriet är i trafiken fås ur utredningarna som gjorts i Nyland. Under 1980-talets begynnelseår minskade rattfylleristernas andel märkbart (Pikkarainen och Penttilä 1989). Fr.o.m. år 1985 till år 2000 har rattfylleristernas andel i trafikströmmen förblivit närmast oförändrad, varefter den har vuxit. Samtidigt har trafikmängden också ökat (Figurerna 6 och 7). På hösten 2003 var varje 320. förare i Nyland rattfyllerist och var 95. körde under påverkan av alkohol.

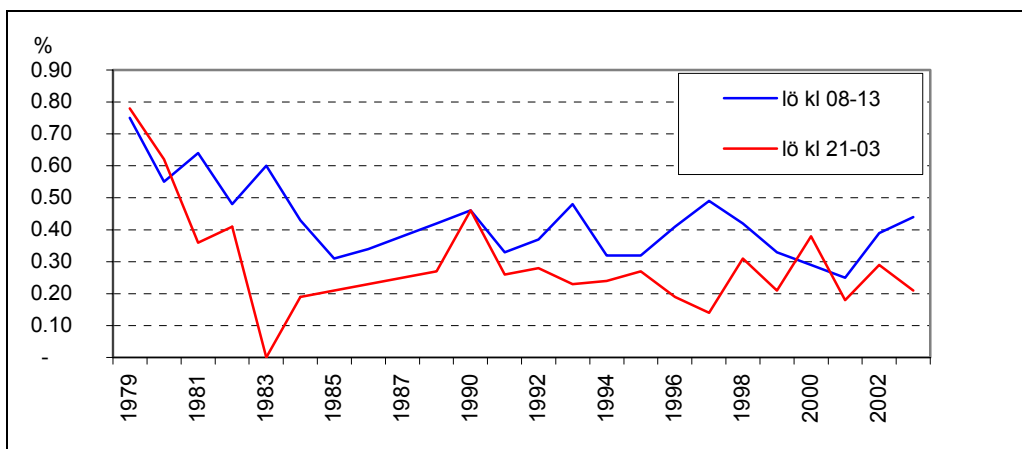
Alkoholförbrukningen har ökat kraftigt under de första månaderna år 2004. Enligt preliminära uppgifter (polisens tillkännagivande 7.6.2004) har dock rattfylleristernas antal i trafikströmmen inte ökat utan minskat. Minskningen var vid mätningen på våren 2004 0,19 procent. Också förare som kört efter att ha "smakat" på alkohol fanns aningen färre, 0,95 procent.



Figur 7. Rattfylleristernas andel av trafikströmmen i Nyland och trafikprestationen (år 1979=100)

Källa: Razziaforskning och Statistikcentralen

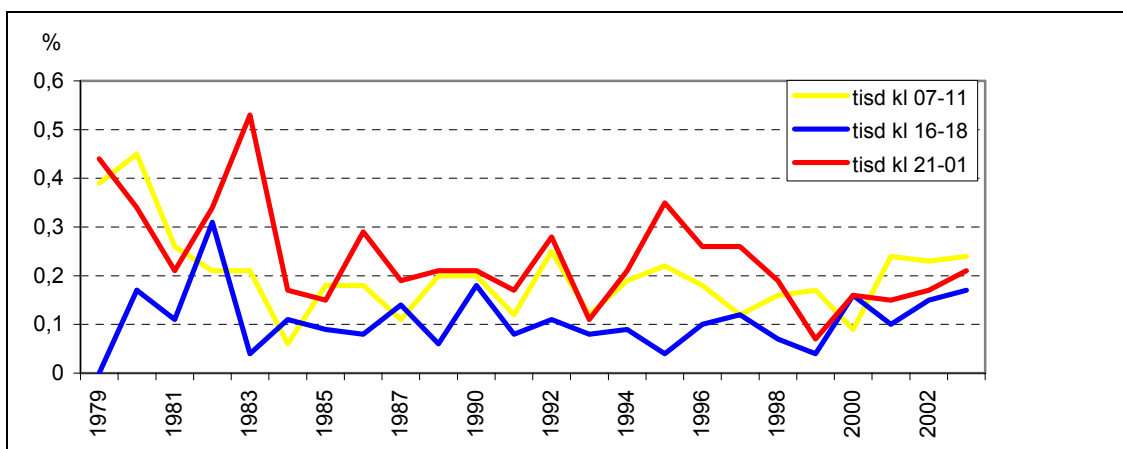
Rattfyllerister har under hela betraktelseperioden (1979 - 2002) funnits flere i trafiken på lördagsmorgnarna än på lördagskvällarna (figur 8).



Figur 8. Rattfylleristernas andel i trafikströmmen lördagen åren 1979 - 2003

Källa: Razziaforskning

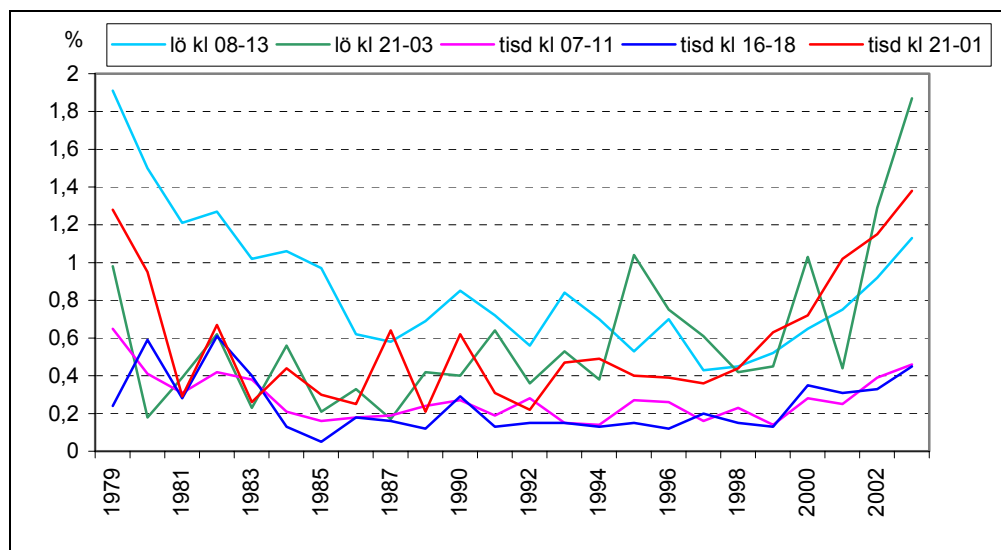
Den typiska tidpunkten för förtärande av alkohol infaller antagligen mellan fredagskväll och lördagsmorgon. I vardagstrafiken, på tisdagarna har det i regel funnits flera rattfyllerister på kvällarna mellan kl 21 och 01 än om morgnarna. År 2003 var varje 270. förare i lördagstrafiken rattfyllerist, då igen 500. förare i tisdagstrafiken var rattfyllerist. Man kan tänka sig att de som kör som rattfyllerister i trafiken på tisdagar mellan kl 16 och 18 ger bilden av andelen förare som lider av alkoholproblem. Deras andel skulle på detta sätt uppskattat utgöra ungefär hälften av rattfylleristerna. Också enligt Salusjärvis (2004) forskning hade 50 % av rattfylleristerna förändringar i organismen föranledda av kvantitativt alkoholbruk. Som grund för uppgifterna ligger obduktionsprotokollen



Figur 9. Rattfylleristernas andel i trafikströmmen tisdagar åren 1979 - 2003

Källa: Razziaforskning

Andelen förare som kört efter att ha förtärt alkohol (under 0,5 promille) har ökat kraftigare i kvällstrafiken än i morgontrafiken, varför det inte i första hand är fråga om att körningen under baksmälla har ökat.



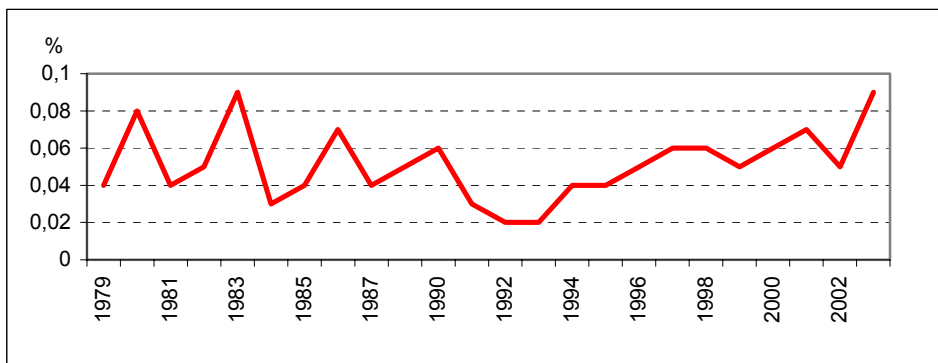
Figur 10. Andelen förare i trafikströmmen i Nyland på tisdagar och lördagar åren 1979 - 2003

Källa: Razziaforskning

Områdesmässigt betraktat koncentrerar sig rattfylleriet till landskapen i Södra-Finland, Nyland, Kymmenedalen och Södra-Karelen. Minst förekommer det i Österbotten och i landets norra delar (se bifogad karta 1).

3.1 Grovt rattfylleri

Antalet fall av grovt rattfylleri ökade på 1990-talet. Då år 1992 en förare av 5000 var en grov rattfyllerist, fanns det av dem en förare av 1000 år 2003. Uppgifterna grundar sig på razziaforskningar som utförts i Nyland. Motsvarande hela landet gällande uppgifter står inte att få. Såsom tidigare konstaterades har också såväl rattfylleristernas som de förare som förtärt alkohol andelar ökat på 2000-talet. År 2001 var varje 500. förare rattfyllerist och år 2003 var 358.



Figur 11. Det grova rattfylleriets andel av trafikströmmen i Nyland

Källa: Razziaforskning

4 Är trafiken i Finland nykter?

Ofta framhåller man, att trafiken i Finland internationellt sett är synnerligen nykter och att hos oss körs mycket litet under påverkan av alkohol (se Summala 1999, Trafikfylleriarbetsgruppens betänkande 1985). Internationell statistik över de dödas antal i rattfylleriolyckor står inte att få. De dödas antal i alkohololyckor år 2000 i vilka någon av de inblandade har varit alkoholpåverkad, har i vissa länder samlats i tabell 2.

Tabell 2. År 2000 i olyckor döda i vilka någon inblandad har varit alkoholpåverkad

| Land | Döda | Döda per 100 000 |
|-----------|-------|------------------|
| Finland | 94 | 1,8 |
| Danmark | 110 | 2,1 |
| Sverige | 56 | 0,6 |
| Tyskland | 1022 | 1,2 |
| Italien | 95 | 0,2 |
| Österrike | 68 | 0,8 |
| Schweiz | 114 | 1,6 |
| USA | 16653 | 6,1 |

Källa: ECE:s publikation 2002

Enligt tabell 2 är dödsrisken i alkohololyckor klart störst i USA. Den är trefaldig i jämförelse med dödsrisken i Finland. I Finland är dödsrisken på samma nivå som i Schweiz och trefaldig till exempel i

jämförelse med den i vårt grannland Sverige. Som problem vid jämförelsen står olika länders olika praxis att skaffa uppgifter om blodets alkoholhalt vid dödsfall.

Dylika razziaforskningar som gjorts i Finland har inte utförts på andra ställen i världen, varför jämförbara forskningsuppgifter om rattfylleristernas andel av trafikströmmen inte finns att tillgå. Enligt resultaten från enstaka utredningar är rattfylleriet många gånger allmännare t.ex. i USA (ca 12 % av trafikströmmen) och i Holland (11 % av trafikströmmen) än jämfört med läget i de nordiska länderna (Mäki, 1992). I Europa har redan tre gånger arrangerats en gemensam rattfyllerirazzia på samma dag. År 2001 deltog bl.a. följande länder.

Tabell 3. Rattfylleristernas andel av trafikströmmen 2001

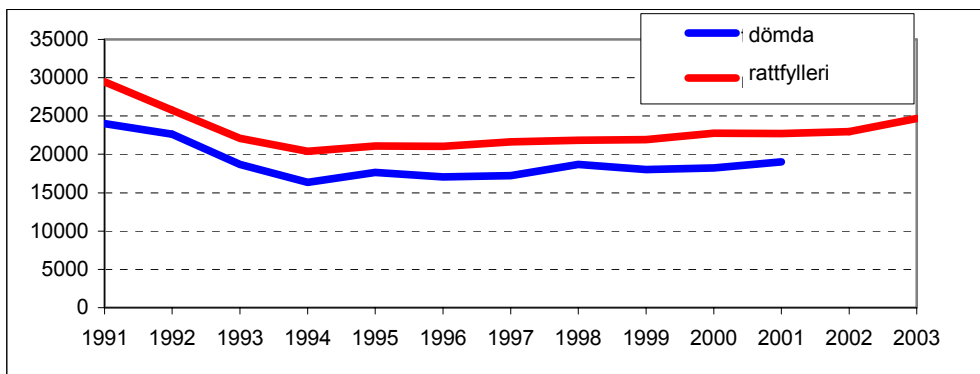
| | |
|----------|------|
| England | 2,7% |
| Tyskland | 0,3% |
| Irland | 0,7% |
| Holland | 1,8% |
| Grekland | 6,0% |
| Finland | 0,2% |

Källa: Brottslighetssituationen 2002

Enligt denna jämförelse förekommer rattfylleriet minst i Finland. Resultatet i Finland var exakt detsamma som i vår egen riksomfattande razziaforskning år 2001. Allmänast var körning som alkoholpåverkad i Grekland och England. Resultaten bör dock anses som riktgivande ty promillegränserna växlar inom EU-området från 0,2 promille till 0,8 promille och beträffande ingripandet i körrätten finns också lagstiftliga skillnader (se tillägg 3 om promillegränserna i olika länder).

5 Rattfylleri som kommit till polisens kännedom

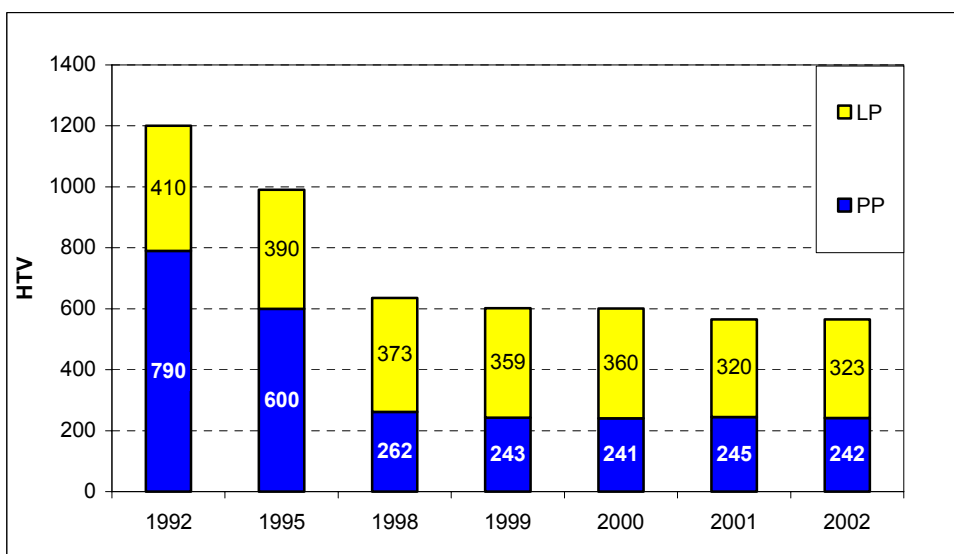
Antalet för rattfylleri misstänkta fördubblades i Finland på 1960-talet och ökade igen med hälften på 1970-talet. Fastän ökningen blev långsammare på 1980-talet, var antalet för rattfylleri gripna på toppnivå i början av 1990-talet, nästan 30 000. Det är ca var hundra bilist, då antalet gripna ställs i förhållande till förarnas antal.



Figur 12. Rattfylleri som kommit till polisens kännedom under åren 1991-2003 samt för rattfylleri dömda under åren 1991-2001

Källa: Statistikcentralen och Trafikskyddet

Av figurerna 13 och 14 kan man se att under samma år som till polisens kännedom kommet rattfylleri minskat, har också polisens insats på trafiksäkerheten minskat. I synnerhet har den lokala polisens övervakning minskat.



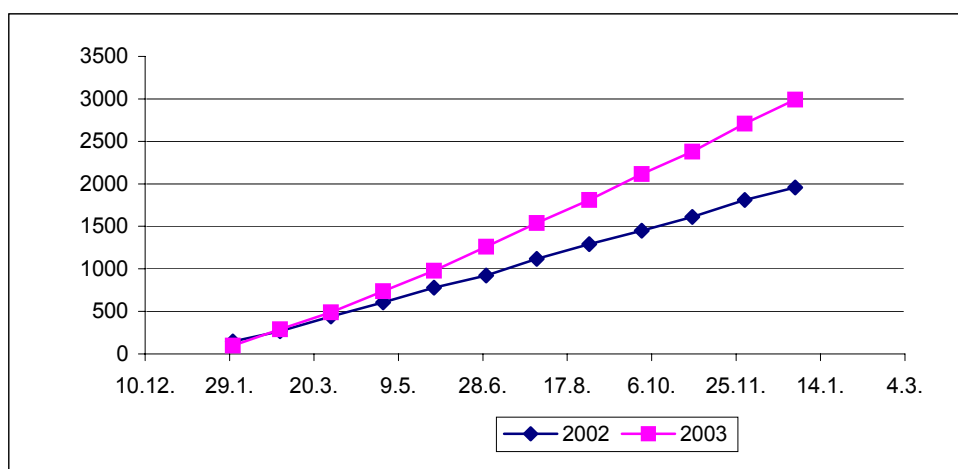
Figur 13. Polisens insats på trafiksäkerheten

Källa: Polisens statistik

Ändringarna i trafikövervakningen inverkar på rattfylleristernas risk att bli upptäckta. Då kontrollen skärps och då situationen för rattfylleribrottsligheten är som tidigare, borde antalet uppdagade fall öka. Då kontrollernas antal sedan mitten av 1990-talet minskade, har antalet uppdagade fall ökat. Härav kunde man dra slutsatsen att rattfylleribrottsligheten ökat. Slutsatsen försvagas dock av det faktum, att polisen,

då övervakningsresurserna minskar, har inriktat övervakningen såväl till mängd som till slag på annat sätt än tidigare. Enligt ett telefontillkännagivande (april 2004) från polisen har mängden blåsningstest ökat, fastän polisens övervakningsinsats under personarbetsåren på 1990-talets senare hälft klart har minskat.

Sedan 1998 har körning drogpåverkad fastställts som rattfylleri och detta har för sin del ökat antalet rattfyllerifall som kommit till polisens kännedom under de senaste åren. Antalet fall under år 2003 utökas speciellt av lagstiftningsändringen gällande drogernas nolltolerans (1.2.2003).

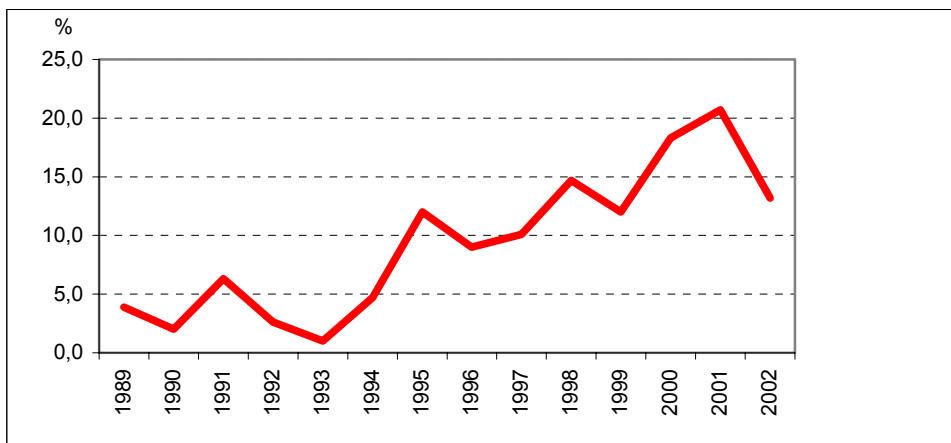


Figur 14. Inverkan av ikraftträdandet av drogernas 0-gräns på provtagningsmängderna

Källa: KTL/Droglaboratorium, Lillsunde 2004

5.1 I läkemedels- och drogfall döda

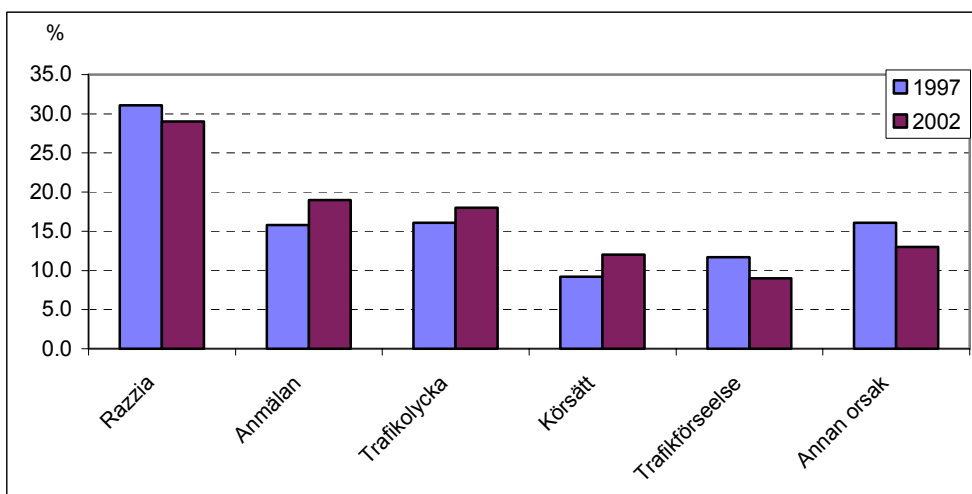
I läkemedels- och drogfällen har sedan 1989 dött i medeltal nio människor årligen. Det innebär ca en tiondedel av antalet döda i rattfyllerifällen. Läkemedels- och drogfällens andel av de döda i rattfyllerifällen har ökat kraftigt sedan år 1993. Man jämför de tre första åren i granskningsperioden med de tre sista åren, har antalet döda nästan trefaldigats.



Figur 15. Andelen döda i läkemedels- och drogfall av i rattfyllerifall döda under åren 1989-2002

Källa: Statistikcentralen och Trafikskyddet

Polisen har år 2002 jämfört med år 1997 fått färre rattfyllerier till sin kännedom i razzior och observerade trafikförseelser. Rattfyllerifallen som kommit till polisens kännedom på grund av allmänhetens anmälningar och trafikolyckor har ökat.



Figur 16. Orsakerna till gripandet av för rattfylleri misstänkta under åren 1997 och 2002

Källa: Polisens statistik

Under den senaste förflutna tioårsperioden har straffpraxis blivit mildare. För rattfylleri döms nästan utan undantag till böter. De som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri får i medeltal 2,4 månader villkorligt fängelse samt böter. Beroende på återfallens stora antal och höga alkoholhalt i blodet döms var fjärde rattfyllerist till ungefär ett tre månader långt ovillkorligt fängelsestraff. I stället för tidigare använda 2-3 åriga körförbud utfästs numera vanligen i fall av rattfylleri 6 månaders och i fall av grovt rattfylleri ett års

körförbud. Finlands straffrätts sanktionsurval utvidgades i början av detta årtionde med samhällstjänst. Framför allt kan en ung brottsling dömas att utföra arbete utan lön i stället för till fängelsestraff. Arbetstjänst kan ske antingen i den offentliga sektorns eller en arbetsgivares tjänst.

Numera sänds två av tre rattfyllerister som dömts till fängelsestraff i stället för till fängelse till samhällstjänst (Veijalainen 2003).

Samhällstjänst är ett straff som doms i stället för ovillkorligt fängelsestraff. Samhällstjänst kan utdömas i stället för till högst åtta månaders ovillkorligt fängelsestraff. Därtill dömd person utför allmännyttigt arbete utan lön på sin fritid. Arbetet utförs enligt tidtabell, i allmänhet två gånger i veckan 3-4 timmar per gång. Under tjänstgöringstiden kan den dömda bo i sitt hem och bibehålla sin utbildnings- och arbetsplats (Laapotti et al 2003 in press).

6 Rattfylleristens profil

För att utreda rattfylleristernas profil har man i samband med razziaforskningen intervjuat ca 1000 förare årligen. Alla förare som förtärt alkohol samt som jämförelsegrupp slumpaktigt valda nyktra förare har intervjuats. Med hjälp av materialen är det möjligt att jämföra förändringarna som skett i rattfylleriet under åren 1979, 1998 och 2003 vars siffror blir tillgängliga först senare.

Tabell 4. Fördelningen av olika slags förare enligt kön under åren 1979 och 1998

| Kön | Förargrupp | | | | | |
|---------------|------------|--------------|--------|-------|-----------------|--------------|
| | Nyktra | | Smakat | | Rattfyllerister | |
| | -79 | -98 | -79 | -98 | -79 | -98 |
| | N=758 | N=1247 | N=393 | N=110 | N=186 | N=81 |
| Man | 87 % | 76 % | 95 % | 92 % | 97 % | 86 % |
| Kvinna | 13 % | 24 % (+11 %) | 5 % | 8 % | 3 % | 14 % (+11 %) |

Källa: Razziaforskning

Rattfylleriet är en människens brottslighet. År 1979 var 87 % av de nyktra förarna män, av dem som kört efter att ha förtärt alkohol 95 % och av rattfylleristerna 97 %. I rattfylleriolyckor som lett till personskada har människens andel under de tio senaste åren i medeltal varit 91 %. Där kan man inte se någon särskild utvecklingstrend.

Kvinnornas rattfylleri har ökat till över det dubbla under granskningsperioden. De nyktra kvinnliga förarnas andel har också ökat under samma tid. Kvinnorna kör numera mer än för 20 år sedan. I ett stickprov taget år 1979 var förhållandet mellan andelarna rattfyllerister och nyktra för kvinnorna 3/13 eller 0,23. I stickprovet år 1998 var motsvarande förhållande 14/24 eller 0,58. Att köra efter att ha "smakat" alkohol är inte typiskt för kvinnor. Kvinnornas andel av rattfylleriolyckor som lett till personskada har under de tio senaste åren varit i medeltal 9 %.

Tabell 5. Fördelningen av olika förare enligt ålder åren 1979 och 1998

| Ålder | Förargrupp | | | | | |
|---------|------------|-------------|--------|--------------|-----------------|--------------|
| | Nyktra | | Smakat | | Rattfyllerister | |
| | -79 | -98 | -79 | -98 | -79 | -98 |
| | N=758 | N=1247 | N=393 | N=108 | N=186 | N=81 |
| - 29 | 27 % | 25 % (-2 %) | 27 % | 23 % | 29 % | 10 % (-19 %) |
| 30 - 39 | 35 % | 28 % (-7 %) | 39 % | 31 % | 38 % | 33 % (-5 %) |
| 40 - 49 | 21 % | 23 % (+2 %) | 24 % | 24 % | 24 % | 30 % (+6 %) |
| 50 - | 17 % | 24 % (+7 %) | 10 % | 22 % (+12 %) | 9 % | 27 % (+18 %) |

Källa: Razziaforskning

De flesta rattfylleristerna i vår trafik är medelålders (30--39 -åringar) samt jämnåriga förare som kör efter att ha "smakat". Beträffande ålder påminner de förare som kör efter att ha "smakat" mer om de nyktra än om rattfylleristförarna.

Ur tabell 5 kan man också se, att rattfylleristerna har "blivit äldre" under en tjugoårsperiod. De under 29-åriga rattfylleristernas andel har minskat 19 procentenheter och de över 50-årigas andel har ökat 18 procentenheter. Enligt en forskning om finländarnas dryckesvanor har den statistikförda genomsnittliga alkoholförbrukningen under dessa år minskat i gruppen unga med åtta procent och i gruppen över 50 år ökat sex procent. Ändringarna i alkoholförbrukningen i olika åldrar går i samma riktning som förändringarna i rattfylleristernas åldersfördelning. Förändringarna i alkoholförbruket syns kraftigare i de yngre än i de äldre årsklassernas körning under påverkan av alkohol. Numera förbrukade 20-29-åriga medborgare mest alkohol. Synnerligen snabbt eller redan mellan 20- och 25-års ålder uppnår otaliga toppförbrukningen.

Efter razziaforskningen finns det unga 18 – 24-åriga rattfyllerister i trafiken under 10 procent. Deras andel i olyckor som lett till döden är 30 procent. Till exempel ungefär 25 procent av 35-45-åringarna är rattfyllerister i trafiken, men deras andel i trafikdödsfallen är ca 20 procent.

Tabell 6. Fördelningen av olika förare enligt yrke åren 1979 och 1998

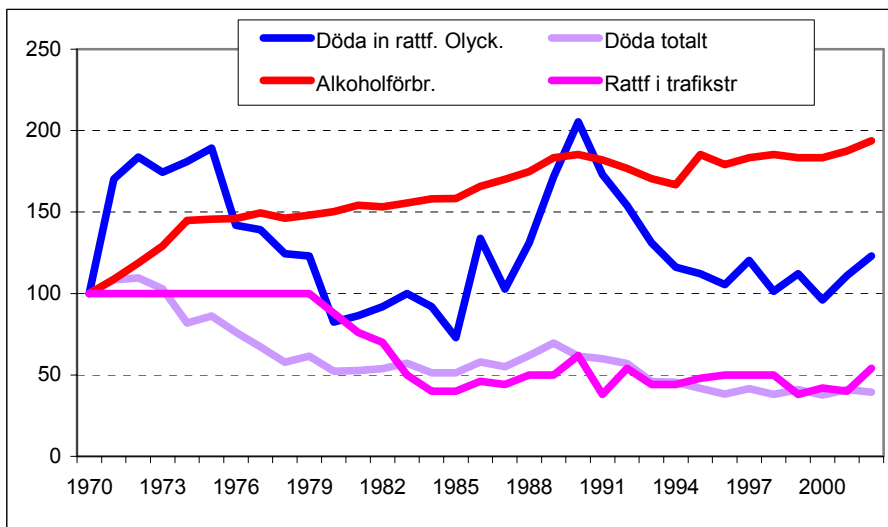
| Yrke | Förargrupp | | | | | |
|----------------------------|------------|------------|--------|--------------|-----------------|--------------|
| | Nyktra | | Smakat | | Rattfyllerister | |
| | -79 | -98 | -79 | -98 | -79 | -98 |
| | N=758 | N=1220 | N=393 | N=107 | N=186 | N=81 |
| Dir./högr.tj.män | 25 % | 28 % (+3%) | 26 % | 25 % | 12 % | 21 % (+9 %) |
| Företagare | 6 % | 9 % | 7 % | 9 % | 8 % | 10 % |
| Yrkesm./Lägr.tj.män | 58 % | 43 (-15%) | 63 % | 53 % | 67 % | 54 % (-13 %) |
| Övriga | 11 % | 20% (+9%) | 4 % | 15 % (+11 %) | 13 % | 13 % |

Källa: Razziaforskning

Bland rattfylleristerna fanns år 1998 flere personer i ledande ställning samt högre tjänstemän och färre yrkesarbetare och lägre tjänstemän än för 20 år sedan. Gruppen som kört efter att ha "smakat" påminner till yrkesfördelningen mer om gruppen nyktra än den för rattfylleristförarna.

7 Alkoholförbrukningens samband med rattfylleriet åren 1970 - 2002

När man skildrar alkoholförbrukningens samband med rattfylleriet används alkoholdryckernas helhetsförbrukning i proportion till Finlands befolkningstal som mått. Till helhetsförbrukningen räknas förutom den statistikförda konsumtionen ytterligare den icke statistikförda förbrukningen, som t.ex. av turisterna införd alkohol, smuggling, laglös och laglig hemtillverkning samt surrogatalkohol. Som mått för rattfylleriet används dödsantalet i rattfylleriolyckorna samt rattfylleristernas antal i trafikströmmen.



Figur 17. Rattfylleriet och alkoholförbrukningen (år 1970 = 100)

Källa: Statistikcentralen och Trafikskyddet

Alkoholförbrukningen har fördubblats i Finland under de 30 senaste åren. År 1970 var konsumtionen fem liter per invånare, då den år 2002 var aningen över nio liter. I utvecklingen kan man urskilja några starka tillväxtcykler (figur 17).

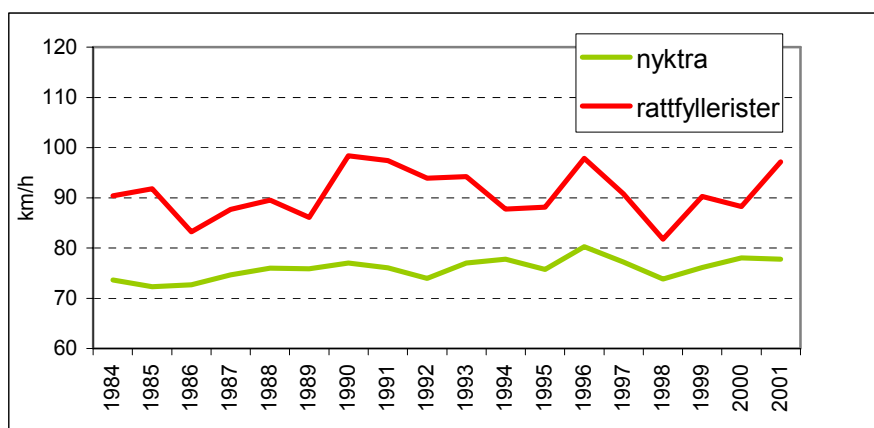
Den första placerade sig tidsmässigt till 1970-talets början, då 1969 års alkohollag förde in mellanölet i mataffärerna och höjde alkoholkonsumtionen med 50 procent. Den andra starka tillväxtcykeln placerade sig i slutet av 1980-talets förändringar i alkoholpolitiken. Då slopades engångsinköpens begränsningar, utskänkingsrättigheterna utökades och mängden Alkoaffärer växte samtidigt som kommuner som förbjudit försäljningen av mellanöl återkallade sina beslut. Medlemskapet i Europeiska unionen har kännbart mildrat begränsningarna gällande importen av alkoholdrycker på passagerarnivå år 2004 och alkoholdryckernas acciser har ändrats.

De dödas antal i rattfylleriolyckorna har fördubblats två gånger under trettio års tid och har återgått till sitt ursprungsläge efter en period på några år. De kraftiga tillväxtperioderna för såväl alkoholkonsumtionen som också för de dödas antal i rattfylleriolyckorna placerar sig tidsmässigt till samma år. Ändå kan man inte finna en systematisk tröskelnivå utöver vilken ökningen av alkoholkonsumtionen skulle utlösa en svagare utveckling av säkerheten. Man kan heller inte finna en sådan fortsättning av tillväxttalen under på varandra följande år som klart skulle förena rattfylleridödsfallen med ökningen av alkoholkonsumtionen. På dödssiffrorna i rattfylleriolyckorna inverkar starkt också den allmänna trafiksäkerhetsutvecklingen. I 1970 och 1990-talens siffror ingår två långa tidsperioder, då dödssiffrorna i rattfylleriolyckorna har utvecklats mycket på samma sätt som trafikdödssiffrorna även annars. Det ser ut, att trafiksystemet under år av god trafiksäkerhetsutveckling "tål" trafikmenen föranledda av

alkoholkonsumtionens ökning bättre än under dåliga år. Under samma år som alkoholförbrukningen och dödsantalet i rattfylleriolyckorna har hållit på att öka har det i trafikströmmen också förekommit mera rattfyllerister än tidigare.

Alkoholkonsumtionen har ökat på 2000-talet från 8,8 liter till 9,3 liter per invånare. Samtidigt har dödsantalet i rattfylleriolyckorna ökat från 71 dödsfall till 91 dödsfall per år. Också rattfylleristernas andel av trafikströmmen håller på att växa. Alkoholkonsumtionen uppskattas öka till år 2005 till 11 liter per invånare. I fall de övriga förhållandena förblir som tidigare, kan man förutspå att rattfylleridödsfallen kommer att öka 17 % - (10 % - 25 %).

Enligt förhandsuppgifter för år 2003 omkom i trafiken ett mindre antal människor än tidigare. Det är motiverat att antaga, att också dödsantalet i rattfylleriolyckorna blir lägre år 2003 än föregående år. Uppgifterna kommer att vara á jour i juli 2004.



Figur 18. Körhastigheter som lett till döden

Källa: trafikförsäkringscentralen

I och med att fordonens säkerhetsutrustning förbättras har medelhastigheterna i dödsolyckorna ökat. Mer säkerhetsnytta har de förare fått, som nyktra råkat ut för en olycka än rattfylleristerna. På grund av de uppgifter som undersökningskommissionerna för trafikskador samlat angående av unga föranledda dödsolyckor är ungefär 40 % sk. höghastighetsolyckor. I dessa har föraren överskridit vägavsnittets hastighetsbegränsning minst 20 km/h eller kört minst 130 km/h. I dessa ytterlighetsolyckor omkomma har 68 % av förarna inte använt bilbälte. Samma andel av passagerarna använde heller inte bilbälte. Cirka hälften av de förare som kört en höghastighetsolycka var 18-20-åringar, d.v.s. unga som nyss fått sitt körkort. Dessa förare var så gott som utan undantag män. Av förarna hade ca 65 procent varit alkoholpåverkade, då alkoholens andel i andra olyckor som de unga förorsakat var ca 24 %. Av förarna hade 19,2 % förtärt alkohol i bilen eller ute. Höghastighetsolyckorna var oftare singelolyckor än de andra

dödsolyckorna som förorsakades av de unga. Av höghastighetsolyckorna var 70 % avkörningar. Dessa koncentrerade sig till sommar och höst och de skedde ofta under verkosluten (se Salmi & Summala 1998).

Sven Paikre (2001) utredde ur undersökningskommissionsuppgifterna om sambandet mellan i bilen förtärd alkohol och olyckor som lett till döden. Under åren 1984-1998 skedde 27 % av dödsolyckorna under påverkan av alkohol. Av dessa kan man direkt förena 5 % med förtärandet av alkohol i bilen, det förekom under 15 års tid 74 omkomna. Av de fall, i vilka alkohol hade förtärts i bilen hade i 39 % alkohol förtärts endast i bilen. I 26 % hade förtärandet av alkohol påbörjats annorstädes och fortsatt i bilen. Ofta hade drickandet börjat på en parkeringsplats.

Med hjälp av undersökningskommissionens material har också utretts likgiltigt beteende i olyckor i motorfordonstrafiken som lett till döden under åren 1974-1998. Som likgiltigt beteende klassificerades de fall, i vilka förarens omsorgslösa beteende (som t.ex. rattfylleri, remarkabel överhastighet och ignorering av använda säkerhetsutrustning) märkbart hade inverkat på att en olycka skett och på dess följder. Oftast hade dessa förare också i sitt förflutna tidigare förseelser.

De likgiltiga förarnas andel har ökat såväl absolut som relativt sett. Beträffande olyckstyp och kön har förändringar inte skett: 96 % av förarna var män och 70 % av olyckorna singelolyckor. Gällande åldern hade en förändring skett på så sätt, att 45-åringarnas och de äldres andel hade ökat till 15 %. 24-åringarna eller yngre bildar fortfarande den största gruppen (43 %). Antalet alkoholpåverkade vid olyckstillfället hade minskat, men fortfarande var största delen (79 %) av förarna onyktra vid olyckstillfället.

Alkoholfallen är överrepresenterade i trafikolyckorna som lett till döden. Det utgör en dubbel andel jämfört med t.ex. olyckorna som lett till personskada. Alkoholens försvagande inverkan på prestationsförmågan ökar inte ensam olycksrisken. Till alkoholfallen hör tydligt allmänna hårdkörning utan bilbälte än i olyckor som skett vid körning som nykter. En rattfyllerist är alltid farlig i trafiken, men först hårdkörning och vettlös risktagning får dramatiska följder till stånd.

8 Inställningen till rattfylleriet

Då riksdagen godkände promillelagen gällande rattfylleriet 1.4.1977 bekymrade sig riksdagen över, att det kunde bli en godkänd norm att köra efter att ha förtärt en liten mängd alkohol och att detta skulle börja anses vara så att säga lovligt. Den tidigare lagen förbjöd ovillkorligen körande av motorfordon under inflytande av alkohol. Då riksdagen godkände den nya Vägtrafiklagen efter några år (1981)

påpekades i riksdagens resolution, att man inte skulle börja köra motorfordon ens efter att ha förtärt en liten mängd alkohol. Riksdagen ansåg det viktigt, att betydelsen av nykterhet ges medborgarna till kännedom vid den informationskampanj som arrangeras vid den nya lagens ikraftträdande.

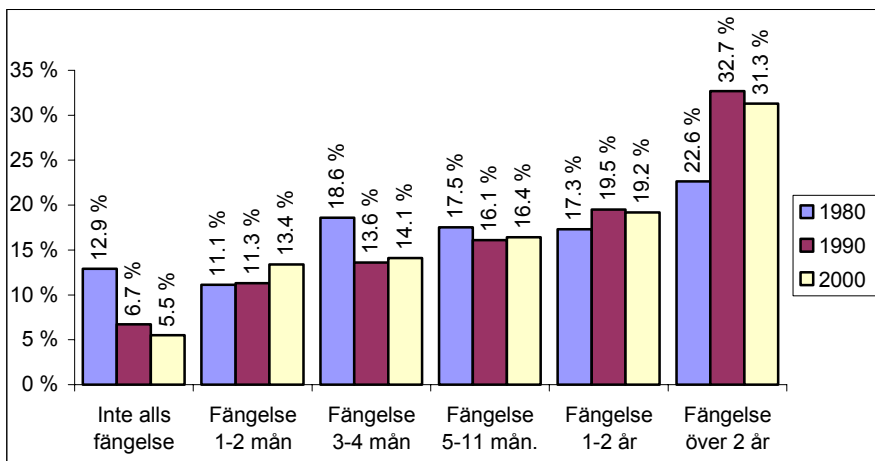
Inställningen till körning som onykter har undersökts som en del av mer omfattande forskningar. År 1975, 1979 och 1982 utredde Heikki Summala, hur många flaskor öl förarna godkände att förtära före en körstart. Promillelagen, i vilken ett berusningstillstånd på 0,5 promille fastställdes som straffbart, trädde i kraft mellan de två första enkäterna. I praktiken betydde detta en möjlighet att förtära en eller två flaskor öl före körningen. Promillelagen ändrade de yngres, 18 – 28 -åringarnas inställning i en liberalare riktning. Summala tolkade att resultatet utvisade, att de yngsta förarna är flexibla och färdiga att ändra sina åsikter om körning som alkoholpåverkad som svar på den liberala lagändringen (se Summala 1987).

I en forskning, vari inställningsfrågan från år 1977 upprepades år 2001, tillfrågades nya förare, om de hade kört bil "aningen berusade" (en restaurangportion). De unga (18 – 20 - åringarna) rapporterade körning aningen berusade oftare år 2001 än tidigare. Andelen som "aldrig" kört aningen berusade hade sjunkit för män från 85 % till 67 % och för kvinnor från 95 % till 79 % (Laapotti et al 2002).

Salme Ahlström (2001) med kolleger utredde de finländska ungas rusmedelsbruk under åren 1995 och 1999. En aktning svärd del av pojkarna medgav sig ha kört motorfordon alkoholpåverkade och andelen hade ökat 21 % vs. 29 %.

Rajalin och Luukkanen (2003) utredde hur man förhöll sig till förseelsernas allvar. År 1996 - 1997 var 99 % av kvinnorna av den åsikten, att rattfylleriet som förseelse är synnerligen grovt. År 2002 var av dem 95 % av samma åsikt som tidigare. Av männen sade 96 % år 1996 - 1997, att rattfylleriet är ett synnerligen allvarligt trafikbrott, år 2002 var andelen 91 %.

I Folkhälsoinstitutets forskning, den finländska vuxenbefolkningens hälsoattityder 1993 vs. 2002, utreddes inställningen till rattfylleridomarna. År 1993 var 37 % av de 15 – 34 -åriga männen av den åsikten, att för grovt rattfylleri borde dömas till över två års fängelse. År 2002 var andelen 29 %. År 1993 var sammanlagt 43 % av de 15 – 34 -åriga kvinnorna av den åsikten, att för grovt rattfylleri borde dömas till över två års fängelse, år 2002 var andelen 38 %. Andelen hade vuxit för deras del som är av åsikten, att man inte alls skulle ge fängelse eller att fängelse borde ges 1 - 2 månader.



Figur 19. Åsikten om straffet för grovt rattfylleri

Källa: KTL Vuxenbefolkningens hälsoattityder

9 Lagen och straffen

Den nya alkohollagen som trädde i kraft år 1995 innehöll många betydande förändringar bl.a. upphävandet av tillverknings- och partihandelsmonopolet. I från samma lag avlägsnades bl.a. förbudet att dricka alkohol på offentliga platser. Martti Mäki och Ari Haukkala (2000) utredde i en intervjuforskning förändringarna i rattfylleriet under åren 1995 - 1999 efter att den nya alkohollagen trätt i kraft. I huru allmän körning i berusat tillstånd var, hade inga förändringar skett. Inte heller drickandetsätheten eller platsen för drickandet hade ändrats. Rattfyllerisituationerna fördelar sig ganska jämnt mellan dryckessituationer i hemmet, hos vänner och i restaurang. Ur forskningen framgick också ett starkt samband mellan alkoholbruk och körning som berusad. Av dem som förtär alkohol oftare än en gång per vecka har över 40% någon gång kört som berusad, då igen av dem som dricker mera sällan endast 10 %. Risken att bli gripen är ett synnerligen viktigt hot vid avgörandet som hänför sig till körning som berusad.

Vännernas inställning, såväl negativa som uppmuntrande uppmaningar till rattfylleri, hade inte förändrats under forskningsåret. De som någon gång kört som rattfyllerist uppfattade vännernas positiva inställning som mindre viktig än övriga förare. Det ser ut som, att rattfylleribesluten för det mesta fattas enskilt.

Enligt forskningarna känner de flesta rattfyllerister sig vara kördugliga och säkra förare som rattfyllerister. Kanske är det så att genom att vädja till säkerheten, man knappast kan inverka på dessa förares beslutsfattande.

Vid värderingen av straffskärpnings inverknings på rattfylleriet hänvisas allmänt en av Paavo Uusitalo år 1968 utförd forskning. Straffens specialpreventiva verkan utredde Uusitalo genom att jämföra slutet fängelsestraff med straff som avtjänats i arbetskoloni och konstaterade, att straffformen inte i betydande grad inverkar på återfallsrisken.

Emedan rattfylleristernas antal minskade endast kortvarigt och den omfattande presskampanjens inverknings var tydligt skönjbara redan före tillämpningen av det nya straffet, drog Uusitalo slutsatsen, att överflyttningen av straffverkställigheten från arbetskolonierna till fängelserna inte kunde anses leda till en bestående effektivisering av straffens allmänpreventivitet (Uusitalo 1968).

10 Sammandrag

Antalet döda årligen i rattfylleriolyckor har i ett längre tidsperspektiv, från början av 1970-talet förblivit närmast oförändrat, då från betraktelsen lämnas bort de kraftiga inverkningarna på utvecklingen som förändringarna i alkoholpolitiken och ekonomins "galna" år förorsakade. I rattfylleriolyckor har årligen dött i medeltal 84 personer under de tio senaste åren. Dödsantalet har långsamt vuxit under åren 2000 - 2002. Enligt förhandsuppgifterna för år 2003 var dödsantalet i rattfylleriolyckorna färre än tidigare.

De skadades antal i trafikolyckorna har på längre sikt sjunkit ca 200 fall per år. Också de skadades antal har vuxit långsamt i början av 2000-talet.

Dödsfallen bland rattfylleristförarna har ökat på längre sikt. Passagerarnas dödsantal har förblivit till det närmaste oförändrat och de utomstående dödsantal har minskat med ca tio fall per år. Under de tio senaste åren har antalet aningen minskat. Risken att som rattfyllerist vara delaktig i en personskadeolycka har minskat under de tio senaste åren. På samma sätt har dock förarnas personskaderisk annars också minskat.

Andelen döda i rattfylleriolyckorna av alla trafikdödsfall har fördubblats fr.o.m. början av 1970-talet. En orsak kan vara den, att de åtgärder som har inverkat på den allmänna trafiksäkerheten, inte i samma mån har inverkat på rattfylleristernas olyckor.

Till polisens kännedom kommer årligen 23 - 25 000 rattfyllerifall. Ännu i början av 1990-talet närmade sig siffran 30 000. Sedan mitten av 1990-talet har rattfylleristfallen som kommit till polisens kännedom dock långsamt ökat lineärt. Rattfylleristernas antal har ökat, då övervakningen minskat och inte tvärtom. Rattfyllerimängden som kommit till polisens kännedom beror på polisens övervakningsmängd och slag och är inte en tillförlitlig mätare av hur allmänt rattfylleriet är.

Omfattande razziaforskningar är det tillförlitligaste sättet att utreda alkoholens andel i trafiken. Trafiken i Nyland blev klart nyktrare på grund av razziaforskningarna från 1979 till år 1985. Därefter har rattfylleristernas andel i trafikströmmen förblivit närmast oförändrad. Samtidigt har dock trafikmängden ökat, varför det i vår trafik fortsättningsvis har funnits flera rattfyllerister. Detta står synbarligen i samband med ökningen av antalet döda i rattfylleriolyckorna.

De förarens antal som förtärt (s.k. som smakat) alkohol har utvecklats på samma sätt som rattfylleristförarnas antal ända till år 2000. Därefter har andelen förare som förtärt alkohol vuxit bryskt, i synnerhet på kvällarna. År 2002 var antalet 76 % högre än år 1996. Förarna har som följd av upplysningen lärt sig att bättre än tidigare uppskatta alkoholmängden som behövs för att överskrida promillegränsen. Andelen sådana som uppskattar en alltför stor mängd alkohol har sjunkit från 34 % till en tio procent lägre nivå. En noggrann kännedom om den alkoholmängd som behövs för att promillegränsen inte överskrids kan leda till att man kör efter att ha förtärt alkohol utan att promillegränsen överskrids (se Mäki och Haukkala 2000). Ökningen av körning efter att ha smakat alkohol kan också vara ett tecken på, att den sociala normen fungerar i en situation, då man kör mera än tidigare och förtär alkohol mera än tidigare. En del av förarna visar tydligt likgiltighet gentemot trafiksäkerheten och alkoholbrukets risker.

Antalet sådana som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri har ökat på 1990-talet. Man kan uppskatta, att då trafiken i övrigt blir nyktrare, har andelen alkoholproblematiker och rattfyllerister med återfall samtidigt ökat. Då övervakningen och informationen reducerar de övriga rattfylleristernas antal, växer den likgiltiga "kärngruppen" i relation till de övriga. Ett dylikt resonemang gällande utvecklingen stöder det faktum, att strafflagens föreskrifter om återfall av brott har tillämpats aningen oftare år 2002 än under år 1985 och att i forskningen som grundar sig på undersökningskommissionernas material, den likgiltiga kärngruppen är större än tidigare.

Med stöd av materialet kan man också uppskatta, att ca hälften av rattfylleristerna skulle vara problemnyttjare av alkohol. Om alkoholens andel i hela landets trafik existerar ingen annan lika tillförlitlig uppgift.

Att döma av de allvarliga olyckorna, är rattfylleriet de unga förarnas brott. De unga är inte en rattfylleriets riskgrupp därför, att de skulle köra särskilt mycket berusade. Alkoholen inverkar kraftigt på sådana förarens funktioner som inte blivit automatiska till följd av erfarenhet. De unga oerfarna förarnas risk är större än för andra. På basen av razziaforskningarna är den mest typiska rattfylleristen 30 – 39 -årig. Rattfylleristernas ålder har blivit högre från år 1979 till år 1998. Detta tyder på, att mottagligheten för rattfylleri åtminstone till en del är ett kohortfenomen. Åldersgrupperna födda på 1940 -1950 -talen är vanare att använda alkohol än tidigare kohorter och vanan bibehålls också då åldern tilltar. Slutsatsen

stöds ytterligare av det faktum, att ökningen av alkoholförbrukningen syns kraftigt i antalet döda i rattfylleriolyckorna. Ändringarna i alkoholkonsumtionen tycks inverka kraftidigare på de ungas än på de äldres körning som berusad. På basen av razziaforskningarna har kvinnornas andel av rattfylleristerna mer än fördubblats under 20 års tid.

Förutom ökningen av alkoholförbrukningen står dödsantalet i rattfylleriolyckorna i samband med säkerhetsutvecklingen i allmänhet. På grund härav har också olycksstatistiken ansetts vara otillförlitlig som mätare av rattfylleriet. Med alla till buds stående mätare granskat, har rattfylleriet ökat från år 2000 till år 2002. Enligt förhandsuppgifter för åren 2003 och 2004 har rattfylleriet minskat.

Konsumtionen förutsågs öka till år 2005 till 11 liter per invånare. Om övriga faktorer förblir som tidigare, kan man förutspå, att rattfylleridödsfallen ökar ca 17 % under samma tid.

Rattfylleriet förebyggs enligt forskningarna effektivast av risken att bli gripen. Då det i trafikströmmen i Finland finns ca ett rattfyllerifall per 400 förare och dagliga körstarter ungefär fem miljoner (Persontrafikforskningen 1999), följer härav att det görs 12 500 rattfylleriststarter dagligen eller 4,5 miljoner per år. De gripnas antal, ca 25 000 utgör härav 0,55 % eller 99,5 % av rattfylleristernas starter slutar på annat sätt, ofta helskodda till ändpunkten. Detta bildar en grupp lyckade upplevelser och förstärker en upprepning av handlingarna. Rattfylleriet är bl.a. på grund härav ett säkerhetsproblem svårt att förebygga.

SÄTT ATT REGLERA RATTFYLLERIET

Genom att stöda sig på forskningsresultat, sakkunnigutlåtanden och tidigare publicerade (Trafikfylleriarbetsgruppen 1985, Samarbetsgruppen 2000, VALT 2000 för trafiknykterhetsarbetets utveckling) handlingar för förebyggandet av rattfylleriet kan man deklarerera motiveringar och åtgärder för att reglera rattfylleriet.

11 Olika närmandesätt och olika rattfyllerister

Vid förebyggandet av rattfylleriet har man jämsides tillämpat olika kriminalpolitiska närmandesätt (se Justitieministeriets publikation 5/1985). Det traditionella närmandesättet kan kallas straffinriktat. Rattfylleriet anses då uttrycka bristande motivation att respektera trafiknykterheten och förarnas motivation strävar man till att påverka med straff. Till detta närmandesätt tankemässigt motsatt är det s.k. sociala närmandesättet som kan kristalliseras i tanken "socialpolitik är kriminalpolitik som bäst".

Detta närmandesätt har i bekämpandet av rattfylleriet betytt förverkligandet att nyttja två olika infallsvinklar. Rattfylleriet har framför allt setts som ett bevis på alkoholproblem, då orsakerna till rattfylleriet är de samma som problemdrickandet också i allmänhet. Enligt det andra närmandesättet har rattfylleriet setts som ett uppfostringsproblem. Härvid har rattfylleriet framhävts som ett ungdomsproblem eller har det setts allmännare som en fråga om oriktiga ideal och attityder och överförandet av dem i samhället.

Från mitten av 1980-talet har i motarbetandet av rattfylleriet också närmandesättet i situationen tillämpats, enligt vilket rattfylleriet beror på den yttre situationen. Härvid har fästs uppmärksamhet vid möjligheten att komma över alkohol i allmänhet och speciellt i situationer som ansluter sig till rattfylleriet. Dessutom har man lagt sig i, hur mycket alkohol förtärs, den sociala kontrollen och användningen av bil i situationer som är förknippade med alkoholbruk. Samtidigt har man strävat till att utveckla bilarnas, vägnätets och den övriga trafikomgivningens säkerhet.

Rattfylleristerna kan indelas grovt i tillfälliga brukare av alkohol och problemanvändare. För tillfällighetsbrukaren är det typiskt, att han förtär alkohol till exempel i restaurang bland vänner och till slut på kvällen kör i väg som berusad. I detta fall är rattfylleriet en enskild normvidrig handling.

Man anser att problemanvändarna gör sig skyldiga till rattfylleri på grund av sitt alkoholproblem. Körningen i berusat tillstånd är i detta fall inte en enskild handling, utan personen har drivit in i ett tillstånd, i vilket han inte förmår ens om han vill, följa samhällets normer. I rattfylleribrottslighetens bakgrund har konstaterats rotlöshet och undandragssamhet förorsakande faktorer som t.ex. bostadsbrist, arbetslöshet och problem i penningaffärer (se Rajalin och Hämäläinen 1987).

11.1 Undervisning och fostran

Undervisning och fostran är lämpliga sätt vid styrande av uppförandet. Med välplanerad undervisning finns det möjligheter att ge material för blivande förarens inställning till alkoholen och på så sätt inverka på rattfylleriproblemet i framtiden. I ett senare skede är påverkandet mycket svårare, då traditionen redan överförts som praxis och problem till följande släktled.

Arbetsgruppen som analyserade grundskolans trafikfostran har i sitt betänkande (1994) konstaterat att trafikfostran mängdmässigt är liten och att trafikärendenas behandling ofta är ytlig och kortvarig, ofta uppbyggd på engångsbesök och evenemang.

Till år 2006 får skolorna läroämnet Hälsokunskap, i vilket ett centralt innehåll utgörs av Hälsan i vardagslivets valsituationer. Som dess undermoments egna punkter har antecknats bl.a.

- tobak, alkohol och övriga rusmedel, njutningsberoende och till dessa hörande val
- trafiksäkerhet och trafiksäkert uppförande, farosituationer och olyckor, missöden och första hjälp

Enligt slutevalueringens kriterier kan eleven efter avslutad undervisning beskriva och analysera drog- och påverkningsmedlens, såsom tobakens, snusets, alkoholens, drogernas och lösningens till bruket hörande beroende och hälsorisker samt brukets orsaker och verkningar och motiverande ge exempel på sätten att undvika användandet av dessa medel. Beträffande trafiksäkerhetsämnet konstateras, att eleven känner till trafiksäkerhetens huvudprinciper och kan skildra eller visa, hur man agerar i olika slags färo- och olyckssituationer och hur man ger första hjälp. Då man avancerar enligt undervisningsprogrammet kommer ämnet alkoholen och trafiken inte nödvändigtvis upp i undervisningen.

Undervisningen bör vara systematisk och täckande, för att alla unga skall få del av den. Till undervisningsämnena som behandlar alkoholen och andra rusmedel bör trafiken fogas så, att riskerna av att köra som berusad och att trafiknykterheten kommer fram. Av de ungas allvarligaste trafikolyckor är över 70 % sådana, i vilka föraren har varit alkoholpåverkad. I upplysningen har man konstaterat användandet av fantasin som effektivt, liksom också sammanfogandet av upplysning med människans egna erfarenheter och känslor. De unga själva anser den intressantaste formen för trafikfostran vara, att en ung, i trafikolycka själv skadad berättar om sin egen olyckshändelse (se Luukkanen 2002).

11.2 Kampanjförande och attitydfostran

Den överlägset mest använda metoden vid förebyggandet av rattfylleriet är attitydfostran. Man tänker sig, att den effektivast påverkar speciellt tillfällighetsbrukare av alkohol, vilkas rattfylleri anses vara ett uppfostringsproblem. Förarnas attityder till rattfylleriet har man strävat att påverka med attitydkampanjer.

Då man forskar i attitydkampanjerna har allmänt konstaterats, att verkningarna förblivit ringa och kortvariga. Kunskapsnivån har i bästa fall kunnat höjas tillfälligt en aning. I kampanjförandet mot rattfylleriet är problemet ofta det, att av kampanjmaterialet endast en slogan når människan. Detta räcker dock inte till för att ändra attityderna och inte heller får man nämnvärda ändringar i uppförandet till stånd.

Att föra kampanj har dock haft inverknings på längre sikt. I Finland har sedan år 1976 så gott som årligen arrangerats trafiknykterhetskampanjer för att stöda följandet av lagen. Vid dessa tillfällen har utdelats information om alkoholen och dess verkningar och de har varit starkt attitydbundna. Med kampanjföring och information har man kunnat påverka den allmänna opinionen och den inofficiella sociala normen.

I Finland förhåller man sig negativt till rattfylleriet, om man också alldeles under de senaste åren kan skönja ett lösare förhållningsätt.

Rattfylleriet är ett fenomen, i vilket lagen (eller den officiella normen) har goda förutsättningar att också bilda en förhållningsregel (eller en inofficiell social norm och en personlig norm). En stark allmän uppfattning om, vad som är rätt och vad som är orätt, inverkar på vårt beteende till och med över våra egna attityder (se Rajalin och Hämäläinen 1987).

Lagen är ett budskap och myndighetsverksamheten förmedlar samhällets åsikt om förhållandet till saken. Detta är attitydfostran, fastän den inte ges i attitydfostrans namn.

Speciellt för unga förare är lagens betydelse som reglerare av verksamheten stor. De anser enligt forskningen (Luukkanen 2002) lagen som förbjuder körning som berusad, som nödvändig och erfar, att följandet av den grundar sig särskilt på lagarnas existens och det sociala trycket.

11.3 Promillegränserna

En arbetsgrupp som analyserat förebyggandet av rattfylleriet kom år 1985 till den slutsatsen, att straffbarhetsgränsen inte kan sättas vid minsta mätbara mängd alkohol i blodet. Enligt arbetsgruppens uppfattning bör strävan till helnykterhet i första hand befrämjas med attitydfostrans metoder. I trafiksäkerhetsplanen för åren 2001-2004 föreslogs att utreda möjligheterna att sänka promillegränsen från 0,5 promille till 0,2 promille. Justitieministeriet föreslog att inte sänka promillegränsen i stöd av utredningen.

En sänkning av promillegränsen kan motiveras närmast av två anledningar, av vilka den ena är framför allt moralisk. I den betonas ogillandet av också de minsta alkoholmängderna. Den andra anledningen betonar forskningsresultaten, enligt vilka också alkoholhalter under en halv promille inverkar på förarens prestationer.

De unga förarna har tolkat promillelagen som ett budskap att små mängder alkohol godkänns i trafiken. Dessutom kan det tolkas, att lagen har lett till kalkylering med tillåtna och straffbara alkoholhalter i blodet (se Summala 1987, Laapotti et al 2002, Luukkanen 2002, Mäki och Haukkala 2000). Medborgarnas förhållelsesätt gentemot rattfylleriet har blivit mjukare.

Den allmänpreventiva verkan tros ofta födas som en långsam inverkan på befolkningens moral på så sätt, att nya släktled omfattar lagens innebörd om ogillandet att köra som berusad.

Fastän dödsolyckor, i vilka förare som smakat alkohol har varit delaktiga har utgjort ett fåtal, finns det i dem tydliga tecken på drag som tyder på ökad olycksrisk (VALT 2001). I olyckor körda av dem som smakat alkohol finns flere singelolyckor än bland dem som kört nyktra. I kollisioner är de oftare huvudorsakare än som andra part. Deras andel av olyckorna är större än i en normal trafikström.

För sänkande av promillegränsen till 0,2 promille kan man i stöd av den vetenskap man numera har framhålla många grunder.

De unga förarna skulle ha mest nytta av en sänkning av promillegränsen. I flere forskning har påvisats, att unga förare har större olycksrisk än andra redan vid låga alkoholhalter i blodet (se Elander et al. 1993). Alkoholen inverkar kraftigare på de färdigheter hos föraren som inte till följd av körerfarenhet ännu har automatiserats. Enligt vägrensforskningarna är under 10 procent av rattfylleristerna 18 – 24 - åringar. I dödsolyckorna är deras andel dock 30 procent (Razziaforskning, polisen och KTL). I USA, i 28 delstater har för under 21-åringarna stiftats en lägre promillegräns än för andra (0-0,2 promille). I dessa delstater har enligt uppföljningsforskningen nattetid inträffade singelolyckorna, som lett till döden minskat med 20 procent. Motsvarande utveckling har inte skett i övriga delstater (Johnson 1996). År 1992 stiftades i Österrike för unga förare promillegränsen 0,1 promille. De nya förarnas olyckor minskade med 33 procent. Om man beaktar körkortsmängden, var minskningen 19 procent (ÖSTAT 1996). I EU:s säkerhetsprogram rekommenderas en låg promillegräns för de unga.

I de nordiska länderna borde kännetecknen för rattfylleriet vara enhetliga. I Sverige sänktes promillegränsen till 0,2 år 1990. Enligt forskningen har rattfylleribrottsligheten därefter minskat. Också trafikolyckorna och döds-kollisionerna har minskat. Dessutom har förarna mindre än tidigare kört alkoholpåverkade (Nordström 1997, Åberg 1993). Forskningens slutsatser är dock försedda med förbehåll ty lagändringen inföll vid en tidpunkt, då säkerheten i Sverige annars också förbättrades. Alla variabler av före – efter -sammanställningar som bör göras i en samhällsforskning är det inte möjligt att kontrollera. I Norge stipulerades 0,2 promille som promillegräns år 2000. Lagen trädde i kraft 1.1.2001. Enligt forskningen som gäller dess verkningar har efter sänkningen av promillegränsen rattfylleristernas andel minskat och de sociala regler som motsätter sig rattfylleriet har förstärkts (Assum 2001).

En sänkning av gränsen för rattfylleri till 0,2 promille skulle stöda **ingripandet i blandbruket** och dess risker. Blandbruket av alkohol och andra rusmedel är särskilt riskabelt i trafiken. Till exempel marijuana, redan som använd skilt för sig, försvagar förarens prestation. Då med en liten mängd marijuana förenas en också ringa mängd alkohol (0-0,4 promille), försvagas förarens körförmåga betydligt och olycksrisken tilltar. Drogbudet och menen av drogerna har tydligt ökat i vårt land på den senare hälften av 1990-talet (se Rajalin et al. 2000). Av rattfylleriproven innehåller en allt större del läkemedel och droger. Det är motiverat att antaga, att såväl drogbrukets som blandbrukets förekomst i trafiken blir allmänare.

Det existerar ingen naturlig promillegräns för att gradvis öka rattfylleriets straffbarhetsgrad. Den nuvarande gränsen 0,5 promille är endast en teknisk, till stor del för mätningssnoggränsheten nödvändig gräns. De nutida mätinstrumenten möjliggör en gränsdragning under 0,5 promille. För närvarande ger vi en alldeles felaktig bild av alkohol i trafiken, då vi talar om en laglig gräns på 0,5 promille, fastän i motiveringen av lagen finns en klar strävan till helnykterhet.

En möjlighet skulle vara, att omfatta tre promillegränser. Straffpraxis skulle kunna styras effektivare än nu, om man skulle ha till exempel tre promillegränser i bruk. Brotten skulle då kunna uppdelas i lindriga ($>0,5$, vanliga (0,5-1,9) och grova (1,2 $<$) på ett sätt som bättre skulle motsvara uppdelningen av andra brott. I lindrigare fall skulle en förseelsebot vara en lindrigare följd än en bot. Också en skriftlig varning samt avbrytande av körningen skulle betona risken och handlingens ogillande.

På lång sikt är en sänkning av promillegränsen ägnad att stärka attityderna som motsätter sig alkohol i trafiken.

11.4 Förbud att förtära alkohol i person- och paketbils passagerarutrymme

Enligt forskningarna är 5 % av alkohololyckorna med dödsfall sådana, i vilka alkohol har förtärts i bilen. I de ungas dödsfall i hög hastighet är andelen 20 %. I alkohololyckor som lett till döden har huvudsakligen också alla passagerarna varit berusade. På tal har varit förbud att förfara alkohol i person- och paketbils passagerarutrymme. Som stöd för detta borde ett förbud beredas, att medföra öppnad alkoholflaska i bilens passagerarutrymme, vilket skulle minska drickandet i bilen och skulle möjliggöra övervakandet.

I Förenta Staterna har en motsvarande lag stiftats. I de delstater, där lagen fattas sker märkbart flere alkohololyckor och singelolyckor än i sådana delstater, där lagen gäller (Stuster et al 2002). I forskningen kunde man dock inte bekräfta att skillnaderna i olyckorna skulle bero enbart på ifrågavarande lag.

Speciellt bland de unga borde man stöda principen, att föraren är nykter.

11.5 Omgivningens medel att hindra rattfylleriet

En stark social norm leder till social kontroll. Medmänniskorna försöker hindra körning som berusad eller gör anmalen om rattfylleristen. I och med att mobiltelefonen har blivit allmännare har de utomstående andel av rattfyllerifallen som kommit till polisens kännedom blivit allmännare.

Ca en fjärdedel av medborgarna vet, att någon av hans vänner kört efter att ha förtärt alkohol. Personer med vetskap om rattfylleribrott kan finnas i brottslingens grannskap, bland arbetskamraterna och till exempel bland restaurang- eller servicestationspersonalen.

Det är viktigt, att övervakningen av rattfylleriet inte förblir enbart hos polisen. Därtill behövs befolkningens medverkan.

11.6 Straffen

Straffens verkningar indelas vanligen i allmänpreventiva och specialpreventiva enligt principen, tänker man sig, att verkningarna påverkar människorna i allmänhet eller på att särskilt hindra dem, som redan gjort sig skyldiga till ett brott och för detta dömts, från att förnya sitt brott. Enligt kriminologiska forskningar kan man i allmänhet inte effektivt inverka på återfallsbrottsligheten och inom vida gränser är det egalt, hur strängt man straffar eller vilket innehåll straffet har.

Om straffskärpnings inverkan på återfall av rattfylleriet finns ett forskningsresultat från år 1968 till förfogande. I forskningen jämfördes verkställighet av straff i öppen straffkoloni med straff som verkställts i fängelse. Enligt forskningen kunde man inte finna skillnader mellan straffformerna beträffande att göra sig skyldig till återfall av rattfylleri. I forskningen kunde dock spåras hänvisning till en allmänpreventiv verkan, om också skillnaderna förblev små och kortvariga. Kanske är det så, att de små skillnaderna mellan verkställighetsformen och verkställighetstiden inte är av betydelse ur frihetsstraffens allmänpreventiva synpunkt ens i allmänhet. Människorna kanske inte heller har tillräcklig kännedom om frihetsstraffens verkställighetsformer, varför ändringarna som skett i dem, inte i anledning härav, syns som ändringar i straffens allmänpreventivitet.

Man borde utreda möjligheterna att skärpa och gradera straffen för rattfylleri bland annat så, att

- redan efter att ha blivit gripen några gånger skulle villkorligt fängelsestraff användas i stället för böter
- villkorligt fängelsestraff inte skulle utdömas flere än två gånger efter varandra, varefter man skulle övergå till ovillkorligt fängelsestraff
- straffet för förare med mångfaldigt återfall skulle förlängas

11.6.1 Körförbudet

Körförbudets effektivitet som påföljd för trafikbrott är vitt erkänt också som förebyggare av rattfylleri. I körförbudsarbetsgruppens betänkande som blev färdigt år 2002 värderades systemet för körkortspåföljd och man föreslog, att körförbudet borde förlängas. I betänkandet föreslogs som minimilängd en månad för körförbud som stipuleras för rattfylleri och för körförbudets minimilängd tre månader för grovt rattfylleri. Till exempel i Sverige återkallas körkortet vid grovt rattfylleri för minst ett år.

En effektivisering av körförbudet som följdåtgärd kunde ske så, att straffet som följer för körning under körförbudstiden skulle skäras och övervakningen skulle effektiviseras för ökande av risken, att bli gripen för körning utan körkort.

11.6.2 Konfiskering som följd av rattfylleri

Alltid då och då föreslås kraven, att fordonet som en till rattfylleri skyldig använde, borde kunna tagas i beslag och dömas förverkat till staten eller konfiskeras. Om konfiskeringens rättsliga natur har rått olika meningar. Å ena sidan har den ansetts som ett straff på samma sätt som också böter eller fängelsestraff, å andra sidan som en säkerhetsåtgärd, med vilken föremålets vidare användning i brottsliga syften hindras.

Enligt nutida lagstiftning är det möjligt att döma rattfylleristens bil förverkad till staten (Strafflagen 10. kapitel). Efter vad man känner till förekommer endast ett fall, då man förfarit på detta sätt. Med konfiskering förenas problem ty rattfylleristen kör ingalunda alltid med sitt eget fordon. Fordonet kan vara

lovligen lånat, körningen kan ske i arbetsförhållande, fordonet kan ha köpts på avbetalning, det kan vara stulet o.s.v.

Ofta har också föreslagits att avlägsna registreringskyltarna från bil, vars förare upprepade gånger gjort sig skyldig till rattfylleri. Bilens tagande i förvar har också föreslagits. Med dessa förfaranden förenar sig liknande problem som också med konfiskering ty till exempel familjens övriga medlemmar skulle då inte kunna använda bilen.

11.7 Effektiveringen av övervakningen genom att öka såväl den objektiva som den subjektiva risken att bli gripen

Man kan överhuvudtaget inte antaga, att straffen verkar effektivt, om risken att bli gripen är obefintlig. Den verkliga eller objektiva och den subjektiva risken, som förarna erfar att bli gripna, kan enligt forskningarna höjas genom att öka antalet ingripanden i förseelserna. Då den verkliga risken att åka fast ökar, ökar också förarnas erfarenhet beträffande sannolikheten att bli gripen. Man vet ytterligare, att förarna erfar risken att åka fast som större än den verkliga risken att bli gripen. Den subjektiva risken föds delvis också till följd av osäkerheten om övervakningens existens.

På senare tid har framhållits vikten av, att utveckla övervakningen speciellt genom att inrikta den bl.a. i stöd av uppgifter från olyckor såväl tidsmässigt som lokalt så, att man kunde gripa flera rattfyllerister. Handlandet är berättigat för uppehållande av den objektiva risken att åka fast.

Talrika synliga blåsingstest under möjligast trafiktät tid förmedlar uppfattningen om en omfattande trafikövervakning också för alla förbikörande, inte endast för dem som hamnat att blåsa. Från den subjektiva riskens sida sett att åka fast, är en möjligast godtyckligt arrangerad övervakning effektivare än utvald kontrollverksamhet. En övervakning som ökar såväl den subjektiva som den objektiva risken att åka fast är berättigad.

11.8 De allmänna alkoholpolitiska metoderna

En stor del av rattfylleristerna brukar rikligt alkohol. Det är naturligt att försöka förebygga uppkomsten av ett problembruk och att göra problembrukare nyktra. På totalkonsumtionen beror, hur stor problembrukarnas grupp är. Ökningen av alkoholkonsumtionen står i samband med körningen som berusad och med ökningen av de dödas antal i rattfylleriolyckorna.

Alkoholpolitiskt är det nuförtiden svårt att inverka på största delen av dryckessituationerna, då metoderna att reglera totalkonsumtionen inte är i vitt bruk. Restaurangernas verksamhet är i princip möjlig att regleras med alkoholpolitiska metoder. Ca en tredjedel av det farliga rattfylleriet har haft samband med drickandet i restaurang. För trafiknykterhetens del kunde ett effektivt sätt vara, att förkorta restaurangernas öppethållningstider så, att kollektivtrafiken skulle stå till förfogande vid restaurangernas stängningstider eller alternativt, att man skulle förlänga kollektivtrafikens tjänster till senare.

Med alkoholpolitiska metoder kan man inverka på tillgängligheten av alkohol och på dess bruk så, att alkoholbruket skulle vara möjligast ringa i situationer som med stor sannolikhet är förknippade med användning av bil eller att egen bil skulle användas möjligast sparsamt i situationer som med stor sannolikhet är förknippade med förtärande av alkohol.

11.9 Vårdprogrammen för rattfyllerister med alkoholproblem

I Förenta Staterna och i tyskspråkiga Europa har vårdprogram för rattfyllerister med alkoholproblem förverkligats från och med 1970-talet. Resultaten av forskningarna som utreder programmets effekt har varit motstridiga. Det finns många forskningar, i vilka vårdprogrammen har konstaterats vara effektiva och på andra sidan forskningar, i vilka verkningar inte har kunnat påvisas. En av de mest betydande principerna som förbättrar fördelaktigheten är, att inrikta åtgärderna endast på en utvald grupp rattfyllerister, inte allmänt på alla.

I forskningarna rekommenderas bruket av undervisnings- och vårdprogram endast som ett tillägg till körkortssanktionerna och inte som ett alternativ ty återkallandet av körkortet har visat sig vara ett effektivare sätt att förebygga återfall av rattfylleri än undervisnings- och vårdprogram, också då dessa är som effektivast. Även av den frivilliga lusten till vård som hänför sig till rattfylleriet har man dåliga erfarenheter (se Rajalin 1988).

Trafikskyddet och Kriminalvårdsväsendet har sedan år 1999 förverkligat s.k. trafikskyddsperioder som en del av samhällstjänsten för dem som upprepade gånger gjort sig skyldiga till rattfylleri. I stöd av resultaten ser det ut som, att deltagandet i en trafikskyddsperiod åtminstone inte hade inverkan på återfall av rattfylleri (Laapotti et al 2004).

Enligt av EU år 1996 godkända stadgar får körkort inte ges eller förnyas åt person som är beroende av droger eller som inte kan låta bli att köra under inverkan av droger. Medicinsk observation av drogberoendet har visat sig vara en effektiv åtgärd redan som sådan. Till exempel i försök som gjorts i Sverige minskade förarnas med alkoholproblem tendens att göra sig skyldiga till rattfylleri, som resultat

av den medicinska observationen. Före vårdförsöket var procenten ca 30. Under försökstiden var återfallsprocenten 5-6. Enligt en meta-analys som gjordes över vårdförsöken minskar ungefär en 10 % större del i vårdgruppen sina återfall av rattfylleri än i jämförelsegruppen.

Efter att EU:s stadgar trätt i kraft har man i Tammerfors provat medicinsk värdering och vård, om också de egentliga styrningarna till vård är sällsynta. Om projektets verkningar på minskningen av rattfylleriet finns tillsvidare inga forskningsresultat. De första förarna sändes för evaluering år 1999. Nu, fem år efteråt har en uppföljningsforskning gällande nyttan som erhållits av evalueringsverksamheten för förebyggandet av rattfylleriet startats (Social- och hälsoministeriet 2001).

Enligt tidigare forskning skulle förenandet av värdelementen med den medicinska värderingen kunna producera bättre resultat än det nuvarande förfarandet, men den allmänna social- och hälsovårdstjänstens resurser för verksamheten är begränsade. En brist i det nuvarande systemet är också, att de som första gången gjort sig skyldiga till rattfylleri får tillbaka sitt körkort utan läkarintyg. Också i dessa fall ligger ofta problem med alkoholbruket i bakgrunden. Det vore befogat, att också förstagångsfallens kontroll över sitt drogbruk skulle klargöras förrän körkortet returneras.

11.10 Tekniska anordningar

Ute i världen håller man på att utveckla tekniska anordningar, som gör det omöjligt eller besvärligt för en berusad att köra. Funktionsprincipen kan basera sig på förarens felagerande eller på, att bilen inte startar, om föraren har alkohol i utandningsluften. Om säkerhetsverkningarna av detta s.k. 'alkolås' säkerhetsverkningar finns inga tillförlitliga forskningsuppgifter. I flera forskning har det dock kunnat konstateras, att det minskar körning som berusad, då det finns monterat. Efter avlägsnandet av alkolåset har återfallen av rattfylleri återgått till tidigare nivå. De bästa resultaten har uppnåtts genom att förena användningen av alkolås med rehabiliteringsåtgärder. Kommunikationsministeriets arbetsgrupp har utrett möjligheterna att ta alkolåset i bruk i Finland. Man experimenterar med bruket av alkolås.

Det är befogat att antaga, att effekten av att använda alkolås skulle stärka det faktum, att alkolåset skulle tagas i bruk redan förrän man gjort sig skyldig till rattfylleri ty ca hälften av våra rattfyllerister har sökt hjälp för sina alkoholproblem förrän de har gjort sig skyldiga till rattfylleri (se Heinonen 1991).

11.11 Understöddandet av rattfylleriforskningen

I Fordonsförvaltningscentralens forskningsmemorandum 5/99 har tilläggsforskningsidéer antecknats. För rattfylleriproblemets del är det väsentligt att utreda vilken rattfylleriets fördelning är i förarpopulationen. Hur det ökade alkoholbruket syns speciellt i de unga årsklassernas körning under påverkan av alkohol. Dessutom skulle det vara orsak att kontrollera, hur rattfylleridomarna upprepas bland samma förare, vad man lär sig av dem eller hur och i vilken ålder rattfylleridomarna börjar samla sig hos vissa förare. Vidare borde man granska, hur stor del av förarna har anteckningar om rattfylleri i körkortsregistret.

Rattfylleriolyckorna utgör alltid en följd av alkoholbruk och faktorer som hör samman med körningen och med dem förenade bakgrundsfaktorer i ett komplicerat förhållande av växelverkan. Om motåtgärderna gentemot rattfylleriet riktas endast på några få delfaktorer, minskar möjligheten att nå bestående förändringar. Erfarenheten har dessutom visat, att också åtgärder som ökar den allmänna trafiksäkerheten även inverkar på rattfylleriproblemet. På grund härav är främjandet av såväl den lätta trafikens som fordonstrafikens strukturella säkerhetsåtgärder nödvändiga också för att minska alkoholproblem i trafiken.

BILAGA 2

Källor: Utomlands med bil 2003 17.10.2003
med korrigeringar av fel, iakttagande av pressen,
sakkunniga kommunikationsministeriet och Trafikskyddet

| | Promillegräns |
|-------------------------------------|--|
| Australien | 0,5 |
| Belgien | 0,5 |
| Bulgarien | 0,5 |
| Cypern | 0,9 |
| Danmark | 0,5 |
| Egypten | Ingen officiell promillegräns. Om föraren alkoholpåverkad råkar ut för en trafikolycka, kan han åklagas för vållande av fara i trafiken |
| Estland | 0,0 |
| Finland | 0,5 |
| Frankrike | 0,5 |
| Förenta Staterna | Körning som alkoholpåverkad förbjuden. Promillegränserna delstatsenliga. I de flesta delstaterna är det förbjudet i lag att transportera alkoholdrycker i öppnat kärl |
| Grekland | 0,5 |
| Holland | 0,5 |
| Iran | 0,0 |
| Irland | 0,8 |
| Island | 0,5 |
| Italien | 0,5 |
| Japan | 0,0 |
| Jordanien | Ingen fastställd promillegräns. Efter en olycka är det läkarens sak att fastställa alkoholens möjliga inverkan på parternas körförmåga |
| Jugoslavien (Serbien o. Montenegro) | 0,5 |
| Kanada | British Columbia, Manitoba, New Brunswick, New Foundland 0,5, i övriga delstater 0,8. Öppnat kärl med alkoholdryck ovillkorligen förbjudet att transportera inne i bilen |
| Kroatien | 0,5 |
| Lettland | 0,5 |
| Litauen | 0,0 |
| Luxembourg | 0,8 |
| Makedonien | 0,5 |
| Norge | 0,2 |
| Nya Zeeland | 0,8 (under 20-åringar, med undervisningstillstånd körande och innehavare av interimistiskt körkort 0,3) |
| Polen | 0,2 |
| Portugal | 0,5 |
| Rumänien | 0,0 |
| Ryssland | 0,5 (Godkänd 24.7.2003) |
| Schweiz | 0,8 (0,5 i kraft 1.1.2005) |
| Slovakien | 0,0 |
| Slovenien | 0,5 |
| Spanien | 0,5 |
| Storbritannien | 0,8 |
| Sverige | 0,2 |
| Sydafrika | 0,5 |
| Syrien | 0,0 |
| Tjeckien | 0,0 |
| Tunisien | 0,5 |

| | |
|-------------|--------------------------------------|
| Turkiet | 0,5 för personbilsförare, 0,0 övriga |
| Tyskland | 0,5 |
| Ukraina | 0,0 |
| Ungern | 0,0 |
| Vitryssland | 0,0 |
| Österrike | 0,49 |