

Sammendrag:

Promillekjøring med tunge kjøretøy

Omfang, ulykkesrisiko og mulige tiltak

Forekomsten av promillekjøring blant førere av tunge kjøretøy er lav i Norge. Anslagsvis mellom 0,005 og 0,25 prosent av all kjøring med tunge kjøretøy i Norge foregår med en promille over grensen på 0,2. Dette er basert på pustepøver av 2836 tungbilførere kontrollert av Utrykingspolitiet. Én av disse førerne hadde promille over 0,2. Også blant førere av tunge kjøretøy innblandet i dødsulykker er forekomsten av promillekjøring lav, anslagsvis mellom 0,0 og 1,21 prosent. Dette er basert på data fra 232 dødsulykker i perioden 2005 til 2008 med til sammen 247 tunge kjøretøy innblandet, beskrevet av Statens vegvesens Ulykkesanalysegrupper. Også data fra andre kilder tyder på at forekomsten av promillekjøring blant førere av tunge kjøretøy er lav, men medieomtale viser at forekomsten ikke er null.

Entydige resultater basert på mange datakilder

Resultatene i prosjektet er basert på norske studier, utenlandsk litteratur, medieomtaler, data samlet inn spesielt for dette prosjektet, norske ulykkesdata og data fra ulykkesanalysegrupper (UAG). Når data fra ulike kilder, samlet inn med ulike metoder, gir samme resultat, styrkes funnenes holdbarhet.

Omfang av promillekjøring med tunge kjøretøy og busser

I prosjektet TEST ble omfanget av promillekjøring og bruk av rusmidler undersøkt blant bilister på riksveier på Østlandet utenom Oslo i 2005-2006. Det var frivilling å delta i undersøkelsen, og omtrent 12 prosent av førerne nektet å delta. Det ble tatt spyttprøver fra 208 lastebilførere. Det ble ikke funnet alkohol i noen av disse prøvene (alkoholkonsentrasjonen i spytt er omtrent lik alkoholkonsentrasjonen i blod). Når ingen av 208 førere har kjørt med promille er 95-prosent-konfidensintervallet for andelen av alle lastebilførere som kjører med promille fra 0 til 1,44 prosent. Legemidler ble funnet hos 2,0 prosent, illegale rusmidler ble funnet blant 2,0 prosent og lege- eller rusmidler samlet hos 3,6 prosent av lastebilførerne.

Undersøkelser fra USA 1988, Canada 2002 og Europa 2009 har også vist lav forekomst av alkohol blant førere av tunge kjøretøy, henholdsvis under 1 prosent, 0,29 prosent og 0,19 prosent.

Søk i norske avisartikler fra 2002 til 2008 ga 25 tilfeller av promillekjøring med buss og en artikkel som beskriver en ulykke der en tungbilfører var påvirket av alkohol.

Utrykningspolitiet (UP) har i samarbeid med TØI gjort en undersøkelse av promillekjøring blant førere av tunge kjøretøy fra 17. februar til 30. april 2009. UP tok pusteprøve av 2836 førere av tunge kjøretøy. Alle stansede førere avga gyldig pusteprøve. Det var én fører av de 2836 kontrollerte førerne som hadde over 0,2 promille (tilsvarende 0,2 g/l blod), dvs. 0,035 prosent av de kontrollerte førerne. 95-prosent-konfidensintervallet for andelen førere med ulovlig promille går fra 0,005 prosent til 0,250 prosent. I tillegg var det to førere som hadde alkohol i pusten, men under grensen 0,2 promille.

Både eksisterende norske data, utenlandske undersøkelser og den undersøkelsen som er gjennomført spesielt i dette prosjektet, tyder således på at forekomsten av promillekjøring med tunge kjøretøy er svært lav og at den er lavere enn blant personbilførere.

Ulykkesrisiko ved promillekjøring med tunge kjøretøy

Bilførere som har drukket alkohol har generelt sett høyere ulykkesrisiko enn førere som ikke har drukket alkohol. Data om norske trafikkulykker inneholder lite informasjon om alkoholbruk hos innblandede trafikanter, men for årene 1983 – 1999 foreligger opplysninger om politiet hadde mistanke om alkoholbruk. Det er rimelig å anta at politiets mistanke om alkohol til en viss grad gir et riktig bilde av alkoholbruk hos førere innblandet i trafikkulykker. Data for 1983 – 1999 viser at førere mistenkt for å ha brukt alkohol hadde høyere risiko for å bli innblandet i en dødsulykke, i forhold til risikoen for å bli innblandet i en personskadeulykke. Denne risikoen er cirka 30 prosent høyere for førere av alle tunge kjøretøy, mens den er 130 - 150 prosent høyere for førere av personbiler.

Alle dødsulykker med tunge kjøretøy innblandet beskrevet av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) fra 2005 til 2008 er gjennomgått for å finne ut hvor mange førere av tunge kjøretøy innblandet i dødsulykker, som var påvirket av alkohol. I 232 av disse ulykkene har det vært minst ett tungt kjøretøy involvert. Til sammen var 247 tunge kjøretøy involvert i dødsulykker. Ingen av førerne av tunge kjøretøy var påvirket av alkohol. Når 0 av 247 var påvirket av alkohol, er konfidensintervallet 0 til 1,21 prosent. Én fører av et tungt kjøretøy var påvirket av amfetamin og én var påvirket av cannabis. I prinsippet skal alle involverte i dødsulykker promilletestes. I praksis kan det imidlertid hende at det ikke blir tatt promilleprøver av alle førere, f.eks. når en fører blir funnet først lenge etter ulykken eller når den antatt skyldige er omkommet i ulykken.

I over halvparten av dødsulykkene har tunge kjøretøy ikke selv vært aktivt medvirkende til at ulykken skjedde, mens det i under 10 prosent av ulykkene er klart at i hvert fall ikke andre trafikanter kan ha bidratt til at ulykkene skjedde. I dødsulykker med tunge kjøretøy er det en lavere andel enn f.eks. blant ulykkene med personbiler hvor påvirkning av alkohol teoretisk sett kan ha vært medvirkende til at ulykken skjedde.

Forekomsten av alkohol blant førere av tunge kjøretøy innblandet i dødsulykker (UAG-materialet) er 0, og forekomsten av alkohol blant et utvalg førere av tunge kjøretøy i Norge er svært lav, 1 av 2836. Med så lave forekomster både i

dødsulykkene og blant tungebilførere i trafikken er det ikke meningsfullt å beregne risiko relatert til alkoholbruk.

En gjennomgang av 11 utenlandske undersøkelser viser at andelen førere av tunge kjøretøy som er påvirket av alkohol er større når føreren er skyldig enn når føreren kun er involvert i en ulykke. Dette gjelder både personskadeulykker og dødsulykker. Andelen alkoholpåvirkede er større i dødsulykker enn i personskadeulykker. Andelen førere av tunge kjøretøy som er involvert i dødsulykker og som er påvirket av alkohol er større blant førere av lastebiler uten henger enn blant førere av lastebiler med henger (det samme ble funnet i norsk ulykkesstatistikk).

Blant bussførere er det også funnet større andeler med alkohol blant dem som er innblandet i dødsulykker enn blant dem som er innblandet i personskadeulykker. For alle typer ulykker og ulykkesinnblanding er andelen førere som er påvirket av alkohol høyere blant førere av personbiler enn blant førere av tunge kjøretøy eller busser. Dette viser at alkohol hos førere av tunge kjøretøy, totalt sett, spiller en mindre rolle i ulykker enn alkohol hos personbilførere. Det kan skyldes at alkohol er mindre vanlig blant førere av tunge kjøretøy enn blant førere av personbiler eller at alkohol har mindre virkning på ulykkesrisikoen blant førere av tunge kjøretøy enn blant førere av personbiler.

De utenlandske undersøkelsene viser også at førere av tunge kjøretøy ikke er typiske representanter for risikogruppen for promillekjøring. Sosial kontroll kan være en faktor som reduserer sannsynligheten for at førere av tunge kjøretøy kjører i beruset tilstand fordi disse førerne har kontakt med passasjerer, kolleger, kunder og oppdragsgivere. En annen faktor kan være at konsekvensene av å bli tatt for promillekjøring blir mer alvorlige for yrkessjåfører fordi tap av førerkort vil medføre tap av jobb og inntekt.

Mulighet for å redusere omfang av promillekjøring med tunge kjøretøy med alkolås

Alkolås er et pusteprobeapparat knyttet til kjøretøyets tenningslås. Motoren kan startes kun etter at det er avgitt en pusteprobe som ikke inneholder alkohol over en definert grenseverdi. Hvis det blir avlagt en positiv pusteprobe, blir dette registrert i alkolåsen. Dermed kan positive resultater ikke skjules for eieren av kjøretøyet, som ofte er arbeidsgiveren. Alkolås kan være utstyrt med en forbikoblingsbryter som gjør det mulig å starte motoren selv etter en ugyldig eller positiv pusteprobe. Aktivering av en slik bryter vil også bli registrert. Formålet med en slik bryter er først og fremst å unngå at tekniske problemer med alkolås fører til unødige forsinkelser.

For å redusere muligheten for å jukse med alkolås finnes det ulike tekniske løsninger som f.eks. gjør det umulig for andre enn en registrert fører å avlegge en gyldig pusteprobe. Alkolåsen kan også kreve gjentatte pusteprover i uregelmessige intervaller under kjøringen, for å forhindre at føreren f.eks. drikker under kjøringen eller lar motoren gå mens han / hun er ute av bilen og drikker. Slike innstillinger av alkolåsen vil av sikkerhetsgrunner ikke føre til at bilen stopper umiddelbart, men innen noen minutter, avhengig av innstilling av alkolåsen.

Forsøk med alkohol i kommersielle kjøretøy er gjort i Norge, Sverige, Spania og Tyskland. Disse forsøkene har gitt varierende resultater når det gjelder antall startforsøk som ble avlagt med ulovlig promille. Andelen var 0,045 prosent i Norge, 0,192 prosent og 0,337 prosent i to svenske studier, 0,45 prosent i Tyskland og 0,794 prosent i Spania. Det er uklart hva disse forskjellene skyldes, men ingen av forsøkene har en andel startforsøk med ulovlig promille over 1 prosent. Det store flertallet av de positive pusteprøvene i Tyskland og Spania kunne forklares med at sjåførene ville prøve ut alkoholen. Det er ikke rapportert i studiene om promillekjøring forekom til tross for alkohol. Det foreligger ikke informasjon om hvor pålitelige de alkoholen var som ble brukt i forsøkene, dvs. hvor sannsynlig det er at ulovlig promille ikke blir oppdaget av en alkohol. Teoretisk er det mulig å manipulere systemet, f.eks. ved å la andre puste eller ved å la motoren gå mens man drikker. Det finnes imidlertid tekniske muligheter for å forhindre manipulasjonsforsøk. Noen konklusjoner om hvor mange kjøretøyer med ulovlig promille som ble forhindrede av alkohol kan ikke trekkes.

Muligheten for å redusere omfang av promillekjøring med tunge kjøretøy ved økt politikontroll

Politikontroll med stasjonære kontrollposter reduserer både promillekjøring og ulykker viser Trafikksikkerhetshåndboken. Det ser ikke ut til at patruljering reduserer det totale antall ulykker med promillekjøring. (Se oppsummering i Trafikksikkerhetshåndbok.) Ingen av resultatene gjelder spesielt tunge kjøretøy. Følgende forhold kan ha betydning for virkning av politikontroll på førere av tunge kjøretøy:

- Liten oppdagelsesrisiko for tunge kjøretøy ved vanlige kontrollposter i Norge fordi det ofte ikke er plass til å stanse tunge kjøretøy.
- Forutsigbare promillekontrollposter for tunge kjøretøy, fordi slik kontroll som regel må foregå på spesielle steder med tilstrekkelig plass og som ligger langs veier med mye tung trafikk.
- Mange førere av tunge kjøretøy har god kommunikasjon med hverandre og kan varsle hverandre hvis det er kontroll.

Dessuten er muligheten for å miste førerkortet trolig en større trussel for førere av tunge kjøretøy enn for en gjennomsnittlig fører av en personbil. Det fører antakelig til mindre promillekjøring blant yrkessjåfører enn blant vanlige førere. Hvis kontroll rettet spesielt mot tunge kjøretøy skal ha effekt på promillekjøring med tunge kjøretøy og ulykker med disse, må kontrollene foregå der det er dårlige muligheter for å kjøre omveier.

Egenkontroll av promillekjøring i bedrifter med sjåfør

I USA ble det i 1994 innført en regel som krever at bedrifter og organisasjoner som har ansatt førere av kommersielle kjøretøy gjennomfører tilfeldige promillekontroller blant 10 prosent av alle ansatte førere. Promillegrensen for førere av tunge kjøretøy er i USA 0,4 promille. En undersøkelse basert på data fra alle delstatene i USA i 1988-2003 viser at andelen førere av tunge kjøretøy som er påvirket av alkohol og innblandet i dødsulykker i gjennomsnittet ble redusert med 14,5 prosent som følge av denne regelen.

Gjennomførbarhet av alkolås og promillekontroll for tunge kjøretøy

Alkolås

Bortsett fra frivillige avtaler om alkoholkontroll på sjåførenes frammøteplass er alkolås for tiden det eneste alternative tiltak til politiets promillekontroller. Alkolås forhindrer promillekjøring, men hvor stor reduksjon det blir i promillekjøring og ulykker med promillekjøring, kommer an på hvor stort problemet er på forhånd. Hvis forekomsten av promillekjøring med tunge kjøretøy er liten i utgangspunktet og tilsvarende for alkohol-relaterte ulykker med tunge kjøretøy, blir også potensialet for reduksjon eller forbedring lite.

Alkolås i tunge kjøretøy kan innføres enten ved lovpåbud eller ved å innføre insentiver for selskaper som innfører alkolås på frivillig basis. Påbud om alkolås eller frivillige ordninger i Norge vil bare gjelde for kjøretøy registrert i Norge. Hvilken betydning alkolås vil få for konkurransen mellom norske og utenlandske transportører, vil avhenge av kostnadene som alkolås medfører og verdien av garantert alkoholfri kjøring.

For norskregistrerte tunge kjøretøy er påbud om bruk av alkolås prinsipielt en mulighet, men et slikt påbud kan utgjøre en hindring av den frie flyt av varer og tjenester i strid med EØS-regelverket. Bruk av alkolås i transportbedrifter kan økes ved insentiver for bedriftene for å installere alkolås, som krav om alkolås i anbud for kollektivtrafikk. En annen mulighet for insentiver for å installere alkolås er at offentlige etater i forbindelse med kjøp av transporttjenester krever at kjøretøyer har alkolås. Dette gjøres allerede i Sverige. Siden 2006 må alle lastebiler over 3,5t ha alkolås for å kunne få en kontrakt fra Vägverket for over 100 timer per år. Også i forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019 er det et mål at alkolås skal være ”*montert i alle kjøretøy som disponeres av det offentlige og i alle kjøretøy som leverer varer og tjenester til Statens vegvesen*” og at ”*krav om alkolås er også tatt inn i alle avtaler om transport av skolebarn*”. Om myndighetene vil stille krav om alkolås i slik anbud, vil antakelig komme an på lønnsomheten eller ulykkesreduserende effekt av alkolås. Derfor er det viktig å ha pålitelige opplysninger om omfanget av promillekjøring med tunge kjøretøy og forekomst av alkohol blant førere av tunge kjøretøy innblandet i alvorlige ulykker, slik som i dødsulykkene beskrevet i UAG-rapportene.

Dersom alkolås får større utbredelse enn i dag, er det viktig å ha et regelverk for håndtering av alkolåsen og eventuelle tilfeller av forsøk på promillekjøring. De svenske forsøkene viser at alle transportbedrifter som innfører alkolås, før eller

siden vil stilles overfor tilfeller av forsøk på promillekjøring. Hvordan skal slike tilfeller behandles? Det er ingen *plikt* til å anmelde forsøk på promillekjøring. Hver enkelt transportselskap må bestemme hvordan slike saker skal behandles, men myndighetene bør kunne bistå med å utvikle retningslinjer i samarbeid med arbeidslivets organisasjoner.

Politikontroll

Det er vanskeligere å stanse tunge kjøretøy for kontroll enn lette kjøretøy fordi tunge kjøretøy krever større plass og har lengre bremselengde. Det er derfor en generell utfordring for politiet å finne egnede stopposter som både ivaretar trafikksikkerhet og effektivitet. Utrykningspolitiet har imidlertid egne ”tungbilpatruljer” som kontrollerer tunge kjøretøy. Disse patruljene utfører samme type kontroller som andre UP-patruljer, inkludert alkotest.

De praktiske hensynene for promillekontroll kan variere mellom ulike typer tunge kjøretøy. Det medfører forsinkelser for passasjerer og sjåfør å stoppe busser for tilfeldig promillekontroll. Bybusser som har stramme ruter og kjører i trange eller sterkt trafikkerte bygater kan være spesielt vanskelige å kontrollere både av hensyn til passasjerene, annen trafikk og manglende plass.

Utenlandske førere som blir tatt for promillekjøring i Norge blir i prinsippet behandlet på samme måte som norske førere.

For at politiet skal kunne gjennomføre promillekontroll på veier med fartsgrense 90 og 100 km/t, må fartsgrensen skiltes ned midlertidig. På firefelts veier med lavere fartsgrense kan det også være vanskelig å stoppe kjøretøyene fordi den faktiske hastigheten ofte er høy og fordi trafikkmengden er stor. På veier med lav trafikkmengde kan det bli lang ventetid mellom kjøretøy og dermed lite kostnadseffektiv kontroll, selv om folk som kjører med promille kan anta at det er mindre kontroll på små veier med liten trafikk og derfor velger slike veier.

Alternative kontrollformer

Det er tvilsomt om politiet kan alkoteste f eks bussjåfører på deres frammøteplass i stedet for ute på veien, fordi dette faller utenom de alternativene som §22a i Vegtrafikkloven setter som grunnlag for promillekontroll. Skal sjåfører kontrolleres på frammøteplass, må dette i praksis gjøres av transportselskapet etter avtale mellom selskapet og sjåførenes organisasjoner, ikke i henhold til Vegtrafikkloven. Eventuelt må det innføres et påbud om egenkontroll i bedrifter med sjåfører ansatt, slik som i USA.

Statens vegvesen kontrollerer vekt og teknisk stand på tunge kjøretøy. Dersom det oppstår mistanke om promillekjøring ved slike kontroller, vil ansatte i Vegvesenet umiddelbart varsle politiet.

Nytte-kostnadsforhold

Ulykkeskostnader

De gjennomsnittlige ulykkeskostnadene per ulykke er høyere for ulykker med vogntog enn for ulykker med lastebil uten henger. Bussulykker har de laveste ulykkeskostnadene. De høyeste ulykkeskostnadene har ulykker med andre typer tunge kjøretøy som f.eks. anleggsdumpere. Slike ulykker er imidlertid forholdsvis sjeldne. For alle personskadeulykker sett under ett (med eller uten tungt kjøretøy involvert) er den gjennomsnittlige personskadekostnaden per ulykke 2,69 mill. kr.

De samlede ulykkeskostnadene er høyest for ulykker med lastebiler uten henger involvert, siden det skjer flere slike ulykker enn ulykker med vogntog. De samlede ulykkeskostnadene er forholdsvis lave for bussulykker, siden disse ulykkene er sjeldnere enn ulykker med lastebiler eller vogntog.

Alkolås

Et regneeksempel kan vise hvor mange ulykker alkolås må forhindre for å være kostnadseffektiv fra et samfunnsøkonomisk perspektiv. Det er forutsatt innkjøps- og installasjonskostnader på 17 000 NOK og årlige vedlikeholdskostnader (inkl. nye munnstykker) på 1 000 NOK. Nåverdien av kostnadene for alkolås over en 10-årsperiode er 24 913 NOK. De årlige ulykkeskostnadene som må spares er følgelig 3 148 NOK per alkolås, beregnet med kalkulasjonsrente 4,5 prosent og standard kalkulasjonsmetode for nåverdi. For tunge kjøretøy (ikke medregnet busser) tilsvarer dette 0,0007 personskadeulykker per lastebil. Det årlige antall personskadeulykker per registrert tungt kjøretøy (ikke medregnet busser) er 0,004. Hvis alkolås forhindrer 16,6 prosent av alle personskadeulykkene med tunge kjøretøy (ikke medregnet busser) vil nytten være like stor som kostnadene. For busser tilsvarer de årlige ulykkeskostnadene som må spares, 0,0009 personskadeulykker per buss. Det årlige antall personskadeulykker per registrert buss er 0,008. Hvis alkolås forhindrer 12,2 prosent av alle personskadeulykkene med busser, vil nytten være like stor som kostnadene.

Ifølge norsk ulykkesstatistikk er 0,8 prosent av alle førere av tunge kjøretøy som er innblandet i personskadeulykker, påvirket av alkohol. Selv om estimatet er både gammelt og usikkert virker det lite sannsynlig at alkolås kan forhindre over 16,6 prosent av alle personskadeulykker ulykker med lastebiler / vogntog eller 12,2 prosent av alle personskadeulykker med buss.

Alkolås kan gi nytte og medføre kostnader for bedrifter eller individuelle eiere av tunge kjøretøy som ikke er tatt hensyn til i den samfunnsøkonomiske analysen, f. eks. alkolås som et argument i markedsføringen: "Garantert alkoholfri kjøring". Dette kan være særlig relevant for persontransport, dvs. for busselskaper. Hvis enkelte busselskaper på denne måten kan øke passasjertallet eller sannsynligheten for å vinne anbud, vil alkolås ha nytte for bedriften utover det som kan forventes ut fra den antatte reduksjonen av promillekjøring. Hvis imidlertid alkolås installeres i alle busser (eller i hvert fall i alle busser av en bestemt type, f.eks. bybusser) vil alkolås ikke skille bedriftene fra hverandre og dermed miste sin nytte i markedsføringen. Hvis forekomst av promillekjøring med buss blir kjent, kan busselskapet tape mye goodwill på dette, både overfor passasjerer og

samferdselsmyndigheter. Det er imidlertid vanskelig å sette noen verdi på slikt tap av goodwill.

Politikontroll

Det er ukjent hvor høye kostnader som er knyttet til dagens promillekontroller av førere av tunge kjøretøy. Hvis økt politikontroll fører til at det ikke lenger forekommer ulykker med tunge kjøretøy hvor føreren er påvirket av alkohol, vil dette tilsvare en reduksjon av ulykkeskostnadene på cirka 26,3 mill kr. Hvis det antas at økt politikontroll har samme virkning på ulykker med tunge kjøretøy hvor føreren er påvirket av alkohol som på ulykker med personbiler, dvs, en reduksjon på omtrent 17 prosent, vil dette tilsvare en reduksjon av ulykkeskostnadene med omtrent 4,5 mill kroner. Det anslås derfor at det kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å bruke mellom 4,5 og 26,3 mill kr på økt promillekontroll av førere av tunge kjøretøy i Norge

Diskusjon

Både eksisterende norske data, utenlandsk litteratur og de undersøkelsene som er gjennomført i dette prosjektet, tyder på at forekomsten av promillekjøring blant førere av tunge kjøretøy er svært lav både blant tungbilførere i trafikken og blant tungbilførere innblandet i dødsulykker. Når data fra flere uavhengige kilder gir et entydig resultat, nemlig lav forekomst av alkohol blant førere av tunge kjøretøy, styrker dette antakelsen om at dette resultatet er riktig. Gjennomgang av media viser likevel at promillekjøring med tunge kjøretøy, inkludert ulike typer busser, forekommer.

Nyttekostnadsanalysene av økt politikontroll og bruk av alkohol tyder på at det ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å bruke disse virkemidlene for å redusere omfang av promillekjøring blant tungbilførere ytterligere. Det vil alltid være en diskusjon om hva som er et akseptabelt omfang av et problem, og om det er verdt å bruke ressurser på å redusere omfanget av problemet ytterligere.

Forslag til mulige tiltak

Det foreslås tre tiltak for å skaffe *bedre data* om promillekjøring med tunge kjøretøy:

- Fullstendig rapportering av forekomst av alkohol blant førere innblandet i dødsulykker,
- Gjeninnføre data om mistanke om alkohol i trafikkulykkesstatistikken,
- Bedre undersøkelse av forekomst av alkohol blant førere av tunge kjøretøy i vanlig trafikk.

Bedre data om forekomst av alkohol i ulykker og blant førere i vanlig trafikk vil gi grunnlag for bedre risikoberegninger

Undersøkelsen gir grunnlag for å foreslå fem mulige tiltak for å *redusere omfanget av promillekjøring med tunge kjøretøy*:

- Samordne kontroll av alkohol, legemidler og ulovlige rusmidler.
- Etablere flere plasser til kontroll av tunge kjøretøy
- Stimulere til egenkontroll av promillekjøring i transportbedrifter
- "Promillebom" på fergekaier
- Pustepøver ved Vegvesenets tekniske kontroller

Ulike tiltak for å øke bruken av alkohol kan være:

- Insentiver til frivillig bruk av alkohol, f.eks. dekke kostnader ved bruk av alkohol i skoleskyss eller stille krav om alkohol i anbud for kollektivtrafikken.
- Myndighetene kan ta initiativ til et regelverk for bruk av alkohol
- Stille krav om alkohol i kjøretøy som skal brukes i oppdrag for Statens vegvesen og oppfordre andre etater til tilsvarende krav.
- Samarbeid med Vägverket og andre svenske myndigheter om bruk av alkohol overfor EU.