



Notat 6

Til Færdselsstyrelsen

Vedr. Evaluering af alkolåsordningerne

Fra Mette Møller og Thomas Chr. Jensen

Konklusionsnotat

Juli 2025

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	3
2. Kort om de danske alkoholordninger	4
3. Internationale erfaringer - litteraturundersøgelse	6
3.1 Ordningerne i Belgien, Sverige og Finland	6
3.2 Internationale erfaringer - litteraturundersøgelse	8
4. Interview med professionelle	10
4.1 Metode	10
4.2 Resultater	10
5. Alkoholtilslutning, socioøkonomiske prediktorer og recidiv	15
5.1 Metode	15
5.2 Resultater	16
6. Viden om, holdning til og erfaring med brug af alkohol	22
6.1 Metode	22
6.2 Resultater	23
7. Interview med brugere	31
7.1 Metode	31
7.2 Resultater	32
8. Opsummering	37
9 Bilag – oversigt over delnotater	41

1. Indledning

Indførelsen af alkolåsordningen blev besluttet ved lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven med henblik på at modvirke, at personer, der er dømt for spirituskørsel, på ny kører i spirituspåvirket tilstand. Ordningens gennemførelse forudsatte udstedelse af en række administrative regler og etablering af forskellige administrative og kontrolmæssige funktioner, og ordningen trådte derfor først i kraft den 1. april 2015. Der er tale om en todelt ordning, som består af både en obligatorisk og en frivillig alkolåsordning. Indholdet af den frivillige alkolåsordning er ændret (og lempet) ved lov nr. 695 af 8. juni 2017 med virkning fra den 15. december 2017.

Denne rapport præsenterer analyser, som er lavet i forbindelse med projektet "Evaluering af alkolåsordningerne". Projektet er finansieret af Færdselsstyrelsen og gennemført af Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Institut for Teknologi, ledelse og økonomi, sektion for Transport Science.

Formålet med evalueringen er at afdække brugeres og professionelles erfaringer med alkolåsordningerne med henblik på at identificere eventuelle barrierer for deltagelse, forbedringsmuligheder samt effekt på trafiksikkerheden. Der indgår flere delundersøgelser i projektet. En oversigt fremgår af tabel 1.

Tabel 1 Oversigt over evalueringens fem delundersøgelser

Delundersøgelse	Data	Emne
1	Litteraturstudie, personlig kontakt	Internationale erfaringer
2	Individuelle interview	Erfaring med alkolås via profession
3	Danmarks Statistik, Politiet	Socioøkonomiske prediktorer for tilslutning
4	Online spørgeskema	Erfaring og holdning vedr. alkolåsordningerne
5	Individuelle interview	Personlig erfaring med alkolåsordningerne

Hovedresultaterne fra hver delundersøgelse præsenteres i dette notat. Notatet er opbygget på følgende måde: Afsnit 2 indeholder en kort præsentation af de danske alkolåsordninger. Afsnit 3 – 7 indeholder en kort præsentation af hver af de fem delundersøgelser samt undersøgelseernes vigtigste resultater. Notatet afsluttes med en samlet konklusion.

2. Kort om de danske alkolåsordninger

I Danmark eksisterer der (anno 2024) to alkolåsordninger. De omtales i folkemunde som den "frivillige alkolåsordning" og den "obligatoriske alkolåsordning". Efter ønske fra Færdselsstyrelsen benyttes disse betegnelser derfor også i denne sammenhæng.

Begge ordninger gør det muligt for personer, der har fået frakendt kørekortet som følge af spirituskørsel (for den frivillige alkolåsordning dog uden andre samtidige forseelser), at erhverve et kørekort med alkolåskode 107. Et kørekort med alkolåskode 107 indebærer, at man kun må køre bil, hvis der er en alkolås installeret, men giver samtidig mulighed for at genoptage bilkørsel tidligere. Alkolåsen er tilsluttet bilens tændingssystem og medfører, at man kun kan starte bilen, hvis man har blæst en promille under 0,5. For at få tilladelse til at få installeret en alkolås, skal man blandt andet gennemføre et Alkohol, narkotika og trafik (ANT) kursus og bestå en kontrollerende køreprøve (både teori- og praktisk prøve). Sagsbehandlingstiden er for nuværende (juni 2025) ca. 2-3 måneder.

I det følgende gives en kortfattet beskrivelse af forskellene mellem de to ordninger. Yderligere information kan findes på <https://fstyr.dk/privat/koerekort/frakendelse-og-generhvervelse/-alkolaas>.

Den frivillige alkolåsordning

Betegnelsen "frivillig" refererer til, at man, hvis man opfylder visse krav, kan vælge at køre med alkolås i den periode, hvor man som følge af spirituskørsel har fået frakendt førerretten. Tilslutning til den "frivillige alkolåsordning" giver således mulighed for, at man kan fortsætte med at køre bil i frakendelsesperioden.

Man kan tilslutte sig den "frivillige alkolåsordning", hvis spirituskørslen er et førstegangstilfælde med en promille på mellem 1,2 og 2,0, hvis spirituskørslen er et andengangstilfælde og promillen første gang var højst 2,0 og anden gang højst 1,2, hvis spirituskørslen ikke involverede personskade, og hvis der ikke var andre færdselsforseelser involveret. Desuden skal man gennemgå en personundersøgelse hos Kriminalforsorgen for at afdække, om man har et alkoholmisbrug. Har man det, skal man være i alkoholbehandling i mindst 1 år, for at få lov til at få en alkolås installeret. Når frakendelsesperioden er ovre, kan kørekortet med alkolåskode 107 ombyttes til et almindeligt kørekort, dvs. et kørekort uden alkolåskode 107. Alle omkostninger afholdes af borgeren selv. Hvis man ikke tilslutter sig den "frivillige alkolåsordning", kan man først generhverve førerretten, når frakendelsesperioden er ovre.

Den obligatoriske alkolåsordning

Betegnelsen "obligatorisk alkolåsordning", refererer til, at man efter frakendelsesperioden, skal køre med en alkolås i to år, hvis man ønsker at genoptage bilkørsel. Ønsker

man ikke dette, kan man først generhverve førerretten to år efter frakendelsesperiodens udløb.

Man er omfattet af den "obligatoriske alkoholordning", hvis man bliver dømt for spirituskørsel med en promille på over 2,0, hvis man to gange har fået en ubetinget frakendelse pga. spirituskørsel – undtagen hvis promillen første gang var højst 2,0 og anden gang højst 1,2 eller, hvis man dømmes for spirituskørsel tre gange eller flere. Hvis man deltager i den "obligatoriske alkoholordning", kan kørekortet med alkoholkode 107, ombyttes til et almindeligt kørekort, dvs. et kørekort uden alkoholkode 107, når den to-årige periode er gået. Alle omkostninger afholdes af borgeren selv. Hvis man ikke tilslutter sig den "obligatoriske alkoholordning", kan man først generhverve førerretten to år efter, at frakendelsesperioden er ovre.

3. Internationale erfaringer - litteraturundersøgelse

Formålet med delundersøgelse 1 var at tilvejebringe et overblik over internationale erfaringer og evalueringer af alkoholordninger. Efter ønske fra Færdselsstyrelsen er der desuden kigget nærmere på ordningerne i Belgien, Sverige og Finland. I dette afsnit præsenteres hovedresultaterne fra delundersøgelse 1. Indledningsvis præsenteres erfaringer fra de tre lande samt en sammenligning til den danske ordning. Dernæst præsenteres de væsentligste resultater fra litteraturstudier. For yderligere detaljer henvises til baggrundsnotat 1.

3.1 Ordningerne i Belgien, Sverige, Finland og Danmark

Tabel 2 viser en oversigt over ligheder og forskelle for udvalgte aspekter for ordningerne i Belgien, Sverige, Finland og Danmark.

Erfaringerne fra Belgien, Sverige og Finland er ens på flere centrale punkter: det er særligt mænd, der kører spirituskørsel og dermed også særligt mænd, der kører med alkohol. Størstedelen af brugere af alkohol er tidligere blevet taget for spirituskørsel. Der er generelt lav deltagelse i alkoholordningerne blandt potentielle deltagere, hvilket i nogen grad hænger sammen med prisen for deltagelse og manglende information. Andelen af kandidater, der tilslutter sig alkoholordningerne, er særlig lav blandt unge, men det vides ikke hvorfor.

Alkoholordningerne i Belgien, Sverige og Finland indført lang tid før indførelsen af den Danske alkoholordning. Af de fire lande var det Finland som først indførte en alkoholordning.

I Danmark er promillegrænsen for kørsel med alkohol 0,5. I de øvrige tre lande er grænsen 0,2. For Belgien og Finland er promillegrænsen for kørsel med alkohol dermed lavere end den generelle promillegrænse. I Danmark og Sverige er promillegrænsen for kørsel med alkohol den samme som den generelle promillegrænse for spirituskørsel, men da den generelle promillegrænse for spirituskørsel er lavere i Sverige end i Danmark, er promillegrænsen for kørsel med alkohol også lavere i Sverige end i Danmark. Promillegrænsen for kørsel med alkohol er højere i Danmark, end i de øvrige tre lande.

Som det fremgår af Tab 2, er der betydelige omkostninger for den enkelte i forbindelse med deltagelse i en alkoholordning, og omkostningerne opleves i alle tre lande som en barriere for tilslutning. Det skønnes, at omkostningerne i Danmark er ca. 9.000 – 15.000 alt efter, hvilken ordning der er tale om, hvor længe man er i ordningen, og om personundersøgelse og/eller alkoholbehandling er påkrævet.

Grundet store forskelle i de enkelte ordninger samt individuelle variationer fra person til person, er en sammenligning af priser for deltagelse i en alkoholordning i de forskellige lande vanskelig, og priserne skal tages med et stort forbehold.

Tabel 2 Oversigt over alkoholordningerne i Belgien, Sverige, Finland og Danmark

Land	Belgien	Sverige	Finland	Danmark ^a
Indført	2009	2012	2008	2015
Justeret	2018	Små justeringer	Små justeringer	2017
Generel promillegrænse	0,5	0,2	0,5	0,5
Promillegrænse med alkohol	0,2	0,2	0,2	0,5
Periode med alkohol	≥ 1 år	1 – 2 år	1-3 år	F = ≤ 3 år, O = 2 år
Promille på gerningstidspunkt	>1,2 og flere tilfælde = alkohol >1,8 første tilfælde = alkohol (dommer kan idømme anden straf)	≥1 = alkohol 1 år >1, flere tilfælde indenfor 5 år, alkohol diagnose = alkohol 2 år	> 0,5 alle kan søge	F = 1. gangstilfælde i intervallet > 1,2 til ≤ 2 og 2. gangstilfælde på ≤ 1,2, hvis 1. gangstilfældet var ≤ 2,00 O = > 2,0 og gentagelsestilfælde med undtagelse af 2. gangstilfælde på ≤ 1,2, hvis 1. gangstilfældet var ≤ 2,00
Sagsbehandlingstid fra sigtelse (ca.)	2 mdr. - 1 år	3 mdr. for 1 års deltagere, 5 mdr. for 2 års deltagere	2-4 uger	F = 2-3 mdr. O = 2-3 mdr.
Vurdering af tilstand før alkohol	Psykolog	Læge	Læge	Kriminalforsorgen
Primære administrerende part	Psykolog	Transportstyrelsen	Politi	Færdselsstyrelsen
Krav - for at måtte køre med alkohol	Intet alkoholmisbrug Teori- og køreprøve, hvis kørekort blev frakendt	12 mdr. uden alm eller "alkolaskørkort" Teori- og køreprøve	Ikke have andre kørselsforbud	F = Test for alkoholmisbrug Ingen ulykke med personskade eller alvorlig fare herfor Teori- og køreprøve. O = Minimum 3 år uden kørekort. Teori- og køreprøve.
Drug tests	Nej	Løbende uanmeldte drug tests før og under alkoholperioden. I grove tilfælde (< 2 år) skal der laves drug tests i 18 efter den 2-årige alkoholperiode	Nej	Nej
Pris ^b	20.500-33.500 ^c kr.	13.500-27.000 ^d kr.	17.000-30.000 ^e kr.	9.000– 15.000 ^f kr.

^a O = obligatorisk ordning, F = frivillig ordning, ^bPriserne er ca. priser for det første år. Er man i ordningen flere år, kommer der yderligere omkostninger for programmet, udlæsning af alkohol mv. ^cde Vos & Tant, 2023, ^d<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/forlorat-korkort/alkolas-efter-rattfylleri/>, ^e Personlig kommunikation. ^falkolaas.dk/sikkertrafik.dk/borger.dk.

Foruden de direkte omkostninger der er forbundet med generhvervelse og deltagelse i alkoholordningen er der også en række indirekte omkostninger forbundet med frakendelsen fx bøden. Selv om de indirekte omkostninger ikke er relateret til selve deltagelsen i alkoholordningen, er det muligt, at de kan have en vis betydning for tilslutningen til en alkoholordning, fordi der alt i alt kan være tale om store økonomiske omkostninger inden for en kortere periode. På baggrund af de tilgængelige data, har det ikke været muligt at identificere en "ideel" pris for tilslutning til alkoholordningerne. Umiddelbart ser det ud til at prisen for tilslutning er lavest i Sverige, men prisen fremhæves også i Sverige som en af de væsentligste barrierer for tilslutning.

3.2 Internationale erfaringer - litteraturundersøgelse

Resultaterne fra den videnskabelige litteratur tyder på, at indførelse af en alkoholordning helt overordnet giver et lille, men midlertidigt fald i antallet af alkoholrelaterede sigtelser, domme og ulykker for befolkningen i det pågældende område generelt. Undersøgelserne tyder desuden på, at tilslutningen til alkoholordningerne blandt mulige kandidater varierer, men generelt er forholdsvis lav ($< 30\%$). De tyder endvidere på, at en del af de personer, der har fået en dom for spirituskørsel, men som ikke tilslutter sig en alkoholordning, fortsætter med at køre spirituskørsel, og at nogle deltagere i alkoholordninger bliver ekskluderet, fordi de ikke er i stand til at overholde vilkårene og fx fortsætter med at drikke for meget. Samlet peger disse resultater i retning af, at personer, der er kvalificeret til at tilslutte sig en alkoholordning, men som ikke gør det, samt personer der tilslutter sig en alkoholordning, men afbryder forløbet, har øget risiko for recidiv. Dermed tyder undersøgelserne også på, at det er muligt at øge trafiksikkerhedsgevinsten af alkoholordninger ved at udforme ordningerne på en måde, der sikrer den højst mulige tilslutning, samt at personer, der har tilsluttet sig, så vidt muligt fastholdes. På baggrund af den tilgængelige litteratur er det ikke muligt at specificere, præcis hvilke tiltag eller justeringer, der vil kunne sikre dette. Men med forbehold for metodiske forskelle, faktiske forskelle i de undersøgte ordninger samt deltagende personer, tyder undersøgelserne alt i alt på, at nogle af de forhold, der kunne øge tilslutningen og fastholdelse er:

- Reduktion af økonomiske omkostninger, så de tilpasses kandidaters vilje til og mulighed for at betale.
- Bedre information om ordningen, hvordan man kommer i gang, hvordan det fungerer i praksis etc.
- Øget indsats til forebyggelse af faktorer, der øger risikoen for spirituskørsel (fx misbrug).
- Indførelse af alternative sanktioner, der er mindre attraktive end tilslutning til en alkoholordning, for dem der ikke tilslutter sig.
- Ændre vilkårene for deltagelse, så flere har mulighed for at deltage.
- Tilpasse alkoholordninger, så der tages højde for forskellige behov blandt dem der tilslutter sig (fx mere intensiv misbrugsbehandling for nogle end for andre).

Relevansen af dette understreges af, at undersøgelserne generelt peger på, at tilslutning til en alkolåsordning reducerer forekomsten af bilkørsel i alkoholpåvirket tilstand, så længe alkolåsen er installeret i bilen, samt forekomsten af alkoholrelaterede trafikulykker. Hvis flere tilsluttede sig og blev fastholdt i alkolåsordningerne, ville effekten derfor formentlig blive større.

Med hensyn til om der er en langsigtet effekt af tilslutning til en alkolåsordning og eller kørsel med alkolås, er undersøgelseernes resultater mindre entydige, idet nogle finder en langsigtet effekt, men andre ikke gør. Omfanget af forskning på området er dog begrænset, særlig i europæisk kontekst, og der er derfor brug for yderligere undersøgelser for at kunne fastsætte effekten af at køre med alkolås med større sikkerhed samt identificering af det optimale design for en alkolåsordning.

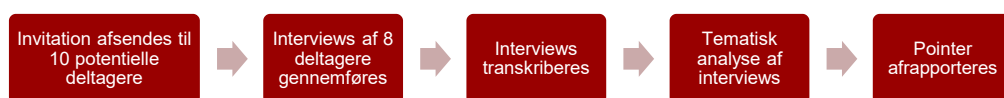
4. Interview med professionelle

Formålet med delundersøgelse 2 var at få indblik i erfaringer med alkoholåsordningerne fra personer, der via deres arbejde kommer i kontakt med alkoholåsordningerne og/eller deres brugere. I dette afsnit præsenteres den anvendte metode samt hovedresultaterne. For yderligere detaljer henvises til baggrundsnotat 2.

4.1 Metode

Data blev indsamlet ved hjælp af semistrukturerede individuelle interviews i perioden august – oktober 2023. Intervieweren fulgte en spørgeguide. Interviewene blev udført telefonisk og optaget på en diktafon. Hvert interview varede 20-60 minutter. Som baggrund for rekruttering af informanter blev der i samarbejde med Færdselsstyrelsen lavet en liste over relevante institutioner. Dernæst blev de respektive institutioner kontaktet med henblik på at identificere fagfolk, der var relevante at interviewe. I alt 10 personer blev inviteret. De potentielle deltagere blev inviteret per e-mail og modtog endvidere en samtykkeerklæring omhandlende DTUs behandling af data. Det var frivilligt at deltage. Af de 10 personer takkede 8 ja til at deltage i et interview. Disse personer kom fra Færdselsstyrelsen, Alkohol, Narko- og Trafikkurser (ANT-kurser), Rådet for Sikker Trafik og leverandører af alkoholåse.

Interviewene blev transskriberet og efterfølgende analyseret ud fra en induktiv tematisk analyse), og de relevante tekststykker blev kodet i analyseprogrammet Atlas.ti.8 (se figur 1).



Figur 1. Oversigt over forløbet i dataindsamling og analyse

Kodningen blev indledningsvis struktureret efter tre overordnede temaer: *Fordele, ulemper* og *forbedringer* i relation til hhv. den "frivillige alkoholåsordning" og den "obligatoriske alkoholåsordning". Dernæst blev der indenfor de overordnede temaer identificeret en række undertemaer med udgangspunkt i de konkrete data fra interviewene. Temaer og underemner blev dernæst grupperet efter hovedemner, der er benyttet i afrapporteringen (se nedenfor tabel 3).

4.2 Resultater

Som nævnt var formålet at få indsigt i professionelles erfaringer med alkoholåsordningerne, herunder hvilke aspekter der virker godt eller mindre godt som baggrund for at forstå, hvilke aspekter af alkoholåsordningerne man eventuelt kunne justere, for at gøre

alkolåsordningerne mere hensigtsmæssige eller velfungerende. I det følgende præsenteres de væsentligste resultater fra analysen.

Som det fremgår af Tabel 3, blev der i alt identificeret tre hovedtemaer og 13 undertemaer. Resultater præsenteres i det følgende med udgangspunkt i de tre hovedtemaer: *Brugere*, *administration* og *specifikke regler*. Efterfølgende gives en opsummering af resultaterne med udgangspunkt i identificerede fordele og ulemper ved henholdsvis den frivillige alkolåsordning og den obligatoriske alkolåsordning (se tabel 4) samt en opsummering af de professionelles forslag til forbedring af ordningerne.

Tabel 3 Oversigt over hovedtemaer og undertemaer

Hovedtema	Undertema
Brugere	Livskvalitet
	Opretholde tilværelse
	Adfærdsregulering
Administration	Information
	Ansøgningsprocessen
	Sagsbehandlingstid
	Økonomi
	Alkolåsrapporter
Specifikke regler	Køretøjskrav
	Pusteregler
	Kørsel i udlandet
	Falsk positiv
	Promillegrænse
	Sanktionering af overtrædelser
	Alkolåsperiode
	Personskade

4.2.1 Brugere

De interviewede oplevede, at tilslutning til alkolåsordningerne bidrager positivt til de pågældendes livskvalitet, idet det betyder meget for dem at kunne komme til at køre bil igen. Specifikt for den frivillige alkolåsordning er det en fordel, at alkolåsen forbedrer muligheden for fastholdelse af arbejde og generel tilværelse samtidig med, at der er kontrol med, om de pågældende kan adskille alkohol og bilkørsel. Ifølge de interviewede gælder dette dog ikke for den obligatoriske alkolåsordning, idet perioden fra kørekortfrakendelsen, til bilkørsel kan genoptages, er så lang, at det i kan være vanskeligt at fastholde arbejde og generelt livssituation mv.

De interviewede giver udtryk for, at det er positivt, at deltagerne via alkolåsen bliver støttet i at ændre deres vaner og adfærd, så alkohol og bilkørsel adskilles. Det beskrives, at mange brugere af alkolåsordningerne oplever, at deres tilværelse bliver mere stabil, fordi alkoholforbruget reduceres. Specifikt for den obligatoriske ordning gives der udtryk for, at det er fint, at der er en vis kontrol med, at alkohol og bilkørsel adskilles, når bilkørsel genoptages efter frakendelsesperioden. Der gives dog også udtryk for, at det kan opleves som en ekstra straf, og at nogle potentielle deltagere i den obligatoriske alkolåsordning fravælger ordningen og vælger at køre bil alligevel uden førerret, for at minimere de negative konsekvenser, det kan have ikke at kunne køre bil i minimum tre år.

4.2.2 Administration

Interviewene identificerede en række administrative aspekter ved de nuværende alkolåsordninger, der fungerer mindre hensigtsmæssigt, og derfor med fordel kan justeres. Generelt nævnes manglende information som en af de største årsager til, at folk ikke tilmelder sig alkolåsordningerne. Dog gælder det i særlig grad for den obligatoriske alkolåsordning, fordi de potentielle deltagere i nogle tilfælde er uvidende om, at de skal køre med alkolås i to år efter deres frakendelsesperiodes udløb. Det foreslås, at det kunne gøres obligatorisk for fx politiet, dommerkontorer eller Færdselsstyrelsen at udsende omhyggelig information om alkolåsordningerne tidligst muligt og helst direkte til folk, der sigtes for spirituskørsel, så borgerne ikke selv skal opsøge informationen, og så man er sikker på, at alle hurtigt får den samme relevante information. Derudover fremhæves det, at ansøgningsprocessen er kompliceret, og det foreslås at gøre ansøgningsprocessen digital og reducere antallet af involverede instanser. En anden stor barriere for deltagelse i alkolåsordningerne er de økonomiske omkostninger, der er forbundet med deltagelse. Det medfører, at det ikke er alle, der har mulighed for at deltage. For at modvirke dette, foreslås det, at nogle borgere kunne få økonomisk tilskud til deltagelse. Sagsbehandlingstiden udgør ligeledes en barriere for deltagelse. Den er ganske vidst blevet kortere, men er ifølge informanterne stadig for lang. Den lange sagsbehandlingstid er særlig kritisk i forbindelse med den frivillige alkolåsordning, fordi det forhindrer deltagerne i at opretholde deres tilværelse og bilkørsel under opsyn, som det egentlig var hensigten. Endelig fremgår det af interviewene, at aflæsning af alkolåsrapporterne er kompliceret og ressourcekrævende, og at forskellige administrative aspekter måske ville kunne håndteres mere effektivt, hvis der var mere dialog mellem de forskellige involverede instanser.

3.1.3 Specifikke regler

Interviewene viser, at det er en økonomisk og/eller praktisk barriere for nogle deltagere, at de selv skal være registreret ejer eller bruger af det køretøj alkolåsen installeres i. Det fremgår desuden, at det kan være vanskeligt for nogle at overholde pustetiderne, hvilket kan medføre sanktioner, selvom de reelt ikke kører med alkohol i blodet. Det

fremhæves også, at det er uklart, hvorfor deltagerne ikke må køre med alkolåsen i udlandet. Situationer med falske positive pusteprøver fremhæves ligeledes som en udfordring, og at der bør tages mere højde for at de kan forekomme. Nogle interviewede mener, at promillegrænsen for alkolåsen skal nedsættes til 0,2, fordi det ville have en større adfærdsregulerende effekt. Andre mener dog ikke, at det er en god ide, fordi det for mange i den obligatoriske ordning ville blive for vanskeligt at overholde. Der er uenighed blandt de interviewede om, hvor hårdt man skal sanktionere situationer, hvor alkolåsen viser, at deltagerne puster med før høj promille. Nogle mener, at det skal straffes hårdt for at inspirere deltagerne til helt at holde sig fra alkohol og til at undgå at bruge alkolåsen som en test for deres alkoholpromille. Andre mener, at det ikke bør straffes hårdt, fordi det netop viser, at alkolåsen virker og gør det den skal, nemlig at forhindre bilkørsel i alkoholpåvirket tilstand. De sidste to specifikke regler, der fremhæves, er henholdsvis alkolåsperioden og spørgsmålet om personskeade. Vedrørende alkolåsperioden fremhæves det af nogle, at det er uhensigtsmæssigt, at alkolåsperioden i den obligatoriske ordning ligger efter frakendelsesperioden. Det foreslås, at alkolåsperioden også for den obligatoriske alkolåsordning burde ligge i begyndelsen af frakendelsesperioden, for at give en større opdragende effekt. Kontrollen kunne dog gøres strengere og perioden længere end for den frivillige alkolåsordning. Vedrørende personskeade fremgår det, at nogle mener, at det er uhensigtsmæssigt, at personer, der har været involveret i et personskeadeuheld i forbindelse med den alkoholrelaterede kørekortsfrakendelse, ikke kan deltage i alkolåsordningen, da personskeaden kan være lille.

I tabel 4 præsenteres en opsummering af fordele og ulemper ved de to alkolåsordninger som de interviewede nævnte. Som det fremgår, fremhæves nogle fordele, ulemper og ændringsforslag for begge ordninger, mens andre fremhæves specifikt i relation til enten den frivillige eller den obligatoriske alkolåsordning.

Tabel 4. Fordele og ulemper ved de to alkoholordninger

	Frivillig alkoholordning	Obligatorisk alkoholordning
Fordele generelt	Køre bil hurtigt – livskvalitet Hjælp til gode alkoholvaner Reduceret alkoholindtag Forebygge spirituskørsel	Køre bil tidligere – livskvalitet Hjælp til gode alkoholvaner Reduceret alkoholindtag Forebygge spirituskørsel
Fordele specifikt	Opretholde tilværelse Umiddelbar gevinst Lille fristelse til illegal kørsel	Straf for kørsel med høj promille
Ulemper generelt	Mangelfuld information Kompliceret ansøgningsproces Store økonomiske udgifter Falske positive Alkoholrapport-tjek kompliceret Alkohol bruges som promilletest Udlandskørsel forbudt Ekstra politikontrol	Mangelfuld information Kompliceret ansøgningsproces Store økonomiske udgifter Falske positive Alkoholrapport-tjek kompliceret Alkohol bruges som promilletest Udlandskørsel forbudt Ekstra politikontrol
Ulemper specifikt	Sagsbehandlingstid reducerer gevinst Personundersøgelse stigmatiserende	Kan ikke opretholde tilværelse For sen gevinst Stor fristelse til illegal kørsel Mindre opdragende effekt Registreret bruger/ejer af bil
Ændringer generelt	Information ved dom for spirituskørsel Ansøgning digitaliseres Reducere antallet af aktører Tættere dialog mellem aktører Tillade kørsel i udlandet Foto ved blæsning i alkohol Nedsat pris ved særligt behov Forlænge periode ved overtrædelser	Information ved dom for spirituskørsel Ansøgning digitaliseres Reducere antallet af aktører Tættere dialog mellem aktører Tillade kørsel i udlandet Foto ved blæsning i alkohol Nedsat pris ved særligt behov Forlænge periode ved overtrædelser
Ændringer specifikt	Mere nuanceret vedr. personskaade	Mere hjælp og støtte i hele forløbet Alkoholperiode flyttes mod mere kontrol

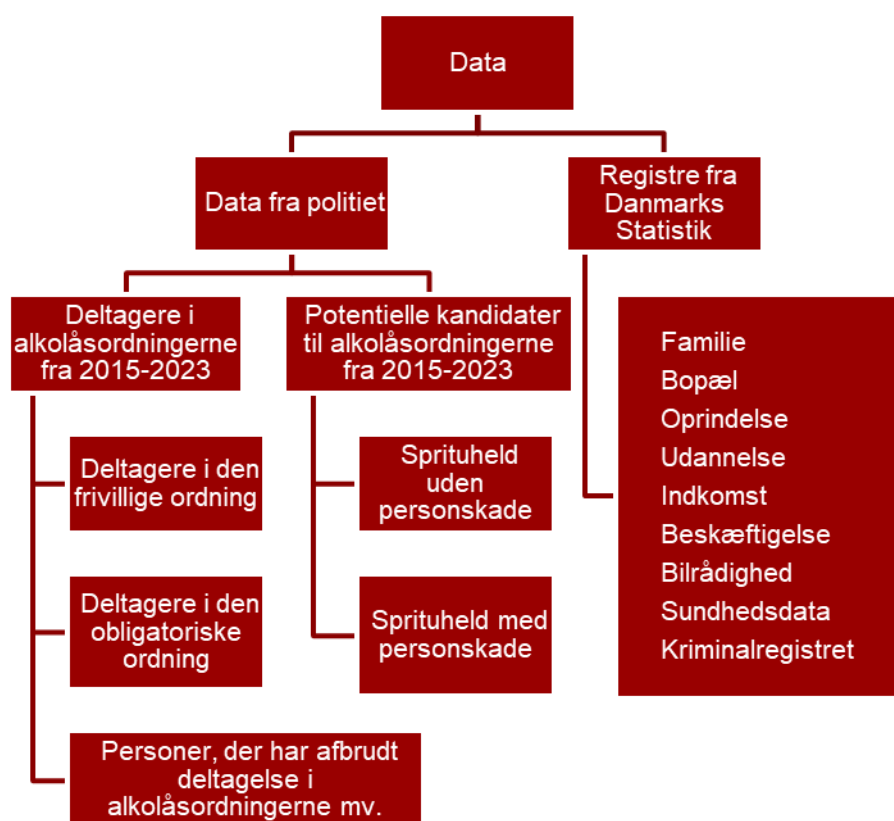
5. Alkolåstilslutning, socioøkonomiske prediktorer og recidiv

Formålet med delundersøgelse 3 var at belyse, hvor mange af dem, der er kvalificeret til at tilslutte sig en alkolåsordning, der faktisk gør det. Formålet var desuden at belyse om personer, der tilslutter sig en alkolåsordning, har en særlig socioøkonomisk profil, samt om der er visse socioøkonomiske karakteristika, der henholdsvis øger eller reducerer sandsynligheden for tilslutning til en alkolåsordning. Endelig var formålet at estimere alkolåsordningernes effekt på recidiv dvs. gentagen spirituskørsel. I dette afsnit præsenteres først den anvendte metode og dernæst de væsentligste resultater. For yderligere detaljer henvises til baggrundsnotat 3.

5.1 Metode

5.1.1 Data

Der indgår tre typer af data i analyserne. En oversigt kan ses i figur 2. Det skal understreges, at data er pseudonymiserede, så det ikke er muligt at genkende enkeltpersoner.



Figur 2. Oversigt over data der indgår i analyserne

Data omfatter tre grupper af personer: 1. Personer der på baggrund af en alkoholrelateret, ubetinget frakendelse af førerretten har tilsluttet sig enten den frivillige eller den obligatoriske alkoholåbning (N=2.048). 2. Personer med samme baggrund, som ikke har tilsluttet sig en alkoholåbning (N=6.545). 3. En 9% stikprøve af den resterende danske befolkning (N=410.543). Pseudonymiseringen medfører, at ingen resultater kan henføres til enkeltpersoner.

5.1.2 Analyse

Indledningsvis er der foretaget en række simple deskriptive analyser, der belyser den overordnede tilslutning til alkoholåbningerne samlet samt tilslutningen til den frivillige og den obligatoriske alkoholåbning separat. Dernæst foretages yderligere deskriptive analyser, der ved hjælp af X^2 -tests beskriver, hvorledes personer, der har tilsluttet sig en af de to alkoholåbninger adskiller sig fra den øvrige befolkning med hensyn til socioøkonomiske karakteristika. Endelig suppleres de deskriptive analyser med mere avancerede regressionsanalyser i form af diskrete valgmodeller. Mere specifikt er der tale om multinomiale logitmodeller (MNL) estimeret med maximum likelihood-metoden. Der anvendes Python/Anaconda software og den dertilhørende "statsmodels"-pakke til disse analyser. Formålet med disse analyser er at estimere, hvordan forskellige socioøkonomiske karakteristika påvirker sandsynligheden for at personer, der er kvalificeret til at tilslutte sig en alkoholåbning, faktisk gør det. Til recidivanalysen anvender vi simple deskriptive analyser, der belyser det antal og den andel, der får en ny spiritusdom blandt personer, der har tilsluttet sig en alkoholåbning sammenholdt med personer, der potentielt kunne have tilsluttet sig, men ikke gør det.

5.2 Resultater

5.2.1 Tilslutning til alkoholåbningerne

Det skønnes, at der i perioden 2015-2023 i alt var mulighed for 8.593 tilslutninger til en alkoholåbning. Blandt disse var der i perioden i alt 2.048 faktiske tilslutninger, heraf 782 til den obligatoriske alkoholåbning, 1.266 tilslutninger til den frivillige alkoholåbning og 6.545, der ikke tilsluttede sig. I perioden var der dermed ca. 24% af dem der kunne tilslutte sig en alkoholåbning, der faktisk gjorde det. Det kan dog tænkes, at den faktiske tilslutning kan være en lille smule højere, idet det er muligt, at nogle af de seneste års kandidater, senere har tilsluttet sig en af de to alkoholåbninger. Dette skøn er dog baseret på, at ingen personer i uheld med personskaade eller konferrerede sager er kandidater. Hvis de inkluderes, stiger antallet af mulige tilslutninger til 11.750, og dermed falder tilslutningen til ca. 17% (se tabel 5).

Tabel 5. Antal tilslutninger og kandidater til en alkoholordning*

År	Tilslutning - Obligatorisk ordning		Tilslutning – Frivillig ordning		Kandidater – uden tilslutning		Kandidater i alt	
2015		0%	8	1%	654	99%	662	100%
2016		0%	29	4%	686	96%	715	100%
2017	3	0%	40	6%	636	94%	679	100%
2018	44	5%	203	22%	658	73%	905	100%
2019	92	10%	164	17%	696	73%	952	100%
2020	147	13%	225	20%	757	67%	1.129	100%
2021	147	14%	185	17%	734	69%	1.066	100%
2022	128	11%	183	16%	868	74%	1.179	100%
2023	221	17%	229	18%	856	66%	1.306	100%
I alt	782	9%	1.266	15%	6.545	76%	8.593	100%

* Tallene er baseret på data fra Politiet.

Betrakter man kun perioden efter 2017, hvor alkoholordningen blev justeret til sin nuværende form, ligger den samlede tilslutning på ca. 30%, når personer i uheld med personskade og konfererede sager ikke tages med i kandidatgruppen, og ca. 23%, hvis de medregnes. Lidt mere end halvdelen af de tilsluttede er på den frivillige ordning. Det skønnes altså, at tilslutningsprocenten efter 2017 ligger i omegnen af 25-30% med en lille overvægt på den frivillige ordning. Andelen der tilslutter sig den obligatoriske ordning ser ud til at være stigende, mens den for den frivillige ordning er mere varierende. Da vi ikke ved, hvilken ordning den enkelte var kandidat til, kan vi dog ikke sige noget om, om tilslutningen blandt de relevante kandidater er højere for den ene ordning end den anden eller stige mere for den ene ordning end den anden.

5.2.2 Socioøkonomiske prediktorer for tilslutning

Med hensyn til om personer, der tilslutter sig en alkoholordning, har en særlig socioøkonomisk profil, samt om der er visse socioøkonomiske karakteristika der øger (eller reducerer) sandsynligheden for at tilslutte sig en alkoholordning, viser analysen, at følgende socioøkonomiske karakteristika øger sandsynligheden for tilslutning til en alkoholordning (se også tabel 6):

- Egen bruttoindkomst over 200.000 kr. per år og stigende med indkomsten (+ 100-400%)
- Bopæl i landkommuner (+ 30-50%)
- Uddannelse højere end grundskole (+ ca. 100%)
- At være i job versus ledig (+ ca. 35%)
- At være ledig versus uden for arbejdsmarkedet (+ ca. 75%)

- Fravær af straffelovsforseelse (+ ca. 50%)

Disse resultater fremgår uanset valg af kandidatgruppe og uanset, om der ses på sandsynligheden for tilslutning under ét (uden skelnen til, om tilslutningen vedrører den frivillige eller den obligatoriske alkoholordning), eller om der ses på tilslutning til den frivillige ordning og den obligatoriske ordning hver for sig. Det skal bemærkes, at der i analyserne tages højde for samvariation mellem faktorerne, så resultaterne kan fortolkes som "alt andet lige". Når fx indkomst har en effekt, så betyder det altså, at personer med samme uddannelse, samme arbejdsmarkedstilknytning, samme familieforhold osv., men med et højere indkomstniveau, har en øget sandsynlighed for at tilslutte sig en alkoholordning. Indkomsten har således en effekt på sandsynligheden for at tilslutte sig en alkoholordning i sig selv.

Specifikt for tilslutning til den frivillige alkoholordning ser det desuden ud til, at fravær af "anden forseelse" (ikke trafik- eller straffelovsforseelse) og fravær af psykiske/alkoholrelaterede diagnoser øger sandsynligheden for tilslutning. Alkoholrelaterede diagnoser reducerer sandsynligheden med ca. 50%. Det kan skyldes, at kandidater til den frivillige ordning skal screenes for misbrug for at få lov til at deltage, hvilket kan afholde nogen fra at søge. At have været involveret i en trafikulykke i fem år op til frakendelsen sænker sandsynligheden for tilslutning med ca. en tredjedel.

Specifikt for den obligatoriske alkoholordning ser der desuden ud til at alder, selv når der er kontrolleret for indkomst, uddannelse etc. Alder under 30 sænker tilslutningen med omkring en tredjedel i forhold til de ældre aldersklasser, men effekten er usikker.

Tabel 6. Socioøkonomiske faktorerers betydning for tilslutning til en alkoholordning (2015-2023).

Variabel	Reference	Frivillig eller obligatorisk ordning		
		Parameter	Odds ratio	P-værdi
Køn	Mand	-0,063	0,94	0,440
Alder, 31-45	Alder, 0-30	0,219**	1,24	0,009
Alder, 46-65		0,370**	1,45	0,000
Alder, >65		0,185	1,20	0,241
Efterkommer	Dansk	-0,336**	0,71	0,002
Indvandrer		-0,060	0,94	0,800
Bopæl, by vest	Bopæl, by øst	0,162	1,18	0,125
Bopæl, land vest		0,439**	1,55	0,000
Bopæl, land øst		0,320**	1,38	0,002
Familie, enlig med børn	Familie, enlig uden børn	-0,141	0,87	0,227
Familie, par med børn		0,018	1,02	0,864
Familie, par uden børn		0,148	1,16	0,125
Indkomst, 100000-199999	Indkomst, 0-99999	0,159	1,17	0,256
Indkomst, 200000-399999		0,542**	1,72	0,000
Indkomst, 400000-699999		1,042**	2,83	0,000
Indkomst, >699999		1,315**	3,73	0,000
Familieindk., 100000-199999	Familieindkomst, 0-99999	0,268	1,31	0,191
Familieindk., 200000-399999		0,192	1,21	0,322
Familieindk., 400000-699999		0,335	1,40	0,115
Familieindk., 700000-999999		0,437	1,55	0,063
Familieindkomst, >999999		0,399	1,49	0,119
Antal biler per person, 1	Antal biler person, ingen	-0,054	0,95	0,561
Antal biler per person, 2		0,053	1,05	0,680
Antal biler per person, 3+		0,103	1,11	0,507
Antal biler per familie, 1	Antal biler familie, ingen	0,147	1,16	0,177
Antal biler per familie, 2		0,188	1,21	0,157
Antal biler per familie, 3+		0,180	1,20	0,223
Erhvervsfaglig uddannelse	Grundskole	0,597**	1,82	0,000
Gymnasial uddannelse		0,633**	1,88	0,000
Kort videregående udd.		0,910**	2,48	0,000
Mellem videregående udd.		0,744**	2,10	0,000
Lang videregående udd.		0,911**	2,49	0,000
I gang med uddannelse	Ikke i gang med udd.	0,114	1,12	0,291
I job	Ledig	0,315**	1,37	0,002
Uden for arbejdsmarkedet		-0,560**	0,57	0,000
Straffelovsforseelse 5 år	Ingen straffelovsforseelse	-0,505**	0,60	0,000
Anden forseelse 5 år	Ingen anden forseelse	-0,199**	0,82	0,007
Diagnose, 5 år, psykisk	Ingen psykisk diagnose	-0,285**	0,75	0,004
Diagnose, 5 år, fysisk	Ingen fysisk diagnose	-0,115	0,89	0,140
Diagnose, 5 år, andet	Ingen anden diagnose	-0,004	1,00	0,952
Diagnose, 5 år, alkohol	Ingen alkoholdiagnose	-0,208	0,81	0,089

Note: *: $P < 0,05$, **: $P < 0,01$. Der benyttes robuste standardafvigelse. $N = 9576$, Deltagere = 2003, $AIC = 8646,60$, Mcfaddens $R^2 = 0,128$. Alle variable ud over køn, alder og oprindelse er for året før interventionen eller 5 år op til interventionen. Referencegruppen er baseret på data fra politiet.

5.2.3 Alkoholordningernes effekt på recidiv

Indledningsvis skal det nævnes, at det på det foreliggende grundlag er meget vanskeligt at vurdere alkoholådsordningernes effekt på recidiv dvs. ordningernes effekt på tilbagefald. Grundene til dette uddybes i det følgende.

For den obligatoriske alkoholådsordning er antallet af år, det er muligt at inddrage i vurderingen, for lille. De første deltagere i den obligatoriske ordning, der er registreret, fik deres dom i 2017, og der foreligger kun data for nye domme frem til 2022. Ordningen indebærer (mindst) 3 års frakendelse efterfulgt af to år med kørsel med alkoholåds. Da der i analysen kun er mulighed for at se på tilbagefald frem til 2022, er der derfor ingen mulighed for at vurdere forekomsten af recidiv efter alkoholådsperiodens udløb for den obligatoriske alkoholådsordning.

For den frivillige alkoholådsordning, som begyndte i 2015, er muligheden for at vurdere alkoholådsordningens effekt på recidiv en anelse bedre, men stadig langt fra optimal. Vi har set på recidiv hhv. 1 år og fire år efter frakendelsen, dvs. hhv. i alkoholådsperioden og efter afslutning af alkoholådsperioden (se tabel 11).

Ud af de 840 personer, der fik en dom i perioden 2015-2021, og som har valgt at tilslutte sig den frivillige alkoholådsordning, er der tre personer (0,4%), der har modtaget en ny dom året efter den oprindelige dom. Der er altså tale om tilbagefald i alkoholådsperioden.

For at vurdere effekten af deltagelse i alkoholådsordningen på recidiv efter deltagelse er afsluttet skal man se på tilbagefald ca. fire år eller mere efter den oprindelige dom. Det betyder, at det kun er de 278 personer, der fik deres frakendelse i perioden 2015-2018, der kan indgå i analysen. Ud af disse er der mindre end tre personer, der får tilbagefald fire år efter den første dom. Generelt er tilbagefaldsprocenten altså under 1%. Der er dog tale om meget små tal, og resultatet er derfor forbundet med stor usikkerhed.

Tabel 11: Recidiv i domme for spirituskørsel opgjort i antal og procent

Tidshorisont	Gruppe	Deltagere		Kandidater	
		Antal	%	Antal	%
1 år efter dom	Tilbagefald	3	0,4%	135	2,7%
	Ingen tilbagefald	837	99,6%	4900	97,3%
	Total	840	100%	5035	100%
4 år efter dom	Tilbagefald	<3	<1,1%	128	4,7%
	Ingen tilbagefald		>98,9%	2611	95,3%
	Total	278	100%	2739	100%



Sammenligner man tilbagefaldet blandt deltagere i den frivillige ordning og kandidater (der valgte ikke at tilslutte sig), ser man, at tilbagefaldet er betydelig større blandt kandidater end blandt deltagere, både 1 år efter første dom (ca. 6 gange større) og 4 år efter første dom (ca. 4 gange større). Det er dog vigtigt at huske på, at tallene er forbundet med stor usikkerhed blandt andet pga. små tal.

6. Viden om, holdning til og erfaring med brug af alkoholås

Formålet med delundersøgelse 4 var at få indblik i folks viden om, holdning til og erfaring med alkohol, trafikssikkerhed og bilkørsel, med særlig fokus på viden om og eventuel erfaring med de danske alkoholåsordninger. I dette afsnit præsenteres først den anvendte metode og dernæst de væsentligste resultater. For yderligere detaljer henvises til baggrundsnotat 4.

6.1 Metode

6.1.1 Dataindsamling

Dataindsamlingen er foretaget via et online spørgeskema i perioden 29. oktober - 25. november 2024. I alt 10.432 personer blev inviteret til at deltage. Af disse blev 94% (N=9.952) inviteret til at deltage via Digital Post, mens 6% (N=653) blev inviteret til at deltage via almindelig brevpost, fordi de pågældende var fritaget fra at modtage digital post. Invitationsbrevet indeholdt blandt andet information om undersøgelsens baggrund, formål og datasikkerhed. Desuden var der et link med adgang til onlinespørgeskemaet. Der blev sendt to påmindelser til personer, der ikke havde svaret. Data blev indsamlet af Danmarks Statistik (DST Survey) på vegne af Danmarks Tekniske Universitet (DTU).

6.1.2 Deltagere

Tre grupper af personer blev inviteret til at deltage: 1) Personer, som kunne være kandidater til tilslutning til en af de to alkoholåsordninger på baggrund af en alkoholrelateret ubetinget frakendelse af førerretten, men som ikke havde tilsluttet sig, 2) personer som havde tilsluttet sig en alkoholåsordning på et tidspunkt, 3) et repræsentativt udsnit af den danske befolkning. Information vedr. gruppe 1 og 2 kom fra Politiet og vedrørte perioden 2015-2023. Der blev modtaget information om 9.036 personer med en alkoholrelateret ubetinget førerretsfrakendelse, samt 2.026 personer, som har tilsluttet sig en alkoholåsordning, i alt 10.605 personer. Af disse blev 1.193 frasorteret på baggrund af en aldersafgrænsning (mindst 18 år) og opdatering med den seneste kvartalsvise befolkningsstatistik. Fra gruppe 1 og 2 blev invitation til deltagelse i undersøgelsen således sendt til i alt 9.412 personer. For gruppe 3 blev der identificeret en repræsentativ stikprøve på 1.020 personer udtrukket fra den øvrige danske befolkning over 18 år (4.8 mio. personer) via Danmarks Statistiks befolkningsregister. Udvælgelsen skete ved hjælp af simpel tilfældig udvælgelse dannet ved hjælp af SAS-proceduren "Proc SurveySelect", SRS-metode (Simple Random Sample), hvilket sikrer, at stikprøven er tilfældig og unik. Ud af de i alt 10.432 inviterede var der 2.461 (24%) komplette besvarelser og 234 ukomplette besvarelser. De ukomplette besvarelser indgår ikke i analyserne.

6.1.3 Spørgeskemaet

Spørgeskemaet tog i gennemsnit 6 minutter at besvare. Det indeholdt 60 spørgsmål fordelt på følgende kategorier: Baggrundsinformation, transportvaner, holdning til trafik-sikkerhed og trafikulykker, alkoholforbrug, spirituskørsel samt kendskab til og eventuel erfaring med alkoholordningerne. Spørgeskemaet blev udviklet af DTU og kvalitetssikret af DST Survey.

6.1.4 Analyse

Ud over at præsentere, hvordan spørgsmålene i spørgeskemaet er besvaret, og hvor mange personer der er omfattet, er der gennemført nogle simple X^2 -test for, om svar-mulighederne er fordelt på samme måde for forskellige grupper af respondenter eller i forhold til befolkningen som helhed. Desuden er der i enkelte tilfælde gennemført re-gressionsanalyser, men de præsenteres ikke, da der ikke blev fundet statistisk signifi-kante resultater.

6.2 Resultater

I det følgende præsenteres undersøgelsens resultater. Først præsenteres respondent-karakteristika samt respondenternes generelle holdning til trafiksikkerhed. Disse resul-tater omfatter alle respondenter ($N=2.461$). Dernæst præsenteres resultater vedrørende kendskab til, holdning til og erfaring med alkoholordningerne. Disse resultater er over-vejende baseret på den del af respondenterne der tilkendegiver at have fået en dom for spirituskørsel ($N=1.094$).

6.2.1 Respondentkarakteristika og generel holdning til trafiksikkerhed

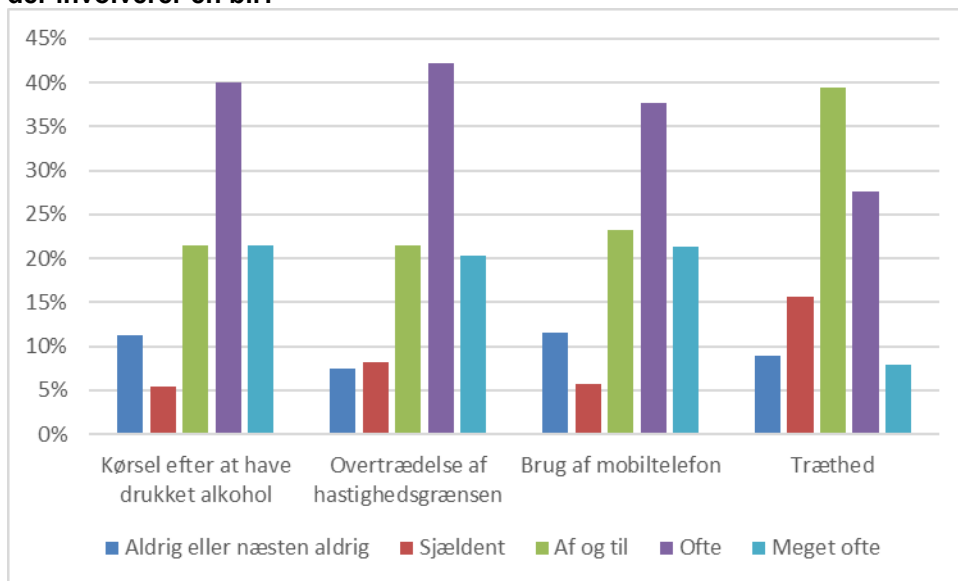
Tre fjerdele af respondenterne er mænd, hvilket skyldes, at alkoholrelaterede førerrets-frakendelser forekommer hyppige blandt mænd og hovedparten af respondenterne er udpeget på baggrund af Politiets information om spiritusforseelser. Dette har også ind-virkning på respondenternes alder og uddannelse, hvor der (sammenlignet med befolk-ningen generelt) er en overvægt af personer i alderen 45-64. Der er en lille overvægt af personer med erhvervsuddannelse og kort videregående uddannelse, mens personer med lang videregående uddannelse er lidt underrepræsenterede. Lidt over 60% er i arbejde og lidt over 20% er pensionister. Dette er ikke langt fra landsgennemsnittet, om end der er lidt flere i arbejde og lidt færre pensionister blandt respondenterne.

64% af de respondenter, der er i arbejde eller uddannelse, bruger primært bil i deres daglige transport til og fra arbejde eller uddannelse, mens 56% bruger bil til andre for-mål. Ca. halvdelen kører i bil som fører næsten hver dag, mens ca. 20% gør det sjæld-nere. 30% har ikke kørekort, og det er noget mere end i befolkningen, som helhed, hvor andelen kun er godt 10%¹. Det skyldes formentlig, at en del af respondenterne har fået frakendt kørekortet grundet spirituskørsel.

¹ Anderson, M.K. et al (2024): Risiko i trafikken 2016-23. DTU Management. https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/382536430/Anderson_et_al_2024_Risiko_i_trafikken_2016-23.pdf

Respondenterne er også blevet spurgt om deres opfattelse af de hyppigste årsager til trafikulykker. Svarene fremgår af figur 3. Ca. 60% mener, at alkohol, overskridelse af hastighedsgrænsen og brug af mobiltelefon ofte eller meget ofte er årsag til trafikulykker, mens kun 35% mener, at træthed er årsag.

Figur 3. Hvor ofte tror du, at hver af de følgende faktorer er årsag til en trafikulykke, der involverer en bil?



6.3. Spirituskørsel, samt kendskab og holdning til alkoholordningerne

Blandt respondenterne er der 44,5% (N=1.094²), der svarer, at de er blevet taget for spirituskørsel en eller flere gange inden for de seneste fem år. Disse respondenter er blevet stillet en nogle uddybende spørgsmål vedr. alkohol mv. Svarene præsenteres nedenfor.

6.3.1 Promille, køretøj, arbejdsmarkedstilknytning og alkoholindtag

16% af respondenterne havde en promille under 1,2 og kan ikke være kandidater til alkohol, medmindre der er tale om gentagelser. Den største gruppe (51%) kan med en promille mellem 1,2 og 2,0 være kandidater til den frivillige ordning eller til den obligatoriske, alt efter om der er tale om gentagelsestilfælde eller ej, og ca. halvt så mange (23%) havde en promille over 2,0 og må derfor være kandidater til den obligatoriske ordning. 40% blev taget for spirituskørsel i forbindelse med en trafikulykke, mens 37% blev taget i en politikontrol. Det vides ikke, om trafikulykkerne var med personskaade og

² At det kun er 44,5% kan forekomme lavt, idet 90% af dem der blev inviteret til at deltage, ifølge Politiet har en alkoholrelateret kørekortfrakendelse i perioden 2015-2023. Det kan skyldes, at nogle respondenter ikke ønsker at oplyse, at de er blevet taget for spirituskørsel, men det kan også skyldes, at nogle af respondenterne domme er mere end fem år gamle og ikke er omfattet af spørgsmålet

derfor heller ikke, om det evt. har diskvalificeret til at tilslutte sig den frivillige alkoholordning.

Langt de fleste (93%) blev taget for spirituskørsel i personbil (87%) eller varebil (6%), men der er også relativt mange, der kørte knallert (4%). Det kan skyldes, at en del med frakendt kørekort vælger knallert som transportmiddel. 69% var i beskæftigelse, mens 8% var under uddannelse på tidspunktet for deres dom for spirituskørsel. De øvrige respondenter var uden for arbejdsmarkedet (pensionister, arbejdssøgende hjemmegående mv.).

Mht. hvilken betydning det havde for deres arbejdsmarkedstilknytning, at de blev taget for spirituskørsel, svarer ca. en fjerdedel (23%), at det har påvirket deres jobsituation (se tabel 7). Af disse har de fleste har fundet et nyt job, hvor transporten er lettere uden kørekort, og nogle har fundet et nyt job, hvor kørekort ikke er nødvendigt. En mindre gruppe (5%) blev afskediget og har ikke fundet et andet job.

Tabel 7. Har din jobsituation ændret sig, efter at du blev taget for spirituskørsel?

Ja, jeg har fået/fundet et andet job, fordi transporten blev for vanskelig uden kørekort	12%
Ja, jeg har fået/fundet et andet job, hvor det ikke er nødvendigt at have kørekort	6%
Ja, jeg blev afskediget, fordi jeg blev taget for spirituskørsel og har ikke fundet et andet job	5%
Ja, jeg har fået et andet job, men det er ikke fordi, jeg blev taget for spirituskørsel	17%
Nej, min jobsituation er uændret	60%
I alt	100%

74% af respondenterne anfører, at de har reduceret deres alkoholindtag, siden de blev taget for spirituskørsel. Dog drikker 25% mere end 10 genstande om ugen, som er Sundhedsstyrelsen anbefalede maksimum. Det ser endvidere ud til, at alkoholforbruget blandt personer taget for spirituskørsel er lidt højere end landsgennemsnittet.

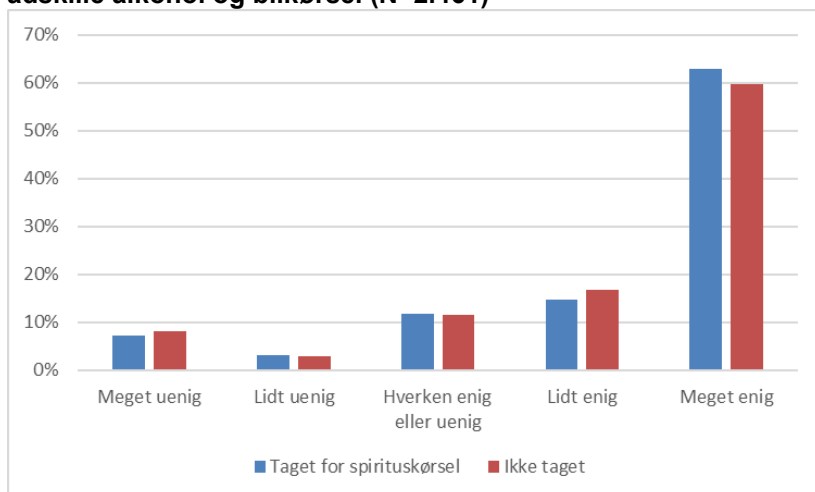
6.3.2. Kendskab og holdning til alkoholordningerne

Knap 80% af de respondenter, der er blevet taget for spirituskørsel inden for de seneste 5 år, angiver at kende til alkoholordningen. Lidt mere end en tredjedel har første gang hørt om alkoholordningen via politiet eller andre myndigheder, mens de fleste har hørt om den ad andre kanaler.

Alle respondenter (uanset om de var blevet taget for spirituskørsel eller ej) blev spurgt, hvor enige de var i forskellige udsagn vedrører alkoholordningerne. I det følgende sammenlignes svarene mellem respondenter der er, og respondenter der ikke er blevet taget for spirituskørsel.

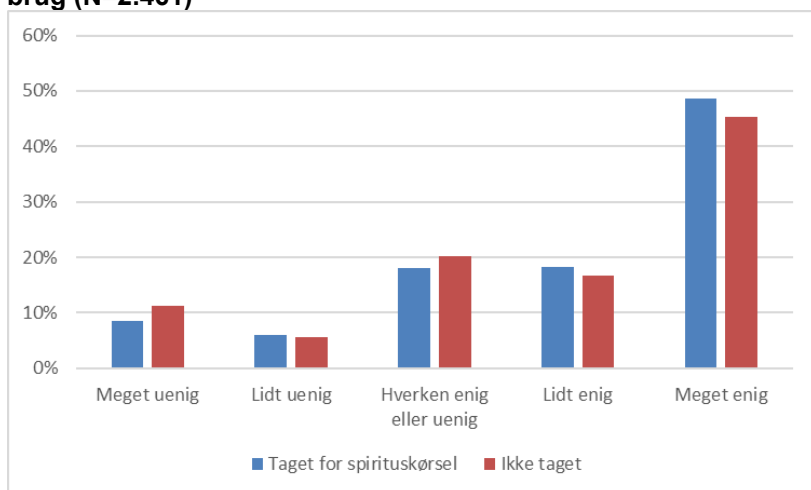
Blandt respondenterne er der udbredt tilslutning til, at alkohol er en god støtte til folk, der har problemer med at adskille alkohol og bilkørsel, og det gælder både dem, der er taget for spirituskørsel, og de øvrige (Se figur 4). Tilslutningen er signifikant større blandt dem, der er taget for spirituskørsel ($p=0.039$), men forskellen er lille.

Figur 4. Holdning til om alkohol er en god støtte til folk, der har problemer med at adskille alkohol og bilkørsel (N=2.461)



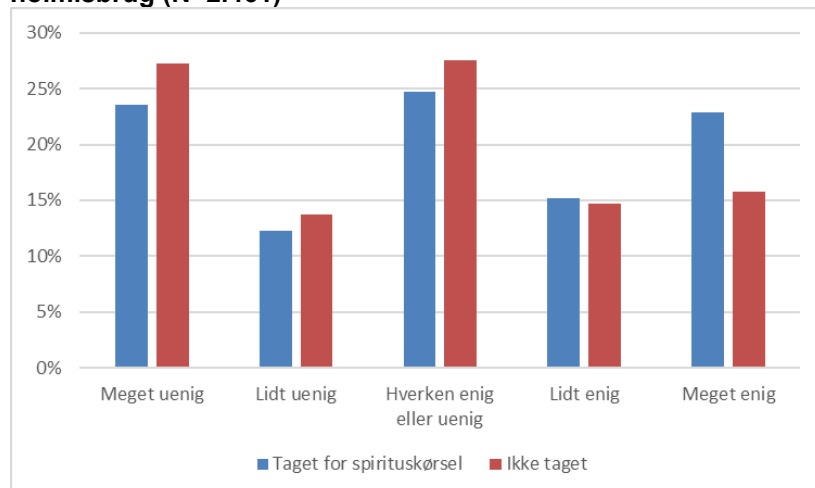
Der er også bred tilslutning til, at alkohol er en passende straf for folk med et alkoholmisbrug (se Figur 5). Igen er tilslutningen lidt større blandt dem, der er taget for spirituskørsel. Forskellen er signifikant ($p = 0,003$) men lille.

Figur 5. Holdning til om alkohol er en passende straf til folk med et alkoholmisbrug (N=2.461)



Mønstret er ikke så tydeligt mht. om alkohol er for hård en straf for folk, der ikke har et alkoholmisbrug” (se Figur 6), men der er en signifikant tendens til, at personer der er blevet taget for spirituskørsel, er mere enige i dette end de øvrige ($p < 0,001$).

Figur 6. Holdning til om alkohol er en for hård straf for folk, der ikke har et alkoholmisbrug (N=2.461)



6.4. Faktiske erfaringer med alkoholordningerne

37% (N=409) af de respondenter, der er blevet taget for spirituskørsel indenfor de seneste fem år svarer, at de kører med/har kørt med/har søgt om alkohol (se tabel 8) heraf to tredjedele i relation til den frivillige og ca. en tredjedel den obligatoriske ordning.

Tabel 8. Kører du med alkohol?

	Antal	Andel
Ja	156	14%
Nej, jeg har søgt, men har ikke fået svar endnu	35	3%
Nej, ikke længere	218	20%
Nej, jeg har aldrig kørt med alkohol	681	62%
Ønsker ikke at svare	4	0%
I alt	1.094	100%

De 409 personer der kører med/har kørt med/har søgt om alkohol blev bedt om at angive de tre vigtigste grunde hertil. Som den vigtigste grund anfører 65%, at de har svært ved at klare sig uden kørekort, mens 19% anfører, at de gerne vil/ville kunne køre bil hurtigst muligt (se tabel 9).

Tabel 9. De tre vigtigste grunde til at søge om/køre med alkoholås

Prioritet	1.	2.	3.
Jeg har svært ved at klare mig uden kørekort	65%	12%	6%
Det er pengene værd at kunne køre bil med alkoholås	7%	24%	20%
Jeg ville gerne kunne køre bil hurtigst muligt	19%	36%	24%
Jeg ønskede hjælp til at reducere mit alkoholforbrug	1%	3%	3%
Jeg har ikke noget imod at blive kontrolleret	3%	16%	27%
Jeg har en bil, som alkoholåsen kan installeres i	2%	7%	13%
Andre grunde	3%	2%	7%

N=409

Størstedelen (62%) af de 681 spiritusdømte personer, der aldrig har kørt med alkoholås, svarer blot, at de ikke har søgt, mens 12% svarer, at de ikke opfylder kravene.

De 420 spiritusdømte, der anfører, at de ikke har søgt om alkoholås, blev bedt om at anføre de tre vigtigste grunde til at de ikke havde søgt (se tabel 10). Som første prioritet svarer den største andel, at de kan klare sig uden kørekort, at det er for dyrt eller at de ikke kendte til ordningerne. Disse 5 grunde er ofte også anden-prioritet, så de må siges at være de vigtigste for hovedparten.

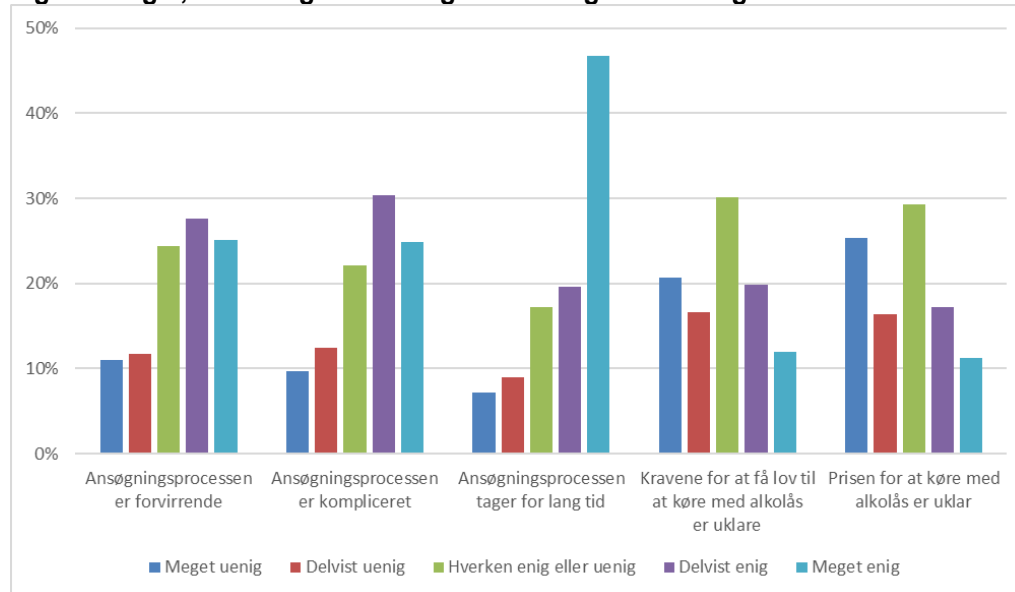
Tabel 10. Grunde til ikke at have kørt med/søgt om alkoholås:

Prioritet	1.	2.	3.
Jeg kan fint klare mig uden kørekort	24%	10%	6%
Det er for dyrt at deltage i alkoholåsordningen	18%	12%	9%
Ansøgningstiden er for lang til at det er relevant for mig at søge om alkoholås	1%	5%	4%
Jeg ønsker ikke at blive kontrolleret/overvåget	2%	7%	8%
Jeg ønsker ikke at blive stemplet som alkoholiker ved at køre med alkoholås	5%	8%	11%
Det er pinligt at skulle puste i en alkoholås foran andre	0%	4%	4%
Jeg har ikke nogen bil, som alkoholåsen kan blive installeret i	11%	18%	11%
Jeg kendte ikke til alkoholåsordningen	15%	11%	6%
Min kørekortsfrakendelsesperiode er ikke slut endnu	13%	15%	8%
Ansøgningsprocessen var for besværlig	1%	3%	7%
Jeg ønskede ikke, at min familie/venner skulle vide, at jeg havde kørt spirituskørsel	2%	2%	6%
Anden grund	8%	5%	21%

N=420

96% af dem der kører med alkoholås/har kørt med eller har søgt om at køre med alkoholås svarer, at de selv betaler/kommer til at betale, det som det koster at tilslutte sig alkoholåsordningen (92% med egne penge, 4% med lånte penge). Der er dog ingen sammenhæng mellem faktisk indkomst og det at tilkendegive, at det er for dyrt at tilslutte sig alkoholåsordningerne ($p=0,089$).

Figur 7 Angiv, hvor enig eller uenig du er i følgende udsagn:



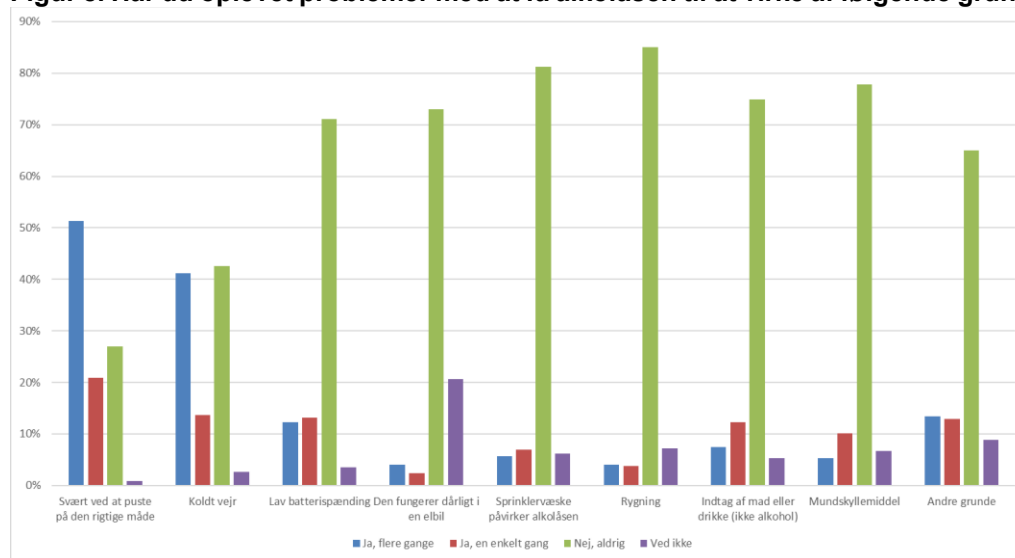
N=409

De respondenter, der kører/har kørt/eller har søgt om alkoholås blev spurgt om deres mening om ansøgningsprocedurer og omkostninger ved alkoholås (se figur 7). Mange synes, at ansøgningsprocessen er forvirrende, kompliceret eller tager for lang tid. Holdningerne til kravene for at få lov til at køre med alkoholås og uklarhed om prisen er mere blandede.

Lidt mere end en tredjedel (36%) af de personer, der kører med/har kørt med alkoholås, angiver, at de er/var bekymrede for at overtræde alkoholåsvilkårene, og en tilsvarende andel (35%) synes, de manglede information om ordningerne. Flertallet var bekymrede for at spise eller drikke noget (ikke-alkoholisk), der ville få/får alkoholåsen til at reagere. Lidt mere end en tredjedel (36% hhv. 38%) svarer, at de er bekymrede for at puste med for høj promille, eller for at andre gør det i deres bil. 23% angiver, at de er bekymrede for ikke at overholde pustetiden.

Af de 374 personer, der kører eller har kørt med alkoholås, har ca. halvdelen (47%) overtrådt vilkårene for alkoholås. De fleste anfører, at der var tale om fejl, men lidt over en tredjedel svarer blot "ja" til at have overtrådt vilkårene for alkoholås, hvilket i konteksten nok kan fortolkes som mere eller mindre bevidste overtrædelser.

Figur 8. Har du oplevet problemer med at få alkoholåsen til at virke af følgende grund?



N=374

Mange (72%) af respondenterne med erfaring med alkoholåsen har oplevet problemer med at puste korrekt, og en stor del (55%) har haft problemer i koldt vejr (se figur 8). Til gengæld er der mange (70-85%), der aldrig har oplevet problemer med lav batterispænding, sprinklervæske, rygning, indtag af mad eller drikke, mundskyllemiddel eller andet. Ganske få (6%) angiver at have haft problemer med alkoholåsen i forbindelse med en elbil. Den lave andel kan skyldes, at der stadig er ret få elbiler i bilparken, men det vides ikke.

7. Interview med brugere

I dette afsnit præsenteres resultater af individuelle interview med brugere af alkoholordningerne. Formålet var at få indblik brugeres faktiske personlige erfaringer med brug af alkohol herunder barrierer for brug /problemer. Indledningsvis præsenteres den anvendte metode og dernæst hovedresultaterne. For yderligere detaljer henvises til baggrundsnotat 5.

7.1 Metode

Data blev indsamlet ved hjælp af semistrukturerede individuelle interviews i perioden maj 2024 - marts 2025. Intervieweren fulgte en semi-struktureret spørgeguide. Interviewene blev udført telefonisk og blev samtidig optaget på en diktafon. Interviewlængden var ca. 20-45 minutter per interview. Interviewene blev gennemført af en studentermedhjælper under supervision af en seniorforsker.

Rekrutteringen foregik via ANT-kurser, Kriminalforsorgen, og alkoholudbydere. Til formålet var der udarbejdet et kort online spørgeskema, hvor personer, der ønskede at deltage i et interview, kunne anføre deres kontaktoplysninger. De potentielle deltagere modtog desuden en samtykkeerklæring omhandlende DTUs behandling af data. Det var frivilligt at deltage. Interessen for at deltage var meget lille, og det lykkedes kun at gennemføre interview med 5 personer. De var enten deltager i den obligatoriske ordning, den frivillige ordning eller i gang med ansøgningsprocessen. Det var ikke muligt at interviewe personer, der var kvalificeret til at deltage i en af alkoholordningerne, men som havde fravalgt at deltage. Alle interview blev transskriberet og efterfølgende analyseret ud fra en induktiv tematisk tilgang. Relevante tekststykker blev kodet i analyseprogrammet Atlas.ti.8 (se figur 1).



Figur 1. Oversigt over forløbet i dataindsamling og analyse

Kodningen blev indledningsvis struktureret efter fire overordnede temaer. De prædefinerede temaer var blevet etableret i forbindelse med udarbejdelsen af spørgeguiden, hvor de fungerede som den overordnede struktur, som interviewene fulgte. De prædefinerede temaer var: *Deltagelse, viden, forventning, kritik/forbedringer af ansøgningsproces og generelt, holdning, spirituskørsel* i relation til hhv. den "frivillige alkoholordning" og den "obligatoriske alkoholordning". Dernæst blev der indenfor de overordnede temaer identificeret en række undertemaer med udgangspunkt i de konkrete data fra interviewene. Som forberedelse til afreporteringen blev de identificerede temaer og underemner gennemgået igen med henblik på at identificere nogle overordnede tematiske hovedtemaer og relaterede undertemaer.

7.2 Resultater

Der er gennemført fem individuelle telefoninterview med brugere af alkoholordningen. Formålet var at få indblik i erfaringer med alkoholordningerne. Borgernes erfaringer blev afdækket gennem individuelle kvalitative interviews. De interviewedes erfaringer er gengivet uden angivelse af, hvor mange af de interviewede der havde de samme erfaringer.

Som følge af det lille antal interview er det vigtigt at være opmærksom på, at der kan være erfaringer, holdninger mv blandt andre deltagere i alkoholordningerne, der ikke er dækket af denne undersøgelse. Endvidere er det vigtigt at være opmærksom på, at det ikke var muligt at lave interview med borgere, der havde valgt ikke at deltage i alkoholordningen. Resultatet af denne undersøgelse kan derfor ikke give svar på, hvilke barrierer der evt. afholder borgere, der er kvalificeret til at deltage i en af de to alkoholordninger, fra at deltage. Medmindre andet er anført, angår resultaterne begge ordninger.

Der blev identificeret fire hovedtemaer og 18 undertemaer. De fire hovedtemaer angår forskellige aspekter af alkoholordningerne hhv. personlige oplevelser, brug, administrative aspekter og specifikke regler (se tabel 1).

Tabel 1 Oversigt over hovedtemaer og undertemaer

Personligt	Generel holdning
	Skam/stigma
	Ændret alkoholforbrug
	Frakendelsesperiode
	Årsag til fravalg
	Årsag til deltagelse
Brug	Pustefrekvens
	Kvalitet og funktion
	Permanent brug
Administration	Sagsbehandling
	Leverandører
	Økonomi
	Information
	Personundersøgelse
	Ansøgningsproces
Vilkår	Periode med alkohol
	Kørsel i udland
	Sanktioner

Resultaterne viser helt overordnet, at de interviewede har en positiv holdning til alkolåsordningerne, om end de også har forslag til, hvordan ordningen med fordel kunne ændres til det bedre. I det følgende opsummeres resultaterne. Opsummeringen er struktureret således at fordele ved alkolåsordningerne præsenteres først. Dernæst præsenteres ulemper ved alkolåsordningerne og afslutningsvis præsenteres forslag til ændring af ordningerne. For et overblik se tabel 2.

Tabel 2 Opsummering af interviewresultater

	Alkolåsordningerne
Fordele	Frihed Bevare/genetablere socialt- og arbejdsliv Ingen last for omgangskreds Øget adskillelse af alkohol og bilkørsel – både selv og andre Alkolås god kvalitet Hjælpsomme leverandører
Ulemper	Store økonomiske udgifter Stigmatisering – både selv og andre Udlandskørsel forbudt Log forstyrrelser grundet værkstedsbesøg Alkolås mindre stabil i fugt og kulde Opladning af bilbatteri kan give problemer Ekstra ventetid i forbindelse med tankning Besværlig ansøgningsproces Ufleksibel alkolåsperiode Vanskeligt at opretholde socialt- og arbejdsliv (obligatorisk ordning)
Ændringer	Ansøgningsproces digitaliseres Økonomiske omkostninger reduceres Flere leverandører Tilladelse til at køre i udlandet Fleksibilitet i ordning mv bøde størrelse, alkolåsperiode mv. Afkortning af alkolåsperiode ved god opførsel

7.2.1 Fordele

I forhold til deres personlige liv, lægger de interviewede vægt på, at alkolåsordningerne giver dem mulighed for (hurtigere) at få deres frihed tilbage. Det giver dem en bedre livskvalitet ikke at være afhængig af andre, og ligge andre til last, men have mulighed for at kunne transportere sig selv og andre med den fleksibilitet, som en bil tilbyder. Selv om der er offentlig transport til rådighed, oplever flere, at det tager markant længere tid, og at det i nogle tilfælde slet ikke er muligt at benytte offentlig transport, fx hvis man skal møde tidligt på arbejde. På den måde bidrager alkolåsordningerne til at gøre det lettere

at opretholde sin tilværelse og sit arbejde. Specifikt for den obligatoriske ordning muliggør alkolåsordningen dog primært, at man hurtigere kan vende tilbage til sin tidligere tilværelse end ellers.

En anden fordel der fremhæves er, at de oplever at alkolåsen ikke kun hjælper dem til at adskille alkohol og bilkørsel. Det at de kører med alkolås, øger bevidstheden om konsekvenserne ved spirituskørsel, hvilket har medført, at nogle i deres omgangskreds også i højere grad end tidligere adskiller alkohol og bilkørsel. Desuden overvejer nogle af brugerne at fortsætte med at have alkolåsen installeret efter periodens udløb for dermed at modvirke, at andre familiemedlemmer (herunder fx unge mennesker med kørekort) kører bil med en for høj alkoholpromille.

Den generelle erfaring er, at alkolåsene grundlæggende fungerer godt og er af god kvalitet. Det fremhæves endvidere, at det er godt, at man får information om, hvor man kan få hjælp i tilfælde af problemer med alkolåsen. De brugere, der havde haft brug for sådan hjælp, var meget tilfredse med servicen.

7.2.2 Ulemper

Der er lidt delte meninger om, hvorvidt de økonomiske omkostninger ved deltagelse i alkolåsordningerne er for høje eller ej. Dog er holdningen overvejende, at det ville være en fordel, hvis de økonomiske omkostninger blev reduceret. I den forbindelse nævnes det, at det er vigtigt, at få information om ordningen, priser mv hurtigst muligt, da det evt. vil give nogle potentielle brugere mulighed for at lægge penge til side til det formål over en periode.

Nogle af de interviewede oplever ubehag ved at køre med alkolås. De føler sig stigmatiseret, og er bekymrede for at andre end deres nærmeste familie får at vide, at de kører med en alkolås. I den forbindelse nævnes det, at det ikke kun gælder dem selv, men også ægtefæller mv, der evt. kører i den samme bil. Det opleves som ubehageligt, at disse også risikerer at blive stigmatiseret, selv om de reelt ikke har kørt spirituskørsel. I forlængelse heraf nævnes det, at det er bøvlet at skulle installere alkolåsen hver gang, og at det besvær også rammer andre brugere af den bil, hvor alkolåsen er tilknyttet.

Relateret hertil blev det nævnt, at nogle oplevede personundersøgelsen som stigmatiserende. Man oplevede, at der blev stillet en masse spørgsmål, der ikke havde noget med sagen at gøre, men i højere grad vedrørte familiemedlemmer mv. Det blev oplevet som ubehageligt og unødvendigt, selv om personalet, der udførte undersøgelsen, var sympatiske og venlige.

Nogle mente, at det var godt, at man fik en straf for spirituskørsel, men at straffen skulle gøres mere fleksibel, og så der blev taget højde for den enkeltes livssituation herunder,

om man var kendt af politiet for andre forhold etc. Nogle oplevede det som en meget hård straf for en enkelt forseelse.

Ansøgningsprocessen blev af nogle beskrevet som kompliceret og besværlig. En enkelt havde i forbindelse med en kompliceret sag og forskellige tekniske problemer oplevet en så lang sagsbehandlingstid, at vedkommende overvejede, om det kunne svare sig at tilslutte sig ordningen, fordi en stor del af perioden allerede var gået, og det ikke var muligt at tilslutte sig i en kortere periode. De fleste af de interviewede havde dog oplevet en kort og tilfredsstillende sagsbehandlingstid.

Selv om de interviewede generelt oplever, at alkolåsene fungerer fint, har de eksempler på situationer, hvor de har oplevet problemer. De har således oplevet problemer i situationer, hvor bilens batteri skulle oplades, i forbindelse med at bilen skulle på værksted og repareres for andre ting og problemer i fugt og kulde. Derudover nævnes det, at det er irriterende, at man ikke kan starte umiddelbart efter en tankning, men skal vente 5 minutter.

Nogle synes, at det er en ulempe, at man får sanktioner, hvis man puster med for høj en alkoholpromille. Man ønskede muligheden for at kunne teste, om man var over eller under grænsen, og således om man kunne tage bilen eller ej. Dette var særlig relevant i situationer, hvor man havde fået alkohol dagen før, og derfor kunne være mere i tvivl om, hvorvidt man var over eller under promillegrænsen.

En sidste ulempe, der blev nævnt var, at det gav problemer for nogle, at de ikke måtte køre med alkolåsen i udlandet. Konkret havde det givet problemer i forbindelse med vedkommendes arbejde.

7.2.3 Ændringsforslag

De interviewede kom med forskellige forslag til ændringer i alkolåsordningerne, som efter deres mening ville gøre ordningen bedre for brugerne.

Det blev foreslået, at man skulle gøre ansøgningen digital, hvilket ville gøre det lettere og spare ansøgeren tid, fordi de så ikke ville skulle fysisk rundt til de forskellige instanser. Dette ville muligvis også hjælpe ansøgerne med at få et hurtigere overblik over ordningerne, og eventuelt gøre sagsbehandlingstiden endnu kortere.

Det blev endvidere foreslået at prisen på alkolåsen mv skulle sænkes, og at informationsniveauet med fordel kunne øges, så man tidligere, fik den relevante information og kunne tilrette lægge processen mere optimalt.

I forhold til alkolåsene blev det foreslået, at man skulle have flere leverandører, idet nogle af de interviewede havde oplevet at skulle køre meget langt, for at finde en leverandør. Det blev ligeledes foreslået, at man skulle have lov til at køre med alkolåsen i udlandet.

Det blev foreslået, at ordningerne skulle gøres mere fleksible, så sanktionerne blev tilpasset den enkeltes situation i forhold til bødestørrelse, varighed af alkolåsperiode mv. Det blev også foreslået, at man kunne få mulighed for at afkorte alkolåsperioden mod god opførsel og at bødens størrelse kunne reduceres og erstattes af samfundstjeneste. Ligeledes blev det foreslået, at man ikke skulle sanktioneres for at puste i alkolåsen med en for høj promille, hvis man bare ville teste om ens promille var for høj eller ej.

8. Opsummering

Denne rapport præsenterer analyser samt de væsentligste resultater fra projektet "Evaluering af alkolåsordningerne". Projektet er finansieret af Færdselsstyrelsen og gennemført af Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Institut for Teknologi, ledelse og økonomi, sektion for Transport Science.

Formålet med evalueringen var at afdække brugeres og professionelles erfaringer med alkolåsordningerne med henblik på at identificere eventuelle barrierer for deltagelse, forbedringsmuligheder samt effekt på trafiksikkerheden. Der indgår flere delundersøgelser i projektet, en oversigt fremgår af tabel 11.

Tabel 11. Oversigt over evalueringens fem delundersøgelser

Delundersøgelse	Data	Emne
1	Litteraturstudie, personlig kontakt	Internationale erfaringer
2	Individuelle interview	Erfaring med alkolås via profession
3	Danmarks Statistik, Politiet	Socioøkonomiske prediktorer for tilslutning
4	Online spørgeskema	Erfaring og holdning vedr. alkolåsordningerne
5	Individuelle interview	Personlig erfaring med alkolåsordningerne

Det skønnes, at den samlede tilslutningsprocent for de danske alkolåsordninger i perioden 2015-2023 er ca. 24%. Betragter man kun perioden efter 2017, hvor alkolåsordningen blev justeret, ligger tilslutningsprocenten på 25-30%. Tilslutningen til de danske alkolåsordninger ser dermed generelt ud til at være på niveau med tilslutningen i andre lande. Lidt mere end halvdelen af de tilsluttede er på den frivillige alkolåsordning. Da det ikke vides, hvilken ordning den enkelte var kandidat til, kan det ikke konkluderes, om tilslutningen er større til den ene ordning end den anden.

Ca. en tredjedel af de personer der havde erfaring med kørsel med alkolås var bekymrede for at komme til at overtræde vilkårene. Ca. halvdelen havde prøvet at komme til at overtræde dem, de fleste dog ved en fejl. Ca. trefjerdedele af de personer der kørte/havde kørt med alkolås havde oplevet problemer med at puste korrekt, og lidt over halvdelen havde haft problemer med at få alkolåsen til at virke i koldt vejr. Kun få havde oplevet problemer med alkolåsen som følge af lav batterispænding, sprinklervæske, rygning, indtag af mad eller drikke (uden alkohol), mundskyllemiddel eller andet. Nogle mente, at det var u hensigtsmæssigt, at man blev sanktioneret for at puste med for høj promille, selv om man ikke havde forsøgt at starte bilen. De mente, at der var situationer, hvor man kunne være i tvivl, om man var over eller under promillegrænsen (fx dagen efter en fest), og at det i sådanne situationer kunne være rart, at kunne teste det ved brug af alkolåsen. Nogle brugere oplevede psykologiske udfordringer i forbindelse med brug af alkolås fx i form af stigmatisering. Stigmatiseringen vedrørte ikke kun dem

selv, men også deres partner eller andre, der benyttede det køretøj, som alkolåsen var installeret i.

I lighed med resultater fra andre lande ser prisen for tilslutning også ud til at være en barriere i DK. Det er vanskeligt at sammenligne omkostningerne mellem forskellige lande direkte, fordi ordningerne er meget forskellige, købekraften er forskellig etc. Der er dog betydelige økonomiske omkostninger forbundet med alkolåsdeltagelse i alle fire lande, og det fremhæves i alle lande som en barriere. Om det er en større barriere for deltagelse i Danmark end i de andre lande, er det dog ikke muligt at konkludere noget om. Undersøgelsens resultater tyder på en stigende sandsynlighed for tilslutning til en alkolåsordning med stigende indkomst og at næsten alle der kører/har kørt med alkolås selv har betalt, nogle med lånte penge. Vi fandt dog ingen sammenhæng mellem indkomst og opfattelsen af, at det var for dyrt at deltage i den danske alkolåsordning. De økonomiske omkostninger udgør således potentielt en barriere, men betydningen for tilslutning til alkolåsordningerne er tilsyneladende kompleks og det er for nuværende ikke muligt at fastsætte et omkostningsniveau der med sikkerhed vil øge tilslutningen.

Undersøgelsen tyder på, at blandt personer, der kan tilslutte sig en alkolåsordning, er dem der faktisk tilslutter sig i en mere gunstig livssituation, end dem der ikke gør det. Det fremgår dels af den socioøkonomiske analyse, der viser, at aspekter som det at være i job, have en uddannelse, have en vis indkomst samt fravær af straffelovsforseelser øger sandsynligheden for at personer, der er kvalificerede til at tilslutte sig en alkolåsordning, faktisk gør det. At det kræver et vist overskud såvel økonomisk som mentalt at tilslutte sig en alkolåsordning fremgår også af interviewene med de professionelle samt af deltagerne selv, hvor ca. halvdelen i spørgeskemaundersøgelsen fx gav udtryk for, at ansøgningsprocessen er kompliceret og/eller forvirrende. Man kunne på den baggrund overveje at justere alkolåsordningerne, så de bliver mere tilgængelige særlig for personer med få ressourcer. Det kunne fx gøres ved at øge informationen, gøre ansøgningsprocessen lettere tilgængelig, og støtte den enkelte borger mere undervejs.

De vigtigste grunde til at tilslutte sig en alkolåsordning er: at det er svært at klare sig uden bil, og at man gerne vil kunne køre bil igen hurtigst muligt. De vigtigste grunde til ikke at tilslutte sig er, at det er for dyrt, og at man kan klare sig uden at kunne køre bil. Det tyder på, at den primære motivation for tilslutning er ønsket om at køre bil, og det passer godt med, at det øger sandsynligheden for at tilslutte sig, hvis man bor i en landkommune, hvor adgangen til fx offentlig transport kan være begrænset. Om denne motivation for at tilslutte sig, får en afskrækkende effekt til tilslutning til den obligatoriske ordning som følge af den lange periode uden adgang til bilkørsel vides ikke, men det kan heller ikke udelukkes. Baseret på internationale erfaringer er der en vis risiko for, at nogle af dem der kunne tilslutte sig en alkolåsordning, men ikke gør det, vedbliver med

(ulovligt) at køre bil (eller fx knallert) i alkoholpåvirket tilstand. Det kunne derfor overvejes at gøre deltagelse i alkoholordningerne lettere tilgængelig for flere fx ved at sænke kravene, særlig for den obligatoriske alkoholordning, men øge kontrollen og den socialpædagogiske indsats efter den enkeltes behov. Dermed kunne alkoholordningerne muligvis i højere grad forebygge gentagen spirituskørsel blandt personer med færrest ressourcer samtidig med, at bagvedliggende faktorer, der øger sandsynligheden for spirituskørsel (fx misbrug) adresseres.

En central begrundelse for indførelse af en alkoholordning er at forebygge recidiv. For den obligatoriske alkoholordning er det for nuværende med det tilgængelige datagrundlag ikke muligt at vurdere, hvilken effekt deltagelse har på forekomsten af recidiv. For den frivillige ordning derimod tyder analysen på, at der er en tendens til, at personer, der tilslutter sig ordningen har en lavere forekomst af recidiv, end kandidater der ikke tilslutter sig. Mere specifikt viser analysen, at tilbagefaldet er betydelig større blandt kandidater end blandt deltagere, både 1 år efter første dom (ca. 6 gange større) og 4 år efter første dom (ca. 4 gange større). Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at resultaterne skal tages med forbehold da effekten kan være påvirket af selvselektion, usikkerhed pga. meget små tal samt, at nogle kandidater muligvis var kvalificeret til den obligatoriske og ikke den frivillige alkoholordning.

Internationale undersøgelser tyder på, at langtidseffekten af kørsel med alkohol kan være begrænset, idet risikoen for recidiv stiger, når alkoholen fjernes. Dette underbygger dermed behovet for en bredere indsats end en alkohol alene for at forebygge gentagen spirituskørsel. Nærværende undersøgelse bekræfter, at brugerne er mere opmærksomme på at adskille alkohol og bilkørsel, mens alkoholen er installeret. Endvidere gives der udtryk for, at det i nogen grad smitter af på omgangskredsen således, at det ikke kun er brugeren selv, der bliver mere opmærksom på at adskille alkohol og bilkørsel men også brugerens omgangskreds. Enkelte brugere overvejede at lade alkoholen blive i bilen efter periodens udløb for dermed at støtte andre (fx store børn og deres venner) til ikke at komme til at køre spirituskørsel. Dog ønskede man ikke at fortsætte med loggen, og der var tvivl om, om det så ville kunne lade sig gøre.

Fra udenlandske undersøgelser ved man, at effekten på recidiv er størst, hvis kørsel med alkohol kombineres med et program, der adresserer faktorer, der øger risikoen for kørsel i alkoholpåvirket tilstand fx misbrugsbehandling eller andre psykosociale tiltag. Det tyder på, at det er godt, at der er sådanne elementer inkluderet i den danske ordning. Om disse kunne forbedres i de danske alkoholordninger, kan nærværende undersøgelse dog ikke sige noget om. Fra udenlandske undersøgelser ved man desuden, at høje promiller oftere forekommer blandt personer med et alkoholmisbrug. I Danmark kvalificerer de høje promiller typisk til den obligatoriske alkoholordning, der først giver adgang til kørsel med alkohol efter en lang periode uden adgang til bilkørsel. Det er derfor muligt, at disse personer udgør en gruppe med øget sandsynlighed for recidiv,



og at man derfor kunne overveje at ændre den obligatoriske alkoholordning således, at disse tidligere blev støttet på en måde der forebygger recidiv herunder alkoholmisbrug. Dette behov understøttes delvist af, at undersøgelsen viste, at en mindre del af dem der får en dom for spirituskørsel, efterfølgende (efter eget udsagn) øger deres alkoholindtag og/eller mister deres job.

9 Bilag – oversigt over delnotater

Møller, M. & Lønstrup, L. (2025). Internationale erfaringer med alkoholordningerne. En litteraturundersøgelse. Delnotat 1. DTU MAN.

Møller, M. & Jensen, M. (2025). Professionelles erfaringer med de danske alkoholordninger. En interviewundersøgelse. Delnotat 2. DTU MAN.

Jensen, T.C., Jensen, M. & Møller, M. (2025). Tilslutning, socioøkonomi og recidiv. En registerbaseret undersøgelse. Delnotat 3. DTU MAN.

Jensen, T.C. & Møller, M. (2025). Viden om, holdning til og erfaring med de danske alkoholordninger. En spørgeskemaundersøgelse. Delnotat 4. DTU MAN.

Møller, M. & Jensen, M. (2025). Borgeres erfaringer med de danske alkoholordninger. En interviewundersøgelse. Delnotat 5. DTU MAN