

## Effekt af alkolås i biler samt mulighed for at indføre brug heraf i Europa

Inger Marie Bernhoft  
Seniorforsker, M.Sc.  
Danmarks TransportForskning

### 1. Baggrund

Baggrunden for projektet var et ønske om at undersøge mulighederne for at indføre brug af den såkaldte alkolås i biler i de europæiske lande.

Alkolås – på dansk også kaldet alkoholteststyret startspærre – er en teknisk installation, der kan monteres i et køretøj. Før start skal føreren foretage en udåndingsprøve til afdækning af en eventuel alkoholpromille, og hvis testen viser, at der er alkohol i udåndingsluften over en i apparatet fastsat promille, aktiveres startspærren, så bilen ikke kan startes. Alkolåsen er indført i mange stater i USA og Canada, og den bruges her dels som erstatning for en frakendelse af kørekortet dels som led i det forebyggende arbejde.



Figur 1 Illustration af alkolås

Spritkørsel udgør stadig et stort trafiksikkerhedsmæssigt problem i Europa, idet der f.eks. i Danmark er involveret en spritbilist i knap hver fjerde dødsuheld i trafikken. Selv om en

person i forbindelse med en dom for spritkørsel får frataget sit kørekort, sker det, at personen alligevel fortsætter med at køre bil i frakendelsesperioden.

Derfor er det interessant at undersøge mulighederne for i de europæiske lande at indføre dette tiltag, der ved at forhindre spritkørsel vil kunne have både en trafiksikkerhedsmæssig effekt samt en præventiv effekt i forhold til alkoholmisbrug.

I projektet samarbejdede fire europæiske trafiksikkerhedsinstitutter, DTF, Danmarks TransportForskning (DK), SWOV Institute for Road Safety Research (NL), BASt, Bundesanstalt für Strassenwesen (D) og VTT, Building and Transport (FIN), og projektet var delvis finansieret af Den europæiske Kommission.

## **2. Formål**

Der var flere formål med undersøgelsen, nemlig

1. at indsamle erfaring om brug af alkohol i andre lande
2. at undersøge interessen og mulighederne for at indføre alkohol i de europæiske lande
3. at udarbejde en beskrivelse for gennemførelsen af et forsøg med alkohol i et europæisk land.

## **3. Metode**

Gennem et litteraturstudium blev der indsamlet erfaring fra andre lande om den trafiksikkerhedsmæssige effekt af alkohol.

Desuden blev der udarbejdet et spørgeskema til belysning af erfaringer med alkohol, som blev besvaret af eksperter fra lande, hvor brug af alkohol er indført.

Et spørgeskema om mulighederne og for indførelse af alkohol, især de lovmæssige aspekter, blev samtidig udfyldt af forskere og/eller politikere fra europæiske lande, hvor alkohol ikke er indført.

Projektet indeholdt desuden en gennemgang af forskellige typer af alkoholfri samt en vurdering af deres anvendelighed. Herudover blev der gennemført to mindre forsøg med brug af alkohol.

Endelig resulterede projektet i opstilling af et forsøgsdesign, som vil kunne danne grundlag for at igangsætte forsøg med alkohol i de europæiske lande.

## 4. Erfaringer med alkolås fra andre lande

### Konklusioner fra tilgængelig litteratur

Litteraturundersøgelsen viste, at der hos residivister, dvs. personer, der bliver dømt for spritkørsel for anden gang, er en god effekt af alkolåsen, mens den er installeret. Nogle af disse personer bliver sigtet for spritkørsel, mens deres kørekort endnu er fradømt i forbindelse med den første dom. I disse tilfælde medvirker en alkolås til at mindske tilbagefaldet, dvs. den andel af de dømte, der får endnu en spritdom i det tidsrum, hvor de kører med alkolås. Resultater af evalueringer viser en reduktion af tilbagefaldet på mellem 28% og 65% i forhold til kontrolgrupper, der ikke kørte med alkolås, i den periode hvor alkolåsen var installeret. Desværre stiger tilbagefaldsprocenten igen, når alkolåsen fjernes.

Undersøgelser viser dog, at effekten er endnu større hos personer, der kører med alkolås i bilen i forbindelse med første dom for at have kørt med en høj promille.

Alkolåsen kan også med god effekt benyttes som præventivt middel hos bilister, der er dømt én gang efter kørsel med en lav, men ulovlig promille. For at opnå en varig effekt er det dog nødvendigt at have installeret alkolås gennem en længere periode, f.eks. 2 år. Det er også vigtigt, at denne periode modsvarer den periode, hvor der ellers ville have været tale om frakendelse af kørekortet. Et alkolåsprogram bør således kunne integreres i det eksisterende sanktionssystem.

Det kan enten være et tilbud til den, der bliver dømt for spritkørsel, at få konverteret straffen til en installation af alkolås i en nærmere angiven periode, eller det kan blive pålagt af retten at få monteret en alkolås. Accepten hos brugerne er dog størst i de tilfælde, hvor der er tale om et tilbud om brug af alkolås til forskel fra tvungen montering af alkolås.

Endelig bruges alkolås i nogle tilfælde som præventivt middel i erhvervskøretøjer. Her er der ikke tale om installation af alkolås i forbindelse med en dom, men udelukkende som et middel til at undgå spritkørsel.

Betaling for installation og vedligeholdelse af udstyret afholdes normalt af brugeren, evt. med tilskud fra staten. Udgiften er den største hindring for almindelig accept af udstyret.

### Den svenske forsøgsordning

Sverige er det eneste land i Europa, hvor det – som en forsøgsordning - er tilladt at anvende alkolås. Foreløbig er der tale om en 5-årig forsøgsperiode, og for at sætte et forsøg i gang skulle der i Sverige lovgives specielt herom. Loven, der tillader alkolås i forsøgsperioden, trådte i kraft i oktober 1998. Forsøgsperioden løber fra 1999 til 2004.

For at få lov til at deltage i forsøget, der strækker sig over 2 år, skal bilen opfylde nogle tekniske krav. Desuden skal personen, der har fået en spritdom, opfylde nogle helbredsmæssige krav, og der stilles også krav til den økonomiske baggrund hos personen.

Hver person, der deltager i forsøget med alkolås, skal hver 3. måned til helbreds kontrol på et hospital. Ved undersøgelsen kontrolleres personens alkoholforbrug siden sidste kontrol, idet man ved hjælp af såkaldte biologiske markører kan få kendskab til hyppigheden og mængden af indtaget alkohol gennem en periode. Ét af formålene med at få installeret alkolås i bilen er nemlig at sikre, at personens alkoholforbrug falder i løbet af perioden.

Den svenske bilinspektion står for montering af alkolåsen. Før bilen kan startes skal føreren blæse i alkolåsen, og hvis promillen er over den fastsatte grænseværdi, kan bilen ikke startes. Under kørslen bliver føreren desuden med mellemrum bedt om at blæse i alkolåsen, og hvis dette ikke gøres indenfor de næste 3 minutter, medfører det, at bilen skal køres til kontrol inden 5 dage, da man ellers ikke kan starte bilen efter denne periode.

Hver 18. uge skal alkolåsen til rutinemæssig kontrol hos bilinspektionen, herunder aflæses alkolåsens elektroniske hukommelse, dvs. at det gennemgås, om føreren har anvendt alkolåsen efter forskrifterne eller har misligholdt aftalen.

Deltagelse i forsøgsordningen betales af deltagerne selv og udgiften beløber sig til ca. 40.000 SKR for hele 2-års perioden.

Hvis personen gennemfører forsøgsperioden efter forskrifterne, får han sit kørekort tilbage efter de to år med alkolås. I løbet af forsøgsperioden kan personen dog til enhver tid afbryde forsøget. Dette betyder, at han derefter skal afsone hele den spritdom, som han oprindeligt fik.

Undervejs i forløbet vurderes personens egnethed til at gennemføre aftalen. Hvis personen ikke findes egnet, hvilket kan skyldes, at personen ved kontrollerne ikke overholder kravene til ædruelighed eller har haft for mange forsøg på at starte, mens han var påvirket af alkohol, kan vedkommende nægtes at fortsætte med forsøgsordningen. I så fald skal hele den oprindelige spritdom afsones.

Parallelt med dette forsøg afprøves det desuden i Sverige at installere alkolås i erhvervschaufførers biler, for på den måde at undgå spritkørsel.

## **5. Krav i forbindelse med en evt. indførelse af alkolås i Europa**

Som led i projektet blev der sendt et spørgeskema til forskere/politikere i 11 EU lande med det formål at undersøge, om det lovmæssigt ville kunne lade sig gøre at indføre brug af alkolås i disse lande. Dette spørgeskema blev udfyldt af 16 forskere og/eller politikere fra europæiske lande, der ikke har indført alkolås.

Desuden blev der til udvalgte eksperter i lande/stater, der har indført brug af alkolås sendt et spørgeskema med det formål at få viden om deres erfaringer med alkolås. Dette skema blev besvaret af 7 eksperter fra lande/stater, der har indført alkolås, nemlig Australien, Canada, USA og Sverige.

Følgende konklusioner er baseret på svarene fra 10 europæiske lande, hvor det ikke er tilladt at køre med en alkolås, samt 7 stater/lande, hvor alkolås er indført.

Det ligger inden for mulighedernes grænse i europæiske lande at integrere brug af alkolås i det eksisterende sanktionssystem. Feks. kunne man tænke sig at erstatte en frakendelse af kørekortet helt eller delvis med en periode, hvor personen i sin bil har installeret en alkolås. Desuden kunne man tænke sig, at alkolås kunne erstatte eller supplere eksisterende rehabiliteringstiltag, såsom kontrol af alkoholforbrug samt andre sanktioner, såsom bøder.

To grupper af personer kunne tænkes at få mulighed for at installere en alkolås i bilen, dog med hvert sit formål:

- 1. For at forhindre gentagelse af spritkørsel**

Målgruppen er dømte spritbilister.

- 2. For generelt at forhindre spritkørsel**

Målgruppen er dels bilister, der ikke har fået en dom, men som ønsker alkolåsen som et præventivt middel, dels erhvervschauffører, hvis arbejdsgivere ønsker at sikre sig mod de ansattes spritkørsel.

For spritbilister kan der være tale om, at det er frivilligt eller tvungent at få installeret alkolås i forbindelse med en spritdom:

- 1. Frivillig installation**

Målgruppen er førstegangsdømte spritbilister, der har kørt med en promise af en størrelse, der indikerer, at personen har et alkoholproblem.

- 2. Tvungen installation**

Målgruppen er personer, der er dømt for spritkørsel mere end én gang, og som derfor må formodes ikke at kunne holde op med at køre spritkørsel uden at få hjælp hertil.

Al brug af alkolås bør dog kombineres med andre tiltag til at afhjælpe alkoholmisbruget, feks. terapi, idet alkolåsen i sig selv ikke er nok til at ændre personens livsstil.

Udgifterne i forbindelse med installation af alkolås bør betales enten helt eller delvis af brugeren. Det mest almindelige i de lande, hvor der er indført alkolås, er, at brugeren betaler alle udgifter, men det forekommer også, at der ydes tilskud. Arbejdsgiverne betaler installationen i erhvervskøretøjer.

Ud fra et lovgivningsmæssigt synspunkt vil indførelse af alkolås sandsynligvis kræve ændringer. Der skal tages højde for forhold i forbindelse med kørekortsfrakendelse samt generhvervelse, ligesom de tekniske krav til alkolåsen skal klarlægges. Det ses oftest, at alkolås optræder som supplement til en frakendelse af kørekortet.

Svar på spørgeskemaet viser, at den generelle opfattelse i de europæiske lande synes at være, at alkolås er et effektivt middel til at modvirke spritkørsel. De store udgifter i forbindelse med installationen forventes at være den største hindring for at kunne indføre tiltaget.

I lande, der har erfaring med alkolås, er udgiften dog ikke det største problem, da der her som regel er tale om brugerbetaling. Derimod er hovedproblemet i disse lande, at den andel af de potentielle brugere af et alkolåsprogram, der deltager i det, er alt for lille.

## **6. Krav til alkolåsen og dens funktion**

Alkolåsen skal opfylde forskellige tekniske krav. Derfor er der i USA, Canada og Australien opstillet standarder, der skal opfyldes. Den canadiske standard - Alberta standarden - stiller størst krav. Denne standard anvendes i den svenske forsøgsordning.

Standardens tekniske krav omfatter, at alkolåsen skal kunne anvendes inden for en temperaturskala og højde over havet, der dækker et lands klimatiske og topografiske variation. Feks. kræver Alberta standarden, at alkolåsen kan anvendes i bjerge op til 3500 m's højde og ved temperaturer mellem -45 og +85 grader Celcius.

Standarden stiller også krav til pålideligheden af aflæsning af promillen. Den promille, der anvendes som grænseværdi for, om bilen kan startes, kan vælges individuelt i et land. Ideelt set burde værdien være 0, da alkolåsens hovedformål er at forhindre, at personer kører efter at have indtaget alkohol. I Sverige anvendes som grænseværdi den mængde alkohol i udåndingsluften, der svarer til 0,1 promille i blodet. Dette gøres for at forhindre, at andet end alkohol, der evt. kan give et lille udslag, dermed kan forhindre, at bilen kan starte.

Det skal også sikres, at udåndingsprøven, der benyttes som grundlag for, om bilen kan startes, kommer fra føreren selv. For at sikre dette, kræves der en bestemt teknik til at aktivere alkolåsens målemekanisme, idet denne enten stiller krav om, at der samtidig med at der blæses afgives en særlig lyd, eller at der blæses på en særlig måde (sug og pust).

Alkolåsen skal være forsynet med en hukommelse, der lagrer resultaterne af udåndingsprøverne og alle forsøg i øvrigt på at starte bilen. Det hører til kravene til alkolåsens funktion, at føreren under kørslen med tilfældige mellemrum bliver bedt om at foretage en ny udåndingsprøve inden et vist antal minutter er gået. Alkolåsen skal være installeret, så disse tests kan foregå under kørslen uden gener.

Endelig vil det være en fordel, at alkolåsen i tilfælde af en katastrofesituation kan slås fra, så bilen kan startes uden en forudgående udåndingsprøve. En sådan start af bilen vil selvfølgelig også blive lagret i hukommelsen og vil betyde, at bilen skal køres til kontrol, ligesom det er tilfældet ved andre uregelmæssigheder ved udåndingsprøverne.

Deltagere i alkolåsprogrammer kan enten høre under den retlige instans eller under den kørekortudstedende myndighed. Men i begge tilfælde skal det gælde, at deltagerne bliver checket med regelmæssige mellemrum samtidig med at alkolåsens hukommelse bliver checket.

## **7. Afprøvning af alkolås**

Som en del af projektet blev der hos to af partnerne i projektet gennemført små forsøg med alkolås. Afprøvning af brug af alkolås blev gennemført på SWOV, hvor 9 trænedede og 5 meget trænedede bilister gennem 3 måneder anvendte et udstyr, der var installeret i instituttets bil. På VTT blev et udstyr afprøvet af tre personer.

### **Afprøvning af alkolås fra firmaet Dräger på SWOV, Holland**

Alkolåsen blev installeret i en af instituttets biler og forsøget varede som nævnt tre måneder. Personerne, der skulle benytte bilen, fik forinden en kort instruktion i den blæseteknik, der skulle anvendes (sug og pust) samt en skriftlig instruktion. Når personen havde gennemført en vellykket udåndingsprøve, blev han erklæret trænet. Når han under kørslen igen blev bedt om at blæse i alkolåsen, kørte han ind til siden og standsede motoren, før han foretog en udåndingsprøve for at kunne starte igen. Hvis de efterfølgende tests ikke gav problemer, fik personene herefter tilladelse til at foretage udåndingsprøver under kørslen og blev samtidig erklæret at være meget trænedede. Personerne skulle efter hver tur aflevere et udfyldt spørgeskema om gennemførelse af turen, og for de meget trænededes vedkommende også svare på spørgsmål om at blive testet under kørslen.

Både de trænedede og de meget trænedede måtte i mange tilfælde blæse mere end én gang for at kunne starte bilen. En del gav udtryk for, at blæseteknikken var vanskelig. De meget trænedede lærte dog hurtigt at foretage tests under kørslen uden at det generede ders kørsel.

### **Afprøvning af alkolås af mærket Guardian WR2 på VTT, Finland**

Tre personer fik en kort mundtlig instruktion og træning i brug af alkolåsen samt en skriftlig information. Hver person skulle derefter gennemføre to ture i bilen med alkolås, hvor de udover at foretage en udåndingsprøve inden start også skulle gennemføre en test under kørslen. I denne type alkolås benyttes en udåndingsprøve, der består af et pust efterfulgt af afgivelse af en nærmere bestemt lyd.

Efter 10-15 minutters træning var personerne i stand til at blæse korrekt, selv om det i begyndelsen syntes vanskeligt at lære, og den kvindelige deltager syntes, at der krævedes

meget luft for at gennemføre testen. To af de tre personer følte desuden, at testen under kørslen gav dem problemer med at køre sikkert.

På baggrund af disse samt andre forsøg kan det konkluderes, at

- Der kræves en grundig instruktion samt afprøvning af alkolåsen i forbindelse med installationen, og det kan anbefales at give alle personer træning i en køresimulator.
- Personen skal under kørslen kunne få fat i alkolåsens blæsehoved og sætte det tilbage igen, uden at tage øjnene fra trafikken og uden at flytte sig fra stilingen bag rattet, idet en test under kørslen skal være mulig, uden at den medfører bremsning, gearskift mm. Anmodning om at udføre udåndingsprøver under kørslen skal desuden ledsages af et passende lydsignal.

## 8. Opstilling af et forsøgsdesign

På baggrund af undersøgelserne blev der foreslået følgende grundlag for gennemførelse af alkolåsprogrammer i de europæiske lande:

<b>Formål</b>	1. At mindske spritkørsel/sprituheld 2. Rehabilitering
<b>Gennemførelse</b>	Der skal være tale om brugerbetaling i et vist omfang Installation af alkolås skal være et tilbud Programmet skal være flexibelt og tilpasset den enkelte deltager Der skal være krav om god instruktion i blæseteknik og brug
<b>Regulativer</b>	Administrationen skal tilpasses landets lovgivning Standard for typegodkendelse skal udarbejdes (EU).

Da sanktionerne for spritkørsel, både første gang og i gentagelsestilfælde, varierer meget i de europæiske lande, er følgende forslag til målgrupper baseret på forskellige sanktionsmuligheder.

<b>Målgruppe</b>	1. For personer, der har fået en betinget frakendelse af kørekortet, vil et retligt krav om tvungen brug af alkolås i en periode føles som en tillægsstraf 2. For personer, der har fået en ubetinget frakendelse, vil alkolås kunne anvendes som et alternativ til hele frakendelsesperioden eller en del heraf. I dette tilfælde ville der både kunne være tale om frivillig og af retten tvungen brug af alkolås. 3. For personer, der i forbindelse med en spritdom har fået pålagt at følge et rehabiliteringsprogram, vil dette kunne suppleres med krav om at installere en alkolås i bilen.
------------------	---



## **Reference**

C. Bax (SWOV, ed.), O. Kärki (VTT), C. Evers (BASt), I.M. Bernhoft (DTF) and R. Mathijssen (SWOV), 2001. Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility study. D-2001-20, SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands. Rapporten kan downloades fra [www.swov.nl](http://www.swov.nl), publikation nummer D-2001-20.