



Notat 2

Til Færdselsstyrelsen

Vedr. Evaluering af alkolåsordningerne

Fra Mette Møller & Markus Jensen

Professionelles erfaringer med de danske alkolåsordninger. En interviewundersøgelse

Juli - 2025

Indholdsfortegnelse

1. Baggrund og formål	3
2. Kort om alkoholordningerne	3
3. Metode	5
3.1 Dataindsamling	5
3.2 Analyse	5
4. Resultater	7
4.1. Brugere	7
4.2 Administration	13
4.3 Specifikke regler	22
5. Opsummering	29
6. Bilag 1 – spørgeguide	32

1. Baggrund og formål

Denne interviewundersøgelse er lavet i forbindelse med projektet "Evaluerings af alkoholordningerne". Projektet er finansieret af Færdselsstyrelsen og gennemføres 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 alkoholordningerne med henblik på at identificere eventuelle barrierer for deltagelse, forbedringsmuligheder samt effekt på trafiksikkerheden. Der indgår flere delundersøgelser i projektet. I denne rapport præsenteres resultatet af delundersøgelse 2, der har fokus på erfaringer med alkoholordningerne blandt fagfolk, der via deres arbejde enten administrativt eller i praksis kommer i kontakt med alkoholordningerne og/eller deres brugere. De professionelle erfaringer afdækkes gennem individuelle kvalitative interviews.

Notatet er opbygget på følgende måde: Afsnit 2 indeholder en kortfattet præsentation af alkoholordningerne, som de ser ud i skrivende stund. Afsnit 3 indeholder en beskrivelse af den anvendte metode, mens afsnit 4 indeholder en præsentation af undersøgelsens resultater. Notatet afsluttes med en opsummering af de væsentligste resultater i afsnit 5.

2. Kort om alkoholordningerne

I Danmark eksisterer der (anno 2025) to alkoholordninger. De omtales i folkemunde som den "frivillige alkoholordning" og den "obligatoriske alkoholordning". 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 alkoholordning dog uden andre samtidige forseelser), at erhverve et kørekort med alkoholkode 107. Et kørekort med alkoholkode 107 indebærer, at man kun må køre bil, hvis der er en alkoholås installeret, men giver samtidig mulighed for at genoptage bilkørsel tidligere. Endvidere skal man være registreret som ejer eller bruger af den bil, som alkoholåsen installeres i. Alkoholåsen 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 alkoholås, 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 2024) 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. Deltagelse i "den frivillige alkolåsordning" giver således mulighed for, at man kan fortsætte med at køre bil i frakendelsesperioden.

Man kan deltage, i "den frivillige alkolåsordning", hvis spirituskørslen er et førstegangs-tilfælde med en promille på mellem 1,2 og 2,0 eller hvis spirituskørslen er et andengangs-tilfælde og promillen første gang var højst 2,0 og anden gang højst 1,2, hvis spirituskørslen ikke involverede personskaade, 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 borge- ren selv. Hvis man ikke deltager i "den frivillige alkolåsordning", kan man først generhverve førerretten, når frakendelsesperioden er ovre.

Den obligatoriske alkolåsordning

Betegnelsen "obligatorisk", referer 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 alkolåsordning", hvis man bliver dømt for spirituskørsel med en promille på over 2,0, hvis man får en ubetinget frakendelse af kørekortet to gange eller flere, dog undtagen hvis promillen første gang var højst 2,0 og anden gang højst 1,2. Hvis man deltager i den "obligatoriske alkolåsordning" kan kørekortet med alkolåskode 107 ombyttes til et almindeligt kørekort, dvs. et kørekort uden alkolåskode 107, når den to-årige periode er gået. Alle omkostninger afholdes af den spiritusdømte selv. Hvis man ikke deltager i den "obligatoriske alkolåsordning", kan man først generhverve førerretten to år efter, at frakendelsesperioden er ovre.

3. Metode

I dette afsnit præsenteres den anvendte metode herunder rekruttering, dataindsamling og dataanalyse.

3.1 Dataindsamling

Data blev indsamlet ved hjælp af semistrukturerede individuelle interviews i perioden august – oktober 2023. Intervieweren fulgte en spørgeguide (se Bilag 1). Denne metode indebærer, at der på forhånd er defineret nogle temaer, der skal berøres i interviewene, men rækkefølgen af de enkelte temaer, og måden de enkelte spørgsmål formuleres på, varierer fra et interview til et andet. Dette gøres for at give mest muligt plads til, at informanterne kan bringe ting op, som de finder relevant for emnet uden at være begrænset til aspekter, som intervieweren på forhånd var opmærksom på. Interviewguiden var udarbejdet specifikt til denne undersøgelse. Interviewene blev udført telefonisk og blev samtidig optaget på en diktafon. Interviewlængden var ca. 20-60 minutter per interview afhængig af, hvor meget den enkelte deltager havde at fortælle. Interviewene blev gennemført af en studentermedhjælper under supervision af en seniorforsker.

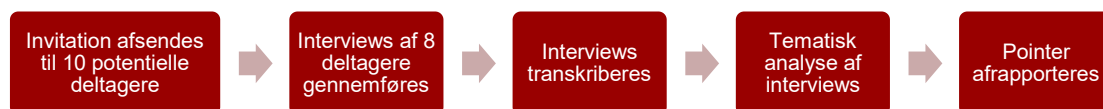
Forud for rekruttering af deltagere blev der i samarbejde med Færdselsstyrelsen lavet en liste over institutioner, som på den ene eller anden måde havde en professionel tilknytning til alkoholordningerne og/eller kontakt til brugere af alkoholordningerne, og som det derfor kunne være relevant at invitere til et interview. Dernæst blev de respektive institutioner kontaktet med henblik på at identificere fagfolk, det var relevant at invitere til et interview. I alt 10 relevante fagfolk, blev inviteret til at deltage i et interview via e-mail. De potentielle deltagere modtog endvidere en samtykkeerklæring omhandlende DTUs behandling af data. Det var frivilligt at deltage. Af de 10 potentielle deltagere takkede 8 ja til at deltage i et interview. De 8 personer kom fra henholdsvis Færdselsstyrelsen, Alkohol, Narko- og Trafikkurser (ANT-kurser), Rådet for Sikker Trafik og leverandører af alkoholåse. Det var desværre ikke muligt at få fagpersoner fra Kriminalforsorgen til at deltage i et interview.

Enkelte deltagere valgte at sende supplerende information på mail efter interviewene. F.eks. forbedringsforslag til ulemper i ordningerne, som den interviewede havde præsenteret under interviewet og mindre supplerende kommentarer til emner, der blev nævnt under interviewet.

3.2 Analyse

De optagede interviews blev transskriberet i to trin. Først blev der lavet en automatisk transskription ved hjælp af Words transskriptionsalgoritme. Dernæst blev transskriptionerne gennemgået og kvalitetssikret med manuel korrektur, herunder sproglige og forståelsesmæssige fejl. De 8 interviews blev analyseret ud fra en induktiv tematisk

analyse¹), 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. 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: *Fordele*, *ulemper*, *forbedringer* i relation til hhv. den "frivillige alkoholåbning" og den "obligatoriske alkoholåbning". Dernæst blev der indenfor de overordnede temaer identificeret en række undertemaer med udgangspunkt i de konkrete data fra interviewene. Som forberedelse til afrapporteringen blev de identificerede temaer og underemner gennemgået igen med henblik på at identificere nogle overordnede tematiske hovedtemaer og relaterede undertemaer. Disse blev benyttet som udgangspunkt for afrapporteringen. En oversigt over de endelige temaer og undertemaer mv ses i tabel 1 afsnit 4.

¹Braun, V. & Clarke, V., (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Res. Psychol*, 3 (2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>.

4. Resultater

I det følgende præsenteres resultaterne af de gennemførte interview. De præsenterede resultater afspejler, de interviewedes opfattelser og erfaringer med alkolås ordningerne genereret via deres professionelle kontakt med ordningerne. Som det fremgår af tabel 1, blev der i alt identificeret tre hovedtemaer og 13 undertemaer. De tre hovedtemaer angår forskellige aspekter af alkolåsordningerne hhv. brugerne, administrative aspekter og specifikke regler. Præsentationen af resultaterne er struktureret således, at resultaterne for hvert hovedtema og de tilhørende undertemaer præsenteres et ad gangen i den rækkefølge de fremgår af tabel 1. Der er tale om en ikke prioriteret rækkefølge. Resultater, der relaterer sig til alkolåsordningerne generelt, præsenteres først. I de tilfælde hvor der er resultater, der specifikt relaterer sig til den frivillige alkolåsordning eller den obligatoriske alkolåsordning, præsenteres disse efterfølgende.

Tabel 1 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

4.1. Brugere

Det første hovedtema omfatter aspekter ved alkolåsordningerne, der primært angår de potentielle og faktiske brugere af alkolåsordningerne. Der blev identificeret følgende tre undertemaer: livskvalitet, opretholde tilværelse og adfærdsregulering. Resultaterne præsenteres i det følgende.

4.1.1. Livskvalitet

De interviewede giver udtryk for, at det er en fordel ved begge alkolåsordninger, at deltagelse i ordningerne giver de bilister, der tages for spirituskørsel, mulighed for hurtigere at genoptage bilkørsel, end de ville kunne, hvis de ikke deltog i alkolåsordningerne. De interviewede beskriver, at de oplever, at deltagerne er meget glade for at kunne komme til at køre bil igen, og at de oplever, at muligheden for at køre bil er meget vigtig for mange. Denne opfattelse begrundes blandt andet med, at deltagerne giver udtryk for en stor taknemmelighed, når de får mulighed for at kunne komme til at køre igen. En informant fortæller:

"Folk er meget, meget glade for at få muligheden for at køre igen. Det betyder meget for folk altså. Der er folk, der får tårer i øjnene, ved at de kommer ud at køre igen."

Ifølge informanterne ses denne glæde og taknemmelighed både for brugere i den obligatoriske alkolåsordning og i den frivillige alkolåsordning.

Ifølge en interviewet, er det hovedsageligt ressourcestærke folk, der tilslutter sig alkolåsordningerne. Det nævnes, at det er folk, der har en hverdag, der i forvejen fungerer. En interviewet fortæller:

"Jeg tænker nok, at det [den typiske deltager i alkolåsordningerne] er nok en, der er ressourcestærk som, jamen det lyder så groft at sige, men har en hverdag der fungerer altså. Kommer på sit arbejde som man skal og passer sine ting, som man skal."

Nogle informanter nævner, at de oplever, at det overvejende er personer, der har et mentalt overskud, der tilvælger alkolåsordningerne. Dette gælder især den frivillige alkolåsordning. En informant fortæller:

"man kan sige på den frivillige [alkolåsordning] [...] det er måske nogle der er lidt mere ressourcestærke, der deltager i den frivillige [alkolåsordning]."

Ifølge nogle informanter, kan den forholdsvis komplicerede og langvarige ansøgningsproces bidrage til dette, idet det kræver et vist mentalt og økonomisk overskud at ansøge. Samtidig er det måske også lettere for personer med en velfungerende hverdag og et rimeligt mentalt overskud at se de potentielle fordele ved at deltage i alkolåsordningerne og finde tid og energi til at gennemføre ansøgningsprocessen. Dette gælder måske i særlig grad for deltagere i den frivillige alkolåsordning, der oplever positive gevinster ved deltagelse. Den interviewede fortæller:

"De andre [dem på den frivillige alkolåsordning] de går ind til det med, at de kan faktisk blive fri for nogle af de konsekvenser, som frakendelsen har."

De konsekvenser som potentielt kan minimeres gennem deltagelse i den frivillige alkolåsordning omfatter fx, at deltagerne hurtigere vil kunne genoptage bilkørsel og dermed på mange måder fortsætte den livsførelse de havde inden frakendelsen inklusiv at bevare deres job.

4.1.2. Opretholde tilværelse

Det fremhæves, at det er en positiv ting ved alkolåsordningerne, at det giver brugerne mulighed for hurtigere at genoptage den tilværelse de havde på det tidspunkt, hvor de fik frakendt kørekortet pga. alkohol. Det fremhæves dog også, at dette ikke gælder i lige stor grad for deltagere i den frivillige alkolåsordning og den obligatoriske alkolåsordning, og at det primært er deltagerne i den frivillige alkolåsordning, der kan drage nytte af denne fordel. Det begrundes med, at den tid, der går fra kørekortfrakendelsen til det er muligt at genoptage bilkørsel, er langt kortere for deltagere i den frivillige alkolåsordning, end den er for deltagere i den obligatoriske alkolåsordning. Den kortere tidsperiode mellem frakendelsen og mulighed for at genoptage bilkørsel i den frivillige alkolåsordning sammenlignet med den obligatoriske alkolåsordning, gør at det alt andet lige er lettere for deltagerne i den frivillige alkolåsordning at opretholde den tilværelse de havde på frakendelsestidspunktet.

Specifikt for den frivillige alkolåsordning

For den frivillige alkolåsordning fremhæves det, at personer der frakendes kørekortet som følge af spirituskørsel i høj grad kan bevare deres arbejdsliv, familieliv og sociale liv, hvis de vælger at deltage i ordningen.

"Folk kan få lov til at køre bil, selvom de sådan set er frakendt førerretten. Det tænker jeg, det er jo til gavn for alle i virkeligheden. Og det er jo også mit indtryk, at det er den ordning, der fungerer bedst altså."

Den interviewede pointerer, at det ud over de personlige gavnlige effekter for den enkelte borger også kan have positive effekter på samfundsniveau at sikre, at en person kan beholde sit arbejde, hente, bringe og på anden vis passe sine børn og forskellige andre aktiviteter, der forudsætter, at man har mulighed for at køre bil. De interviewede mener også, at dette er en af hovedårsagerne til, at den frivillige alkolåsordning er bedre end den obligatoriske alkolåsordning. Nemlig, at deltagere i den frivillige alkolåsordning i mindre grad end deltagere i den obligatoriske alkolåsordning oplever negative livsstilsrelaterede konsekvenser af ikke at have kørekort, samtidig med, at alkolåsen forhindrer bilkørsel i alkoholpåvirket tilstand. En af de interviewede udtrykker det således:

"For eksempel kan de blive ved med at varetage deres job [...]. Så samfundsmæssige positive effekter den [frivillige alkolåsordning] har [...]. Det giver virkelig mening."

Denne fordel nævnes udelukkende for den frivillige alkolåsordning og ikke den obligatoriske alkolåsordning.

Specifikt for den obligatoriske alkolåsordning

De interviewede fremhæver, at selv om den obligatoriske alkolåsordning giver deltagerne mulighed for at genoptage bilkørsel tidligere, end de ellers ville kunne, er det reelt en ulempe ved den obligatoriske alkolåsordning, at disse personer har en meget lang periode, hvor de ikke har mulighed for lovligt at køre bil. En periode på tre år er så lang tid, at de pågældende personer reelt er nødt til at ændre de dele af deres tilværelse der involverede bilkørsel. Ifølge informanterne medfører dette, at disse personers motivation for at deltage i alkolåsordningen kan være mindre, fordi tre år uden bilkørsel er så lang tid, at de måske vil have fundet en livsførelse, der ikke omfatter bilkørsel eller en alternativ løsning.

For at øge de relevante personers motivation for at deltage i den obligatoriske alkolåsordning foreslås det, at den obligatoriske alkolåsordning justeres lidt, så disse personer kan komme til at køre bil igen lige så hurtigt som dem, der har mulighed for at deltage i den frivillige alkolåsordning blot under strengere vilkår.

En af de interviewede udtrykker det på denne måde:

"Kunne man formelt gøre det til en del af straffen og så sige, at frakendelsen lyder på x år, hvoraf du har mulighed for at generhverve tidligere, mod at du kører med alkolås. Hvis man ønsker, at flere skal have alkolås, så er gulerod bedre end pisk."

Som nævnt fremhæves det, at det er en ulempe ved den obligatoriske ordning, at tidsperioden mellem frakendelsen og muligheden for at genoptage bilkørsel er så lang, at motivationen for at deltage i alkolåsordningen kan være mindre, fordi de relevante personer er tvunget til enten at ændre deres livsførelse, så de ikke længere i samme grad har brug for at køre bil eller finde alternative løsninger. Nogle af de interviewede fortæller, at de har erfaring for, at en af de alternative løsninger som nogle af de personer, der er omfattet af den obligatoriske alkolåsordning, finder, er at køre bil uden kørekort. Informanten giver udtryk for, at dette er problematisk for alle parter, dvs. både den enkelte og samfundet mere generelt, idet det problem, der førte til kørekortfrakendelsen nemlig spirituskørsel dermed ikke adresseres. En af de interviewede udtrykker det således:

"Jeg kendte en, som havde mistet sit kort obligatorisk i 3 år, men kørte for kunder, for ellers mistede han sin forretning og sit liv [...] Man burde måske overveje, om man kan komme ud og køre bilen, selv om man er taget med over 2,0, hvor man skal indgå i et forløb, hvor der bliver fulgt op på det her. Eller noget andet overvågning i en vis periode, fordi det andet det gør bare, at folk der ikke kan (må) køre i 3 år, de kører alligevel".

4.1.3. Adfærdsregulering

Blandt de interviewede fremhæves det, at det er en fordel ved begge alkoholordninger, at det tvinger de involverede personer til at undgå at kombinere bilkørsel og alkohol i en periode. Dermed kan de få etableret nye vaner og adfærdsmønstre og på længere sigt, måske påvirke dem til at ændre deres opfattelse af at køre bil med alkohol i blodet, så de helt holder op med at gøre det. En af informanterne forklarer det således:

"Det positive [ved alkoholordningerne] er at få dem [brugerne] til at sige, "det skal jeg lade være med", selvom man måske godt kan [køre]. "Jeg lader være. Jeg lader bilen stå."

Som en del af det med at ændre adfærd og få nye vaner fremhæver en af informanterne, at det at køre med en alkohol i en længere periode også hjælper deltagerne til at få mere stabilitet i deres liv, da det at have en alkohol i bilen til en vis grad kan bidrage til at kontrollere eller reducere deres generelle alkoholindtag. En informant fortæller:

"Rigtig mange [brugere af alkoholordningerne] giver udtryk for, at de bliver stabiliseret i deres [...] liv. De er jo godt klar over, hvor de er på vej hen, nogle af dem. Selv om de har svært ved at erkende det, så ved de jo godt, at det har været en god ting for dem og deres familieliv."

I forlængelse heraf nævnes det, at en sidegevinst ved alkoholsens opdragende og adfærdsregulerende effekt er, at risikoen for alkoholrelaterede ulykker, både for alkoholordningernes brugere, men også for også øvrige trafikanter, reduceres, fordi alkoholen bidrager til at reducere omfanget af bilkørsel i alkoholpåvirket tilstand.

Blandt de interviewede giver nogle udtryk for en undren over, at folk bliver stoppet, udelukkende fordi de kører med alkohol. En informant fortæller:

"Når man kører ude på vejen, og politiet har nummerpladegenkendelse på, så bliver du stoppet, og det gør du ganske, ganske ofte."

Den interviewede pointerer, at det virker diskriminerende, hvis politiet kun stopper folk med alkohol, fordi de skal tjekke, om de har drukket alkohol. Argumentet er, at alkohåsen kontrollerer dem for dette, så politiets øgede indblanding er unødvendig.

Specifikt for den frivillige alkoholåordning

Det nævnes, at det er positivt for brugere af den frivillige alkoholåordning, at der er kontrol med dem, og at de får mulighed for at bevise, både overfor sig selv og overfor samfundet generelt, at de kan adskille alkohol og bilkørsel under deres frakendelsesperiode. En informant fortæller:

"Jamen altså, det der fungerer godt i den [frivillige alkoholåordning], det er jo selvfølgelig, at man, set fra borgerens synsvinkel, kan få lov til at køre, selvom man egentlig har fået frakendt førerretten og kan bevise, at man godt kan køre uden at indtage alkohol."

Specifikt for den obligatoriske alkoholåordning

Muligheden for at bevise, at man kan afholde sig fra at køre bil uden at indtage alkohol, gælder også for deltagere i den obligatoriske ordning, men det er ifølge informanterne lidt anderledes. I den obligatoriske ordning er det mere en overgang mellem den første del af frakendelsen, hvor der via alkohåsen indføres kontrol med, om deltagerne efter de tre års frakendelse kan adskille alkohol og bilkørsel. Dette ses som et positivt element ved den obligatoriske ordning. En af informanterne fortæller:

"Den [obligatoriske alkoholå] giver måske en sikkerhed for, at når frakendelsestiden er udløbet, er der stadigvæk en vis, hvad skal man sige, kontrol med, at man stadigvæk kan adskille alkoholen og bilkørslen."

Det ses som et positivt element for de borgere, der gerne vil genoptage bilkørsel, at de kan gøre det efter tre år i stedet for fem år, men informanterne anser det ikke for at være lige så attraktivt, fordi brugerne skal vente tre år, for at få denne mulighed. Som nævnt ovenfor fremhæver nogle informanter, at nogle potentielle brugere af den obligatoriske ordning enten justerer deres liv, så bilkørsel ikke længere er så vigtigt eller finder en alternativ løsning som for eksempel at fortsætte med at køre bil, selv om førerretten er frakendt. Det medfører, at alkohåsen i den obligatoriske ordning primært er en fordel for samfundet, der dermed har en større mulighed for at kontrollere, at de pågældende personer kan adskille alkohol og bilkørsel inden de genoptager bilkørsel.

Blandt de interviewede gives der udtryk for, at det i forbindelse med den obligatoriske ordning er positivt, at folk får en straf, da folk, der er omfattet af den obligatoriske alkoholåordning, havde en relativt høj promille på det tidspunkt, hvor de blev taget for spirituskørsel. En informant siger:

"I den obligatoriske [alkolåsordning] synes jeg jo bare, at det er fedt, fordi, det er jo ikke bare en lille promise, de suser afsted med [...]. Man tænker: "okay så klapper fælden"."

Dog gives der blandt de interviewede også udtryk for, at de ikke kan se logikken i, at de pågældende først er frakendt kørekortet i en periode og derefter skal køre med alkolås i 2 år, hvis de vil genoptage bilkørsel. Der gives af de interviewede udtryk for, at alkolåsen i den obligatoriske ordning i højere grad kan komme til at fremstå som en ekstra straf, fremfor som et supplement eller en ekstra adfærdsregulerende støtte til at adskille alkohol og bilkørsel. En informant fortæller:

"Man kalder det jo den obligatoriske ordning, det er i hvert fald det, jeg har fået at vide, når jeg har spurgt rundt omkring. Man kalder det et supplement til frakendelsen. Men når noget er obligatorisk, så er det jo reelt set en ekstra straf de får. [...] jamen så kald det en straf ikke også så sæt strafframmen til 5 år og så sige "men du kan få det før."

Ifølge nogle informanter kan alkolåsen komme til at fremstå som en ekstra straf, fordi de implicerede personer først har en frakendelsesperiode, og dernæst skal køre med en alkolås i to år. I relation til dette nævner nogle informanter, at der bør være større gennemsigtighed og mere information om, hvorfor alkolåsperioden ligger efter frakendelsesperioden i den obligatoriske ordning, så det at køre med alkolås i højere grad kommer til at fremstå som en positiv mulighed for kunne komme til at genoptage bilkørsel tidligere end som en ekstra straf eller forhindring.

4.2 Administration

Det andet hovedtema omfatter aspekter ved alkolåsordningerne, der primært angår administrative aspekter af alkolåsordningen. Der blev identificeret følgende fem undertemaer: Information, Ansøgningsprocessen, sagsbehandlingstid, økonomi og alkolåsrapporter. Resultaterne præsenteres i det følgende.

4.2.1 Information

Det nævnes af de interviewede, at de oplever, at der mangler information til personer, der potentielt er omfattet af en af de to alkolåsordninger. En informant udtrykker det således:

"I virkeligheden, der bruger vi faktisk rigtig meget tid [...] på at informere og vejlede omkring alkolåsordningerne, fordi der tilsyneladende er et behov for det, fordi folk måske ikke helt er klar over, hvor de skal gå hen og måske heller ikke helt er klar over, om de er omfattet [af alkolåsordningerne]."

Hertil spørger intervieweren om, det gælder i lige høj grad for begge alkoholordninger, hvortil en informant svarede:

"Ja, altså især den obligatoriske [alkoholordning] vil jeg sige. Men også den frivillige [alkoholordning]"

Det nævnes, at folk kan være i chok eller på en eller anden måde så overvældet af situationen, at de har svært ved at finde overskud til eller finde ud af at ansøge om deltagelse i alkoholordningerne, selv om det måske potentielt kunne få dem tilbage i balance og give dem en bedre livssituation. En af de interviewede fortæller:

"Jeg synes, at [...] det skulle være påbudt politiet at oplyse om det, når de tager kørekortet fra folk. [...]. Når man er i den choktilstand, som nogle [af de potentielle brugere] er, der kan du ikke tænke klart, og der er nogle folk, der går fuldstændig ned, fordi de ikke ser, hvad der sker i den situation."

Som det fremgår, fremhæves det af de interviewede, at information om alkoholordningerne ikke når ud til personer, der dømmes for spirituskørsel i tilstrækkelig grad. Især for den obligatoriske alkoholordning. Det foreslås, at der skal ses på, hvilken instans der bedst kan udlevere information om alkoholordningerne, så borgerne får den relevante information så hurtigt og effektivt som muligt. Blandt de interviewede er der forskellige meninger om, hvem det ville være mest hensigtsmæssigt, der udleverede den relevante information. En informant siger:

"Jo før man kan få information ud til borgerne. Og det kan jo f.eks. være Færdselsstyrelsen, der skulle gøre det."

En anden informant foreslår, at informationen kunne udleveres af politiet forbindelse med sigtelsen eller dommen for spirituskørsel. Andre informanter foreslår, at dommerkontorerne bør oplyse, at alkoholordningerne eksisterer, og man muligvis er omfattet af én af dem. En informant udtaler:

"Jeg har snakket med masser af dommerkontorer, som udskriver dommene. Kan i da ikke skrive på, at der er noget, der hedder "Færdselsstyrelsen og alkohol" altså, få lov til at generhverve kørekort med alkohol, - undersøg om du har mulighed for det her."

Interviewene viste, at de interviewede ikke kun oplever, at der mangler information til de relevante borgere. Nogle interviewede gav også udtryk for, at det ville være gavnligt med mere information og dialog på tværs af de forskellige instanser og aktører, der er tilknyttet alkoholordningerne. De interviewede kommer med forskellige konkrete

eksempler på situationer og problemstillinger, som måske ville kunne afhjælpes eller smidiggøres ved hjælp af mere dialog. En af informanterne udtaler:

"lige i øjeblikket der har vi faktisk lidt mange alkolåse, der går i stykker, fordi det er rigtig hård frost, og der lige er en fejl i noget opvarmning, som gør, at det går i stykker."

En anden interviewet nævner, at der kan være tekniske ting i administrationen med alkolåsrapporterne, der kan være svære at håndtere og vurdere. Informanten siger:

"Der er jo noget, der kan gå galt ikke, og der er usikkerheder og... Hvordan skal vi lige vurdere det? Vi er jo ikke teknikere."

Som sagt mener flere af de interviewede, at en tæt dialog mellem de forskellige parter, ville kunne afhjælpe disse og andre problemer, der alt i alt ville gøre administrationen af alkolåsordningerne mere effektiv og smidig.

Specifikt vedrørende den frivillige alkolåsordning

Blandt de interviewede nævnes en generel problematik vedrørende manglende information til potentielle brugere af den frivillige alkolåsordning. Det nævnes, at folk ikke er informeret om potentielle ventetider eller om, hvilke krav der stilles til deltagelse i den frivillige alkolåsordning. En informant udtrykker det på følgende måde:

"Der er stadigvæk nogle som ringer ind og som ganske vist godt ved, at der er noget der hedder en alkolåsordning, og det vil de gerne deltage i, men som alligevel ikke helt har styr på, hvad det kræver."

Specifikt vedrørende den obligatoriske alkolåsordning

Nogle af de interviewede nævner, at de oplever, at de relevante borgere mangler information om den obligatoriske alkolåsordning. Dog nævnes det også, at der arbejdes på at forbedre udbredelsen af information om den obligatoriske alkolåsordning. Det fortælles:

"Altså, det der fungerer mindre godt i dag, men som der så bliver arbejdet på, det er, at rigtig mange af dem der er omfattet af den obligatoriske alkolåsordning, de aner det ikke. Deres information, når de får en dom i retten, er ikke særlig stor. Og jeg tænker, at det er de færreste borgere, der sidder og læser færdselsloven, medmindre de sidder og arbejder med den."

Desuden nævnes det, at en overvejende del af dem, som søger og er omfattet den obligatoriske alkolåsordning først finder ud af det ved deltagelse i ANT-kurset. En interviewet udtaler:

"Ja, altså i hvert fald på den obligatoriske alkolåsordning. Mange, de ved jo slet ikke, at de skal søge om at få kørekort igen. De tænker, 'jamen, nu er min dom overstået, og nu skal jeg have mit kørekort'. De er slet ikke bekendt med proceduren ved en generhvervelse. Og måske ved de godt, at de skal søge, men tænker ikke over, eller ved ikke, hvor lang tid i forvejen og den slags ikke også. Og det samme, når det ikke står tydeligt i dommen eller i afgørelsen, at de er omfattet af det her. Jamen, så går de jo i en blind tro om at, 'min frakendelse den udløber i morgen, så nu skal jeg i gang med at tage kørekort', og har et arbejde på hånden ikke også? Og så bliver de først efterfølgende mødt med det krav ikke også, og det er ofte os, der lige gør dem opmærksom på det. Fordi når de ikke engang ved, at de skal ansøge [...]. Så de har slet ikke gang i processen endnu på det tidspunkt."

Den interviewede understreger, at i og med alkolås-perioden på 2 år kommer som en overraskelse for nogle potentielle deltagere på den obligatoriske alkolåsordning, så bliver de meget frustrerede:

"Altså man kan sige – den obligatoriske alkolåsordning, jamen det er frustrationernes holdeplads. Det er der ingen tvivl om i kraft af det her med, at det kommer som en overraskelse, ikke også?"

Den interviewede nævner yderligere, at overraskelsen over at de skal søge om at få kørekortet igen kombineret med de økonomiske omkostninger, som det medfører og det forhold, at de måske har tilpasset deres tilværelse til at fungere uden et kørekort, det gør, at de kan miste motivation og incitamentet til at ansøge om at komme til at køre med alkolås.

Nogle informanter fortæller, at pga. den manglende information, sker der sommetider det, at potentielle deltagere optager pladser på et ANT-kursus, for derefter at stoppe ansøgningsprocessen, fordi de finder ud af, at det er for omkostningsfyldt. En informant fortæller:

"Op til 3 kursister [per hold], som blev afmeldt, fordi de ikke vidste, at de var pålagt alkolås og i øvrigt ikke umiddelbart havde en bil eller råd til at deltage i ordningen."

En interviewet nævner, at der er en dialog i gang for at prøve at sikre, at borgerne får information vedrørende den obligatoriske alkoholordning samtidig med, at de får deres dom.

4.2.2 Ansøgningsprocessen

Det nævnes som en ulempe for begge alkoholordninger, at den samlede sagsbehandlingstid er lang og kan blive endnu længere, hvis borgene ikke ved, hvad, hvor og hvornår, det er strategisk smartest at søge om godkendelse til deltagelse i en af alkoholordningerne. Flere af de led som ansøgnings – og godkendelsesprocessen omfatter, kan gennemføres simultant. Men det er der mange, der ikke er opmærksomme på. Det kan derfor være problematisk for den enkelte potentielle bruger, der ikke er vant til sagsgange i det offentlige at få søgt de rigtige steder i ordentlig tid. Dog er f.eks. ANT-kurserne og leverandørerne hjælpsomme med dette. En interviewet udtaler:

"Det er en jungle. Altså, det er også ufatteligt mange instanser, den enkelte borger skal forholde sig til sådan rent administrativt i det her [...]. Og det er altså de færreste borgere, der lige er bekendt med de her sagsgange og [de fleste har] heller ikke har erfaring med at navigere i det her, altså... Der er ikke nogen rød tråd i det."

Det foreslås, at man kunne overveje at reducere antallet af aktører og instanser, der er involveret i ansøgningsprocessen. Fx kunne det overvejes om Kriminalforsorgen kunne udelades, ikke fordi der er noget galt med Kriminalforsorgen, men fordi der derved ville være et led mindre i processen. En informant udtaler:

"Hvad er det egentlig Kriminalforsorgen, skal i den sammenhæng [...] altså man har jo gratis alkoholbehandling i kommunerne ikke også, altså kunne den del også gøres lidt mere smidig."

Desuden nævnes det, at det måske kunne afhjælpe problematikken med at personer føler sig "kriminelle", hvis undersøgelsen foregår i en kommune frem for Kriminalforsorgen. Det nævnes yderligere, at det kan være grænseoverskridende for folk at få foretaget en persontest hos Kriminalforsorgen ved engangstilfælde med lav promise, da det kan virke stigmatiserende for ansøgeren. En informant fortæller:

"Altså det er jo Kriminalforsorgen, der laver dem, og det er i virkeligheden et spørgsmål om, hvorvidt man er afhængig af alkohol eller ej. Og det tænker jeg kan være grænseoverskridende, særligt hvis ja, hvis man har kørt den ene gang altså."

Oplevelsen af at blive kriminaliseret er ifølge de interviewede en potentiel barriere for deltagelse i ordningen.

Det nævnes af de interviewede, at det virker tungt, at Kriminalforsorgen skal involveres i sagsbehandlingen. En af de interviewede udtrykker det således:

"Kriminalforsorgen skal i ansøgningsprocessen involveres i forhold til at få afdækket, om der er et behandlingskrævende alkoholproblem, og er der det, betales et gebyr for deres tilsyn med behandlingen. Det virker lidt tungt. Kunne man gøre det mere smidigt?"

Yderligere nævnes det, at sagsbehandlingstiden forlænges, for hver instans der er involveret, og hvor der potentielt kan være ventetid. Dette gælder også for Kriminalforsorgen og eventuel ventetid på personundersøgelsen.

Der nævnes en enkelt konkret potentiel forbedring i ansøgningsprocessen til alkoholordningerne nemlig at lave ansøgningsprocessen til alkoholordningerne elektronisk. For nuværende skal borgeren aflevere en ansøgning hos Borgerservice, som så videresender det til Færdselsstyrelsen. Selv om de er hurtige, udgør hvert led, ansøgningen skal igennem, en potentiel mulighed for forsinkelse. En Informant siger:

"Man går jo til borgerservice og indsender et skema, og som jeg forstår det i dag, så er det ikke elektronisk. Så foregår det på papir."

Yderligere foreslås det generelt, at man burde gøre hele ansøgningsprocessen mere smidig og sørge for, at der er en "rød tråd" igennem hele processen.

Det nævnes også, at brugeren selv kan komme til at forlænge sagsbehandlingstiden, hvis gebyret i forbindelse med sagsbehandlingen ikke betales med det samme. Sagsbehandlingen kan først påbegyndes, når dette gebyr er indbetalt.

4.2.3. Sagsbehandlingstid

Flere interviewede giver udtryk for, at de mener, at sagsbehandlingstiden bør nedsættes for begge alkoholordninger. Her tænkes på sagsbehandlingstiden hos alle involverede instanser og aktører.

Det nævnes også, at brugeren selv kan komme til at forlænge sagsbehandlingstiden, hvis gebyret i forbindelse med sagsbehandlingen ikke betales med det samme. Sagsbehandlingen kan først påbegyndes, når dette gebyr er indbetalt.

Det pointeres af flere interviewede, at ansøgningstiden i løbet af de seneste år er forbedret markant, i praksis er ansøgningstiden nedsat fra 8-12 måneder til ca. 2-3 måneder. De interviewede mener, at det er meget. En interviewet udtaler:

"Sagsbehandlingstiden på ansøgning om alkoholås kan være lang. Heldigvis er den pt. på et tåleligt niveau. Men kigger vi et år tilbage, var sagsbehandlingstiden for at få sin ansøgning godkendt op imod 8-12 måneder."

Dog nævner flere interviewede, at sagsbehandlingstiden og ventetiden stadigvæk er for lang.

Specifikt for den frivillige alkoholåsordning

En kortere og mere smidig sagsbehandlingstid vil gavne alle brugere af alkoholåsordningerne og dermed alkoholåsordningerne generelt. Ikke desto mindre, er det særlig vigtigt i relation til den frivillige alkoholåsordning, idet en lang sagsbehandlingstid kan modvirke intentionen med den frivillige alkoholåsordning nemlig at give de relevante borgere mulighed for at opretholde deres arbejde og andre forpligtelser i relation til deres normale liv ved at køre med en alkoholås. Hvis ansøgningsprocessen er for langsommelig, vil denne mulighed ikke kunne realiseres i praksis.

Det påpeges, at hvis sagsbehandlingstiden er for lang, kan det få potentielle deltagere til at miste motivationen for at deltage, især, hvis incitamentet til at få en alkohollås er at kunne bevare sit job eller undgå at skulle finde alternative permanente transportløsninger i stedet for bilen. En informant fortæller:

"Ja så har man måske fjernet incitamentet for nogle, da en stor del af frakendelsestiden dermed kan være gået, og hvor man har nået at mærke konsekvensen af ikke at have et kørekort. Det er f.eks. Ikke sikkert, at arbejdsgiver er fleksibel i så lang tid."

4.2.4 Økonomi

Det fremgår af interviewene, at de interviewede oplever, at de økonomiske omkostninger, der er forbundet med deltagelse i alkoholåsordningerne, er en udfordring og potentiel barriere for mange. Således, udtaler alle de interviewede, at de oplever, at de økonomiske omkostninger er en af de største årsager til, at folk fravælger alkoholåsordningerne både på den frivillige og obligatoriske ordning. De økonomiske omkostninger er dermed en stor ulempe ved alkoholåsordningerne generelt, fordi de for nogle borgere udgør en markant barriere i forhold til at deltage i alkoholåsordningerne. En informant udtrykker det således:

"En alkoholås er ikke en mulighed for alle. Det er ikke alle, der har råd."

Det understreges blandt de interviewede, at det ikke er én specifik udgift, men mere alle omkostningerne, når de er sammenlagt, der medfører, at omkostningerne bliver en økonomisk barriere for deltagelse i alkoholåsordningerne. En informant fortæller:

"Det er ikke nødvendigvis alkoholprisen isoleret set. Men som et samlet hele, er der jo både bøde og gebyr for deltagelse i ordningen, selve alkoholen, evt. behandling, ANT[-kursus], køreundervisning og [køre]prøvegebyr."

Nogle af de interviewede nævner, at de kender til eksempler på folk, som kunne være omfattet af en af alkoholordningerne, men fravælger det grundet de økonomiske omkostninger og så kører alligevel, selvom de har en spiritusdom og ikke har generhvervet førerretten.

Flere af de interviewede foreslår derfor, at det bør være billigere at komme ind i alkoholordningerne. De nævner ikke en specifik pris eller udgift, men at den samlede omkostning er problematisk, og burde reduceres. En interviewet udtaler:

"Hvis det kunne blive billigere [...], så tror jeg da helt klart, at det ville gøre det mere attraktivt."

Det foreslås desuden, at man kunne give personer med lavest indkomst økonomisk tilskud til at erhverve en alkohol. En informant udtaler:

"Der kunne være en vis gruppe, der rent økonomisk skulle have lidt tilskud til det."

Det fremhæves, at nogle af dem, der er omfattet af den obligatoriske alkoholordning, måske er mindre ressourcestærke såvel økonomisk som mentalt. En informant uddyber:

"Dem som er på den obligatoriske [alkoholordning], de har jo fået frakendt kørekortet og har måske mistet deres arbejde"

Argumentet for at reducere prisen for deltagelse i alkoholordningerne, for nogle eller for alle, er at samfundet dermed måske kan afværge, at personer, der har fået frakendt kørekortet for spirituskørsel, kører alligevel i deres frakendelsestid eller bliver en gangen, dvs. en der vedbliver med at køre bil i alkoholpåvirket tilstand, trods frakendelsen, og at det beløb som det ville koste at yde et tilskud til deltagelse i alkoholordningerne ville være mindre end de potentielle omkostninger ved spirituskørsel og eventuelt relaterede ulykker.

Specifikt for den frivillige alkoholordning

Det nævnes, at omkostningerne relateret til den frivillige alkoholordning på nogle punkter er anderledes end for den obligatoriske alkoholordning, fordi der er udgifter knyttet

til deltagelse i den frivillige ordning, der ikke forekommer i relation til den obligatoriske. Det drejer sig om udgifter til afklaring af, om man skal i behandling for alkoholmisbrug, og hvis man skal, så omkostninger til såvel behandling som til kontrol af, at behandlingen følges. En informant fortæller:

"For eksempel på den frivillige ordning, så er der jo både en bøde, der skal betales, og der er noget gebyr for at deltage i ordningen. Der er selve prisen på alkolåsen, der er eventuelle gebyrer, hvis man skal i behandling, og Kriminalforsorgen skal føre tilsyn med behandlingen, så er der et gebyr dér. Der er ANT-kursus, man skal igennem som koster penge, og man skal igennem noget køreundervisning. Måske køretimer og man skal betale et prøvegebyr for at gå op til den kontrollerende køreprøve. Samlet set der bliver det rigtig mange penge, som de skal af med sådan forholdsvis på en gang ikke også."

Den frivillige alkolåsordning indeholder således omkostninger i form af en personundersøgelse hos Kriminalforsorgen plus eventuelt tilsyn med behandling og leje af alkolås. Sidstnævnte omkostning afhænger af, hvor længe man kører med alkolås.

Specifikt for den obligatoriske alkolåsordning

Blandt de interviewede fremhæves det, at de økonomiske omkostninger der er forbundet med deltagelse i den obligatoriske alkolåsordning, for mange er for store til at det er muligt at deltage. Mange er ikke klar over at de selv, skal være registreret bruger af den bil alkolåsen skal installeres i. En informant fortæller:

"De har måske lige fået skrabt økonomi sammen til det her kørekort og ANT-kurserne og så videre. Men har ikke råd til en bil. Deres bil blev jo taget i forbindelse med forseelsen, hvis vi snakker promille over 2,0. [...] Men alkolåsordningen siger jo, at det skal være en bil, man selv er ejer af eller registreret bruger af, som låsen skal installeres i."

Det nævnes, at man er bekymret for, at mange folk, der er omfattet af den obligatoriske alkolåsordning, er forhindret i at deltage, da genoptagelse af bilkørsel kombineret med udgifter til alkolåsordningen er for dyr grundet kravet om registreret ejer eller sekundær bruger.

4.2.5 Alkolåsrapporter

Det nævnes af de interviewede, at administrationen af alkolåsrapporterne, er omfattende i forhold til den mængde ressourcer der er til rådighed. En informant fortæller:

"Der er meget administration i [alkolås]ordningen, og vi er undersøgende i forhold til, hvordan vi så kan lette denne her administration."

Specifikt handler det f.eks. om tilsyn med den enkelte brugers alkoholås og den halvårige indsamling af data fra den enkelte brugers alkoholås. En informant fortæller:

"Vi får rapporter ind på dem jævnligt, og der skal vi jo kigge de her rapporter igennem og se på, om der er overtrædelser, og det kan være rigtig, rigtig svært at administrere. [...] Altså tilsynet med borgerne er nok det, der er allermest tidskrævende. De kan have en sag stående åben i meget lang tid."

Der udtales, at den omfattende screening for potentielle vilkårsovertrædelser udgør hovedårsagen til den tunge administration af alkoholåsrapporterne. Det nævnes, at der er en manglende overensstemmelse mellem nogle af reglerne for alkoholåsordningerne, og formålet med alkoholåsen.

Tilsynet med alkoholåsrapporterne er tungt, og man bør lave forventningsafstemning om, hvad man ønsker at få ud af tilsynet med alkoholåsordningen og det arbejde, der indgår i forbindelse med tilsynet. En informant udtaler:

"Jeg ved ikke om man kunne kigge lidt på det, altså i hvert fald få noget forventningsafstemning i forhold til, hvordan skal der... Hvad er det gode tilsyn i forhold til den ordning?"

Den interviewede hentyder til, at ordningerne bør gøres mere lempelige, så brugeren ikke mister kørekortet efter 2 overtrædelser.

4.3 Specifikke regler

Det tredje hovedtema omfatter aspekter ved alkoholåsordningerne, der primært angår specifikke regler vedrørende anvendelsen af en alkoholås. Der blev identificeret følgende fem undertemaer: Køretøjskrav, pusteregler, kørsel i udlandet, falsk positiv, promillegrænse, sanktionering af overtrædelser og personskaade. Resultaterne præsenteres i det følgende.

4.3.1 Køretøjskrav

Flere interviewede nævner, at kravet om, at alkoholåsen kun kan installeres i biler, som brugeren er registreret ejer eller sekundær bruger af, kan bremse incitamentet for nogle til at få den installeret. En informant fortæller:

"Har også hørt fra nogle, som fravalgte ordningen, fordi man ikke kunne få det ud af ordningen, som man håbede. F.eks. kørende sælgere, lastbilchauffører mv. som springer fra, når de finder ud af, at den kun kan installeres i en bil, som de selv er registreret ejer eller bruger af."

Det nævnes desuden, at kravet om, at en deltager skal være registreret bruger af en bil, kan skabe udfordringer for nogle erhverv, som f.eks. elektrikere, hvis arbejdsbilen er leaset af et leasingselskab. En informant fortæller:

"Det kan jo være et leasingselskab, der ejer den [bilen]. De er nødt til at have fat i leasingselskabet for at registrere den enkelte bruger af alkoholåsen som sekundær bruger på den her bil. Og det er selvfølgelig en problematik for arbejdsgiveren og noget administrativt bøvl."

Den interviewede pointerer, at det i værste fald kan betyde, at en potentiel alkoholåsen-bruger mister sit job, og at det efter vedkommendes mening er en betydelig ulempe ved alkoholåsenordningerne i deres nuværende form.

4.3.2 Pusteregler

Det fremgår af interviewene, at de interviewede oplever, at der er forskellige problematikker knyttet til brugernes pusten i alkoholåsen i forbindelse med bilkørsel. Interviewene afspejler dog også en vis uenighed blandt de interviewede med hensyn til de forskellige problematikker, og hvad der evt. skal gøres ved dem.

Ifølge nogle informanter, er der en del brugere, der er meget bekymret for selve det at blæse i alkoholåsen. De er bekymret for, om noget går galt, og for at de så bliver registreret for en overtrædelse. Denne bekymring gør dem utilpasse og får dem til at ringe og tjekke, om alt er som det skal være. En af de interviewede fortæller:

"Der er rigtig mange, der ringer for spørge, "skete der noget? Har jeg lavet en overtrædelse nu?"

Denne bekymring giver informanten anledning til at overveje, om reglerne for, hvornår man bliver registreret for en overtrædelse og potentielt bliver smidt ud af ordningen, er for stramme.

Andre informanter fortæller, at de oplever den modsatte problematik, nemlig at nogle brugere tager det med at puste i alkoholåsen alt for afslappet. På den baggrund mener de, at reglerne for, hvornår en bruger registreres for en overtrædelse, ikke er stramme nok, og at det, at reglerne ikke er stramme nok, gør, at alkoholåsenordningerne ikke virker efter hensigten. Således oplever nogle informanter, at nogle alkoholåsenbrugere bruger alkoholåsen til at teste, om deres promille er lav nok til, at de kan køre bil. Ifølge informanterne, er det ikke ideelt, at alkoholåsen bruges på den måde. Vedkommende udtaler:

"Altså den negative del kunne jo godt være det der med, "jeg kan jo bare lige sætte mig ud og tjekke om jeg må køre". Godt nok, så

klapper fælden, hvis de gør det, så tager vi jo alkolåsen fra dem. Men det er der jo nogen, der siger, "jeg ville bare tjekke, om jeg kunne." Jamen det er ikke okay. Altså du skal jo selv kunne føle: "det skal jeg ikke."

En anden interviewet pointerer, at det er problematisk, at folk bliver straffet for at blæse i alkolåsen med en for høj promille. Vedkommende begrundet problematikken med, at alkolåsen har gjort, hvad den er beregnet til, når den forhindrer folk med for høj promille i at køre, og at det derfor ikke bør sanktioneres. Vedkommende udtaler:

"Det var i hvert fald et [problem] i andre lande på et tidspunkt, at hvis nogen havde prøvet at starte bilen, hvor de så havde trykket, altså så ville bilen ikke starte. Jamen hvis de gjorde det, jeg ved ikke, måske 2 gange [...] så blev de smidt ud. Altså det er jo sådan set ret dumt, for så har alkolåsen jo faktisk gjort sit job."

Nogle informanter nævner, at blæsetiden kan være svær at overholde i praksis. Dette kan føre til overtrædelse af reglerne i alkolåsordningerne, hvilket pointeres i følgende eksempel fra en af informanterne:

"Hvis nu man skal blæse, og det har man 20 minutter til, så forestil dig, at man er lastbilchauffør, man blæser med 0 [i promille], man kører hen til en byggeplads, der er man henne et kvarter efter, så lægger man sådan en container af. Der står man udenfor [lastbilen] med sådan et joystick, så skal man lige have presenningen af, og så kommer der lige en af de her håndværkere, der siger, "det skal stå derovre mellem de to bygninger". Så går man [lastbilchaufføren] lige over og ser, hvor det skal stå henne. Og inden de [brugerne] ser sig om, så er der gået 20 minutter, som genblæsetiden er. Dvs., hvis den har bedt om et blæs, så går der 20 minutter til, at du skal have blæst igen. Så smutter han ind i lastbilen og ser, at hov nu er den 30 sekunder over. Så blæser han med 0 (promille) igen. Det kan han miste kørekortet på, hvis han gør det 2 gange i de år, han har alkolås."

Andre interviewede har andre eksempler, der illustrerer, at folk i forbindelse med en arbejdsopgave kan komme ud i situationer, hvor blæsetiderne kan være svære at overholde i praksis.

I forlængelse af dette påpeger nogle informanter, at det er problematisk, at man skal standse for at puste i alkolåsen. Som alkolåsordningerne er nu, kan man risikere at skulle standse for at blæse helt op til 3 gange inden for en time. Det kan forvolde problemer i visse arbejdssituationer. En interviewet nævner, at man i Sverige gerne må

puste i alkolåsen, imens man kører, og at det kunne overvejes, om dette også skulle gøres til en mulighed i den danske alkolåsordning. Vedkommende udtaler:

"Så vidt jeg er oplyst, så må du i Sverige puste, mens du kører. Uden problemer."

4.3.3 Kørsel i udlandet

Nogle informanter fremhæver, at de oplever, at der mangler en faglig begrundelse for, hvorfor kørsel i udlandet er forbudt. En informant udtaler:

"Hvorfor må man ikke køre i udlandet med alkolåsordningerne... Jeg gad godt høre det der er saglige og faglige argument for det."

Det fremhæves, at der ikke er nogen tekniske barrierer i selve alkolåsen, som forhindrer kørsel i udlandet.

4.3.4 Falsk positiv

Det nævnes af flere informanter, at det kan være problematisk, at der kan forekomme hændelser med falske positivmålinger i alkolåsen. Falske positivmålinger giver brugerne problemer og kan medføre, at de smides ud af ordningen. Man bør derfor have en form for løsning på det. En informant udtaler:

"Sådan en falsk positiv. Det er man simpelthen nødt til at erkende, at der er noget, der hedder det. Når man kan se, der er nogen, der har blæst med 1,2 og så efter 5 minutter har blæst med 0,0."

Der nævnes et konkret eksempel, hvor håndsprit gav anledning til falske positivmålinger. En informant fortæller:

"Der har vi haft [brugere af alkolåse], der har sat advokater på for lige-som at sige, det kan dæleme ikke være rigtigt. Jeg har aldrig blæst i den med alkohol og så, hvis der lige kommer håndsprit ned i den, det var jeg [brugeren] ikke klar over."

Det nævnes, at det kunne være en ide at indføre krav om billede, hver gang der pustes. En informant udtaler:

"I nogle lande der tager de billeder af den, der puster. Det er der ikke krav om her i Danmark. Det kan være svært at vide, om det er borgeren, der puster, eller det er en eller anden."

Som ordningen er nu, falder alle overtrædelser tilbage på brugeren. I følge nogle af de interviewede, vil et billede ved hvert pust potentielt kunne afværge snyd med alkolåsen eller bevise, hvis alkolåsen har registreret en falsk positiv. Det nævnes dog, at denne løsning er inkorporeret i nogle typer af alkolåse.

4.3.5 Promillegrænse

Blandt de interviewede er der nogen, der udtrykker skepsis over, at promillegrænsen er den samme for personer med og uden alkolås. Det nævnes, at promillegrænsen i andre lande er 0,2 og ikke 0,5. En informant udtaler:

"Og der er også det der med, som jeg hele tiden har syntes var en kæmpe fejl, det der med, at i Danmark så sidder den på 0,5 [promille]. Det gør den i ingen andre lande. Altså, så er det jo ikke en reel alkolås."

Det nævnes også, at promillegrænsen i andre nordiske lande er 0,2 og ikke 0,5. En informant udtaler:

"Den [promillegrænsen] står på 0,2 i alle, de lande jeg kender til. Netop for, at det den skal spærre for, at du kan køre spritkørsel."

Nogle informanter mener, at den opdragende og adfærdsregulerende effekt af en alkolås ville være større, hvis promillegrænsen var 0,2 og ikke 0,5. De begrundet det med, at de mener, at brugerne så skal være endnu mere påpasselige med deres alkoholindtag, hvis de ønsker at køre. De bliver således nødt til at nedsætte deres alkoholindtag endnu mere.

Specifikt for den obligatoriske alkolåsordning

I forbindelse med omtale af det relevante i at nedsætte promillegrænsen for alkolåsbrugere, nævner nogle informanter, at de oplever, at personer, der er omfattet af den obligatoriske alkolåsordning, kan have sværere ved at overholde en promillegrænse på 0,5 i den periode, hvor de har alkolås end personer, der deltager i den frivillige ordning. Den interviewede mener, at det formentlig hænger sammen med, at personer i den obligatoriske er blevet stoppet med promiller over 2,0 og i den frivillige er det under 2,0., og at de høje promiller er mere typiske blandt personer med et alkoholmisbrug. En informant fortæller:

"Ja, så det bliver for svært for nogle at blive i den obligatoriske ordning. Det er jo fordi et eller andet sted, så ved de jo godt, at de har svært ved det. [...]. Vi bruger rigtig mange kræfter på at hjælpe dem."

På den baggrund mener nogle informanter, at deltagere og potentielle deltagere i den obligatoriske alkolåsordning i mange tilfælde kan have brug for mere hjælp, end de får

i den nuværende ordning. En måde kunne være at gøre ordningen mere lempelig, i forbindelse med eventuelle overtrædelser. I hvert fald, hvis udgangspunktet er, at en alkoholås, skal hjælpe folk samtidig med, at folk kontrolleres og ikke at alkoholåsen skal bruges som et middel til ekstra straf.

4.3.6. Sanktionering af overtrædelser

Overtrædelse af vilkårene i alkoholåsordningen to gange medfører tilbagekaldelse af tilladelsen til at deltage i alkoholåsordningen, herunder kørekort med alkoholåskode 107 og førerretten. Det nævnes af nogle informanter, at man kunne forlænge alkoholåsperioden med fx 6 måneder i tilfælde af overtrædelser, i stedet for at smide folk ud af ordningen. En informant udtaler:

"Jeg synes, at man tolker hårdt på straffen. Jeg kan sige, at det er omvendt i USA. Hvis de laver en overtrædelse, skal de blive i ordningen 6 måneder længere, fordi så skal de opdrages noget mere. Herhjemme der smider man dem ud."

4.3.7 Alkoholåsperiode

Flere interviewede finder det problematisk, at alkoholåsperioden på 2 år i den obligatoriske alkoholåsordning ligger efter frakendelsestiden. Det påpeges, at den oprindelige idé med en alkoholås var at erstatte frakendelsesperioden, som det er tilfældet i den frivillige ordning. Flere informanter fremhæver, at den obligatoriske ordning burde ændres, så den minder mere om den frivillige. En informant fortæller:

"Man kan forbedre den [obligatoriske alkoholåsordning] på den måde, at den skal træde i kraft med det samme [...] Den obligatoriske ordning skal ændres, så den kommer til at ligne den frivillige, altså så de bliver ens."

Det nævnes desuden, at alkoholåsen ikke bør bruges som et straffemiddel, men snarere et middel, der kan sørge for, at den dømte bidrager til samfundet under strengt opsyn. Den interviewede sammenligner alkoholåsen med en fodlænke på følgende måde:

"Det er faktisk ret hårdt at afsone med fodlænke, men det er lidt det samme. Til gengæld får du lov til at være ude i samfundet og passe dit arbejde, så det er lidt det samme med alkoholås."

4.6.8 Personskader

Som udgangspunkt er ulykker med personskade i forbindelse med spirituskørsel disqualificerende i forhold til deltagelse i den frivillige alkoholåsordning, men det nævnes blandt informanterne, at det er en ulempe, at man ikke kigger på graden af personskade involveret i forseelsen. En informant fortæller:

"Og så er der nogle forskellige restriktioner, som udelukker dem fra at deltage i ordningen. Og der er selvfølgelig nogle personskader, der skulle man måske kigge lidt på, hvor meget personskade der var."

Den interviewede påpeger, at der muligvis er tilfælde, hvor graden af personskade er så mild, at man kan overveje om vedkommende skal have lov til at køre med alkolås. Det foreslås, at reglerne for spirituskørsel med personskade kunne gøres mere nuanceret, så tilfælde med meget lille personskade godt kunne få lov til at deltage i den frivillige alkolåsordning.

5. Opsummering

Dette notat indeholder resultater fra otte interview med personer, der via deres profession direkte eller indirekte har kontakt med brugere og potentielle brugere af den frivillige alkoholåbning og/eller den obligatoriske alkoholåbning. Formålet med interviewene var at få indsigt i de pågældende personers erfaringer med alkoholåbningerne herunder, hvilke aspekter der virker godt eller mindre godt som baggrund for at forstå, hvilke aspekter af alkoholåbningerne man eventuelt kunne justere, for at gøre alkoholåbningerne mere hensigtsmæssige eller velfungerende.

På baggrund af interviewene blev der identificeret tre hovedtemaer og 13 undertemaer. De vigtigste resultater præsenteres i det følgende med udgangspunkt i de tre identificerede hovedtemaer: Brugere, administration og specifikke regler. Afsnittet afsluttes med et overblik over fordele og ulemper ved henholdsvis den frivillige alkoholåbning og den obligatoriske alkoholåbning (se tabel 2) samt en opsummering af forslag til forbedringer af alkoholåbningerne, der blev nævnt af de interviewede.

Brugere

Interviewene viste, at de interviewede oplever, at deltagelse i alkoholåbningerne bidrager positivt til deltagerens livskvalitet, idet det betyder meget for dem at kunne komme til at køre bil igen. Specifikt for den frivillige alkoholåbning er det en fordel, at deltagelse i ordningen i højere grad giver deltagerne mulighed for at fastholde deres arbejde og generelle tilværelse, samtidig med, at der er kontrol med, om de kan adskille alkohol og bilkørsel. Dette gælder dog ikke for den obligatoriske alkoholåbning, idet perioden fra frakendelsen til bilkørsel kan genoptages, er så lang, at det er vanskeligere at fastholde tilværelse, arbejde mv.

De interviewede giver udtryk for, at det er positivt, at deltagerne via alkoholåbningen bliver støttet i at ændre deres vaner og adfærd, så alkohol og bilkørsel adskilles. Det beskrives, at mange brugere af alkoholåbningerne 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 alkoholåbning 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 tre år.

Administration

Interviewene identificerede en række administrative aspekter ved de nuværende alkoholåbninger, der fungerer mindre hensigtsmæssigt og som derfor med fordel kan justeres. Generelt nævnes manglende information som en af de største årsager til, at folk ikke tilmelder sig alkoholåbningerne. 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 efter deres frakendelsesperiode. 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.

Specifikke regler

Det fremgår, at det er en økonomisk og/eller praktisk barriere for nogle deltagere, at de selv skal være registreret bruger eller ejer 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 pustepreøver 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 adfærdregulerende 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 har for meget alkohol i blodet. 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 hvilket er, at forhindre bilkørsel i alkoholpåvirket tilstand. De sidste to specifikke regler, der fremhæves, er henholdsvis alkolåsperioden og spørgsmålet om personskaade. 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 alkoholåbning. Vedrørende personskade fremgår det, at nogle mener, at det er uheldsmæssigt, at personer, der har været involveret i et personskadeuheld i forbindelse med den alkoholrelaterede kørekortsfrakendelse, ikke kan deltage i den frivillige alkoholåbning, da personskaden kan være lille.

Tabel 2. Fordele og ulemper ved de to alkoholåbninger.

	Frivillig alkoholåbning	Obligatorisk alkoholåbning
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 Alkoholåbningstjek kompliceret Alkoholåbning bruges som promilletest Udlandskørsel forbudt Ekstra politikontrol	Mangelfuld information Kompliceret ansøgningsproces Store økonomiske udgifter Falske positive Alkoholåbningstjek kompliceret Alkoholåbning 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 alkoholåbning 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 alkoholåbning Nedsat pris ved særligt behov Forlænge periode ved overtrædelser
Ændringer specifikt	Mere nuanceret vedr. personskade	Mere hjælp og støtte i hele forløbet Alkoholåbning flyttes mod mere kontrol

6. Bilag 1 – spørgeguide

Tema	Spørgsmål
Indledning	Tak fordi du vil deltage i et interview, vigtigt input i relation til evaluering af alkoholordningerne, forstå fordele/ulemper, hvad der fungerer/ikke fungerer. Interviewet optages.
Kontakt	På hvilken måde er du i kontakt med Alkoholordningerne? Hvilke opgaver har du? Hvor længe har du haft disse opgaver?
Arbejdsgange	Kan du beskrive en typisk konkret arbejdssituation, der er relateret til alkoholordningerne?
Kritik/forbedringer	Kom med eksempel på noget der fungerer godt og noget, der fungerer mindre godt Har du forslag/ønsker til ændring af dine procedurer/arbejdsgange, noget der kunne gøre det lettere for dig/brugerne?
Kontakt - andre professionelle	Arbejder du sammen med andre i relation til alkoholordningerne? Hvem/hvilke faggrupper? Hvordan foregår samarbejdet/hvilke opgaver er det relateret til?
Deltager kontakt	Har du kontakt med deltagere i ordningerne? Hvilke typer deltagere? Hvad fortæller deltagerne dig om ordningen, deres oplevelse etc.?
Deltager vurdering	Hvad er dit indtryk af deltagerne af ordningerne? Hvad er dit indtryk af deltageres oplevelse af ordningerne generelt? Hvad er positivt for dem? Hvad er negativt/kan forbedres for dem?
Generel vurdering	Hvad er dit generelle indtryk/vurdering af ordningerne? Hvilke udfordringer er der, efter din mening, generelt med alkoholordningerne? Hvorfor tror du, at nogle fravælger ordningerne? Hvad skulle ændres for at få flere til at deltage i ordningerne? Har du forslag til ændring af ordningerne generelt fx krav, omkostninger, eget ansvar etc.?