



Notat 5

Til Færdselsstyrelsen

Vedr. Evaluering af alkolåsordningerne

Fra Mette Møller & Markus Jensen

Borgeres 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	6
4.1. Personligt.....	7
4.2. Brug	12
4.3. Administration	14
4.4. Vilkår.....	20
5. Opsummering	23
6. Bilag 1 – spørgeguide	27

1. Baggrund og formål

Denne interviewundersøgelse er lavet i forbindelse med projektet "Evaluerings af alkolåsordningerne". 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 alkolåsordningerne 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 5, der har fokus på erfaringer med alkolåsordningerne blandt borgere, der har fået en ubetinget frakendelse af kørekortet pga. alkohol. Borgernes erfaringer afdækkes gennem individuelle kvalitative interviews.

Notatet er opbygget på følgende måde: Afsnit 2 indeholder en kortfattet præsentation af alkolåsordningerne, 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 alkolåsordningerne

I Danmark eksisterer der (anno 2025) 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 køre prøve (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 anden-gangstilfælde og promillen første gang var højst 2,0 og anden gang højst 1,2, hvis spi-rituskørslen ikke involverede personskaade, og hvis der ikke var andre færdselsforseel-ser involveret. Desuden skal man gennemgå en personundersøgelse hos Kriminalfor-sorgen 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 fraken-delsesperioden 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 gener-hverve 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", 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 fø- rerretten to år efter, at frakendelsesperioden er ovre.

3. Metode

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

3.1 Dataindsamling

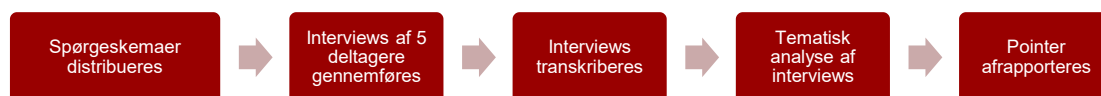
Data blev indsamlet ved hjælp af semistrukturerede individuelle interviews i perioden maj 2024 - marts 2025. Intervieweren fulgte en spørgeguide (se Bilag). Denne metode indebærer, at der på forhånd er defineret nogle temaer, der skal berøres i interviewene, men rækkefølgen af de enkelte temaer, og måden de enkelte spørgsmål formuleres på, varierer fra et interview til et andet. Dette gøres for at give mest mulig 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. 20-45 minutter per interview afhængig af, hvor meget den enkelte deltager havde at fortælle. 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 (telefonnummer eller e-mailadresse). De potentielle deltagere modtog desuden en samtykkeerklæring omhandlende DTUs behandling af data. Det var frivilligt at deltage. Desværre var interesse for at deltage i et interview meget lille, og det lykkedes kun at gennemføre interview med 5 personer. De 5 personer var enten deltager i den obligatoriske ordning, den frivillige ordning eller i gang med ansøgningsprocessen. Det var desværre ikke muligt at interviewe personer, der var omfattet af en af alkoholordningerne, men som havde fravalgt at deltage.

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 5 interviews blev analyseret ud fra en induktiv tematisk analyse¹), og de relevante tekststykker blev kodet i analyseprogrammet Atlas.ti.8 (se figur 1).

¹Braun, V. & Clarke, V., (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Res. Psychol*, 3 (2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp0630a>.



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 inden for 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.

4. Resultater

I det følgende præsenteres resultaterne af de gennemførte interview. De præsenterede resultater afspejler, de interviewedes opfattelser og erfaringer med alkoholordningerne via deres personlige involvering med ordningerne. Som det fremgår af tabel 1, blev der i alt identificeret fire hovedtemaer og 18 undertemaer. De fire hovedtemaer angår forskellige aspekter af alkoholordningerne hhv. personlige oplevelser, brug, 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. Resultaterne relaterer til ordningerne generelt, hvis ikke andet er angivet. Alle pointer suppleres med citater som dokumentation. Af hensyn til de interviewede er alle citater anonymiserede, og den interviewedes alder, køn mv. er udeladt.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at antallet af interviewede (desværre) er meget lille. Det betyder, at det er muligt, at der kan være holdninger, erfaringer mv. blandt andre deltagere og potentielle deltagere i alkoholordningerne, der ikke fremgår af nedenstående resultater.

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 alkoholås
	Kørsel i udland
	Sanktioner

4.1. Personligt

Det første hovedtema omfatter aspekter ved alkoholåsordningerne, der primært angår erfaringer med alkoholåsordningerne, der er relateret til de interviewedes tilværelse og generelle opfattelse af alkoholåsordningerne. Der blev identificeret følgende ni undertemaer: generelt holdning, skam/stigma, ændring i alkoholforbrug, recidiv, frakendelsesperiode, årsag til fravalg, årsag til deltagelse, syn på straf og ændret syn på system. Resultaterne præsenteres i det følgende.

4.1.1. Generel holdning

Deltagere i den frivillige alkoholåsordning oplyser, at de er glade for at ordningen eksisterer, og at de er indtrådt. En udtrykker det således:

"Jeg er lettet over ordningen. Hvis jeg skal lave en bundlinje på det hele, jamen så har alkoholåsordningen været en redning."

En bruger på den frivillige alkoholordning uddyber, at vedkommende er glad for at have fået muligheden, for at genoptage bilkørsel tidligere, selvom vedkommende havde kørt spirituskørsel. Vedkommende siger:

"Altså generelt set så synes jeg, at det er fint, at man har muligheden for det. Det er jeg glad for. Også selv om man har gjort noget forkert. At man får en lille chance og håndsrekning til at vise, at man godt kan overholde vilkårene og lade være med at køre spirituskørsel."

Personer på den obligatoriske alkoholordning oplever dog, at alkoholordningen er en yderligere straf, og at de ikke var klar over, at de skulle køre med alkohol før få måneder inden frakendelsesperioden sluttede og alkoholperioden begyndte. En informant udtrykker det således:

"Så kom der en glæde over, at nu var der gået 2,5 år, og nu kunne jeg snart køre [bil] igen. Og så kom beskeden om, at jeg lige skulle tage ANT-kursus og køre med alkohol i 2 år [...]"

4.1.2. Skam/stigma

Alle de interviewede oplyser, at de oplever en vis skam som følge af deres dom for spirituskørsel. De udtrykker det på forskellig måde. En af de interviewede udtrykker det på denne måde:

"[...] det er jo ikke noget man render rundt og stolt af. Det er en kæmpe forskrækkelse og lærestreg."

En anden af de interviewede udtrykker det på denne måde:

"Jeg tror mere, at folk er sådan - nå ja, hvordan og hvorledes. Og så er der nogen, der prøver at lave lidt grin med det. Jeg synes jo ikke, at det er skidesjovt men altså, det er hvad det er"

Blandt de interviewede er der lidt forskellig holdning til, om det, at man kører med alkohol, er noget man prøver at skjule for andre eller ej. Nogle af de interviewede giver udtryk for, at det kun er den allernærmeste familie, der ved, at de kører med en alkohol, og at de er nervøse for, at andre finder ud af, at de kører med en alkohol. Grunden til at de er nervøse er, at de oplever det som skamfuldt at køre med en alkohol, og de ville følge sig stigmatiseret [som alkoholiker].

Andre interviewede er mindre bekymrede for at andre ser, at de kører med alkohol, og giver udtryk for, at man kan puste i alkoholen uden at andre opdager det. Det udtrykkes fx på følgende måde:

"Ja, men kan jo ikke se den [...] Jeg tror godt at man kan puste i den uden at der er nogen der ser det. Det er ikke anderledes end at du putter en cigaret i munden".

Endelig er der nogle af de interviewede, der fuldt og helt står ved, at de kører med alkohol, og ikke er bekymrede for om andre ser det eller dømmer dem. Det udtrykkes fx således:

"Nej det er jo ren og skær tilvænning, og når jeg har folk med i bilen første gang, og den lige begynder at bippe, og man skal puste i den, så siger jeg til dem, jeg har sgu lige den her i bilen, så kigger de lige lidt, og så snakker vi lidt om det, og så er der ikke så meget mere i det [...]. Hvis folk dømmer det, så er det ikke nogen, jeg har behov for at have tæt på. Jeg brugte det første år på, at have det rigtig skidt over det jeg havde gjort og kom videre. [...] Nu fortæller jeg om det, og håber, at der er andre, der kan lære af det."

Som nævnt oplever alle de interviewede, at det i nogen grad er skamfuldt at køre med en alkohol, men de håndterer det forskelligt. Imidlertid vedrører skammen ikke kun den person, der er dømt for spirituskørsel. Således fortæller en af de interviewede, at de kun har en bil, og at vedkommendes partner derfor også er nødt til at puste i alkoholen, når hun skal bruge bilen, hvilket hun ikke bryder sig om. Hun er nervøs for, at nogen ser, at hun kører med alkohol, og dermed dømmer hende som alkoholiker. Vedkommende fortæller:

"Min partner synes ikke det er fedt fordi, hvad nu hvis der er nogen, der ser det."

4.1.3 Ændret alkoholforbrug

Nogle af de interviewede giver udtryk for, at alkoholordningen har ændret deres eget alkoholforbrug i forbindelse med bilkørsel. Der gives udtryk for, at alkoholen har været en god hjælp til at adskille alkohol og bilkørsel, hvilket tidligere havde været en udfordring. Det udtrykkes fx således:

"Jeg tror sgu egentlig, at jeg havde godt af det [at blive taget for spirituskørsel og køre med alkohol]. Jeg har før kørt mange gange, hvor jeg ikke måtte køre [pga. en for høj alkoholpromille]."

Flere giver udtryk for, at de nu helt adskiller alkohol og bilkørsel, og ikke tror, at de nogen sinde vil komme til at køre spirituskørsel igen. Det begrundes blandt andet med, at oplevelsen med at blive dømt for spirituskørsel har været voldsom. En fortæller:

"[...] selv når den [alkolåsen] er ude af bilen, så tror jeg aldrig nogensinde jeg kommer til at køre med noget som helst [alkohol i blodet]. Ikke engang en halv øl i blodet nogensinde altså. Det er virkelig. Det er en ret voldsom oplevelse."

Andre giver udtryk for, at alkolåsen ikke kun har haft en positiv effekt på dem selv, og deres evne til at adskille alkohol og bilkørsel. Der gives udtryk for, at det også har haft en positiv effekt på andre i omgangskredsen og deres evne til at adskille alkohol og bilkørsel. En af de interviewede fortæller:

"Mange i min omgangskreds de kører sgu hjem nu med bilen først, hvis vi skal mødes og have en øl. Det har en dominoeffekt. Der er jo mange, der er afhængige af deres kørekort, ikke også. Så jeg tror, det har været positivt for mange, at jeg er blevet taget for spirituskørsel."

4.1.4 Årsager til fravalg

Alle de interviewede havde valgt at tilslutte sig alkolåsordningen, men de blev spurgt, om de vidste, hvilke grunde personer der valgte ikke at tilslutte sig alkolåsordningen havde til ikke at gøre det. En af de interviewede kendte til personer, der havde valgt at undlade at tilslutte sig den obligatoriske ordning, fordi de har fundet ud af at tilpasse sig et liv uden kørekort. Det fortælles:

"Det der med at nu har man ikke kørt i 3 år, så tager man bare 2 år mere."

Den interviewede nævner også, at nogle fravælger alkolåsordningen, fordi de ikke tror, at de kan adskille alkohol og bilkørsel. Det beskrives således:

"Jeg tror, at det var overvågningen. Og så tror jeg også, at det var fordi de var kendt [i kriminalregistret]. De vidste godt, at de ville komme til at blæse i alkolåsen med en promille, der var højere end den skulle være hver gang, fordi de havde et [alkohol]problem."

Der gives også eksempler på, at potentielle deltagere har valgt ordningen fra af økonomiske årsager, altså fordi det kostede mere end de kunne ville betale.

4.1.5 Årsager til tilvalg

Flere af de interviewede fortæller, at de negative konsekvenser det har for familieliv og arbejdsliv ikke at have kørekort, er årsagen til, at de valgte at tilslutte sig alkolåsordningen. Det gælder både for den frivillige alkolåsordning og den obligatoriske alkolåsordning. En af de interviewede fortæller:

"Jamen, jeg har tilsluttet mig alkoholordningen, fordi jeg har hjemmeboende børn, som skal køres nogle gange til noget, og så har jeg jo også et job jeg skal passe."

En anden af de interviewede fortæller, at vedkommende formentlig ville have mistet sit arbejde, hvis vedkommende ikke havde haft mulighed for at tilslutte sig den frivillige alkoholordning. Det beskrives således:

"[hvis den frivillige alkoholordning ikke havde eksisteret] så ville jeg faktisk skulle sige det [at jeg er blevet taget for spirituskørsel] til min arbejdsgiver. Og så er det er ikke udelukket, at jeg måtte stoppe, hvor jeg arbejder nu."

En anden af de interviewede oplyser, at alting tager længere tid og er mere besværligt, når man ikke har kørekort. De alternativer måder at komme omkring på, man kan benytte, kan være alt for tidskrævende, så man kommer til at bruge alt for lang tid på transport. Særlig hvis man bor i et område med begrænset offentlig transport,

"Det begrænser mig meget [hvis jeg ikke har kørekort]. Så skal man afsted 2 timer før, og så kommer man 2 timer senere hjem nærmest. Man skal jo rundt alle mulige andre steder og omveje så det er ret meget spild af ens tid."

En anden af de interviewede fortæller, at hvis man har langt til arbejde, så er offentlig transport det eneste reelle alternativ til selv at køre i bil. Men selv om det principielt er muligt at benytte offentlig transport fra bopæl til job, så er det ikke altid, at den offentlige transport er tilgængelig på de tidspunkter, man har brug for det, hvis man fx møder meget tidligt, eller har fri meget sent. Den interviewede fortæller:

"Jeg har mange km til arbejde. Det er besværligt med bus og tog. Og jeg skal møde så tidligt, at de offentlige transportmidler ikke kører endnu. Så det kan ikke lade sig gøre."

En anden grund til at tilslutte sig alkoholordningen er, at det giver mulighed for (tidligere) at få sin selvstændighed tilbage. Det er ikke kun det rent praktiske med at være afhængig af andre personer, offentlig transport etc. for fysisk at komme omkring. Den psykologiske frihed det medfører at kunne transportere sig selv eller andre er også en vigtig motivation for at tilslutte sig. En af de interviewede fortæller:

"[...] så er jeg ikke afhængig af andre, og så føler jeg mig ikke som en last. Jeg er meget god til at ville klare mig selv nemlig."

En af de andre informanter udtrykker det på denne måde:

"Og det er jo også altså det psykiske. Hele tiden det her med at skulle være afhængig af nogen i forhold til at kunne komme til og fra arbejde og ikke at kunne hente sine børn fra institutioner, medmindre man kan hente dem på cykel."

4.2. Brug

Som led i interviewene blev deltagerne bedt om at fortælle om deres konkrete erfaringer med at køre med alkolås. Det generelle indtryk var, at de interviewede overvejende havde positive erfaringer med kørsel med alkolås i praksis. De interviewede kom ind på følgende emner: pustefrekvens, kvalitet og funktion, fortsat anvendelse af alkolåsen.

4.2.1 Pustefrekvens

De interviewede er generelt tilfredse med kørsel med alkolås i praksis, herunder at man ikke helt på forhånd ved, hvornår man bliver bedt om at puste i alkolåsen. En af de interviewede udtrykker det således:

"Og jeg synes det er fint, at man ikke ved, hvornår man skal puste igen [under kørslen]. Der er sådan et interval mellem 20 og 90 minutter, tror jeg, det er. Lige pludselig så bipper den bare, og så skal den have et nyt pust. Det er fint."

En anden informant var egentlig generelt set tilfreds med alkolåsen og dens funktionalitet i praksis. Vedkommende gav dog udtryk for, at det opleves problematisk, at det er nødvendigt at vente et stykke tid, inden man kan starte bilen, efter at man har fyldt benzin på bilen. Det udtrykkes således:

"Ja det synes jeg [at det fungerer godt at køre med alkolås]. Jeg sætter bilen til start, og så skal jeg lige vente det her minut, inden jeg kan puste i alkolåsen. Det fungerer fint. Det eneste jeg synes, der er træls, det er, når jeg er inde og tanke, så skal jeg vente 5 minutter, inden jeg kan puste igen."

4.2.2 Kvalitet og funktion

Flere af de interviewede oplyser, at alkolåsen generelt fungerer godt og lader til at være af god kvalitet, men at der kan være problemer i særlige situationer. En fortæller:

"[...] det virker som om, den [alkolåsen] er i god kvalitet."

En af de interviewede fortæller, at vedkommende oplever problemer med alkolåsen, når vedkommendes bil skal lades op.

"[...] hvis man begynder at lade den op for eksempel en kold vinterdag, så kan det godt forstyrre loggen negativt."

Flere af de interviewede har oplevet problemer med at starte alkolåsen på grund af kulde og fugt. Det beskrives fx således:

"Men nu for eksempel, hvor der det er koldt, og det er fugtigt, det reagerer den (alkolåsen) ret voldsomt på."

En anden udfordring eller irritationsmoment, der fremhæves af de interviewede, vedrører, at det er generende, at alkolåsen skal påmonteres hver gang. Det er irriterende for den der skal køre med alkolås, men det er også generende for andre familiemedlemmer, der skal køre i bilen, fordi der kun er en bil til rådighed i husstanden. En informant udtrykker det således:

"Når min ægtefælle skal bruge bilen, fordi vi kun har en bil, så skal vedkommende sidde og påmontere den her alkolås hver gang. Det synes jeg er irriterende for mig selv, men det er også irriterende for min ægtefælle, at vedkommende også er i den her situation. Men det er jo selvfølgelig sådan det er, når vi kun har en bil."

En anden situation der fremhæves af de interviewede, hvor det at have en alkolås installeret kan blive kompliceret, vedrørte situationer, hvor bilen skulle på værksted, for at få ordnet et eller andet. I den situation kan en mekaniker komme til at starte bilen på en forkert måde og dermed forstyrre loggen. Problemet med det er, at det registreres som om det er brugeren af alkolåsen, der har startet bilen. Det udtrykkes fx således:

"Det er lidt et problem, at hvis man skal have noget gjort ved bilen reparationsmæssigt, så er der jo andre, der egentlig står med tændingsnøglen. Der kan man jo godt risikere at komme i problemer."

Den interviewede uddyber, at det er problematisk, fordi det er alkolåsbrugeren, der hæfter for alt, der registreres på alkolås loggen. Vedkommende fortæller:

"Der står en masse fejl. Som om, at jeg starter, eller som om jeg har gjort noget forkert. Det er jo i sidste ende mig juridisk, der hænger på den."

Den interviewede er bekymret for, at det kan få negative konsekvenser, selv om vedkommende godt er klar over, det formentlig er muligt at bevise, at det er andre, der har lavet en fejl.

"Der er meget på spil, hvis det er [at jeg bliver beskyldt for at have lavet en fejl]. Jeg kan jo bevise [at det ikke er mig, der har lavet en fejl]. Det er mere det der, hvis man skal i gang med at bruge meget tid på det."

4.2.3 Permanent brug

Nogle af de interviewede nævner, at de har overvejet, om de skulle fortsætte med at køre alkoholåsen efter at den påkrævede periode er slut, men at det muligvis ville blive for kompliceret. En af de interviewede fortæller:

"Jeg har jo betalt for den [alkolåsen]. Men så er der alt det med loggen og alt det der, som jeg ikke lige kan gennemskue."

En anden af de interviewede giver udtryk for, at vedkommende egentlig gerne ville fortsætte med at køre med alkoholå i en længere periode, men at prisen er for høj, til at det kommer til at ske. Det udtrykkes således:

"Hvis man satte lejen ned til det halve eller et eller andet, så tror jeg, at jeg ville blive ved med at leje den resten af min tid. Men ikke som prisen er nu."

Blandt de interviewede fremhæves en anden grund til at det overvejes at fortsætte med at have alkoholåsen installeret i bilen længere end det egentlig er nødvendigt. Ved at bevare alkoholåsen i bilen, kan det komme andre familiemedlemmer til gode og forebygge, at de kommer til at køre bil med en for høj alkoholpromille. Det kan fx være relevant i situationer, hvor man har unge mennesker i husstanden. Det udtrykkes således:

"Noget som er interessant, det er jo, at jeg har unge mennesker i husstanden, som måske skal bruge min bil på et tidspunkt. Det der med at lade den blive siddende, det er faktisk en overvejelse, fordi man kan jo simpelt hen ikke køre med alkohol i blodet overhovedet. [...] hvis de er i byen sammen og vennen siger, at vedkommende ikke har fået alkohol, jamen har han nu heller ikke det? På den måde er det jo faktisk ret interessant, at man ved den bil ikke kan køres af nogen, der har drukket alkohol."

4.3. Administration

De interviewede blev i løbet af interviewet bedt om at dele deres erfaringer med de administrative processer relateret til ansøgningsprocessen. De interviewede kom ind på flere emner herunder: Sagsbehandling, leverandører, økonomi, information, personundersøgelse og ansøgningsproces. Resultaterne præsenteres i det følgende.

4.3.1 Sagsbehandling

Helt generelt blev der blandt de interviewede givet udtryk for, at de trods enkelte dårlige oplevelser generelt oplevede, at de forskellige myndigheder, de havde haft kontakt med, var venlige og hjælpsomme.

De interviewede havde oplevet store forskelle mht. sagsbehandlingstiden. Nogle oplevede, at det gik hurtigt, andre var meget utilfredse og havde oplevet, at det tog lang tid.

Tilfredshed med sagsbehandlingstiden blev udtrykt på flere måder: En fortæller:

"Og jeg tror alt i alt sagsbehandlingstiden var nede på 2 måneder."

En anden var positivt overrasket over, at sagsbehandlingen tog kort tid:

"Jeg tror der gik 3 uger, så var det godkendt."

Disse brugere fortalte endvidere, at ventetiden ikke havde haft nævneværdige negative konsekvenser for deres sociale liv eller arbejdsliv, fordi sagsbehandlingstiden havde været kort kombineret med tilgængelig og anvendelig offentlig transport.

Blandt de interviewede var der dog også nogle, der havde oplevet, hvad de mente var en utilfredsstillende lang ventetid. I et tilfælde oplyste den interviewede, at sagsbehandlingstiden havde være oppe på 9 måneder. Den pågældende havde fået oplyst, at det skyldtes at nogle tekniske systemer skulle opdateres. Det beskrives således:

"Jeg var faktisk på borgerservice og søge 3 gange inden de havde fået opdateret deres system inde ved Politiet. Så det er jo dem (Politiet) der hang lidt i bremsen, synes jeg."

En af de interviewede havde haft et meget uheldigt sagsbehandlingsforløb på en varighed på ca. 1,5 år. Indtrykket var dog, at det var en meget kompliceret sag, og at en række forskellige forhold bidrog til, at det ikke havde været muligt at afslutte sagen tidligere. Uanset årsagen så havde det dog ifølge den interviewede selv haft meget negative konsekvenser fx i form af tabte arbejdsrelaterede og sociale forbindelser. Vedkommende fortalte blandt andet:

"Nu har jeg mistet næsten alle forbindelser, fordi der er gået 1,5 år"

Brugeren rapporterer at have kontaktet både Færdselsstyrelsen og politiet, men har ikke kunne få afklaring om godkendelse til den frivillige alkoholordning.

4.3.2 Leverandører

De interviewede gav generelt udtryk for at mødet med leverandørerne af alkolåsene var meget positivt. De blev beskrevet som venlige, sympatiske og hjælpsomme. En beskriver sin positive oplevelse i forbindelse med installationen af alkolåsen således:

"Det var en usædvanlig hjælpsom, god og forståelig medarbejderstab de havde der altså. Jeg noterede alt ned i min notesbog på PC'en. Jeg synes faktisk, de havde ret meget empati. Jeg synes, at det var en ret god oplevelse."

Andre beskrev positive oplevelser i forbindelse med problemer med alkolåsen. Det udtrykkes fx således:

"Der kunne jeg lige pludselig ikke starte bilen, så tænkte jeg, hvad fanden gør jeg? Så vidste jeg, at der var en support telefon, man kunne ringe til. Og ved du hvad, de svarer med det samme, og de sagde, at det var fordi den var fugtig (alkolåsen), så han forklarer mig over telefonen, at jeg lige kunne pille strømtikket af og så sætte det på igen. Jamen så kunne jeg starte bilen igen. Det synes jeg var fantastisk."

Flere af de interviewede adspurgte dog flere leverandører af alkolås. En siger:

"Jamen jeg skulle jo køre 2-2,5 times kørsel væk herfra. Det synes jeg måske er et problem, at der ikke er nogen leverandører i de store byer."

4.3.3 Økonomi

Flere af de interviewede giver udtryk for, at de økonomiske omkostninger der er forbundet med deltagelse i alkolåsordningen er for store. Det gælder både alkolåsen i sig selv (uanset om man køber den eller lejer den), men også samlet set for alle de øvrige omkostninger, der er forbundet med ordningerne. En af de interviewede udtrykker det således:

"Jeg synes, at alkolåsen måske i stedet for at koste 13-18.000 kr., så skulle den måske kun koste 6-7000. Ja, men det er jo ikke fordi det vrirler med leverandører på det der marked vil jeg tro."

Vedkommende mener således, at flere udbydere måske kunne være en måde at få prisen for selve alkolåsen ned.

Flere af de interviewede alkolåsbrugere har valgt at leje alkolåsen, da de ikke tror de kan komme af med den igen. En siger:

"Det er ikke lige noget man sælger igen, og man kan heller ikke rigtig aflevere den tilbage igen på den måde, så jeg tænker hvorfor skal jeg så købe den."

Flere af de interviewede giver udtryk for, at de mener, at de store økonomiske omkostninger, der er forbundet med alkolåsordningerne, kan medføre, at personer med få økonomiske ressourcer ikke har mulighed for at deltage.

"Lejen må godt være lidt billigere. Hvis jeg tænker på mine kollegaer, så har de faktisk kun til dagen og vejen (så de havde ikke haft råd). De har jo ikke noget på kistebunden, så de vil jo simpelthen være udfordret ved det. Det koster næsten 1000 kr. om måneden at køre med sådan en [alkolås]."

Selv om de fleste af de interviewede syntes, at prisen for en alkolås er for høj, var der blandt de interviewede dog også nogen, der mente, at de økonomiske omkostninger, der er forbundet med at leje en alkolås, er fair. Det udtrykkes således:

"1000 kr. om måneden det er realistisk for at få sin frihed tilbage kan man sige."

4.3.4 Information

De fleste af de interviewede har selv fundet information om alkolåsordningen på internettet.

En af de interviewede efterspørger, at man tidligere får noget information fra politiet om hvorvidt man umiddelbart er kvalificeret til at køre med alkolås eller ej, så man kan sætte processen i gang tidligere. En informant siger:

"Jeg kunne have læst teori i løbet af sommeren, hvis jeg ikke skulle vente på bekræftelsen, før jeg gik i gang. Jeg kunne også have meldt mig på et ANT-kursus med det samme. Du kan ikke gøre noget, før du hører fra Politiet."

Blandt de interviewede nævnes det, at det i forbindelse med den obligatoriske ordning, ville være relevant at få information om alkolåsperioden tidligere i forløbet. Det udtrykkes således:

"Lige så snart man får sin dom, og man ved hvad der står i den, så burde der bare være sådan en QR-kode, hvor man bare kunne se hele tidslinjen for de næste 5 år."

Brugeren pointerer, at tidligere information kunne føre til flere deltagere, da de kan nå at spare op.

"Man behøver måske ikke få det at vide, lige med det samme, men måske man godt kunne tænke sig at køre med en alkolås. Så kan man måske lægge 500 kr. til side om måneden."

Vedrørende information nævnes det specifikt, at det for den obligatoriske alkolåsordning vil være rart tidligere i forløbet at blive informeret om, at man skal køre med alkolås i 2 år efter de 3 års frakendelse. Det nævnes, at for sen information om den toårige periode med alkolås i forbindelse med den obligatoriske ordning har medført negative konsekvenser som fx kørsel i frakendelsesperioden udfordringer i forbindelse med arbejde. En fortæller:

"Der er mange, der har fortalt åbent, at de har kørt i mellemtiden, og der er folk, der har sagt nej til jobs og sådan nogle ting, fordi de troede, at nu kunne de komme i gang med at køre, og så 4 måneder før, de tror, at de må begynde at køre igen, så får de at vide, at de skal køre med den her, og så kan de ikke tage det job alligevel."

Vedkommende uddyber:

"Jeg forstår ikke ideen i, at man skal have al information så sent, fordi der er også alt muligt ansøgning omkring kørekort og de forskellige ting, så tingene er klumpet meget sammen i forhold til tid."

En bruger på den frivillige ordning nævner, at det var udfordrende at finde information om den frivillige ordning. Det udtrykkes således:

"Det kan godt være lidt bøvl at sætte sig ind i det, fordi når du går ind på hjemmesider rundt omkring og så lige pludselig så kommer der alt mulig forskellig information i samme rubrik kan man sige ikke også. Så man kan blive i tvivl, om det er noget man orker at komme ind i."

Endelig er der en af de interviewede, der giver udtryk for, at det med at finde leverandører, og finde ud af hvor man kan få installeret alkolåsen etc. er en stor udfordring.

"Det eneste jeg ikke har kunne finde ud af, det er, hvor jeg får det gjort henne [installeret alkolåsen]. Det synes jeg var svært at finde."

4.3.5 Personundersøgelse

Blandt de interviewede er der delte meninger om personundersøgelsen hos kriminalforsorgen. En af dem, der er skeptiske i forhold til personundersøgelsen, forklarer, at det for så vidt er i orden med en sådan undersøgelse, for at finde ud af, om folk er egnede etc. Men vedkommende oplevede, at en del af de spørgsmål, der blev stillet, var upassende og ikke relevante. Det udtrykkes fx således:

"Der var sgu rigtig mange mystiske spørgsmål, hvor jeg bare sidder og tænker, det har ikke noget med sagen at gøre, det synes jeg ikke, at det har."

Vedkommende understreger dog, at der ikke var noget at kritisere ved personen, der stillede spørgsmålene. Det fortælles:

"Vedkommende var meget meget sød og varm og kunne godt forstå, at jeg havde det skidt."

En anden bruger mener, at persontesten er en fordel, da den kan bruges til at hjælpe mennesker,

"Altså jeg kan ikke se, at man bare kan give ordningen [frit]. Det kan jeg ikke lige se. Plus muligheden for at hjælpe det menneske. Det er jo også det, der er formålet med samtalen."

4.3.6 Ansøgningsproces

Blandt de interviewede blev der givet udtryk for, at ansøgningsprocessen måske med fordel kunne gøres elektronisk. Det ville måske give et bedre overblik, gøre det lettere og give mulighed for at spare tid, fordi man i så fald ikke behøver at gå fra det ene sted til det andet rent fysisk. En af de interviewede siger:

"Man skal ned og aflevere de her forskellige erklæringer nede på kommunen, det er meget fri, man skal tage fra arbejdet, som man allerede måske har taget i forvejen. Jeg tænkte det godt kunne gøres lidt mere elektronisk."

Blandt de interviewede argumenteres der for, at en mere strømlinet elektronisk ansøgningsproces måske også ville være en fordel i forhold til at sikre timingen i forhold til ANT-kurset, så det hverken er for tidligt eller for sent.

Der er dog også nogle af de interviewede, der er fuldt tilfredse med ansøgningsprocessen, og synes, at det var let at gå til og finde ud af. Det udtrykkes fx således:

"Jeg synes hele ansøgningsprocessen omkring alkolåsordningen er rigtig nem. Altså det er ret meget lige til at gå til."

4.4. Vilkår

I forbindelse med interviewene kom de interviewede ind på forskellige aspekter vedrørende specifikke vilkår ved alkolåsordningerne, som de mente med fordel kunne ændres på den ene eller anden måde. Følgende emner blev bragt op: Periode med alkolås og kørsel i udlandet. Resultaterne præsenteres i det følgende.

4.4.1 Periode med alkolås

Blandt interviewpersonerne var der forskellige holdninger til varigheden af den periode, hvor man kører med alkolås, herunder om perioden er for lang, om den skal gøres fleksibel mv.

Flere af de interviewede gav udtryk for, at det var i orden at få en staf, og i orden at køre med alkolås i en periode, men at de synes, at det var lige lang tid nok. En udtrykker det således:

"Nu skal man jo ikke have ondt af sig selv, men det er lang tid."

Andre foreslog, at man kunne indføre en belønningsordning således, at hvis man fx fulgte reglerne og kørte pænt etc., så kunne den tid man skulle køre med alkolås blive forkortet lidt. Som en slags belønning for god opførsel. En af de interviewede siger:

"Selvfølgelig skal der være en straf. Men jeg synes også, at man skal kunne vise, at når man kan finde ud af det [at adskille alkohol og bilkørsel]. Og kan man det, så burde den [alkolåsen] også blive fjernet noget før."

Konkret foreslår den interviewede, at perioden kunne afkortes med 0,5 år. Vedkommende siger:

"Hvis man nu kunne køre med den et år, hvor man puster nul eller der ikke var problemer eller 1,5 år og man så kunne slippe 0,5 år før for "god vilje", hvis man kan sige det sådan."

Blandt de interviewede gives der udtryk for, at det måske kunne være en god ide at gøre alkolåsordningerne mere fleksible og tilpasse regler og længden af den periode, hvor borgeren skal køre med alkolås. Konkret foreslås det, at spiritusdommen og alkolåsperioden gøres kortere, hvis det er et førstegangstilfælde, og man ikke tidligere har gjort noget, der gør, at man står nævnt i kriminalregistret. En udtrykker det således:

"Jeg synes jo, at man skal starte med at kigge ind på mennesket. Hvem er personen ikke? Se på om det er en, der er kendt [af politiet]? En der har gjort noget tidligere. Så det er ens fortid, der ligesom er med til at definere det [straffen og alkolåsperioden]."

Vedkommende uddyber sit synspunkt:

"Det der med om man er kendt [af politiet]. Altså jeg har ikke gjort noget kriminelt før, jeg har bare i dummet mig i en brandet, og det synes jeg, at jeg skal bøde for i rigtig rigtig lang tid."

Andre blandt de interviewede foreslår, at bøden skulle nedsættes, og at man så i stedet skulle udføre noget samfundstjeneste. Begrundelsen er, at man dermed bidrager på en nyttig måde til samfundet i stedet for bare at betale sig fra det. Det udtrykkes således:

"Så synes jeg måske hellere, at man skulle give noget mere samfundstjeneste, hvor man kan komme ud og gøre, noget der faktisk kunne have nytte i stedet for bare at betale ved kasse et."

En af de interviewede giver udtryk for, at det er problematisk, at man skal binde sig til at køre med alkolås i mindst 1,5 år i den frivillige ordning. Ifølge den interviewede er det problematisk, hvis sagsbehandlingstiden trækker ud, således, at man først kan indtræde i ordningen senere end 1,5 år efter dommen. Vedkommende siger:

"Men nu er vi så henne, hvor der snart er gået 2 år, så begynder man jo som almindelig borger og tænke lidt baglæns, og tænke kan det nu svare sig det her, fordi jeg skal binde mig for 1,5 år."

4.4.2 Kørsel i udlandet

Flere af de interviewede nævner, at de synes, at det er problematisk, at man ikke må køre i udlandet med alkolåsen. En udtrykker det således:

"Jeg vil sige, det er et problem, at man kun må køre i Danmark. Det må det være for mange."

Vedkommende uddyber sit synspunkt og forklarer, at det er en begrænsning og giver konkrete problemer af såvel arbejdsmæssig som familiemæssig karakter. Vedkommende siger:

"Hvis man har arbejde i tilstødende lande eller har et gøremål. Det kan også være en der er syg i familien eller noget man måtte have. Jeg tænker

også på sønderjyderne, hvis de har nogle tyske familiemedlemmer de umiddelbart kun kan komme til at se, hvis de kører i bil dertil.”

Der gives udtryk for, at det kan give problemer for nogen, der fx har brug for at køre til Tyskland eller Sverige i forbindelse med deres arbejde.

4.4.3 Sanktion

Blandt de interviewede er der nogen, der giver udtryk for, at de synes, at det er en dårlig ide, at det har konsekvenser, hvis man puster i alkolåsen med en promille, der er over 0,5. Der argumenteres for, at det som en slags test af, om man må køre eller ej. Ikke for at snyde systemet, men bare for at se om man er over eller under grænsen, og om man kan tage bilen hjem eller en. En af de interviewede udtrykker det således:

”Hvis man skal køre dagen efter man har indtaget alkohol, og hvis man er i tvivl, så er det da bare en sikkerhedsforanstaltning selv lige at puste og se, nå ja men jeg må ikke køre. Så lader man jo være ikke også.”

5. Opsummering

Der er gennemført fem individuelle telefoninterview med brugere af alkoholordningen. Formålet var at få indblik i erfaringer med alkoholordningerne blandt borgere, der har fået en ubetinget frakendelse af kørekortet pga. alkohol. Borgernes erfaringer blev af-dækket gennem individuelle kvalitative interviews. De interviewedes erfaringer er gen-givet 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 alkohol-ordningen. Resultatet af denne undersøgelse kan derfor ikke give svar på, hvilke barri-erer der evt. afholder borgere, der er kvalificeret til at deltage i en af de to alkoholord-ninger, fra at deltage. Medmindre andet er anført, angår resultaterne begge ordninger.

Tabel 2 Opsummering af interviewresultater struktureret som fordele, ulemper og æn-dringsforslag

	Alkoholordningerne
Fordele	Frihed Bevare/genetablere socialt- og arbejdsliv Ingen last for omgangskreds Øget adskillelse af alkohol og bilkørsel – både selv og andre Alkohol god kvalitet Hjælpsomme leverandører
Ulemper	Store økonomiske udgifter Stigmatisering – både selv og andre Udlandskørsel forbudt Log forstyrrelser grundet værkstedsbesøg Alkohol mindre stabil i fugt og kulde Opladning af bilbatteri kan give problemer Ekstra ventetid i forbindelse med tankning Besværlig ansøgningsproces Ufleksibel alkoholperiode 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, alkoholperiode mv. Afkortning af alkoholperiode ved god opførsel

Der blev i alt identificeret fire hovedtemaer og 18 undertemaer. De fire hovedtemaer angår forskellige aspekter af alkolåsordningerne hhv. personlige oplevelser, brug, administrative aspekter og specifikke vilkår.

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.

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 brugere at fortsætte med at have alkolåsen installeret efter perioden 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.

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 bekymret 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 stille 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.

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 besværligt. 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 reparerer 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 en for høj alkoholpromille. Man ønskede muligheden for at kunne teste, om man var over eller under grænsen og således 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 grænsen.

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.

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 skulle 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 den i udlandet.

Det blev foreslået at ordningerne skulle gøres mere fleksible, så sanktioner 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.

6. Bilag 1 – spørgeguide

	Tema	Spørgsmål
Generelt	Indledning	Tak fordi du vil deltage i et interview, vigtigt input i relation til evaluering af alkoholådsordningerne, forstå fordele/ulemper, hvad der fungerer/ikke fungerer. Interviewet optages. Det er frivilligt at deltage
Individuelt	Deltagelse	Regner du med at deltage i alkoholådsordningen/køre med alkoholåds? Hvilken ordning? (frivillig/obligatorisk) Deltagelse hvorfor/hvorfor ikke? Skiftede du mening? Har du tidligere kørt med alkoholåds? Hvordan var det? Hvornår satte du ansøgning om alkoholåds i gang? Hvor langt i forløbet med at søge om alkoholåds er du? Forventer du at leje eller købe en alkoholåds? Hvor meget det har kostet/vil det koste dig at deltage i alkoholåds ordningen? Er økonomien en udfordring?
	Viden	Hvor meget kender du til alkoholådsordningerne? Fortæl Er der noget du kunne tænke dig at vide mere om? Fortæl Hvor har du den viden, du har om alkoholådsordningerne, fra?
	Forventning	Hvordan forventer du, at det bliver at køre med alkoholåds? Er der noget du er bekymret for? Hvordan tror du det vil påvirke din dagligdag/din bilkørsel?
	Kritik/forbedringer -ansøgningsproces og generelt	Har du eksempler på noget der fungerer godt? Hvorfor var det godt? Har du eksempler på noget der fungerer dårligt? Hvorfor var det dårligt? Har du forslag/ønsker til ændring af ansøgningsprocessen? Har du forslag/ønsker til ændring af alkoholådsordningen?
Generelt	Holdning	Hvad synes du om alkoholådsordningen helt generelt? Fortæl Er det en god ide? Tror du at alkoholådsordningen reducerer spirituskørsel? Er den god for alle Hvad tror du kan forhindre folk i at deltage Hvad tror du får folk til at deltage? Hvem tror du deltager i alkoholådsordningerne? Har du forslag til forbedringer ændringer af alkoholådsordningen Hvilke grunde, tror du, er de vigtigste til, at folk deltager/ikke deltager i alkoholåds ordningen? Hvad tænker du om prisen for at deltage i alkoholådsordningen
	Spirituskørsel	I hvilken sammenhæng blev du taget for spirituskørsel? Har det påvirket din kørsel/arbejdssituation/ alkoholforbrug? Hvordan?