

Alþingi
Allsherjar- og menntamálanefnd
Reykjavík

Reykjavík, 6. janúar 2014
1312124/0.1.2/rmj

Efni: Umsögn um 182.mál frá allsherjar- og menntamálanefnd

Embætti landlæknis þakkar veitt tækifæri á að senda athugasemd við ofangreint mál.

182. mál fjallar um tillögu til þingsályktunar um hert viðurlög við ölvunar- og vímuefnaakstri. Þar kemur fram að Alþingi feli innanríkisráðherra að skipa starfshóp til að endurskoða viðurlög við ölvunar- og vímuefnaakstri með það markmið að fækka slíkum tilfellum.

Embætti landlæknis tekur undir þingsályktun þessa og gerir á þessum tímapunkti ekki sérstakar athugasemdir en bendir á skýrslu sem vinnuhópur vann árið 2012 um ölvunarakstur og áfengislása. Skýrslan er send í viðhengi en þar er farið yfir aðgerðir varðandi ölvunarakstur.

Virðingarfyllst,

f.h landlæknis

Rafn Magnús Jónsson,
verkefnisstjóri
Svið áhrifaþátta heilbrigðis

Áratugur aðgerða – skýrsla vinnuhóps um
Ölvunarakstur og áfengislás



Ágúst Mogensen Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Rafn Magnús Jónsson Embætti landlæknis
Eiríkur Hreinn Helgason Lögregluskólinn
Holger Torp Umferðarstofa

2012

Niðurstaða og stutt samantekt

- Ölvunarakstur er önnur algengasta orsök banaslysa í umferðinni á Íslandi auk þess sem rekja má 12% umferðarslysa þar sem meiðsli eru mikil til ölvunaraksturs (Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa, 2008; Skýrsla Umferðarstofu, 2011)
- Erlendar rannsóknir benda til þess að ölvaðir ökumenn séu um og innan við 1% ökumanna á hverjum tíma en þeir valda 25-40% banaslysa í umferð. Ákveðinn hópur ökumanna ekur ítrekað undir áhrifum áfengis og lætur ekki segjast, hvort sem viðkomandi hefur verið sviptur ökuréttindum eða ekki.
- Notkun áfengislása hefur gefið góða raun sem úrræði gegn ölvunarakstri erlendis. Ökumenn sama hafa lásinn í bifreiðinni aka síður undir áhrifum áfengis en þeir sem eru sviptir ökuréttindum á refsitímabilinu.
- Engin heimildarákvæði eru í íslenskum lögum um notkun áfengislása og því þarf að breyta ef notast á við úrræðið.
- Áfengislásar eru ekki gallalausir frekar en önnur úrræði. Kostnaður við tækið er nokkur en hann er allur greiddur af brotamanni (2-300.000 krónur eftir útfærslu). Í fyrstu má búast við neikvæðri umræðu um lásinn, m.a. vegna stimplunaráhrifa (niðurlægjandi að blása í mælinn) og vegna umstangs, en rannsóknir erlendis benda til þess að með aukinni notkun dragi úr þessum neikvæðu viðhorfum.
- Helstu gallar við áfengislása tveir. 1) Þar sem notkun lásanna er valkostur/valkvætt kerfi, hefur sýnt sig að einungis 10-15% brotamanna kjósa úrræðið 2) Lásinn hefur í fæstum tilvikum varanleg áhrif á hegðun ökumanna. Þegar hann er tekinn burt að refsitíma loknum er hættan sú að ökumenn aki aftur undir áhrifum.
- Að mati vinnuhópsins ber að líta á áfengislás sem góðan kost, samhliða öðrum úrræðum. Er hér sérstaklega horft til námskeiða og meðferðarrúæða sem miða að því að breyta varanlega hegðun fólks. Bendir hópurinn á góðan árangur sem náðst hefur hér á landi með sérstökum námskeiðum fyrir unga brotamenn í umferðinni.

Ölvunarakstur

Ölvunarakstur er önnur algengasta orsök banaslysa í umferðinni auk þess sem rekja má 12% umferðarslysa þar sem meiðsli eru mikil til ölvunaraksturs (Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa, 2008; Skýrsla Umferðarstofu, 2011). Erlendar rannsóknir benda til þess að ölvaðir ökumenn séu um og innan við 1% ökumanna á hverjum tíma en þeir valda 25-40% banaslysa í umferðinni m.v. tölur frá N-Ameríku og Evrópusambandin (NHTSA,2009; Mathijssen, 2008).

	Banaslys	Slys með alvarlegum meiðslum	Slys með minniháttar meiðslum	Slys án meiðsla	Samtals
Óþekktur aldur	0	0	0	3	3
16 ára og yngri	0	0	2	3	5
17-26 ára	1	1	18	53	73
27-36 ára	0	1	4	31	36
37-46 ára	1	0	5	19	25
47-56 ára	0	1	1	26	28
57-66 ára	0	2	1	11	14
67 ára og eldri	0	0	1	12	13
Samtals	2	5	32	158	197

Meiðsli í ölvunarakstri og aldur ökumanna árið 2011. Heimild: Skýrsla um umferðarslys 2011, Umferðarstofa (2012).

Árið 2010 voru 1293 ökumenn teknir vegna gruns um ölvunarakstur (Afbrotatölfræði ríkislögreglustjóra 2010). Til að sporna við ölvunarakstri á Íslandi hefur verið lögð áhersla á hefðbundin úrræði eins og sviptingu ökuréttinda, fésekt, löggæslueftirlit og almennar forvarnir. Þessi hefðbundin úrræði sem talin eru upp hér að ofan hafa sannað gildi sitt. Verulega hefur dregið úr ölvunarakstri í flestum vestrænum ríkjum undanfarna áratugi (Voas og DeYoung, 2002) og viðhorf hafa breyst til hins betra.

Ökumenn sem aka ítrekað undir áhrifum áfengis

Það er þó ekki svo gott að tekist hafi að útrýma vandamálinu. Líkt og á svo mörgum sviðum í forvarnarstarfi næst tiltekinn árangur af almennum forvörnum í byrjun, en eftir stendur ákveðinn hópur sem lætur ekki segjast þrátt fyrir áróður, lög og reglur. Í tilviki ölvunaraksturs er þessi hópur sem lætur ekki af hátterni sínu, vel þekktur. Stór hluti ökumanna sem aka ölvaðir eiga við

áfengisvandamál að stríða. Þeir neyta mikils magns áfengis með reglulegu millibili og aka oft ölvaðir (Beirness, Simpson og Mayhew, 1998). Á ensku eru þessir ökumenn nefndir „hard-core drinking drivers“ en mismunandi er hvaða skilgreiningar er notast við til að aðgreina hópinn öðrum. Sumir eiga einungis við áfengisvandamál að stríða á meðan aðrir eru í blandaðri neyslu áfengis, lyfja og vímuefna. Brotaferill þessara ökumanna einskordast ekki við ölvunarakstur, algengt er að þeir séu með önnur umferðarlagabrot á sínum ökuferli, eða önnur afbrot.

Hin hefðbundnu úrræði duga ekki til þess að stöðva þessa ökumenn. Rannsóknir sem gerðar hafa verið á ökumönnum sem hafa verið sviptir ökuréttindum benda til þess að allt að 75% þeirra aki réttindalausir (Nichols og Ross, 1989). Ökumenn meta áhættu þess að vera teknir aftur af lögreglunni litla eða kæra sig kollótta af öðrum ástæðum og aka réttindalausir. Þessi staðreynd hefur vakið upp spurningar. Með hvaða hætti er hægt að gyrða fyrir þessa hegðun? Hvaða úrræðum öðrum er hægt að beita?

Áfengislás (alcolock, alcohol ignition lock)



Í mörgum löndum hefur sú leið verið farin að setja áfengislása í bíla ökumanna sem aka ölvaðir. Áfengislás (alcolock eða alcohol ignition lock) er búnaður sem komið er fyrir í bifreið og varnar því að ökumaður geti ræst bifreið ef áfengismagn í blóði hans er umfram leyfileg mörk. Áður en ökumaður reynir að ræsa bifreiðina þarf hann að blása í mælinn og fá úr skorið hvort hann sé í ökuhæfu ástandi. Nokkuð er til af rannsóknum um gagnsemi áfengislása þar sem þjódur hafa notast við lásinn sem úrræði fyrir ökumenn sem ítrekað aka ölvaðir. Hér að neðan verða tekin nokkur dæmi um útfærslu á úrræðinu.

Svíþjóð

Í Svíþjóð hefur brotamönnum verið gefinn kostur á að fá áfengislás í bifreið sína í 2 ár, í stað eins árs sviptingar ökuréttinda. Um er að ræða valkvæmt kerfi sem 10% brotamanna hafa nýtt sér. Samanburður á ítrekunartíðni (hve margir brjóta aftur af sér) hefur leytt í ljós að fyrstu árin eftir að ökumenn hafa lokið refsingu (hvort sem er 2 ár með áfengislás eða 1 árs sviptingu) er ítrekunartíðni þeirra sem kusu áfengislásinn 60% lægri en þeirra sem voru sviptir voru í 1 ár. Þá var tíðni slysa vegna ölvunaraksturs 80% lægri hjá þeim sem notuðu áfengislásinn (Bjerre og Thorsson, 2007).

Í Svíþjóð hafa áfengislásar einnig verið settir í atvinnubíla, óháð því hvort ökumenn hafi verið teknir fyrir ölvunarakstur eða ekki. Af 3000 áfengislásurum sem settir voru í leigubíla, flutningabíla og fólksflutningabíla voru 300 ökutæki höfð undir sérstöku eftirliti til að meta kosti og galla búnaðsins. Fylgst var með 800 ökumönnum sem óku þessum 300 ökutækjum. Í matsrannsókn sem gerð var hjá bílstjórum áður en tækið var sett í bílinn reiknuðu þeir fastlega að tækið þýddi meira vesen og meiri vinnu fyrir þá auk þess sem mörgum fannst þeir fá þann stimpil að vera undir grun. Einu og hálfu ári síðar voru sömu ökumenn beðnir að tjá sig um áfengislásinn og kom þá fram að 75% töldu áfengislásinn alls ekki neikvæðan, hvorki fyrir þá persónulega né vinnu þeirra. Eftir þrjú ár töldu nær allir bílstjórnarnir að tækið væri ósköp eðlilegur hluti af þeirra vinnu og ef eitthvað hefði traust farþega á bílstjórunum aukist með tilkomu áfengislássins (Bjerre, 2005).

Árið 2012 er áætlað að 75 þúsund áfengislásar hafi verið í notkun í Svíþjóð, langflestir hjá atvinnubílstjórum (Vehmas, Sirkia og Kinnunen, 2012).

Kanada, Ontario's ignition interlock program

Í Ontario Kanada tók gildi heildstæð löggjöf um áfengislása í maí 2009. Ökumaður sem er tekinn með yfir 0,8 prómill í blóði er sviptur ökuréttindum og þarf að undirgangast námskeið. Að því loknu getur hann sótt um að fá ökuréttindi aftur með því skilyrði að áfengislás er settur í bifreiðina. Þá er gefið út nýtt ökuskírteini með bókstafnum „I“ (interlock) sem gefur til kynna að viðkomandi megi aka bifreið sinni með áfengislás. Ökumenn sem hafa brotið einu sinni af sér geta sótt um venjulegt ökuskírteini aftur að einu ári liðnu hafi þeir ekki brotið frekar af sér. Fyrir annað ölvunarakstursbrot

þarf ökumaður að aka með áfengislás í a.m.k 3 ár áður en hann getur sótt um ökuréttindi. Ökumenn sem eru teknir ölvaðir í þriðja sinn geta sótt um „I“ réttindi þegar þeir hafa lokið 10 ára sviptingartímabili. Þeir þurfa að aka með áfengislás um ókomna tíð. Ökumenn sem eru teknir í fjórða sinn geta ekki sótt um „I“ réttindi og áfengislás. Ökuréttindi þeirra verða ekki endurnýjuð.

Ökumenn sem sækja um áfengislás greiða allan kostnað af tækinu sjálfir. Sektir fyrir að „eiga við áfengislásinn“ eru á bilinu 200-1,000 kanadíska dollara fyrir einkabifreið en 200-20,000 fyrir atvinubíla. (mto.gov.on.ca)



Bandaríkin

Í Bandaríkjunum hafa áfengislásar verið notaðir sem úrræði um nokkurt skeið. Einungis þrjú fylki eru ekki með löggjöf um áfengislása en í hinum 47 er mismunandi hversu fast er að orði kveðið um notkun. Í sumum fylkjum er skylda að láta áfengislás í bifreið ef ökumaður er tekinn fyrir ölvunarakstur. Í öðrum fylkjum hafa dómara eða brotamönnum val um hvort áfengislás er settur í bifreið eða ekki. Í skýrslu NHTSA (NHTSA, 2009) er fjallað um kosti og galla áfengislása, m.a. kostnað og tilraunir ökumanna til að svindla á lásnum. Kostnaður vegna áfengislása fellur á brotamann en á móti kemur að viðkomandi hefði hvort sem er fengið fésekt. Nýjustu áfengislásarnir eru þannig að ekki er hægt að tengja framhjá þeim nema með ærnum tilkostnaði auk þess sem skynjarar eru í munnstykki sem koma í veg fyrir að hægt sé að nota t.d. loft úr blöðru eða þrýstihylki. Það verða alltaf einhverjir sem munu reyna að svindla á kerfinu en fyrir marga brotamenn er áfengislásinn sanngjörn lausn. Með lásnum getur fólk áfram keyrt og atvinnubílstjórar t.a.m. stundað vinnu sína. Leggjja ber áherslu á áfengislás sem jákvæða og sanngjarna lausn sem kemur í veg fyrir að

fólk aki ölvað án þess að svipta það ferðafrelsinu. Áfengislás á ekki að vera þvingandi lausn heldur valkostur sem brotamenn sjálfir sækjast eftir að nota.

Finland

Í Finnlandi eru áfengislásar í öllum bifreiðum sem stunda skólaakstur en sett voru lög þess efnis árið 2011. Talið er að 8000 áfengislásar séu í notkun í Finnlandi, þar af 760 í einkabifreiðum ökumanna sem dæmdir hafa verið fyrir ölvunarakstur (Vehmas, Sirkia og Kinnunen 2012). Að neðan má sjá niðurstöður viðhorfsrannsóknar sem gerð var meðal atvinnubílstjóra árið 2011 um kosti og galla lásanna.

Kostir

- Betri ímynd ökumanns/fyrirtækis (68%)
- Áhersla á umferðaröryggi (46%)
- Keyri ekki ölvaður „óvart“ (33%)
- Jákvæð viðbrögð frá öðrum (26%)
- Að kynna nýrri tækni (9%)
- Eykur samkeppnishæfi fyrirtækis (3%)

Gallar

- Tími og óþægindi fyrir ökumann þegar lagt er af stað í ferð (51%)
- Skömm að blása í mælinn á almannafæri (30%)
- að bíða eftir að mælirinn hitni eftir frostnótt (27%)
- Grunsemdir annarra og neikvæð viðhorf (13%)
- Tæknileg vandamál (11%)
- Önnur vandmál (ótti við að tækið bili) (11%)
- Að læra á nýjan búnað (5%)
- Kostnaður 4%
- Ég þori ekki að drekka einn bjór með matnum lengur (4%)

Holland

Þann 1. desember 2011 tóku gildi lög í Hollandi um áfengislása. Samkvæmt þeim er stofnuninni sem sér um ökuleyfisveitingar þar í landi heimilt að beita úrræðinu ef ökumenn hafa gerst sekir um ölvunarakstur. Um er að ræða þrjá hópa ökumanna sem úrræðinu er beitt gagnvart:

- Ökumenn sem mælast með yfir 1.3-1.8 prómill í blóði
- Ungir ökumenn með yfir 1 prómill
- Síbrotamenn með yfir 0.8 prómill

Ef ökumaður er með yfir 1.8 prómill í blóði er kannað hvort hann á við áfengisvandamál að etja. Allir ökumenn þurfa að vera með áfengislás í amk 2 ár. Ef ökumaður gerist sekur um ölvunarakstur á tímabilinu bætast við 6 mánuðir.

Staða innleiðingar áfengislása í löndum Evrópusambandsins (Vehmas, Sirkia og Kinnunen 2012).

	<i>Noregur</i>	<i>Belgía</i>	<i>Danmörk</i>	<i>Finland</i>	<i>Frakkland</i>	<i>Holland</i>	<i>Þýskaland</i>	<i>Svíþjóð</i>	<i>Bretland</i>
Tilraunaverkefni		x				x	x	x	x
Undirb. lagaset.	x	x	x	x	x				x
Lög sett		x	x	x		x		x	
Meðferð		x		x	x	x		x	
Flutningabifreiðar				x	x				
Skólaakstur				x	x				
Einkafyrirtæki	x	x		x			x	x	

Áfengislás – Eitt af mörgum úrræðum

Leggja ber áherslu á að beiting áfengislása er eitt af mörgum úrræðum sem beitt er gegn ölvunarakstri (sjá töflu að neðan). Virkni áfengislása sé tengd þeim tíma sem áfengislásinn er tengdur við bifreiðina. Eftir að lásinn er fjarlægður er líklegt að viðkomandi taki upp fyrri hegðun. Ekki er hægt að gera lítið úr þeirri staðreynd að það dregur úr ölvunarakstri viðkomandi á þessu tímabili. Árið 2000 ályktaði hópur sérfræðinga í Evrópu, um áfengislása í EU löndum, að ölvunarakstur og tíðni slysa fækkaði með tilkomu áfengislása.

Virkustu aðgerðir vegna ölvunaraksturs

	Virkni	Fjöldi rannsókna	Kostnaðarábati
Lægri refsímörk	+++	+++	+++
Reglulegt tilviljanakennt eftirlit	+++	++	+
Ökuelyfissvipting	+++	++	++
Áfengislásar	+	+	+
Lægri refsímörk fyrir unga ökumenn	+++	++	+++
Skert ökuréttindi fyrir nýja ökumenn	++	++	+++
Þjálfun starfsfólks veitingahúsa og almennings	+	++	+
Sérstakir ökumenn/designated driver	0	+	++
Skólafræðsla	?/0	+	+
Fjölmíðlaherferðir	++	+	+
Samfélagaslegar aðgerðir	++	++	+

Alment má túlka niðurstöðurnar á þann veg að áfengislásar einir og sér sé ekki leiðin. Þetta úrræði getur verið hluti af annari stefnumótun eða aðgerðum. Má tengja við refsingu þar sem áfengislás er settu í bíl samhliða reglulegu samtali við lækni eða áfengisráðgjafa. Virkustu leiðir til að draga úr ölvunarakstri eru samspil eftirfarandi þátta: heildræn stefnumótun um aðgengi, verð, reglulegt tilviljanakennt eftirlit, lágt leyfilegt BAL og jafnvel núll þolmörk fyrir nýja ökumenn og atvinnubílstjóra

Áfengislás, meðferðarúrræði og lagaumhverfið á Íslandi.

Samkvæmt umferðarlögum (50/1987) eru refsingar fyrir brot gegn þessum sérrefsilögum sektir og fangelsi allt að tveimur árum (gr. 100.) Þar við bætast hin svokölluðu refsitengdu viðurlög sem eru sviptingar ökuréttar (101. gr.)

Almennt hefur ekki tíðkast hér á landi að dæma menn til meðferðar, sem hluta af refsingu en í 57. gr.alm. hgl. (19/1940) er ákvæði sem dómari getur gripið til og er þá hluti af því að skilorðsbinda refsinguna (sjá 4. tl. 3. mgr.).

Engin heimildarákvæði eru í íslenskum lögum um beitingu áfengisláss sem úrræðis.

■ **57. gr.** [Ákveða má í dómi, að fresta skuli með skilyrðum um tiltekinn tíma:

a. Ákvörðun um refsingu.

b. Fullnustu refsingar.

Skilorðstími má ekki vera skemmri en 1 ár og ekki lengri en 5 ár. Að jafnaði skal ákveða hann 2–3 ár. Upphaf skilorðstíma skal ákveðið í dómi hverju sinni.

Frestun skal vera bundin því skilyrði, að aðili gerist ekki sekur um nýtt brot á skilorðstímanum, sbr. 60. gr. Frestun má einnig binda skilyrðum, eftir því sem hér segir:

1. Að aðili sæti á skilorðstímanum umsjón einstakra manna, félags eða stofnunar. Aðili skal jafnan sæta slíkri umsjón, ef honum eru sett skilyrði samkvæmt 2.–5. tölul. hér á eftir.
2. Að aðili hliti fyrir mælum umsjónarmanns um dvalarstaði, menntun, vinnu, umgengni við aðra menn og notkun tómstunda.
3. Að aðili neyti ekki á skilorðstímanum áfengis né deyfilyfja.
4. Að aðili gangist undir dvöl á hæli tiltekinn tíma, ef nauðsyn þykir til bera, allt að 18 mánuðum, er venja þarf hann af notkun áfengis eða deyfilyfja, en ella allt að 1 ári.
5. Að aðili gangist undir að þola takmarkanir á umráðum yfir tekjum sínum eða öðru, er fjárhag hans varðar.
6. Að aðili greiði eftir getu fébætur fyrir tjón, sem hann hefur valdið með broti sínu

Við leit í dómasafni fannst eitt dæmi frá 2010 (Héraðsdómur Suðurlands 6. október 2010) þar sem „útingangsmáður“ var dæmdur til áfengismeðferðar. Engin viðlíka hæstaréttardómur fannst um þetta.

Í 65. gr. hgl. er að finna þvingunarúrræði sem dómari getur gripið til en hér er um að ræða ákvæði sem lítið hefur verið notast við í gegnum tíðina.

65. gr. [Þyki það ljóst af málavöxtum, eftir að umsagnar lækni hefur verið leitað, að sakborningur, sem framið hefur brot undir áhrifum áfengis, geti ekki haft hemil á drykkjufýsni sinni, má ákveða í dómi, að hann skuli lagður inn á viðeigandi hæli til lækningar.]1) Skal dómur þá hljóða um

dvöl á hælínu allt að 18 mánuðum, eða, ef ítrekun á sér stað, allt að 3 árum. [Ráðherra]2) ákveður, eftir tillögum stjórnar hælísins og hlutaðeigandi læknis, hvort leysa megí manninn af hælínu, áður en ofangreindur hámarkstími er liðinn, sökum þess að ætla megí, að hann hafi læknað.

Þessi dæmi eru tiltekin hér til fróðleiks og skýringar um það að þessi hugsun finnst í íslenskum rétti og það ætti að auðvelda það að gera tillögu um að meðferðarúrræði verði sett í umferðarlög sem hluta af „refsíkennendum viðurlögum“ og notkun áfengislása.

Andi heimildarákvæðis gæti verið eitthvað á þessa leið:

Heimilt er dómara að stytta ökuleyfissviptingu ökumanns sem samþykkir að setja áfengislás í ökutæki það sem hann hefur umráð yfir og greiðir kostnað við það, auk sektar. Skilyrði þessa er að ökumaður sækí afengis meðferð skv. ákvörðun trúnaðarlæknis Umferðarstofu. Sömu refsingu er heimilt að bjóða ökumanni sem undirgengst lögreglustjórasátt.

Námskeið og fræðsla

Í kjölfar mikillar umræðu um vandamál í tengslum við akstur ungra ökumanna árið 2006 voru gerðar ákveðnar breytingar á umferðarlögum árið 2007 til að stuðla að bættri hegðun þeirra. Þær fólu m.a. í sér að byrjanda á sínu fyrsta bráðabirgðaskírteini sem sviptur var ökurétti eða fékk fjóra punkta eða fleiri í ökuferilsskrá var bannað að aka. Honum var gert að sækja sérstakt námskeið og taka ökuþróf að nýju áður en hann fékk ökurétt að nýju. Hér var tekin upp sú nýlunda að beita ekki lengur eingöngu sektum og sviptingum þegar ökumaður gerist brotlegur í umferðinni, en hún takamarkast við nýliða í umferðinni, þ.e. ökumann á sínu fyrsta bráðabirgðaskírteini.

Sérstakt námskeið byggir á hugmyndafræði sem kennd er við GADGET-líkanið, en það segir til um hvernig góður og ábyrgur ökumaður mótast. Kennt er í litlum hópum og nemendur eru virkir í kennslunni. Í kennslunni er aðallega notast við stýrðar umræður um grundvallaratriði sem tengjast akstri, viðhorfum og hegðun ökumannsins. Kennari er ekki að miðla þekkingu um umferðarlög og reglur, miklu frekar að stýra umræðum þátttakenda um akstur og tilgang hans, áhættutöku, ákvarðanatöku og ábyrgð – afhverju þeir séu á námskeiði. Námskeiðið tekur þrjár vikur, kennt er í fjórum lotum og þrjár kennslustundir í hverri, auk þess eru tveir kennslutímar í bifreið. Námskeiðið kostar í dag frá 33.000 til 45.000 kr.

Mikla athygli vakti forvarnaráhrifin sem þessi aðgerð hafði í för með sér, en brotlegum nýliðum fækkaði um 60% á milli árána 2006/2007 og 2007/2008.

2007 – 2010 sátu 617 einstaklingar sérstakt námskeið, 80% karlar og 20% konur. Um mitt ár 2011 var kannaðar ökuferill þeirra sem setið höfðu sérstakt námskeið. 50% þeirra hafði engin skráð brot eftir að hafa lokið námskeiði, 11% vegna ölvunar- eða fíkniefnaaksturs, 33% vegna hraðaksturs og 6% önnur brot.

Almenn ánægja er meðal þátttakenda með námskeiðin, þau þykja almennt áhugaverð og gefandi, þrátt fyrir að um skyldu sé að ræða.

Árangur af þessum námskeiðum verður að teljast mjög góður. Ef hægt er að ná árangri með unga öikumenn ætti að vera vel þess virði að sjá hvort ekki væri hægt að ná viðlíka árangri með öikumenn sem eru með fullnaðarskírteini og brjóta af sér í umferðinni. Væri þá jafnvel hægt að sjá fyrir sér sérhæfð námskeið, þ.e. annars vegar námskeið sem að meginstofni fengist við vanda sem tengist akstri undir áhrifum og hins vegar vanda við að fara eftir öðrum reglum umferðar. Nánar þyrfti að skoða uppbyggingu slíkra námskeiða og skilyrði þess að öikumönnum sé gert að sækja þau og þá tengsl við sektir og sviptingar.

Aðrar þjóðir eru í stöðugt auknu mæli að fara þessar leiðir m.a. í ljósi þess að refsikennd viðurlög eins og sektir og sviptingar duga takmarkað. Nauðsynlegt er að leita nýrra leiða til að auka öryggi í umferðinni og lífsgæði þátttakenda með því beina mönnum á rétta braut svo þeir geti ekið löglega.

Í Danmörku var umferðarlögum breytt árið 2002 þannig að öllum sem fengu skilyrðislausa sviptingu vegna ölvunaraksturs var gert að sækja námskeið um akstur og áfengi fyrir endurveitingu. Markmið með námskeiðunum var að draga úr líkum á ölvunarakstri með því að draga úr neyslu þátttakenda ásamt því að kenna þeim jafnframt aðrar leiðir til að hafa stjórn á sjálfum sér í tengslum við áfengi og akstur. DTU skilaði 2009 skýrslu þar sem árangur námskeiðanna var metinn og niðurstaðan var sú að námskeiðin töldust minnka líkur á því að þátttakendur gerðust aftur sekir um ölvunarakstur. Mælt var með því að námskeiðum yrði haldið áfram og þau þróuð nánar.

Vinnuhópur á vegum EB gaf út skýrslu 2002 „EU-project ANDREA“ (**A**nalysis of **d**river **r**ehabilitation **p**rogrammes). Í skýrslunni er leitað svara við því hvort endurhæfingarnámskeið fyrir

brotamenn í umferðinni skili árangri og ef svo væri, hvað þættir skipti mestu máli. Vinnuhópurinn komst að þeirri niðurstöðu að með vel skilgreindum og skipulögðum námskeiðum hefði með sannanalegum hætti tekist að hafa jákvæð áhrif á viðhorf og atferli brotamanna í umferðinni. Í skýrslunni er gerð grein fyrir skipulagi slíkra námskeiða í hinum ýmsu löndum ásamt því að leggja mat á áhrifum þeirra. Sérstöku námskeiðin sem tekin voru upp hér á landi 2007 eru m.a. skipulögð með hliðsjón af tilmælum skýrslunnar.

Annar vinnuhópur gaf út skýrslu nú í lok sumars „DRUID, Final Report: Work performed, main results and recommendations“. Í skýrslunni er að finna ítarlega umfjöllun um akstur og vímuegja í Evrópu. Sérstaklega er fjallað um varnarúrræði og þá m.a. endurhæfingu og námskeið. Mat er lagt á framkvæmd þessara mála í hinum ýmsu löndum, bent á hvað leiðir teljast bestar og tillögur gerðar að leiðum sem þjóðir geta farið.

Aðrar þjóðir sýna fram á jákvæða reynslu meðferðarúrræðum og endurhæfingarnámskeiðum sem viðbrögð við brotum ökumanna, bæði reyndra og óreyndra. Hér á landi er góð reynsla af sérstökum námskeiðum fyrir unga ökumenn sem brjóta af sér í umferðinni. Telja verður tímabært að skoða þessi úrræði fyrir ökumenn almennt sem brjóta af sér, skv. nánari skilgreiningu, í stað þess að einblína á sektir og sviptingar.

Heimildir

Afbrotatölfræði ríkislögreglustjóra 2010. Reykjavík: Ríkislögreglustjóri.

Beirness, D.J., Simpson, H.M. og Mayhew, D.R., (1998). Programs and policies for reducing alcohol-related motor vehicle deaths and injuries. *Contemporary Drug Problems*, nr.25, bls. 553-578. +

Bjerre, B., (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcohollock device and program: Swedish experiences. *Accident Analysis and Prevention*, nr.37, bls. 1145-1152.

Bjerre, B., og Thorsson, U., (2007). Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers? *Accident Analysis and Prevention*, nr. 40, bls. 267-273.

Carstensen, G. og Larsen, L., (2009) Evaluering af kurser i alkohol og trafik (A/T-kurser). DTU, maj 2009.

G. Bartl, J.-P. Assailly, F. Chatenet, M. Hatakka, E. Keskinen, G. Willmes-Lenz, (2002). EU-Project „Andrea“ Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. KfV, 2002

Lögregluvefurinn 7.1.2010. Átak gegn ölvunarakstri- 3747 ökumenn stöðvaðir.

http://www.logreglan.is/display.asp?cat_id=1042&module_id=220&element_id=15033

NHTSA, (2009). Ignition interlocks- What you Need to Know. NHTSA, November 2009.

Umferðarslys á Íslandi 2011, (2012). Reykjavík: Umferðarstofa.

Schulze, H. Co-ordinator.: DRUID, Final Report: Work performed, main results and recommendations. EB 2012

Skýrsla starfshóps um endurskoðun samgönguáætluna 2009-2012, (2009).

Vehmas, A., Sirkia, A. Og Kinnunen, T., (2012). *Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport*. Helsinki: Trafi Publications.

Voas, R.B, og DeYoung, (2002). Vehicle action: effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers? *Accident Analysis and Prevention*, nr.34, bls. 263-270.