

# Kommittédirektiv



Alkolås till rattfyllerister samt vissa andra  
körkortsfrågor

**Dir.**  
**2007:157**

Beslut vid regeringssammanträde den 19 december 2007

## Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare ska föreslå ett system där de som dömts för rattfylleri i princip bara kan ta nytt eller få tillbaka sitt körkort på villkor att de enbart använder fordon med alkolås. Härvid ska även övervägas hur försöken med villkorlig körkortsåterkallelse ska kunna förbättras och bli en del av detta system.

Utredaren ska se över hur den enskildes kostnader för deltagande i programmet med villkorlig körkortsåterkallelse och för det nya systemet med alkolås för rattfylleridömda, ska kunna begränsas.

Vägverket anordnar i dag körkortsprov. För att provverksamheten ska bli effektiv och flexibel ska utredaren även se över möjligheterna att lämna över hela eller del av provverksamheten till privata aktörer.

Utredaren ska lämna de författningsförslag, bland annat när det gäller övergångsbestämmelser, som övervägandena ger upphov till.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2008.

## Bakgrund till uppdraget

### *Nollvisionen*

Varje år dödas 400–500 personer och tusentals personer skadas svårt till följd av vägtrafikolyckor. Antalet dödade i olyckor inom vägtrafiken utgör ungefär en femtedel av det totala antalet dödade i olyckor.

År 1997 beslutade riksdagen att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet samt att vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. Det anfördes att det från etisk utgångspunkt inte kan accepteras att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken (prop. 1996/97:137 s. 15).

Rattfylleriet är en av de största riskfaktorer i trafiken och ett av de största hindren mot att uppnå nollvisionen. Rattfylleri, ofta i kombination med andra riskfaktorer som trötthet, bristande bältesanvändning och för hög hastighet, gör att risken att råka ut för en trafikolycka med dödsfall, eller svåra personskador, ökar dramatiskt jämfört med olycksrisken för andra förare. Rattfylleri är, enligt Vägverkets djupstudier av dödsolyckor, inblandat i en fjärdedel av alla dödsolyckor i trafiken. Varje år beräknas 100–120 personer dö och många fler skadas till följd av rattfylleriolyckor. Andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet har ökat under de senaste åren. Av de bilförare som dödades i trafikolyckor 2006 var drygt 40 procent alkoholpåverkade. Av dessa var 11 procent kvinnor och 40 procent var ungdomar i åldern 18–24 år.

#### *Alkohol och trafik*

De övergripande alkoholpolitiska målen är att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar, vilket ska uppnås genom att sänka den totala alkoholkonsumtionen och genom åtgärder mot skadligt dryckesbeteende. I den nationella handlingsplan som riksdagen beslutade om den 21 februari 2001 (prop. 2000/01:20, bet. 2000/01:SoU8, rskr. 2000/01:144) nämns som ett särskilt prioriterat delmål att alkohol inte ska förekomma i trafiken och att insatserna för att reducera de alkoholrelaterade olyckorna i trafiken och minska antalet rattfylleribrott behöver förstärkas.

#### *Rattfylleriets omfattning*

Det finns ingen heltäckande statistik över rattfylleriets omfattning. Enligt en studie 2007 av rattfylleriets omfattning i tre län

(Södermanland, Örebro och Östergötland) från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utförs dock ca 0,2 % av alla resor på väg med motorfordon av rattfulla förare.

Antalet lagförda rattfyllerister ökar. Ökningen antas dock till stor del bero på att polisen genomför allt fler alkohol- och drogkontroller. År 2006 lagfördes ca 12 400 personer för rattfylleri. En stor andel av dem som lagförs för rattfylleri har alkoholrelaterade problem eller missbrukar droger. En tredjedel hade dömts för rattfylleribrott tidigare.

#### *Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse*

Den vars körkort ska återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri kan få körkortet villkorligt återkallat enligt 5 kap. 12 § körkortslagen och lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Detta innebär att personen får rätt att fortsätta att köra bil på villkor att alkohol används. Försöksverksamheten med alkohol i personbilar har pågått sedan 1999 i tre län. Den 1 oktober 2003 utvidgades verksamheten till att omfatta hela landet samt till att omfatta även körkortsbehörigheter för lastbil och buss. Efter en villkorlig körkortsåterkallelse är endast körning i Sverige tillåten och villkorstiden är två år. Försöksverksamheten är avgiftsfinansierad och deltagande i denna påverkar inte den straffrättsliga sanktionen. Försöksverksamheten ska pågå till och med den 31 januari 2009.

Det alkohol som används i försöken är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningslås. Före start av fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke varefter utandningsluften kontrolleras. Under färden görs förnyade blåskontroller med oregelbundna intervall. Deltagarna i alkoholförsöken måste inte bara installera alkohol utan även delta i ett uppföljningsprogram och uppvisa ett nyktert levnadssätt. Var tredje månad måste de genomgå en läkarkontroll med blodprovstagning. Alkoholset kontrolleras varannan månad och dess dataminne registrerar samtliga blåsförsök. För att deltagarna ska få fortsätta i alkoholprogrammet krävs att de inte gör mer än enstaka startförsök

med alkohol i utandningsluften och att de genom blodprover kan påvisa ett nyktert levnadssätt.

Kostnaderna för att delta i hela alkoholprogrammet är ca 55 000 kronor. Dessa består av administrativa avgifter, läkarintyg och blodprover, hyra för alkohol och utfärdande av körkort.

#### *Utvärdering av försöken*

Endast 11 procent av dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri väljer att delta i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. Utvärderingar från Vägverket och Transportøkonomisk Institutt i Oslo (TØI rapport 905/2007, Försök med alkohol i Sverige) visar dock att resultaten för dem som deltar är positiva. Bland de personer som hittills har deltagit har återfallen i rattfylleri sjunkit från tidigare genomsnittligt 5 procent återfall per år till 0 procent under den tid de deltagit i försöken. Även en kvarstående rehabiliterande effekt efter avslutat program har kunnat iakttas. Andra positiva effekter av att deltagarna kraftigt har minskat sin alkoholkonsumtion är att antalet polisrapporterade trafikolyckor, behovet av sjukhusvård och sjukskrivning har minskat under försökstiden. De ca hälften av försöksdeltagarna som inte fullföljer programmet återfaller i stor utsträckning i rattfylleribrott. Enligt TØI:s studie bör programmet bli enklare, billigare och mer differentierat för att fler ska välja att delta.

#### *Vad skulle alkohol till rattfyllerister innebära?*

Ungefär 800 av de förare som är inblandade i polisrapporterade personskadeolyckor varje år misstänks vara påverkade av alkohol eller droger. Om dömda rattfyllerister som vill köra bil tvingades installera alkohol visar en studie genomförd av VTI att antalet polisrapporterade personskadeolyckor skulle minska med drygt 80 per år tio år efter genomförandet (VTI rapport 552, utgivningsår 2006, Trafiksäkerhetseffekter av alkohol). Den samhällsekonomiska vinsten skulle enligt beräkningarna bli drygt 1,7 miljarder kronor de första tio åren.

Beräkningarna bygger på att de som döms för rattfylleri får alkoholås installerat. Vid beräkningen har hänsyn tagits till att de som återfaller i rattfylleri under beräkningsperioden redan använder alkoholås.

Ett problem är att många rattfyllerister redan i dag kör utan körkort och att en stor andel använder någon annans bil. Sju procent av rattfylleristerna inblandade i trafikolycka med personsador har fått sitt körkort indraget, och knappt 16 procent har aldrig haft något körkort. Dessa grupper har också en mycket hög återfallsfrekvens. Alltför hårda regler för att återfå körkort kan leda till att en större andel riskbenägna förare hamnar utanför körkortssystemet.

### *Körkortspröv*

För närvarande ansvarar Vägverket för anordnande av teori- och körprov för körkort. De senaste sex åren har antalet godkända körkortspröv för B-behörighet varierat mellan drygt 102 000 och 119 000 medan antalet prov som genomförs stadigt har ökat från 151 842 prov 2001 till 238 451 prov 2006. Vägverket har periodvis haft problem att möta efterfrågan på prov, vilket har lett till långa väntetider för att få ta körkort.

Enligt budgetpropositionen för 2008, prop. 2007/08:1, utgiftsområde 22, s. 35, avser regeringen att se över möjligheterna att lämna över hela eller del av provverksamheten till privata intressen.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 20.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126 (tredje körkortsdirektivet) finns bestämmelser om vilka kunskaper som ska krävas för att få körkort samt om minimikrav för personer som fungerar som prövare vid körprov.

### **Utredningsbehovet**

Effektiva åtgärder mot rattfylleriet är nödvändiga för att få ner olyckstalen och kunna nå högt ställda trafiksäkerhetsmål. Mot bakgrund av att rattfylleri är en av de största bidragande orsa-

kerna till trafikolyckor med död eller allvarlig personskada som följd, finner regeringen det angeläget att så snart som möjligt kunna utöka användningen av alkolås för rattfyllerister och därigenom förhindra återfall i rattfylleri.

Körkort och att kunna köra bil har ofta stor betydelse för tillgängligheten och den fria rörligheten. Långa köer för att kunna ta körkort kan antas ha negativa effekter på bland annat möjligheterna att få jobb och i övrigt delta i samhällslivet. Att kunna ta körkort utan långa administrativa väntetider har särskilt stor betydelse på orter där den kollektiva trafiken är mindre väl utbyggd.

Antalet körkortsaspiranter och framför allt antalet prov som dessa vill genomföra varierar kraftigt över året och mellan olika år. Köerna för att genomföra körkortsprov hos Vägverket har därför tidvis varit långa. Att åtgärda köproblemen har varit svårt på kort sikt inom ramen för Vägverkets organisation, delvis för att det krävs lång utbildning för att bli förarprovare. För att klara detta problem krävs en mer flexibel organisation för körkortsprov. Om fler aktörer skulle få möjligheter att anordna prov skulle troligen möjligheterna att möta variationer i antalet prov öka. Möjligheterna att lämna över hela eller delar av provverksamheten till privata aktörer bör därför utredas.

## **Uppdraget**

Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse har hittills visat goda resultat. En ökad användning av alkolås är dock önskvärd för dem som har gjort sig skyldiga till alkoholrattfylleri. En särskild utredare ska lämna förslag till ett system där dömda rattfyllerister i princip bara kan ta nytt eller få tillbaka sitt körkort på villkor att de använder fordon med alkolås. Härvid ska även övervägas hur försöken med villkorlig körkortsåterkallelse ska kunna förbättras och bli en del av systemet.

Deltagande i alkolåsprogrammet är lönsamt för samhället och individen. Förutom de rent trafiksäkerhetsmässiga vinsterna har de som fullföljer programmet färre sjukskrivningsdagar och ett mindre behov av sjukvård. Det är därför viktigt att öka ratt-

fylleristers incitament att delta i alkolåsprogrammet. En orsak till att så få väljer att delta i alkolåsförsöket är att de anser att det är för dyrt. Det är dock olyckligt om deltagande i programmet styrs av en persons betalningsförmåga. Utredaren ska därför överväga hur individens kostnader för alkolåsprogrammet ska kunna begränsas. Utredarens överväganden om kostnader för den enskilde ska även gälla det nya system som utredaren ska föreslå, där rattfylleridömda i princip bara kan ta nytt eller återfå sitt körkort med alkolåsvillkor.

Vägverket anordnar i dag körkortsprov. På grund av att antalet körkortsaspiranter och det antal prov dessa vill genomföra varierar så kraftigt under året och mellan olika år har problem med långa köer till körkortsprov uppstått. Den fördröjning detta innebär för dem som vill ta körkort kan antas vara negativ för deras möjligheter att exempelvis få arbete och delta i samhällslivet i övrigt. För att körkortsprovverksamheten ska bli mer effektiv och flexibel ska möjligheterna att lämna över hela eller delar av provverksamheten till privata aktörer utredas. Tredje körkortsdirektivets kompetenskrav för förarprövare måste beaktas vid förändringar av systemet. Det är också viktigt att se till rättssäkerhets- och tillgänglighetsaspekter och till de konsekvenser förändringarna kan få för olika grupper av medborgare och företag. Förutsättningar, utformning och konsekvenser av att hela eller delar av provverksamheten kan utföras av privata aktörer efter tillstånd ska därför analyseras.

Utredaren ska lämna de författningsförslag, bland annat när det gäller övergångsbestämmelser, som övervägandena ger upphov till.

#### *Uppdragets redovisning*

Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 1 oktober 2008.

( Näringsdepartementet)