

# Effekt af nedsættelse af promillegrænsen

Inger Marie Bernhoft  
Civilingeniør  
Danmarks TransportForskning/Ermelundsvej  
Ermelundsvej 101, 2820 Gentofte, Danmark

## Baggrund

Pr. 1. marts 1998 blev promillegrænsen i Danmark sat ned til 0,5. Baggrunden herfor var, at forskningen har vist, at uheldsrisikoen kan være forhøjet selv ved alkoholpromiller under den tidligere grænse på 0,8. Således er det tidligere beregnet, at f.eks. unge mandlige førere i alderen 18-24 år har en 4 gange forhøjet uheldsrisiko allerede ved kørsel med små promiller under 0,5 i forhold til den sikreste gruppe af bilister, nemlig de 35-44 årige mænd. I intervallet 0,5-0,8‰ er uheldsrisikoen for de 18-24 årige ca. 10 gange forhøjet.

Forud for at promillegrænsen blev sænket havde regeringen i juni 1997 besluttet at indføre brug af præcisionsalkometre samtidig med nedsættelsen af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5 med virkning fra 1. marts 1998. Yderligere politisk debat resulterede dog i, at promillegrænsen pr. 1 marts 1998 blev sat ned til 0,5 uden at der samtidig blev indført præcisionsalkometre. Eneste bevismateriale er således fortsat en blodprøve.

Nedenstående tabel 1 viser, hvordan udviklingen i antal afgørelser i forbindelse med promille- og spirituskørsel hos motorførere har været fra 1993 til 1999.

Tabel 1 Afgørelser i sager om motorføreres spiritus- og promillekørsel både i forbindelse med færdselsuheld og uden uheld. 1993-1999

Promille	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
0 – 0,8‰ (§53,2)	75	68	64	76	71	-	-
0 – 0,5‰ (§53,2)	-	-	-	-	-	47	64
0,51 – 0,8‰	-	-	-	-	-	868	1349
0,81 – 1,2‰	3510	3270	2933	2587	2505	2832	2866
1,21‰++	10035	9520	8598	8478	8335	8179	8275
I alt	13620	12858	11595	11141	10911	11926	12554

1 marts 1998 blev den nye promillegrænse på 0,5 indført. Derfor må det antages at mange af afgørelserne i 1998 omhandler sigtelser før promillegrænsen blev ændret. Afgørelserne i 1999 må derimod formodes i høj grad at være resultat af sigtelser efter 1 marts 1998, hvor den nye grænse blev indført, hvorfor årene 1997 og 1999 sammenlignes i det følgende.

Det totale antal afgørelser for kørsel med promille over 0,8 var lidt højere i 1999 end i 1997, idet dette antal steg fra 10840 til 11141. Fordelingen på promilleniveauer er derimod ændret, idet der i 1999 var færre afgørelser for kørsel med promille over 1,2 og tilsvarende flere med

promille i intervallet 0,81-1,2‰ end i 1997. Denne ændring i promillefordelingen er signifikant.

I 1999 er der i alt afgjort 1349 sager for promillekørsel med lav promille (0,51-0,8‰). Disse afgørelser er en direkte følge af den nye grænse. Inden lovændringen blev der kun rejst få sigtelser i forbindelse med kørsel med promiller under 0,81‰, nemlig kun hvis der var tale om skærpede omstændigheder - såsom uheld eller overtrædelse af færdselsloven i øvrigt (§53.2). Tilsvarende var der i 1999 et lille antal afgørelser i forbindelse med promiller under 0,51 (§53.2). Antallet af afgørelser for kørsel med promille under 0,81 kan ikke sammenlignes før og efter lovændringen.

Virkningen af lovændringen er efterfølgende vurderet dels på bilisternes vaner i forbindelse med at drikke og køre, dels på udviklingen i uheld med promille- og spirituskørsel.

## **Metode**

For at få kendskab til, om den ændrede promillegrænse har haft effekt på bilisters holdning til spritkørsel og drikkevaner, samt deres viden om promillegrænsen, indgik der i Danmarks Statistiks persontransportundersøgelse i visse måneder før og efter lovændringen nogle tillægsspørgsmål herom. De samme spørgsmål blev stillet før og efter lovændringen.

For at vurdere, om lovændringen har haft indflydelse på antallet af uheld med promille- og spirituskørsel, er uheldsudviklingen på baggrund af Danmarks Statistiks uhedsregistrering af færdselsuheld med personskaade undersøgt for en 6 års periode, hvoraf ét år omhandler tiden efter lovændringen.

## **Det empiriske grundlag**

Tillægsspørgsmålene i forbindelse med Danmarks Statistiks persontransportundersøgelse blev stillet i oktober, november og december 1997 samt gentaget i oktober og december 1998. I alt besvarede 4282 personer mellem 18 og 74 år (2263 mænd og 2019 kvinder), som på interviewtidspunktet havde kørekort til bil, fire spørgsmål vedr. alkohol og bilkørsel.

Uhedsanalysen er baseret på indberetning af færdseluheld i perioden 1.3.1993-1.3.1999. Promillegrænsen blev ændret 1.3.1998, dvs. at data som nævnt indeholder 5 år i førperioden og 1 år i efterperioden.

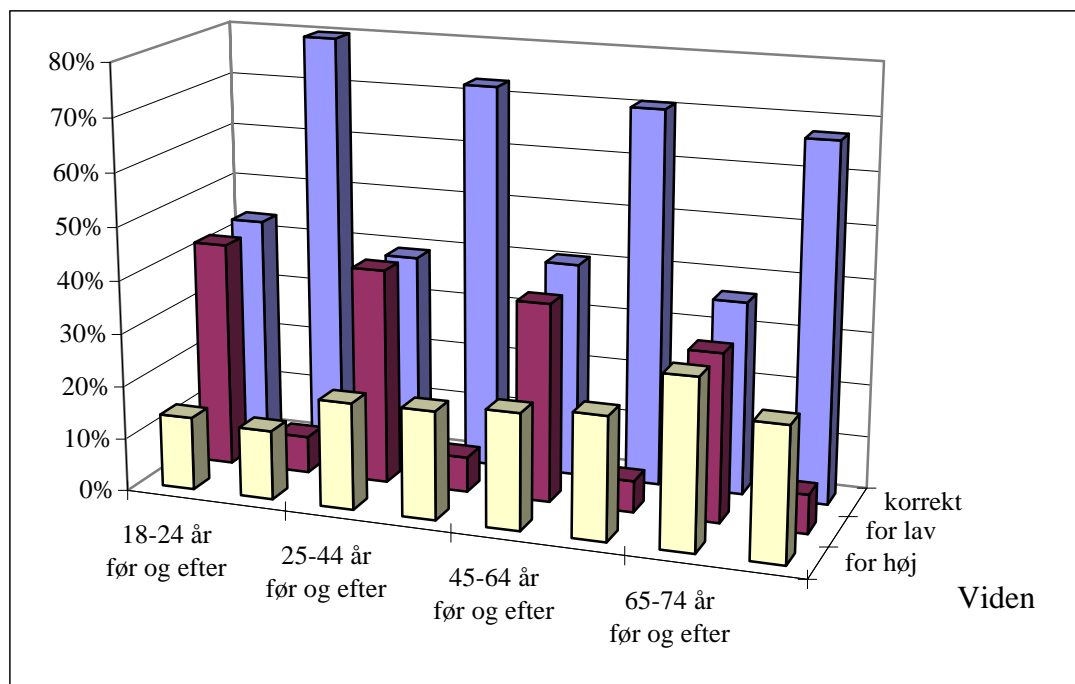
## **Resultat af interviews**

### ***Viden om promillegrænsen***

Personerne, der deltog i persontransportundersøgelsen blev bedt om at angive, hvad promillegrænsen var. I den følgende figur 1 ses, hvordan fire aldersgrupper af bilister svarede. Svarene er relateret til den aktuelle promillegrænse og grupperet i tre kategorier, eftersom der blev angivet en værdi, der var "for høj", "for lav" eller "korrekt" i forhold til den rigtige grænse. Svarene i før- og efterperioden er vist ved siden af hinanden for hver aldersgruppe. Korrekt viden var før lovændringen, hvis der blev svaret 0,8‰, og efter lovændringen, hvis der blev svaret 0,5‰.

For alle fire aldersgrupper er andelen af personer, hvis viden om promillegrænsen er korrekt, steget fra ca. 40% før lovændringen til ca. 80% efter lovændringen. Stigningen er signifikant for alle aldersgrupper. Bedst viden både før og efter fandtes hos de 18-24 årige.

Den meget store andel af respondenterne (omkring 40%), der i førperioden angav promillegrænsen til at være lavere end det var tilfældet på dette tidspunkt, tyder på, at den megen omtale af en eventuel kommende sænkning allerede har haft indflydelse på svarene i førperioden.



Figur 1 Viden om promillegrænsen fordelt efter alder – før og efter lovændringen

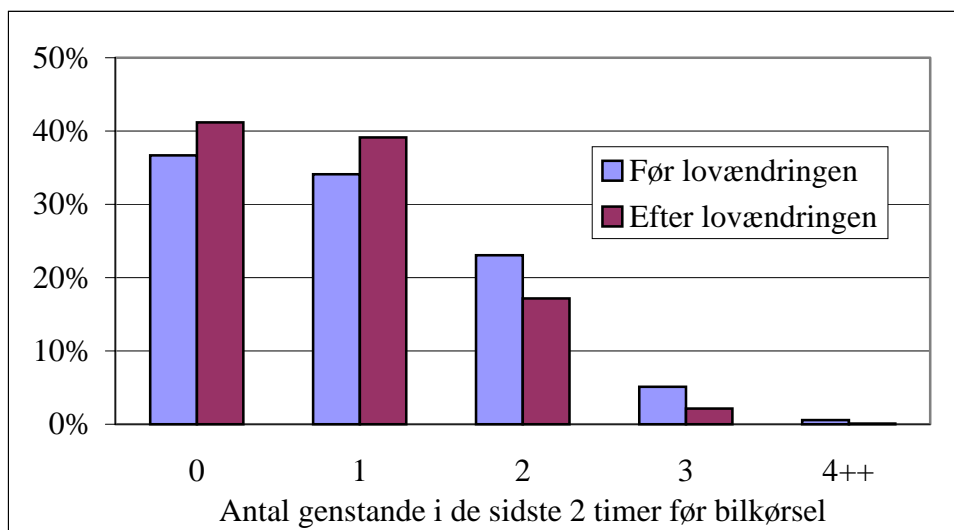
Det ses af figuren, at jo ældre personerne var, jo flere angav en værdi for promillegrænsen, der var højere, end den var i virkeligheden. Dette gjaldt både før og efter lovændringen.

### ***Alkoholindtagelse før bilkørsel***

Interviewpersonerne blev også bedt om svare på, hvor mange genstande de højst ville drikke i løbet af 2 timer, under forudsætning af, at de ikke havde drukket noget den pågældende dag og at de skulle køre efter de 2 timer.

I figur 2 er vist procentfordelingen af svarene før og efter nedsættelse af promillegrænsen vedrørende det antal genstande, som interviewpersonerne ville tillade sig at drikke i de sidste 2 timer før bilkørsel. Procentfordelingen er vist for forskellige antal genstande. Der er medtaget svar fra alle interviewpersoner, uanset deres viden om promillegrænsen.

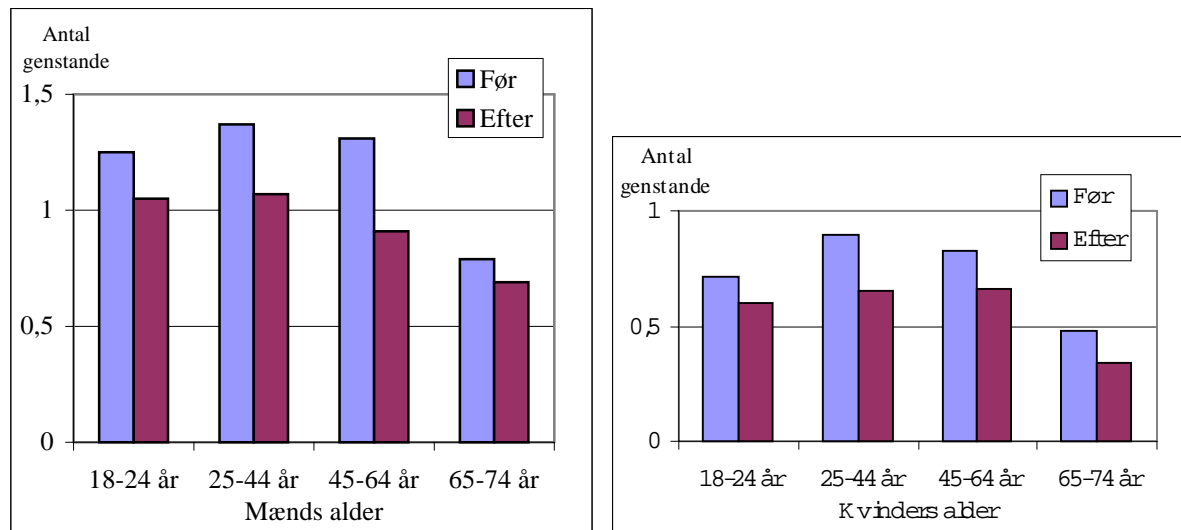
De to fordelinger – før og efter lovændringen – er signifikant forskellige, dvs. at der er sket en markant ændring af, hvor meget folk tillader sig at drikke før de skal køre. Før lovændringen ville 37% af de adspurgte ikke drikke overhovedet i de sidste 2 timer før bilkørsel, efter lovændringen fulgte yderligere 4% dette eksempel. Andelen, som ikke drak eller højst ville drikke en enkelt genstand, er steget fra 71% til 80%.



Figur 2 Alkoholindtagelse i de sidste 2 timer før bilkørsel - før og efter nedsættelse af promillegrænsen

### *Drikkevaner for dem, der kendte promillegrænsen*

Svarene i før- og efterperioden fra de interviewpersoner, der kendte promillegrænsen, blev analyseret for sig. I figur 3 ses det gennemsnitlige antal genstande før og efter lovændringen for denne del af de interviewede, opdelt på mænd og kvinder.



Figur 3 Gennemsnitligt antal genstande i de sidste 2 timer før bilkørsel – før og efter ændring af promillegrænsen  
Mænd og kvinder med korrekt viden om promillegrænsen

Det ses af figur 3, at både før og efter lovændringen vil kvinder, der kender promillegrænsen, før bilkørsel i gennemsnit tillade sig at drikke omtrent  $\frac{1}{2}$  genstand mindre end mænd, der kender promillegrænsen. Dette gælder for samtlige aldersgrupper.

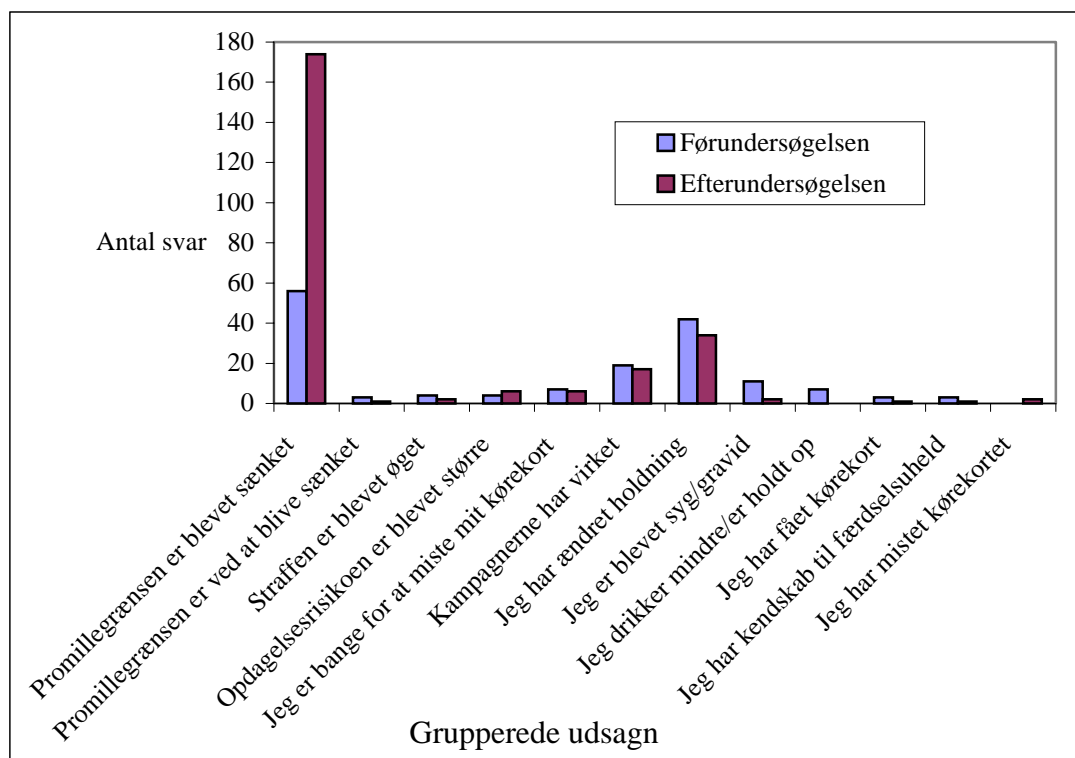
Alle aldersgrupper af både mænd og kvinder har rapporteret at drikke mindre efter lovændringen, i gennemsnit omkring ¼ genstand. Størst fald er der for mænd i alderen 45-64 år (0,4 genstand). Forskellen i antal genstande er dog kun signifikant for mænd i alderen 25-64 år og for kvinder i alderen 25-44 år.

### Ændring i drikkevaner

De interviewpersoner, der havde ændret drikkevaner i løbet af det sidste år, blev bedt om at give en begrundelse herfor. I alt gav 177 personer i førundersøgelsen og 249 personer i efterundersøgelsen en begrundelse for, hvorfor de tillod sig at drikke mere eller mindre i forbindelse med kørsel end det havde været tilfældet et år forinden. Svarene blev angivet i fri tekst, for derefter i denne analyse at fremstå grupperet.

I alt 21 personer – 18 i førundersøgelsen og 3 i efterundersøgelsen tillod sig at drikke mere. I halvdelen af svarene (11) var begrundelsen, at personerne følte, at de kunne tåle mere end før. Øvrige begrundelser var, at de i løbet af det pågældende år var blevet mere rutinerede bilister, at de havde overstået en sygdom, der havde sat begrænsninger i deres alkoholforbrug eller at de i mellemtiden var flyttet til Danmark fra et land med lavere promillegrænse (dette svar forekom kun i før perioden).

Begrundelserne for at drikke mindre var langt mere nuancerede. Disse svar er i grupperet form gengivet i figur 4, idet enkelte interviewpersoner optræder med flere udsagn.



Figur 4 Begrundelser for at drikke mindre

Det ses af figuren, at der i førundersøgelsen er to udsagn, der hver dækker ca. 1/3 af svarene på, hvorfor man tillader sig at drikke mindre, nemlig pga. at promillegrænsen er blevet

sænket, selv om den på det pågældende tidspunkt ikke var blevet det endnu, og at personene har ændret holdning.

I efterperioden er sænkningen af promillegrænsen langt den hyppigste grund til at drikke mindre, næsthøypigst er ændrede holdninger. Men det skal bemærkes, at viden opnået via information og kampagner også spiller en rolle i begrundelserne for at drikke mindre.

## Resultat af uheldsundersøgelse

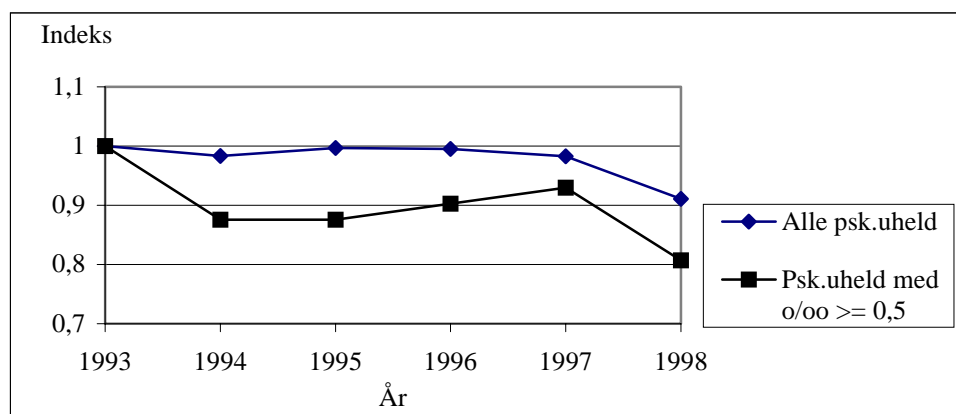
I det følgende undersøges det, om der på baggrund af uheldsstatistikken kan vurderes noget om en eventuel effekt af nedsættelse af promillegrænsen på færdselsuheld med personskaade. Da promillegrænsen blev sænket pr. 1.3.1998, omhandler de følgende statistikker skæve år, der hver dækker perioden fra 1. marts i ét år til 28 februar i det følgende år.

### Udvikling i personskaadeuheld med motorførere

Spirituspåvirkede førere er defineret som førere med promille  $\geq 0,5$ , ud fra den betragtning, at det også før lovændringen kunne give anledning til sigtelse, hvis der var tale om skærpede omstændigheder, f.eks. uheld eller øvrige overtrædelser af færdselsloven, selv om promillen var under 0,8 (§53.2). Der var således også før lovændringen fokus på små promiller.

Promilleverdier på præcis 0,50‰ kan desværre ikke adskilles fra verdier på 0,51‰ i Danmarks Statistiks uheldsregistrering, der ligger til grund for tabellerne. Derfor er værdien 0,50‰ medtaget i den del af data, der beskriver ulovlige promiller. Værdien 0,50‰ forekommer dog yderst sjældent.

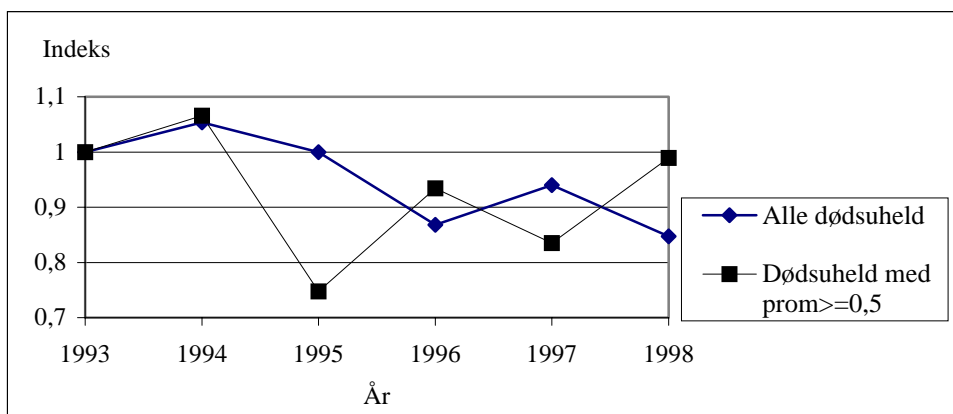
I figur 5 er den indekserede udvikling over de 6 seneste år vist for alle personskaadeuheld med motorførere, hvortil der kræves kørekort, og for de tilsvarende personskaadeuheld, hvor der optrådte en fører med promille  $\geq 0,5$ . År 1993 (dvs. 1.3.1993 – 28.2.1994) er sat til værdien 1.



Figur 5 Indekseret udvikling i personskaadeuheld  
Hvert år omhandler marts-dec. samt jan.-feb. i det følgende år

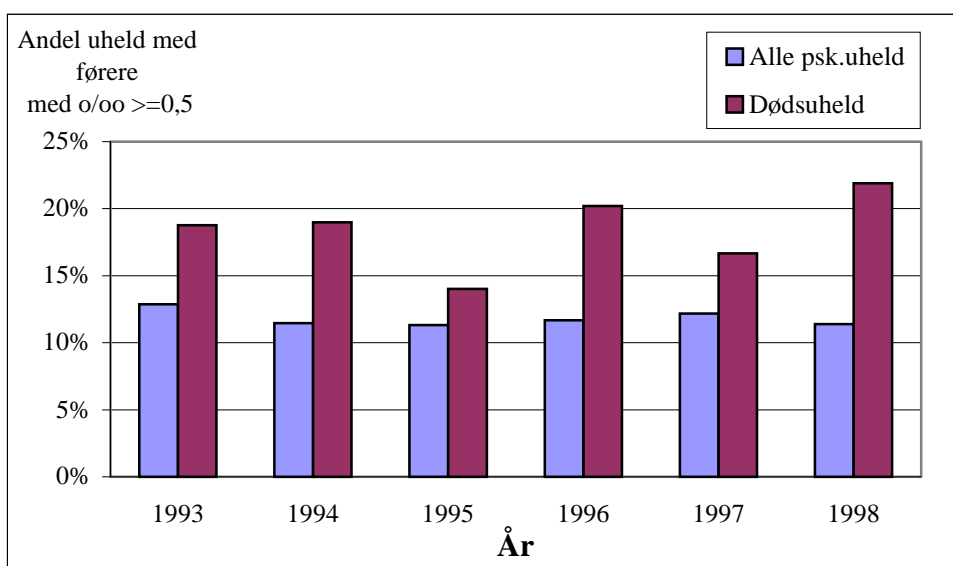
Det ses, at der er sket et markant fald fra 1997 til 1998 i begge kurver, idet faldet i indekset for uheld med spirituspåvirkede motorførere er lidt større.

I figur 6 er vist den tilsvarende udvikling i dødsuheld for de samme 12 måneders perioder.



Figur 6 Indekseret udvikling i dødsuheld  
Hvert år omhandler marts-dec. samt jan.-feb. i det følgende år

Mens indekset for antal dødsuheld trods svingninger har ligget nogenlunde stabilt under 1993-niveauet i årene 1996-1998, så har indekset for dødsuheld med spirituspåvirkede motorførere svinget op og ned gennem alle årene, for i 1998 igen at ligge på linie med niveauet i 1993. Denne udvikling illustreres også i figur 7, hvor andelen af dødsuheld, hvor der var impliceret en motorfører med promille  $\geq 0,5$  er vist for de samme 6 år. Desuden er andelen af personskadeuheld med spirituspåvirket fører vist i figuren.



Figur 7 Udvikling i andel uheld med motorførere med promille  $\geq 0,5$  af alle uheld. Både for personskadeuheld og dødsuheld med motorførere.  
Hvert år omhandler marts-dec. samt jan.-feb. i det følgende år.

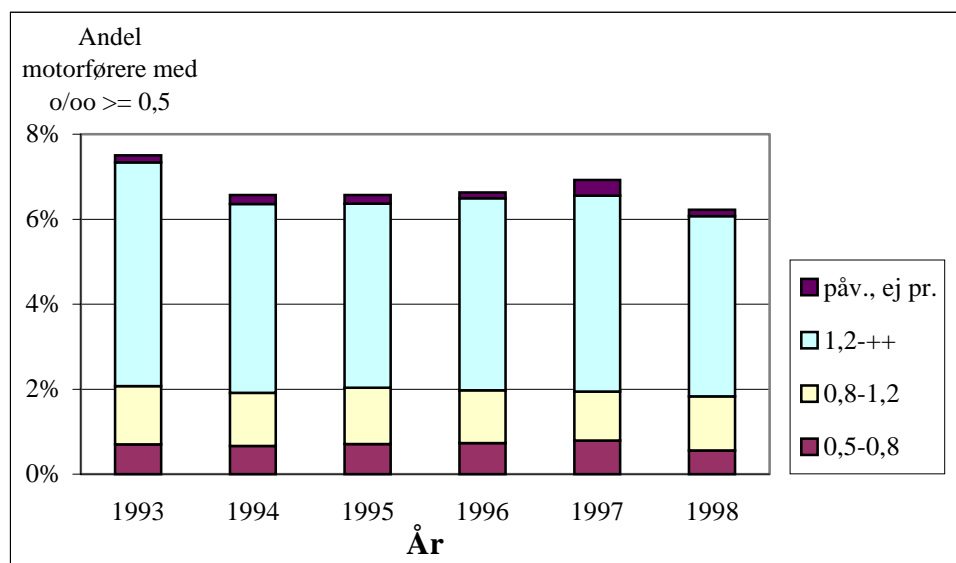
Andelen af personskadeuheld med spirituspåvirkede motorførere i forhold til samtlige personskadeuheld har kun været ganske lidt faldende siden 1993. Der er dog ikke tale om, at andelen i 1998 er lavere end forventet, dvs. at lovændringen ikke ses at have haft indflydelse på andelen af uheld med spirituspåvirkede førere i 1998.

Andelen af dødsuheld med spirituspåvirkede motorførere har svinget meget i de seneste år. Variationen ser ud til at være tilfældig, men andelen i 1998 er den højeste i de 6 viste år.

### ***Promillefordelingen hos spirituspåvirkede motorførere i personskadeuheld***

I de følgende figurer ses promillefordelingen, idet der skelnes mellem førere med og uden lovligt kørekort.

Figur 8 ser således kun på uheldsimplicerede motorførere, der har haft lovligt kørekort, idet motorførere med 0,5‰ eller mere samt førere, der var antaget at være påvirkede, men ikke har afgivet blodprøve, er medtaget.



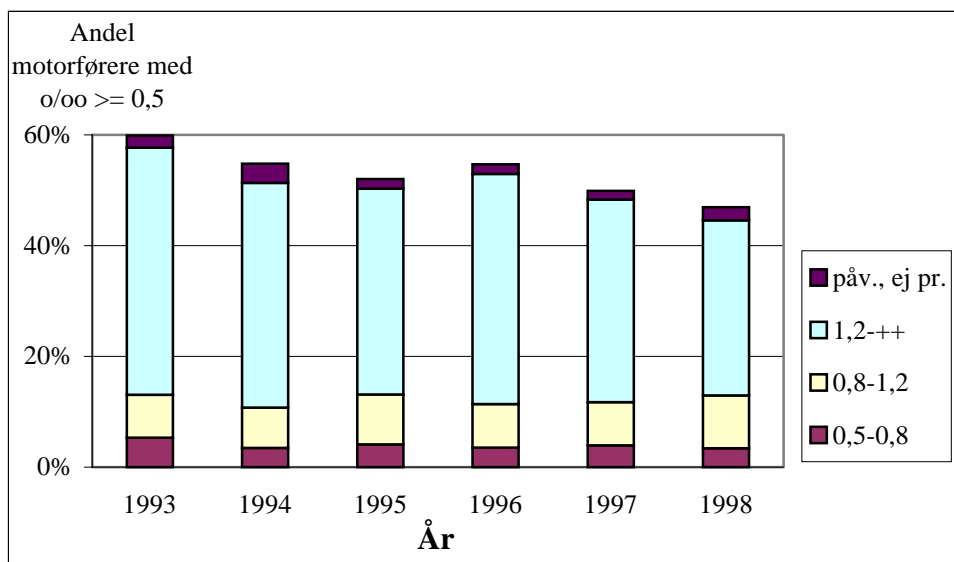
Figur 8 Udvikling i andel motorførere i personskadeuheld med promille  $\geq 0,5$ . Førere med lovligt kørekort.  
Hvert år omhandler marts-dec. samt jan.-feb. i det følgende år

Der ses et fald fra 1993 til 1994 og igen fra 1997 til 1998, men i årene 1994-1997 har andelen været stigende.

Figur 9 omhandler tilsvarende motorførere uden lovligt kørekort. Det er bemærkelsesværdigt, at ca. halvdelen af de uheldsimplicerede motorførere uden lovligt kørekort, har haft en ulovlig spirituspromille. Andelen ser dog ud til at være faldende, fra ca. 60% i 1993 til under 50% i 1998.

Både for motorførere med lovligt kørekort og motorførere uden lovligt kørekort har der været tendens til en gunstig udvikling fra 1997 til 1998 når det gælder promiller over 1,2, mens det modsatte er tilfældet i intervallet 0,8-1,2. Ændringen er dog hverken signifikant for motorførere med lovligt kørekort eller motorførere uden lovligt kørekort.





Figur 9 Udvikling i andel motorførere i personskadeuheld med promille  $\geq 0,5$ . Førere uden lovligt kørekort.

Hvert år omhandler marts-dec. samt jan.-feb. i det følgende år

Det var forventet, at der efter lovændringen ville optræde flere motorførere med promille i intervallet 0,5-0,8 end i de foregående år. Det er dog ikke tilfældet, tværtimod, hvorfor det måske kan antages, at politiet også inden lovændringen tog hånd om dette promilleinterval. Begrundelsen herfor kan på den anden side også være, at en eventuel nedgang i antal uheldsimplicerede førere med de nye ulovlige promiller til dels er blevet ophævet af en øget kontrol af førere i personskadeuheld.

## Konklusion

Holdningsspørgsmålene viser et signifikant fald efter lovændringen i antal genstande, som bilister tillader sig at drikke, hvis de ved, at de skal køre efter 2 timer. Således steg andelen af bilister, der højst tillader sig at drikke én genstand, fra 71% før lovændringen til 80% efter lovændringen. De fleste af dem, der havde ændret drikkevaner, havde gjort det på grund af lovændringen. Bilisters viden om promillegrænsen er desuden væsentlig forbedret i efterperioden, hvor ca. 80% kender promillegrænsen. Denne andel var kun ca. 40% i førperioden.

I gennemsnit tillod de interviewede mænd sig at drikke 1,2 genstande i førperioden, mens mængden af alkohol efter lovændringen faldt til 0,8 genstande. Hos kvinderne var det gennemsnitlige antal genstande 0,8 i førperioden og 0,6 efter lovændringen.

Holdningsændringen har dog ikke resulteret i et tilsvarende markant fald i andelen af uheld med påvirkede motorførere (promille  $\geq 0,5$ ) inden for det første år efter lovændringen. Både det absolutte antal af dødsuheld med spirituspåvirkede førere samt andelen af disse i forhold til samtlige dødsuheld er højere i efterperioden end i de foregående år.

Ét år er dog for kort tid til at kunne afgøre effekten af lovændringen. Derfor må uheldsudviklingen i forbindelse med promille- og spirituskørsel også følges nøje i fremtiden.

## Referencer

Behrendorff, I., Bernhoft, I.M. og Christensen, J. (1989). Spritkørsel i Danmark – hvem hvor meget og hvornår. Rapport 28. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. Gentofte.

Rigspolitechefen (2000). Politiets årsberetning 1999. København.

Bernhoft, I.M. (2000). Effect of lowering the alcohol limit in Denmark. Konferencerapport fra 15<sup>th</sup> International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS2000), Stockholm.

Databaser fra Danmarks Statistik. Persontransportundersøgelsen 1997-1998.

Databaser fra Danmarks Statistik. Uheldsstatistik 1993-1999.