

Risker, ansvar och rattfylleri

Jessica Nihlén Fahlquist¹ Kalle Grill²

¹Fil.dr., Department of Philosophy, Delft University of Technology, The Netherlands & Avdelningen för filosofi, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm. E-post: j.a.nihlen-fahlquist@tudelft.nl. ²Fil.dr. Filosofiska institutionen, Uppsala universitet. E-post: kalle@kallegrill.se.

Nollvisionen innebar i huvudsak två nya synsätt. För det första övergav man delvis den utilitaristiska tanken att risker bör vägas mot nytta till förmån för en deontologisk idé om att alla har rätt till liv och hälsa. För det andra tilldelades systemutformarna det yttersta ansvaret för trafiksäkerheten. Vi analyserar ansvarsbegreppet i ljuset av denna nya syn. Mot bakgrund av detta diskuterar vi därefter alkoholåset, vilket är en av flera åtgärder som syftar till att bygga bort riskerna istället för att låta enskilda trafikanter bära det huvudsakliga ansvaret för de risker de utsätter andra för. Vi tar upp ett antal möjliga invändningar mot ett införande av obligatoriskt alkoholås i alla bilar och konstaterar att ingen av dessa är särskilt övertygande.

Vision Zero entailed two new perspectives. First, the utilitarian view that risks should be weighed against benefits was partly abandoned in favour of the deontological idea that everyone has a right to life and health. Second, the ultimate responsibility for traffic safety was assigned to the system designers. We analyse the concept of responsibility in the light of this new perspective. Against this background, we discuss the alcohol interlock as one of several ways to remove risks by design, instead of letting individual road users take the primary responsibility for the risks they expose other road users to. We discuss a number of possible objections against the introduction of mandatory alcohol interlocks in all cars and conclude that none of these is particularly convincing.

Inledning

Samhället är idag helt beroende av biltrafik och att ifrågasätta bilens fortsatta existens är högst kontroversiellt, även om klimatfrågan integrerats i såväl den politiska diskursen som i otaliga köksbordsdiskussioner. Bilsamhället växte fram under 1900-talet och idag är bilen ett självklart inslag i den vardagliga livsmiljön. Risker att dödas eller skadas i trafiken är något vi lärt oss leva med. I den här artikeln fokuserar vi på frågan om vem som bär ansvaret för de

risker vi utsätts för i trafiken, med särskilt fokus på rattfylleri. Nollvisionen, som infördes i Sverige 1997 och därefter fått inflytande även i andra länder, innebar ett nytt sätt att se på ansvar. Systemutformarna, inte trafikanterna, anses nu bära det största ansvaret för säkerheten. Vi analyserar först ansvarsbegreppet i ljuset av denna nya ordning. Mot bakgrund av detta diskuterar vi alkoholåset, en teknisk lösning ämnad att reducera eller eliminera rattfylleri.

Vi tar upp ett antal invändningar mot alkoholåset och mer allmänt mot tendensen att bygga bort riskerna istället för att låta individuella trafikanter bära det huvudsakliga ansvaret för de risker de utsätter sina medtrafikanter för.

Nollvisionen och en ny ansvarssyn

Länge handlade trafiksäkerhet huvudsakligen om att ändra individuella trafikanters beteende. Trafikolyckor sågs som orsakade av individer och i de fall där dessa betett sig på ett klandervärt sätt, exempelvis överskridit hastighetsgränsen, sågs de också som ansvariga för olyckorna. I de fall ingen hade betett sig klandervärt sågs olyckor som just olyckor, d.v.s. orsakade av olyckliga omständigheter. Idag finns det forskare som menar att man inte bör använda ordet olycka just för att det låter som något oundvikligt, vilket olyckor sällan är (Cordeiro, 2002).

Den etiska teori som haft störst inflytande över trafiksäkerhetstänkandet är utan tvekan utilitarismen. Utilitarismen är en konsekvensetik, vilket innebär att konsekvenserna av en handling eller policy är avgörande för huruvida den är rätt eller fel. Vidare eftersträvar utilitarister en maximering av nyttan för alla, vilket innebär att fördelar vägs mot nackdelar, nytta mot risker och kostnader. Enligt deontologisk etik, som är den huvudsakliga konkurrenten, är plikter och/eller rättigheter det centrala. En viktig skillnad mellan de två teorityperna är att människan som individ bör behandlas enligt vissa regler enligt deontologin, medan utilitaris-

men snarare räknar samman nyttan av en viss handling eller åtgärd, utan hänsyn till hur den är fördelad mellan olika individer.

Nollvisionen, som infördes 1997, kan tolkas som ett mer deontologiskt sätt att tänka på risker inom vägtrafiken. Med den utilitaristiska risk-nyttoanalysen måste man acceptera ett antal dödade och skadade om nyttan med trafiken, exempelvis hög mobilitet, är större än kostnaden i liv och lidande. För att alls kunna mäta kostnad mot nytta, måste man sätta ett pris på människoliv. Enligt Nollvisionen å andra sidan är det aldrig acceptabelt att ett visst antal människoliv offras för att vi alla ska få ta del av nyttan med vägtransporter. Det grundläggande är istället att alla människor har rätt till liv och hälsa (Regeringen 1996/97; Tingvall, 2006). Människor kommer alltid att göra fel och begå misstag och misstag i trafiken medför ofta ökade risker även för andra. Därför blir det centrala inte att försöka ändra på individerna utan att bygga systemen på ett sådant sätt att konsekvenserna av krockar och kollisioner blir så små som möjligt. Människans sårbarhet ska styra säkerhetsarbetet (Regeringen 1997/97).

Nollvisionen innebar även ett nytt sätt att se på ansvar i förhållande till trafiksäkerhet. Till det individuella ansvaret som dominerade den traditionella synen lade man till ett "systemutformansvar" enligt följande: "Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportssystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande

trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder” (Regeringen 1996/97)¹.

Övergången från avvägningar mellan kostnad och nytta till ett fokus på människors rätt att inte dö eller skadas allvarligt i trafiken har beskrivits som revolutionerande (Tingvall, 2006). Samtidigt finns det de som påpekat att trots den teoretiska förändringen i synsätt gör man fortfarande avvägningar mellan kostnad och nytta eftersom man är praktiskt tvungen. Vi har ännu inte höjt körkortsgränsen till 25 år, infört hastighetsbegränsningar på 50 km/h eller lagstiftat om alkohol i alla bilar, även om dessa åtgärder skulle minska antalet döda och skadade. Dessutom gör Vägverket fortfarande kostnadsnyttoanalyser för väginvesteringar (Jalldell & Svensson, 2008).

Det är intressant att övergången från traditionell riskanalys till Nollvisionen innebar att man frångick ett utilitaristiskt synsätt, samtidigt som den nya ansvarssynen kan tolkas som just utilitaristisk. En central idé i Nollvisionen är att alla människors rätt till liv och hälsa bör utgöra grunden i trafiksäkerhetsarbetet, men det individuella ansvar som brukar följa av ett sådant synsätt överges delvis till förmån för ett mer pragmatiskt systemansvar som är tänkt att leda till förbättringar. Detta kan bero på att rätten till liv och hälsa medför ett mål, nämligen att antalet trafikdöda

och trafiskadade minskas kraftigt. För att nå det målet krävs en ansvarsfördelning som inkluderar mer än individer. Staten värnar trafikanternas rätt till liv och hälsa genom att aktivt utforma trafiksystemet på ett visst sätt, inklusive systemets utmätande av ansvar. Man kan se det som en socialliberal kompromiss. Vi ska nu gå in närmare på vad detta innebär för ansvarsbegreppet.

En tredelad ansvarsmodell

Diskussioner om vem som bär det moraliska ansvaret för ett visst samhälleligt problem är ofta hetsiga. Delvis beror detta på att vi har olika moraliska och politiska utgångspunkter och värderingar. Men till viss del beror det också på en oklarhet eller mångtydighet hos begreppet ansvar. När man säger att X är ansvarig för P menar man ibland bara att X orsakade P. I andra fall menar man att X bär skulden för P och i ytterligare andra fall menar man att det är X som borde lösa problemet P. Ofta är dessa olika betydelser hos ansvarsbegreppet sammanblandade, vilket kan leda till missförstånd och skenbar oenighet. Särskilt vanligt är det att vi, när vi säger att X är ansvarig för P, både påstår något om orsakssambandet och något om vem som bär skulden. Ibland verkar vi tro att vi automatiskt identifierat den som bär skulden till P så fort vi identifierat den som orsakat P. I själva verket är dessa två särskilda (Smiley, 1992). En person som direkt orsakat en olycka kan vara helt fri från skuld, om hon exempelvis försatts i en situa-

¹ Systemutformare definieras som ”offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet såsom väg, fordon och transporttjänster samt de som ansvarar för olika stödssystem för en säker vägtrafik såsom regelverk, utbildning, information, övervakning, räddning, vård och rehabilitering.” (Reg. Prop 1996/97:137).

tion där det var omöjligt att undvika en olycka. Den som försatt henne i denna prekära situation kan å andra sidan bära ett tungt skuldansvar trots att hon befinner sig längre bort från olyckan i orsakstermer. Orsaksbegreppet i sig har dessutom både mer vetenskapliga och mer värdeladdade betydelser, vilket försvårar analysen.

Eftersom ansvarsbegreppet är oklart bör vi sträva efter att hålla isär orsakansvar och skuldansvar när vi diskuterar ansvar. Den tredje betydelsen av ansvar som är relevant i diskussioner av samhällsproblem som trafiksäkerhet är framåtblickande ansvar. Oavsett vem som orsakat P och vem som anses bära skulden utser vi ibland någon aktör som blir ansvarig för att lösa problemet eller som mot bakgrund av det inträffade bör vidta åtgärder av något slag (Nihlén Fahlquist, 2006).

Vi bör alltså skilja på tre betydelser hos ansvarsbegreppet när det gäller trafikolyckor:

- Orsakansvar – Den eller de som orsakat olyckan har ett orsakansvar. Detta medför inte nödvändigtvis ett moraliskt ansvar.
- Skuldansvar – Den eller de vars klandervärda beteende bidragit till att orsaka olyckan har ett skuldansvar, d.v.s. bär moralisk skuld för olyckan.
- Förbättringsansvar – Den eller de som bör förhindra att olyckan alls inträffar har ett förbättringsansvar. Detta förutsätter inte ett orsakansvar eller skuldansvar.

Tidigare ansågs individuella trafikanter ansvariga för trafikolyckor på alla tre sätt. Det var trafikanter som orsakade olyckor, som eventuellt bar skulden och som borde ändra sitt beteende. Nollvisionens synsätt innebär att trafikanter utlöser olyckor, men att systemutformarna också har ett orsakansvar eftersom de kan påverka de underliggande orsaksfaktorerna. Dessutom lägger man alltså till det framåtblickande förbättringsansvaret, som huvudsakligen åligger systemutformarna. Skillnaden i synsätt har beskrivits som att man tidigare sade att 90 procent av alla olyckor *orsakades* av individen medan man nu säger att 90 procent av skadorna *kan påverkas* av systemutformarna (Lindt & Schmidt, 2000, Nihlén Fahlquist, 2006).

Alkolås – en fråga om konsekvenser och ansvar

Alkolåset

Alkolåset mäter alkoholhalten i förarens blod före start, t.ex. genom ett utandningsprov. Låset är anslutet till bilens tändning och om den uppmätta nivån är över maxnivån startar inte bilen. Om man använde alkolås i alla bilar skulle rattfylleri bli närmast omöjligt. Det är redan idag svårt att lura alkolås med annat än mänsklig utandning och fusk kommer att bli allt svårare med fortsatt tekniska utveckling.

Den förra regeringen tog beslut om att alkolås skulle bli en del av standardutrustningen i alla nya bilar med svensk registrering från år 2012. Den nuvarande regeringen drog tillbaka beslutet, men gav Transportstyrelsen i uppdrag

att utreda frågan om alkohol bör vara obligatoriska för vissa typer av transporter (Näringsdepartementet, 2009). Debatten pågår och regeringspartierna är inte eniga vad gäller frågan om obligatoriska alkohol i alla personbilar.

Vi kommer i det följande att ta upp fyra etiska invändningar som kan riktas mot ett obligatoriskt införande av alkohol i samtliga nya bilar. Två av dessa hänvisar till konsekvenserna av en sådan åtgärd och de två andra baseras på idéer om ansvar. En ytterligare etisk invändning man kan rikta mot obligatoriska alkohol är att åtgärden är för dyr helt enkelt. Vi kommer inte att behandla den invändningen ingående eftersom den återkommer för alla trafiksäkerhetsåtgärder. Alkoholutredningen, som presenterade sitt delbetänkande 2005, uppskattar att åtgärden vore kostnadseffektiv givet det mänskliga lidande som undviks och givet positiva bieffekter i form av tidigare identifikation av alkoholister och allmänt minskad alkoholkonsumtion (Svensson Smith m.fl. 2005). Både värderingen av mänskligt lidande och av dessa bieffekter väcker intressanta frågor som vi emellertid lämnar därhän.

Leder alkoholset till sämre bilförare?

Enligt konsekvensetiska teorier bör man avstå från en viss åtgärd om den förväntas ha mer negativa än positiva konsekvenser. Det finns två konsekvensetiska invändningar mot alkoholset som är varianter av samma huvudkritik, nämligen att alkohol i alla bilar kan leda till sämre bilförare. Vi tar upp de

två varianterna i tur och ordning.

1) Alkohol gör förare passiva

Avancerade tekniska säkerhetssystem kan göra att den människa som kör ett fordon eller övervakar en maskin upplever sig som närmast överflödig och därmed mindre ansvarig. En sådan effekt har observerats i moderna flygplan. Piloter som är vana vid omfattande säkerhetssystem har visat sig bli mindre uppmärksamma på möjliga risker (Perrow, 1999, ss. 152-54). Dessa effekter är knutna till system som tar över vissa uppgifter från piloten eller föraren och som är igång löpande under hela resan. Alkoholset har inte den typen av effekt eftersom det endast garanterar att föraren är nykter innan hon startar motorn. Nykterhetstestet har ingen direkt inverkan på körupplevelsen. Det garanterar på inget vis att föraren eller andra trafikanter är skyddade från olycksrisker.

Det finns andra säkerhetssystem för bilar som skulle kunna ha en mer passiviserande effekt, exempelvis automatväxel och farthållare. Nu utvecklas också mer avancerade system som kollisionundvikande teknologi och löpande kontroll av vakenhet. Alkoholset är inte av denna typ. Det tycks därför osannolikt att föraren skulle känna mindre ansvar för sin körning bara för att bilen är utrustad med alkohol.

2) Alkohol uppfattas som garanti för körduglighet

Kan alkoholset feltolkas som ett allmänt test av körduglighet så att förare bortser från andra risker, som trötthet och stress? Det kan naturligtvis vara en

möjlighet, men vi ser inget direkt skäl att tro att detta kommer att inträffa. Det är allmänt känt att alkoholåset testar alkoholhalt i blodet och inget annat. Att man skulle tappa erfarenhet och kunskap om andra risker verkar inte troligt.

Sammanfattningsvis tror vi inte att ett införande av alkoholås i alla bilar skulle leda till en sämre ansvars känsla hos förare. Däremot kommer det naturligtvis inte att lösa problemet med trötta och stressade förare, utan dessa problem bör också hanteras på ett systematiskt sätt.

Bygger alkoholpolitiken på en felaktig ansvarsprincip?²

I tillägg till de två konsekvensetiska invändningarna finns det två mer principiella invändningar man skulle kunna rikta mot införandet av obligatoriska alkoholås. Båda handlar om fördelningen av ansvar mellan individ och samhälle.

3) Rattfyllerister ska inte undslippa ansvar

Det är inte konstigt att människor blir upprörda när en människa dör p.g.a. att någon annan kört bil alkoholpåverkad. Ibland höjs röster för att likställa rattfyllerister med dödlig utgång med mord eller dråp. Man bör dock skilja på orsak och ansvar. Det är en sak att någon kört bil alkoholpåverkad med följden att någon dödats. Det är en annan sak hur man bör fördela ansvaret för denna typ av tragiska händelser. Självklart bär rattfylleristen en del av ansvaret, men om

man skiljer på de tre delarna i ansvarsbegreppet kan man även lägga en del av ansvaret på systemutformarna. Är rattfylleri något som enskilda rattfyllerister borde ta ansvar för, snarare än ett samhällsansvar? Frågan tycks förutsetta att det antingen är individen eller samhället som är ansvarigt för rattfylleri, eller med andra ord att det finns en ”kaka” med ansvar som kan fördelas, så att om ett större ansvar tillskrivs ena parten så minskar automatiskt den andra partens ansvar med en lika stor del. Detta bygger på en alltför snäv syn på ansvar. I vissa sammanhang ser vi det som naturligt att två parter har ett delat ansvar, men att detta inte innebär att var och en bara har halva ansvaret. Så verkar vi exempelvis se på föräldraansvaret, där båda föräldrar har fullt ansvar för sitt barn.

Rattfylleri är ett gemensamt samhällsligt problem, inte bara med avseende på dess allvarliga konsekvenser utan också eftersom sociala normer ibland indirekt uppmuntrar rattonykterhet. Idag uppmuntrar de sociala normerna alkoholintag och privatbilmism. Det är mot den bakgrunden inte överraskande att många ibland väljer att köra onyktra, särskilt om de bor på platser med begränsad kollektivtrafik. Människor gör val mot bakgrund av sociala förväntningar, stadsbyggnad, kultur, lagar och regler samt teknik. Om alkoholås blev obligatoriskt skulle antagligen det sociala livet anpassas, kanske i form av fler lokala barer och restauranger eller bättre kollektivtrafik.

² För en mer utförlig filosofisk diskussion om alkoholås, ansvar och paternalism se Grill och Nihlen Fahlquist (kommande 2012) i Public Health Ethics.

Om man ser alkoholåset i Nollvisionens perspektiv kan man tänka sig att alkoholåsets införande inte på något avgörande sätt förminskar individens ansvar i de fall hon betar sig på ett klandervärt sätt. Den nya synen innebär snarare ett tillägg i form av det förbättringsansvar som ålagts systemutformarna. Detta tillägg motiveras av det samhälleliga ansvaret för trafikanters rätt till liv och hälsa.

En annan aspekt som det är värt att ta hänsyn till är i vilken utsträckning rattfylleri är resultatet av ett övervägt beslut. När någon i berusat tillstånd väljer att köra bil – är detta ett fritt val? Om rattfylleriet leder till en olycka där någon skadas – i vilken utsträckning har rattfylleristen valt detta och i vilken utsträckning är hon därmed ansvarig? Redan Aristoteles skilde på att å ena sidan ha satt sig i situationen där man är berusad och å andra sidan hur man handlar i berusat tillstånd, vilka skiljer sig i fråga om frivillighet och ansvar (Aristoteles, 1999). Man skulle i linje med detta kunna hävda att individen inte är helt ansvarig för vad hon orsakar i onyktert tillstånd, medan hon bör klandras för att ha satt sig i den situationen genom att berusa sig.

Resonemanget blir starkare om vi tar hänsyn till det faktum att rattfyllerister ofta har alkoholproblem (Bergman, Hubicka, Laurell 2005). Det är idag vanligt att se alkoholism som en sjukdom och i så fall kan man med rätta fråga sig i vilken utsträckning individen själv valt att berusa sig och att köra rattfull. Ofta tänker vi på ansvar som förenat med frihet och alternativ. Vi

tänker oss att man bär det fulla ansvaret för sådant man orsakat genom fria val där man haft alternativ. Om alkoholism är en sjukdom så är naturligtvis frågan om alkoholistsens val att köra rattfull rimligtvis kan betraktas som ett fritt val för vilket hon bär det fulla ansvaret.

Om man tar fasta på att alkoholism är en sjukdom kan man dessutom se alkoholåset som en behandlingsform. Om rattfylleristen behöver kunna köra bil och inte kan köra utan att klara av alkoholåsets nykterhetstest så tvingas hon avstå från alkohol. Med tanke på hur komplext alkoholism är så bör nog alkoholåsets terapeutiska egenskaper utnyttjas som en del i en mer omfattande behandling.

4) Staten ska inte lägga sig i

Att individer själva ska ansvara för sin nykterhet kan ses som en frihetsfråga. Man kan tycka att staten visserligen bör straffa den som skadar andra, men att staten inte bör begränsa vår frihet i förebyggande syfte.

Det finns mängder av lagar som förbjuder aktiviteter som riskerar att skada andra, även om den risken sällan realiseras i ett enskilt fall och även om riskens storlek beror på förmåga och ansvarskänsla. Vapen är exempelvis hårt reglerade, inte för att det i sig är skadligt att ha vapen hemma, utan för att fler vapen i omlopp ger större risker för vapenskador vilket i ett större perspektiv ofelbart leder till fler brott och olyckor med vapen inblandade. Biltrafik innebär liksom vapenhantering stora risker för andra. Att vi över-

huvudtaget accepterar biltrafik beror på att det är en integrerad del av vår vardag som sakta vuxit fram. Om någon skulle föreslå att vi införde en ny sorts transportmedel som beräknades döda 500 människor per år och allvarligt skada 4000 skulle vi med rätta vara mycket skeptiska.

Vissa förare är förstås skickligare än andra och vissa förare är mindre benägna att köra onyktra än andra. Oftast är det dock så att säkerhetsföreskrifter är effektivast om de gäller lika för alla och blir till en naturlig del i vår tekniska miljö eller infrastruktur. Alkolåset sitter inuti bilen snarare än utanför i vägmiljön och kanske upplevs en lag om obligatoriskt alkolås därför som ett större ingrepp än farthinder. Men det finns mängder av lagar som reglerar hur bilar och andra produkter måste konstrueras för att inte vara farliga. Frågan om alkolåsets rimlighet måste därför avgöras tillsammans med den mer allmänna frågan om staten bör begränsa våra möjligheter att överhuvudtaget bete oss på sätt som är farligt för andra, snarare än att enbart straffa oss om vi begagnar oss av de möjligheterna.

Alkolås skyddar inte bara andra trafikanter, det skyddar också de onyktra förarna själva. Om den senare effekten hade varit det enda skälet för obligatoriska alkolås hade en sådan lag varit ett typexempel på paternalism. Paternalism är att minska en persons frihet för hennes eget bästa. Vill man undvika paternalism måste man bortse från de positiva effekterna för potentiella rattfyllerister när man överväger om ett

obligatorium vore kostnadseffektivt. I praktiken har både Alkolåsutredningen och Vägverket grundat sina rekommendationer för obligatoriska alkolås på kostnadsuträkningar där man inte skiljer mellan skador på onyktra förare själva och skador på andra. I löpande text talas om att skydda andra från berusade förare, men i själva beslutsunderlaget i form av kronor och ören så räknar man även in den paternalistiska delen (Svensson Smith m.fl. 2005; Vägverket, 2006).

Det antas ofta att paternalism bör undvikas. Men paternalism handlar om att minska någons frihet och samtidigt värna om hennes andra intressen. Frihetsintresset och, i det här fallet, intresset av att inte lockas ta risker med sitt eget och andras liv, borde därför snarare vägas mot varandra och mot andra skäl för och emot obligatoriska alkolås. Alkolåset begränsar inte någon grundläggande frihet utan är tvärtom ett relativt mildt frihetsingrepp. Människor kan fortfarande dricka alkohol och köra bil – bara inte samtidigt. Frihetsintresset, om än viktigt, är knappast överordnat i det här fallet. Dessutom bör vi beakta att de som oftast kör onyktra är alkoholister. Val under inflytande av beroenden förtjänar måhända inte samma respekt som fullt frivilliga val.

Avslutning

Synen på trafiksäkerhet och ansvar i trafiken ändrades i och med Nollvisionens införande. Enligt det nya synsättet har individer en rätt till liv och hälsa, vilket ligger till grund för det utopiska målet att eliminera trafikdöden. Med detta frångicks den tidigare utili-

taristiska risk-nyttoanalysen delvis och ersattes av ett deontologiskt perspektiv. Samtidigt lade man till ett tydligt ansvar för systemutformarna för att i någon mån kunna närma sig målet. Detta ansvar kan tolkas som ett konsekvens-etiskt ansvar med fokus på förbättring och goda resultat. Kombinationen av deontologiska och konsekvensetiska synsätt kan ses som en socialliberal kompromiss. Ett obligatoriskt införande av alkohol i alla bilar skulle kunna ses som samhällets sätt att ta ansvar för att närma sig Nollvisionens utopiska mål och därmed skydda människors rätt till liv och hälsa. Vi har gått igenom ett antal invändningar som skulle kunna riktas mot en sådan lag, men har inte funnit någon av dem som särskilt övertygande. Vi är därför försiktigt positiva till obligatoriskt alkohol i alla bilar.

Referenser

- Aristoteles. (1999). *Nicomachean Ethics*. Indianapolis: Hackett Publishing.
- Bergman, H., Hubicka, B, Laurell H. Alcohol problems and blood alcohol concentration among Swedish drivers suspected of driving under the influence”
- Publication: Contemporary Drug Problems, publication date: 09/22/2005.
- Cordeiro, M. (2002). “Banning the Word ‘Accident’”. *Injury Prevention* 8, p. 87.
- Grill, K. & Nihlén Fahlquist, J. (Kommande 2012). ”Responsibility, Paternalism and Alcohol Interlocks”. *Public Health Ethics*.
- Jaldell, H., Svensson, M. (2008). Värdering av olycksrisker: Nationalekonomi. Karlstad: Räddningsverket. Tillgänglig på <http://www2.msb.se/Shopping/pdf/24435.pdf>, använd 1 mars 2010.
- Lind, G. & Schmidt, K. (2000). Leder nollvisionen till det trafiksäkra samhället? en kritisk analys av effektiviteten i trafiksäkerhetsarbetet, Stockholm: unikationsforskningsberedningen (KFB).
- Nihlén Fahlquist, J. (2006) “Responsibility Ascriptions and Vision Zero.” *Accident Analysis and Prevention* 38, pp. 1113–1118.
- Näringsdepartementet. (2009). Pressmeddelande 27 april 2009: ”Införande av alkohol som obligatorium för vissa fordons- eller användarkategorier”. Tillgänglig på <http://www.regeringen.se/sb/d/11885/a/125264>, använd 1 mars 2010.
- Perrow, C. (1999). *Normal Accidents*. Princeton: Princeton University Press.
- Regeringen. Proposition 1996/1997:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället. Tillgänglig på <http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=37&doktyp=prop&rm=1996/97&bet=137>, använd 1 mars 2010.
- Smiley, M. (1992). *Moral Responsibility and the Boundaries of Community. Power and Accountability from a Pragmatic Point of View*. Chicago: University of Chicago Press.
- Svensson Smith, K., Nilsson, M., Schönning O., & Sjöström, L. (2005). Alkohol – Nyckeln till Nollvisionen – Delbetänkande av Alkoholutredningen. Stockholm: SOU 2005:72.
- Tingvall, C. (2006). ”Vi blev nästan idiotförklarade”. Vägverkets bilaga i Svenska Dagbladet 061130. Tillgänglig på http://publikationswebbutik.vv.se/upload/3136/89038_Livraddning_pa_vag.pdf. använd 1 mars 2010.
- Vägverket. (2006). Yttrande TR65 A 2006:22883. Stockholm.