

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

Hvem er det, der gentagne gange kører spirituskørsel, og hvor udbredt er recidivisme i Danmark?

Mette Møller, mm@dtu.transport.dk

Sonja Haustein, sonh@dtu.transport.dk

Carlo G. Prato, cgp@dtu.transport.dk

DTU Transport

Abstrakt

Spirituskørsel er stadig et af de største problemer for trafiksikkerheden. 15 % af alle personskadeuheld i Danmark er spiritusuheld, og 25 % af alle trafikdræbte dør i en spiritusulykke. Personer, der gentagne gange kører spirituskørsel, kaldes recidivister. Formålet med denne undersøgelse var at afdække, hvor udbredt fænomenet er i Danmark, om recidivister adskiller sig fra andre trafikanter mht. sociodemografiske faktorer, og om recidivister har øget risiko for at blive involveret i et færdselsuheld. Undersøgelsen er baseret på data fra Danmarks Statistik for perioden 2008-2012 og omfatter alle personer i alderen 18 år eller ældre, i alt 4.260.306 personer. Ved hjælp af chi-square tests og t-tests blev ligheder og forskelle mht. demografiske faktorer analyseret. Logistisk regression blev benyttet til at se, om demografiske faktorer kunne forudsige, hvilke personer der med størst sandsynlighed ville blive recidivister indenfor en femårsperiode. Undersøgelsen viste, at 17 % af dem, der fik en dom for spirituskørsel i 2008, fik mindst én dom til indenfor fem år. Af disse fik 12 % deres anden dom for spirituskørsel inden for samme år. Med hensyn til uheldsrisiko havde recidivister en højere forekomst af uheld med høje promiller. Samlet tyder undersøgelsen på, at recidivisme i højere grad forekommer blandt mænd og blandt personer, der befinder sig i en mindre gunstig socioøkonomisk livssituation, hvor de bor alene, har lav indkomst, ringe uddannelse og øget involvering i lovovertrædelser. Undersøgelsen tyder endvidere på, at omstændighederne omkring spirituskørsel er forskellige for mænd og kvinder, men giver ingen indsigt i, om det at blive taget for spirituskørsel bidrager til at igangsætte en marginaliseringsproces, eller om spirituskørslen sker som led i en eksisterende marginaliseret samfundsmæssig position.

Baggrund og formål

Uheld med alkoholpåvirkede bilister er en udfordring for trafiksikkerheden, ikke kun i Danmark, men også internationalt. Det skønnes, at ca. 0,5 % af de person- og varebiler, der kører på de danske veje, føres af en trafikant med en alkoholpromille over de tilladte 0,5 (Simonsen et al., 2013). Trods en positiv udvikling i antallet af dræbte og tilskadekomne har andelen, der bliver dræbt i forbindelse med et spiritusuheld, været nogenlunde stabil gennem de sidste 10 år. I Norge har andelen således ligget på ca. 25 %, mens den har ligget på 31 % i Finland, 32 % i Sverige og 45 % i Portugal (Legrand et al., 2014). I Danmark udgør dræbte i forbindelse med spiritusuheld ca. 25 % af de trafikdræbte (Vejdirektoratet, 2014). Danmark ligger dermed på niveau med Norge.

Alkohol udgør en risiko i trafikken, fordi det reducerer bilistens evne til at køre trafiksikkert. Det skønnes, at en bilist, der kører med en promille på 1,2, har en risiko for at blive involveret i et færdselsuheld, der er 78 gange højere, end hvis han/hun ikke var påvirket af alkohol (Hels et al., 2013). At det er vanskeligt at køre trafiksikkert under påvirkning af alkohol hænger sammen med, at alkohol påvirker trafikantens motorik, kognition og dømmekraft. Alkoholpåvirkning medfører således fx længere reaktionstid, langsommere opfattelse og bearbejdning af information, flere betjenings- og orienteringsfejl, problemer med at styre køretøjet samt øget tilbøjelighed til at tilsidesætte færdselsregler (se fx Ogden & Moskowitz, 2004).

Personer, der gentagne gange kører spirituskørsel, kaldes recidivister. Formålet med den undersøgelse, der omtales her, var at afdække omfanget af recidivisme i Danmark samt at se på, om recidivister adskiller sig fra andre trafikanter mht. sociodemografiske faktorer, omfang af lovovertrædelser samt risiko for involvering i færdselsuheld.

Undersøgelsen er lavet af DTU Transport i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik som led i forskningsprojektet IMPROSA, der er finansieret af det Strategiske forskningsråd (nu Forsknings og Innovationsstyrelsen).

Metode

Undersøgelsen omfattede alle personer i alderen 18 år eller ældre, der i 2008 var registreret med et dansk personnummer. I alt 4.260.306 personer indgik i undersøgelsen, der omfattede perioden 2008 – 2012. Analysen inkluderede dels demografiske faktorer (køn, alder, civilstatus, personer i husstanden, antal børn i hjemmet, bopæl, immigrationsstatus (dansk oprindelse, indvandrere, efterkommere), oprindelsesland, uddannelsesniveau, indkomst, årlig arbejdsløshedsgrad, stilling, modtager af sociale ydelser, overtrædelser af færdselsloven og anden form for overtrædelse af straffeloven) og dels information om involvering i færdselsuheld med et motorkøretøj, hvortil der krævedes kørekort (knallert-45, motorcykel, personbil, varebil osv.). Undersøgelsen var baseret på data fra Danmarks Statistik.

I undersøgelsen blev en recidivist defineret som en person, der i 2008 fik en dom for spirituskørsel, og som i perioden 2008-2012 fik mindst en til dom for spirituskørsel. Ligheder og forskelle vedr. demografiske faktorer blev belyst ved hjælp af chi-square tests og t-tests. Logistisk regression blev benyttet til at belyse, om demografiske faktorer kunne bruges til at forudsige, hvilke personer der med størst sandsynlighed ville blive recidivister indenfor en femårsperiode. Derudover blev det undersøgt, om uheldsrisikoen var forskellig for personer uden dom for spirituskørsel og personer med en eller flere domme for spirituskørsel.

Resultater

Undersøgelsen viste, at der hvert år i perioden 2008-2012 var mellem 0,18 % og 0,21 % af befolkningen over 18 år, der fik en dom for spirituskørsel. 17 % af dem, der fik en dom i 2008, var recidivister, idet de fik

mindst en dom til for spirituskørsel indenfor den femårsperiode, som undersøgelsen omfattede. Blandt alle dem, der på et eller andet tidspunkt i perioden 2008-2012 fik en dom for spirituskørsel, var der i alt 11 %, der fik mindst to domme i perioden (se tabel 1). I gennemsnit var der to år mellem hver dom, men 12 % af recidivisterne fik deres anden dom for spirituskørsel indenfor samme år. Ingen personer fik mere end 3 domme indenfor samme år.

Tabel 1: Personer med en dom for spirituskørsel i Danmark i perioden 2008-2012.

Antal domme for spirituskørsel	n	% af befolkningen	% af personer dømt for spirituskørsel
0	4.222.535	99,11 %	
1	33.539	0,79 %	88,80 %
2	3.591	0,08 %	9,51 %
3	525	0,01 %	1,39 %
4	89	< 0,01 %	0,24 %
5	20	< 0,01 %	0,05 %
6	6	< 0,01 %	0,02 %
7	1	< 0,01 %	< 0,01 %
Personer med en dom for spirituskørsel	37.771	0,89 %	100 %
Total (alle personer > 18)	4.260.306	100 %	

Med hensyn til demografiske faktorer viste analysen, at recidivister for de fleste af de undersøgte variable adskilte sig signifikant fra personer, der kun havde en eller slet ingen dom for spirituskørsel. Langt hovedparten af recidivisterne (95 %) var mænd og var med større sandsynlighed i alderen 30-50 år, ugift eller fraskilt. Tilsvarende boede de oftere alene og uden børn. Også med hensyn til socioøkonomiske faktorer adskilte recidivisterne sig. Således havde de kortere uddannelse, lavere indkomst, en højere grad af arbejdsløshed og var oftere på førtidspension end personer, der kun havde en eller slet ingen dom for spirituskørsel.

De fleste recidivister var mænd, men analysen viste, at de kvindelige recidivister, på en række områder adskilte sig fra de mandlige recidivister. Sammenlignet med de mandlige recidivister var de kvindelige recidivister således oftere gift og boede med større sandsynlighed i en husholdning med børn. Endvidere var de kvindelige recidivister oftere på førtidspension og var gennemsnitligt ældre på det tidspunkt, hvor de fik deres første dom for spirituskørsel.

I forbindelse med undersøgelsen blev der ved hjælp af en logistisk regressionsanalyse også set på, om der var faktorer, der kunne bidrage til at forudsige, hvilke personer der med størst sandsynlighed ville blive recidivister inden for en femårs periode. Med hensyn til køn og alder viste analysen, at det at være kvinde og at være under 30 eller over 60 år gammel bidrog signifikant til at reducere risikoen for at blive recidivist. Tilsvarende kunne personernes livsomstændigheder bidrage til at forudsige sandsynligheden for, at de ville blive recidivister. Således bidrog det at bo i København og at bo sammen med en partner til at reducere sandsynligheden for gentagen spirituskørsel, mens det at have en kort uddannelse, være på førtidspension, have en indkomst under middel og at være arbejdsløs bidrog til at øge sandsynligheden for at blive recidivist. Ægteskabelig status og etnicitet havde ingen betydning for sandsynligheden for at blive recidivist (se tabel 2).

Tabel 2: Demografiske faktorerers betydning for at blive recidivist indenfor en femårsperiode.

Variable i regressionsanalysen	B	S.E.	Wald	Exp(B)
Køn (kvinde)	-,86***	,13	41,75	,43
Under 30 år	-,52***	,08	39,34	,59
Over 60 år	-,87***	,23	13,95	,42
Ugift	,05	,09	,28	1,05
Skilt	,02	,10	,03	1,02
Samboende	-,31***	,08	14,81	,73
Ingen børn i husstanden	,06	,10	,37	1,06
Indfødt dansker	,12	,13	,89	1,13
Bopæl i København	-,56***	,14	16,74	,57
Kort uddannelse	,41***	,06	40,36	1,50
Indkomst under median	,29***	,07	17,84	1,34
Arbejdsløs	,36	,25	2,18	1,44
Førtidspension	,29**	,10	8,57	1,33
Kontanthjælp	,15	,13	1,37	1,16
<i>Konstant</i>	-,95	,23	17,48	,39

** $p < .001$; *** $p < .001$

Med hensyn til uheldsrisiko og involvering i færdselsuheld var der i perioden 2008-2012 1766 personer, for hvem det var registreret, at de som fører af et motorkøretøj, hvortil der krævedes kørekort, havde været involveret i et spiritusuheld med personskade. 192 af disse (11 %) var recidivister. Andelen af recidivister blandt personer, der var involveret i et spiritusuheld, var således ikke højere end andelen af recidivister blandt det samlede antal spiritusbilister. Hovedparten af recidivisterne havde ikke været involveret i et personskadeuheld under påvirkning af alkohol, 4,3 % havde været involveret i et spiritusuheld med personskade, og 0,2 % havde været involveret i to spiritusuheld med personskade. Med hensyn til uheld med høje promiller var spiritusbilister dog let overrepræsenteret, idet 13,5 % af recidivisterne havde været involveret i et personskadeuheld med en promille på over 1,2 (se tabel 3).

Tabel 3: Antal overtrædelser af færdselsloven samt ikke-trafikrelaterede lovovertrædelser i perioden 2008-2012.

Gennemsnitligt antal uheld	Personer uden dom for spirituskørsel (1)	Personer med en dom for spirituskørsel (2)	Recidivister (3)	ANOVA
BAC > 0,0 ‰	,000 ^{2,3}	,040 ^{1,3}	,047 ^{1,2}	$F(2, 4260305) = 75758,1^{***}$
BAC > 0,5 ‰	,000 ^{2,3}	,038 ^{1,3}	,044 ^{1,2}	$F(2, 4260305) = 84382,2^{***}$
BAC > 1,2 ‰	,000 ^{2,3}	,027 ^{1,3}	,035 ^{1,2}	$F(2, 4260305) = 59517,1^{***}$
Ingen alkohol	,004 ^{2,3}	,009 ¹	,010 ¹	$F(2, 4260305) = 135,8^{***}$
Andre færdselsforseelser	,104 ^{2,3}	,438 ^{1,3}	,537 ^{1,2}	$F(2, 4260305) = 13912,6^{***}$
Ikke-trafikrelaterede færdselsforseelser	,065 ^{2,3}	,694 ^{1,3}	,959 ^{1,2}	$F(2, 4260305) = 29824,7^{***}$

*** $p < .001$; ¹signifikant ($p < .001$) forskellig fra personer uden dom for spirituskørsel i Post-Hoc test (Scheffe); ²signifikant forskellig fra personer med en dom for spirituskørsel i Post-Hoc test (Scheffe); ³signifikant forskel fra recidivister i Post-Hoc test (Scheffe).

Med hensyn til færdselsforseelser var 34,3 % af recidivisterne registreret for andre færdselsforseelser i perioden. Blandt dem, der kun havde en dom for spirituskørsel, havde 28,1 % en dom for andre færdselsforseelser, mens det kun var 8,1 % af dem, der ingen dom for spirituskørsel havde, der havde en dom for andre færdselsforseelser. Et tilsvarende mønster blev identificeret i forbindelse med domme for ikke-trafikrelaterede forseelser, idet 38,8 % af recidivisterne, 27,8 % af dem med en dom for spirituskørsel og kun 3,5 % af dem, der ingen dom for spirituskørsels havde, havde en dom for ikke-trafikrelaterede lovovertrædelser. I gennemsnit fik recidivister en dom for en ikke-trafikrelateret forseelse i undersøgelsesperioden, mens gennemsnittet for dem, der kun havde en dom for spirituskørsel, var 0,7 og 0,07 for dem, der slet ingen dom for spirituskørsel havde. Resultatet af analysen indikerer dermed, at recidivister er mere på kant med dansk lov end personer, der ikke er dømt for spirituskørsel, er.

Diskussion

Formålet med denne undersøgelse var at afdække omfanget af recidivisme i Danmark samt at se på, om recidivister adskiller sig fra andre trafikanter mht. sociodemografiske faktorer, omfang af lovovertrædelser samt risiko for involvering i færdselsuheld.

I overensstemmelse med tidligere udenlandske undersøgelser viste undersøgelsen en let øget uheldsrisiko blandt recidivister (se fx Brewer et al., 1994), en forekomst af recidivisme på omkring 0,2 % af den voksne befolkning (se fx Portman et al., 2013) og en recidiviserate på 2 % pr. år. Ligeledes i overensstemmelse med udenlandske undersøgelser viste undersøgelsen, at recidivister generelt var mere på kant med loven end andre personer (se fx Hubicka et al., 2008). Da det er muligt, at flere trafikrelaterede lovovertrædelser registreres på samme tid (fx spirituskørsel og overtrædelse af hastighedsgrænsen), er det i den forbindelse væsentligt at bemærke, at den øgede forekomst af lovovertrædelser blandt recidivister ikke kun vedrørte færdselsforseelser, men også ikke-trafikrelaterede lovovertrædelser.

Undersøgelsen viste, at 17 % af dem, der får en dom for spirituskørsel i Danmark, får mindst én dom til for spirituskørsel indenfor en femårsperiode, hvilket er noget lavere end resultater fra andre lande. Det skyldes formentlig, at denne undersøgelses resultater er baseret på hele befolkningen, mens undersøgelser fra andre lande er baseret på et mindre og mindre repræsentativt sample. Derudover er de internationale undersøgelser typisk baseret på en længere årrække, hvilket medfører, at flere med mere end én dom for spirituskørsel registreres som recidivister. Derudover kan forskelle i forekomsten af recidivisme skyldes nationale forskelle i indsatsen mod spirituskørsel, herunder fx forskelle i omfanget af politikontrol. Endelig er det vigtigt at være opmærksom på, at forekomsten af såvel spirituskørsel som recidivisme formentlig er langt højere end de tal, der fremgår af denne undersøgelse, idet sandsynligheden for at blive stoppet for spirituskørsel er ret lille. Således skønnes det, at en person kan køre mellem 100 (Bergen et al., 2011) og 200 (Beitel et al., 2000) ture i alkoholpåvirket tilstand, inden han/hun bliver taget for spirituskørsel af politiet.

Med hensyn til forskelle mellem recidivister og ikke-recidivister viste undersøgelsen, at forskellen mellem dem, der slet ingen dom for spirituskørsel havde, og dem, der havde en eller flere domme, var større end forskellen mellem dem, der havde en, og dem, der havde flere domme for spirituskørsel. I overensstemmelse med andre undersøgelser var den typiske recidivist en mand i alderen 30-49 år med kort uddannelse og lav indkomst. Andelen af kvindelige recidivister var dog betydeligt lavere end i andre undersøgelser (se fx C'de Baca et al., 2001; Dickson et al., 2013). Dette skyldes formentlig i nogen grad, at danske kvinder kører mindre i bil end danske mænd (se fx Haustein et al., 2014), men denne forskel kan ikke forklare hele forskellen i forekomsten af recidivisme. I lyset af at undersøgelsen samtidig viste, at kvindelige recidivister adskilte sig fra mandlige recidivister, bidrager undersøgelsens resultater til at

tydeliggøre, at der er behov for større viden om forekomsten af recidivisme blandt kvinder, herunder faktorer der eventuelt bidrager til at reducere sandsynligheden for at kvindelige recidivister bliver registreret af politiet.

Samlet tyder undersøgelsen på, at recidivisme i særlig grad forekommer blandt personer, der befinder sig i en mindre gunstig socioøkonomisk livssituation. Den øgede uheldsinvolvering med høje promiller og straffelovsovertrædelser kan desuden tyde på, at recidivister i nogen grad befinder sig i en marginaliseret samfundsmæssig position. Med henblik på at kunne af- eller bekræfte dette er det relevant med yderligere undersøgelser, der giver mulighed for en mere detaljeret afdækning af den specifikke livssituation og de motiver, som recidivismen finder sted i forbindelse med, samt om disse er forskellige for mandlige og kvindelige recidivister. Sådanne undersøgelser ville endvidere give mulighed for at afdække, om spirituskørslen finder sted som led i en igangværende marginaliseringsproces, eller om det at blive taget for spirituskørsel bidrager til at igangsætte en marginaliseringsproces, der øget risikoen for at blive recidivist. I forhold til forebyggelse af spirituskørsel og recidivisme er denne viden yderst central, idet det har betydning for, hvilken type tiltag der er bedst egnet for at undgå forstærkning af de problemer, som spirituskørslen medfører.

Undersøgelsen siger ikke noget om, hvilken effekt de eksisterende sanktioner har på spirituskørsel. Men det kan konstateres, at for mindst 11 % af de danske spiritusbilister er en dom for spirituskørsel ikke tilstrækkeligt til at afholde dem fra at gøre det igen. Forebyggelse af gentagen spirituskørsel bør derfor suppleres med tiltag, der på forskellig måde motiverer disse personer til at afholde sig fra at køre spirituskørsel igen. For yderligere information om undersøgelsen og dens resultater henvises til Møller et al., 2015.

Referencer

- Beitel, G.A., Sharp, M.C., Glauz, W.D. (2000). Probability of arrest while driving under the influence of alcohol. *Injury Prevention*, 6, 158-161.
- Bergen, G., Shults, R.A., Rudd, R.A. (2011). Vital signs: alcohol-impaired driving among adults - United States, 2010. *Morbidity and Mortality Weekly Report*, 60, 1351-1356.
- Brewer, R.D., Morris, P.D., Cole, T.B., Watkins, S., Patetta, M.J., Popkin, C. (1994). The risk of dying in alcohol-related automobile crashes among habitual drunk drivers. *The New England Journal of Medicine*, 331, 531-517.
- C'de Baca, J., Miller, W., Lapham, S. (2001). A multiple risk factor approach for predicting DWI recidivism. *Journal of Substance Abuse Treatment*, 21, 207-215.
- Dickson, M.F., Wasarhaley, N.E., Webster, M. (2013). A comparison of first-time and repeat rural DUI offenders. *Journal of Offender Rehabilitation*, 52, 421-437.
- Haustein, S., Nielsen, T.A.S., Siren, A. (2014). Growing population segments and their impact on future transport. Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet, http://www.trafikdage.dk/papers_2014/232_SonjaHaustein.pdf
- Hels, T., Lyckegaard, A., Simonsen, K.W., Steentoft, A., Bernhoft, I.M. (2013). Risk of severe driver injury by driving with psychoactive substances. *Accident Analysis and Prevention*, 59, 346-356.
- Hubicka, B., Laurell, H., Bergman, H. (2008). Criminal and alcohol problems among Swedish drink drivers – Predictors of DUI relapse. *International Journal of Law and Psychiatry* 31, 471-478.
- Legrand, S.A., Gjerde, H., Isalberti, C., Linden, T., Lillsunde, P., Dias, M.J., Gustafsson, S., Ceder, G., Verstraete, A.G. (2014). Prevalence of alcohol, illicit drugs and psychoactive medicines in killed

- drivers in four European countries. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 21, 17-28.
- Møller, M., Haustein, S., Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis and Prevention* 83, 125-131.
- Ogden, E.J.D., Moskowitz, H. (2004). Effects of alcohol and other drugs on driver performance. *Traffic Injury Prevention*, 5, 185-198.
- Portman, M., Penttilä, A., Haukka, J., Rajalin, S., Eriksson, C.J.P., Gunnar, T., Koskimaa, H., Kuoppasalmi, K. (2013). Profile of a drunk driver and risk factors for drunk driving. Findings in roadside testing in the province of Uusimaa in Finland 1990-2008. *Forensic Science International*, 231, 20-27.
- Simonsen, K.W., Steentoft, A., Bernhoft, I.M., Hels, T., Rasmussen, B.S., Linnet, K. (2013). Psychoactive substances in seriously injured drivers in Denmark. *Forensic Science International*, 224, 44-50
- Vejdirektoratet (2014). Årsrapport. Dødsulykker 2012. Rapport 466. Vejdirektoratet 2014.