

## Promillekjøring og ulykker

TØI rapport 1925/2022 • Forfatter: Alena Katharina Høye • Oslo, 2022 • 158 sider

Kjøring under påvirkning av alkohol, narkotika eller medikamenter medfører betydelige økninger av ulykkes- og skaderisikoen. Denne rapporten beskriver tiltak mot ruspåvirket kjøring, basert på gjennomgang av internasjonal litteratur. Tiltak som har vist seg å være effektive, er politikontroll, inndragelse av kjøretøy og alkolås. Virkningene av disse og andre tiltak avhenger imidlertid av hvordan de er utformet og implementert. For eksempel er alkolås og inndragelse av kjøretøy ikke like effektive for alle førere og når slike tiltak brukes som sanksjon har de som regel kun effekt i den perioden hvor de er i bruk (mens alkolås er installert / kjøretøyet inndratt), men ikke utover det. For de fleste andre tiltak er det vanskelig å påvise direkte effekter på promillekjøring eller promilleulykker. Likevel er mange slike tiltak, f.eks. promillegrenser og sanksjoner, nødvendige forutsetninger for effektiv politikontroll.

Denne rapporten oppsummerer resultater fra litteraturstudier som er gjort i forbindelse med revisjonen av Trafikksikkerhetshåndboken (sist publisert på engelsk av Elvik et al., 2009; online på norsk med regelmessige oppdateringer på [www.tshandbok.no](http://www.tshandbok.no)).

Rapporten inneholder lange versjoner av kapitlene i Trafikksikkerhetshåndboken som handler om ruskjøring og tiltak mot ruskjøring, i tillegg til noen mer generelle tiltak mot ulike typer trafikkløvbrydd:

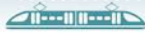
- 8.6 Lovregulering av promillekjøring (kapittel 2 i denne rapporten)
- 8.7 Promillekontroller (kapittel 3 i denne rapporten)
- 8.8 Sanksjoner og restriksjoner for promillekjøring (kapittel 4 i denne rapporten)
- 8.9 Behandling og opplæring (kapittel 5 i denne rapporten)
- 8.10 Prikkbelastningsordninger (kapittel 6 i denne rapporten)
- 8.12 Bøter og felgselsstraff (kapittel 7 i denne rapporten).

Korte versjoner på norsk av alle kapitlene finnes på [www.tshandbok.no](http://www.tshandbok.no).

### Bakgrunn

Alkohol påvirker kjøreferdighetene allerede fra relativt lave promillenivåer. Også førernes evne til å vurdere egen kjøreevne er som regel svak.

I Norge kjøres kun omtrent 0,2% av kjøretøykilometer under påvirkning av alkohol. Likevel er alkohol sterkt overrepresentert blant førere som er involvert i ulykker, spesielt i dødsulykker. De mest vanlige typer narkotika i trafikken i Norge er stimulanser, fulgt av cannabis.



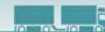
Blant førere som er påvirket av alkohol eller narkotika, er en rekke andre faktorer sterkt overrepresentert som har sammenheng med økt ulykkes- og skaderisiko: Unge menn, lav sosioøkonomisk status, andre trafikklovbrudd, involvering i straffesaker, samt alkohol- og avhengighetsproblemer. Det finnes imidlertid også forskjeller mellom ulike substanser, trafikantgrupper og land. Eksempelvis er promillekjøring i Norge mer utbredt blant bilførere og langt mindre blant førere av tunge kjøretøy. I USA er alkohol mer vanlig blant fotgjengere og motorsyklister og mindre vanlig blant bilførere.

Promillekjøring medfører betydelige økninger i ulykkesrisikoen allerede ved forholdsvis lav promille, og risikoen øker omtrent eksponentielt med økende promille. Sammenlignet med en upåvirket fører, er den relative ulykkesrisikoen på rundt 2,3 ved 0,5-0,8 promille og på rundt 20 ved 1,2 eller mer promille. Den relative risikoen for å bli drept eller hardt skadd, er på rundt 3,6 ved 0,5-0,8 promille og på over 100 ved 1,2 eller høyere promille.

Narkotika og medikamenter medfører også økt risiko. Gjennomsnittlige risikoøkninger er noe større for narkotika, spesielt amfetamin, enn for medikamenter. Relative risikotall er vanskelige å sammenligne da graden av påvirkningen i de fleste studiene av medikamenter og narkotika ikke er oppgitt. Den gjennomsnittlige risikoøkningen som ble funnet for amfetamin tilsvarer omtrent én promille. Den gjennomsnittlige risikoøkningen som ble funnet for andre typer narkotika tilsvarer en promille på mellom 0,1 og 0,8.

## Lovregulering for promillekjøring

Det finnes ulike lover som har som formål å redusere forekomsten av promillekjøring og alkoholrelaterte ulykker. For promillegrenser er det ikke funnet noen generell effekt på antall alkoholrelaterte ulykker, men i forbindelse med politikontroll kan reduserte promillegrenser bidra til å redusere antall alkoholrelaterte ulykker. Når det gjelder regulering av tilgjengeligheten til alkohol, er det kun skjenkerettsalder som har vist seg å ha sammenheng med antall alkoholrelaterte ulykker: Høyere skjenkerettsalder medfører færre alkoholrelaterte ulykker blant unge førere. For følgende typer reguleringer er det funnet inkonsistente eller ingen sammenhenger: Totalforbud mot alkoholsalg i enkelte regioner, alkoholavgifter eller -priser, tetthet av utsalgssteder, statlig alkoholmonopol, begrensninger på tider for alkoholsalg og lover som forbyr åpne alkoholbeholdere eller alkoholkonsum i bilen. Øvrige lover har heller ikke vist seg å ha noen effekt: Samtykkelover for promilleprøver, «anti-plea bargaining», å kunne stille skjenkesteder eller privatpersoner som serverer alkohol til ansvar for skader som berusede personer påfører andre, samt lover om strengere straffer for å sette barn i fare i trafikken (f.eks. kjøre med promille med barn i bilen). Alt i alt tyder resultatene på at lovregulering i svært liten grad kan påvirke promillekjøring og alkoholrelaterte ulykker. Dette gjelder imidlertid kun når man ser isolert på enkelte lover. Flere av lovene, især promillegrenser, og lover som tillater tilfeldige politikontroller og inndragelse av førerkort etter administrative prosedyrer, er nødvendige forutsetninger for effektive politikontroller.



## Promillekontroller

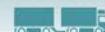
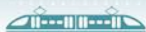
Promillekontroller kan gjennomføres med stasjonære kontrollposter (ofte med tilfeldige kontroller) eller som mobile kontroller (som regel kontroller ved konkret mistanke om promillekjøring). For stasjonære kontroller ble det funnet ulykkesreduksjoner på rundt 10% og noe større når man kun ser på alkoholrelaterte ulykker. Resultatene tyder på at synlige og hyppige kontroller er mest effektive. For mobile kontroller spriker resultatene. I gjennomsnitt ble det ikke funnet noen ulykkesreduserende effekt. For promillekontroller generelt viser en rekke studier at et høyere kontrollomfang medfører større ulykkesreduksjoner. Enkelte førere som opplever å bli tatt i kontroll, har imidlertid ikke redusert risiko for hverken promillekjøring eller ulykker i framtiden.

## Sanksjoner og restriksjoner for promillekjøring

Sanksjoner og restriksjoner for promilledømte førere kan ha ulike formål: Å avskrekke førere som har blitt dømt for promillekjøring fra å promillekjøre på nytt; å avskrekke førere generelt fra promillekjøring; å fjerne promilledømte førere fra trafikken eller forhindre at de kan kjøre med promille, for å unngå at de utgjør en fare for andre trafikanter og seg selv i trafikken. Virkningen på antall ulykker er som følgende for ulike typer sanksjoner og restriksjoner: (1) Inndragelse av førerkort har som regel ikke vist seg å ha noen avskrekkende effekt, verken generelt eller på førere som har fått inndratt førerkortet. Førere med inndratt førerkort har i perioden med inndratt førerkort færre ulykker enn ellers (men langt flere enn de ville hatt dersom de ikke hadde kjørt uten gyldig førerkort). (2) Inndragelse av kjøretøy kan ha en avskrekkende effekt på førere som får kjøretøyet sitt inndratt som sanksjoner for promillekjøring (eller andre forseelser, i hovedsak kjøring uten gyldig førerkort), men resultater fra empiriske studier er inkonsistente og spriker en del. (3) Alkolås for promilledømte førere reduserer som regel promillekjøring og alkoholrelaterte ulykker mens alkolåsen er installert i bilene. På ikke-alkoholrelaterte ulykker og forseelser ble det imidlertid ikke funnet noen effekt. Både ved inndragelse av førerkort/kjøretøy og alkolås er det vanlig at promillekjøring og innblanding i ulykker går tilbake til samme nivå som før inndragelsen/alkolåsen når førerne får førerkortet og/eller bilen tilbake eller alkolåsen fjernet fra bilen.

## Behandling og opplæring

Behandlings- og opplæringstiltak for førere som er dømt for ruspåvirket kjøring eller andre trafikklovbrudd skal redusere førernes alkoholproblemer eller generelt endre førernes atferd. Slike tiltak kan være alternativer eller supplementter til klassiske sanksjoner (som f.eks. bøter og førerkortinndragelse). Behandlingstiltak har i hovedsak førere med alkohol- og avhengighetsproblemer som målgruppe. Det er ikke funnet noen reduksjoner verken av antall ulykker eller tilbakefall. Opplæringstiltak retter seg i hovedsak mot førere som har begått gjentatte eller alvorlige trafikklovbrudd (uten alkohol- eller avhengighetsproblemer). For slike tiltak er det i de fleste studiene heller ikke funnet noen effekt. Noen nyere studier av tiltak som fokuserer på føreratferd har imidlertid funnet relativt store reduksjoner av antall tilbakefall og ulykker. Dersom opplæringstiltak tilbys som alternativ til førerkortinndragelse, medfører opplæringen som regel økt antall nye lovbrudd og ulykker (i forhold til førerkortinndragelse). For såkalte Victim Impact Panels (diskusjoner mellom førere dømt for ruspåvirket kjøring og personer som ble skadd i rusrelaterte ulykker, som regel et supplerende i forbindelse med mer omfattende programmer) spriker resultatene og det er ikke mulig å dra noen konklusjoner om hvorvidt slike tiltak kan være effektive.



## Prikkbelastningsordninger

Prikkbelastningsordninger har som formål å redusere antall trafikklovbrudd som har sammenheng med innblanding i ulykker, men som ikke i seg selv er tilstrekkelige for strenge sanksjoner. Etter innføring av prikkbelastningsordninger ble det i flere land funnet relativt store ulykkesreduksjoner (sammenlagt -15%). Effekten er imidlertid som regel kortvarig. Den avtar over tid og det er ikke kjent hvorvidt antall ulykker forblir lavere etter flere år enn det ellers hadde vært. De typer føreratferd som er omfattet av prikkordninger har i flere studier vist seg å bli forbedret, men bl.a. i Norge ble det ikke funnet noen effekt i den generelle førerpopulasjonen. For individuelle førere kan det å ha prikker ha en avskrekkende effekt (førere begår færre nye lovbrudd). Det å ha prikker har imidlertid også sammenheng med en generelt risikabel kjørestil, noe som kan medføre økt fare for flere prikker.

## Bøter og fengselsstraff

Bøter og fengselsstraffer er sanksjoner for de mest alvorlige trafikklovbrudd. Fengselsstraffer benyttes i Norge i hovedsak for promillekjøring og de mest alvorlige fartsgrenseovertrедelser. Empiriske studier har for det meste ikke funnet noen effekt på det totale antall ulykker, verken av å innføre minstesatser for bøter og fengselsstraffer eller av å øke slike satser. Dette betyr imidlertid ikke at man kunne forvente at antall ulykker forblir uendret dersom man avskaffer bøter og fengselsstraffer for trafikkforseelser. Studier som har sammenlignet virkningen av fengselsstraffer med andre sanksjoner blant førere som ble dømt (de fleste for promillekjøring), har ikke funnet systematiske forskjeller. Det betyr at fengselsstraff ikke nødvendigvis er mer effektiv for å forhindre nye lovbrudd enn andre sanksjoner (bøter, førerkortinndragelse og ev. promilleprogrammer).