



Til beslutningsforslag nr. B 33

Folketinget 2012-13

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 14. marts 2013

## Betænkning

over

### Forslag til folketingsbeslutning om alkoholås i nye biler

[af Kim Christiansen (DF) m.fl.]

#### 1. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 28. november 2012 og var til 1. behandling den 15. januar 2013. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i 3 møder.

#### Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 3 skriftlige henvendelser fra Svend og Lilian Drews, Havn-sø.

Transportministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

#### Deputationer

Endvidere har Svend og Lilian Drews, Havnsø, mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til beslutningsforslaget.

*Benny Engelbrecht (S) fmd. Karin Gaardsted (S) Magnus Heunicke (S) Mette Reissmann (S) Orla Hav (S)*

*Rasmus Prehn (S) Torben Hansen (S) Andreas Steenberg (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV) Lone Loklindt (RV)*

*Jesper Petersen (SF) Jonas Dahl (SF) Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V)*

*Martin Geertsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V) nfmd. Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V)*

*Karsten Nonbo (V) Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF) Jørn Dohrmann (DF)*

*Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Tom Behnke (KF)*

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)

47

Liberal Alliance (LA)

9

---

|                              |    |                                  |   |
|------------------------------|----|----------------------------------|---|
| Socialdemokratiet (S)        | 44 | Det Konservative Folkeparti (KF) | 8 |
| Dansk Folkeparti (DF)        | 22 | Inuit Ataqatigiit (IA)           | 1 |
| Radikale Venstre (RV)        | 17 | Siumut (SIU)                     | 1 |
| Socialistisk Folkeparti (SF) | 16 | Sambandsflokkurin (SP)           | 1 |
| Enhedslisten (EL)            | 12 | Javnaðarflokkurin (JF)           | 1 |

---

**Oversigt over bilag vedrørende B 33**

| Bilagsnr. | Titel   |
|-----------|---|
| 1         | Udkast til tidsplan   |
| 2         | Henvendelse af 22/1-13 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø          |
| 3         | Kopi af B 13 (2011-2012) - svar på spørgsmål 11 og 12             |
| 4         | Fastsat tidsplan for udvalgets behandling af beslutningsforslaget |
| 5         | Henvendelse af 8/2-13 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø           |
| 6         | 1. udkast til betænkning  |
| 7         | Henvendelse af 25/2-13 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø          |
| 8         | 2. udkast til betænkning  |
| 9         | 3. udkast til betænkning  |

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende B 33**

| Spm.nr. | Titel  |
|---------|--|
| 1       | Spm., om ministeren ikke finder, at et krav om alkoholåse i nye biler må siges at være omfattet af de undtagelser fra forbuddet mod handelsrestriktioner, som findes i artikel 36 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 2       | Spm. om ministerens kommentar til henvendelsen af 22/1-13 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø, til transportministeren, og ministerens svar herpå  |
| 3       | Spm., om der vil være tale om en teknisk handelshindring, hvis der stilles krav om, at installationen af alkoholåsen foretages i forbindelse med eftermontering hos importøren, til transportministeren, og ministerens svar herpå   |
| 4       | Spm. om ministerens kommentar til henvendelsen af 8/2-13 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø, til transportministeren, og ministerens svar herpå   |
| 5       | Spm. om ministerens kommentar til henvendelsen af 25/2-13 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø, til transportministeren, og ministerens svar herpå  |

**Udvalgets spørgsmål til transportministeren og dennes svar herpå**

Spørgsmål 1-5 og transportministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra DF.

*Spørgsmål 1:*

Vil ministeren i forlængelse af besvarelserne af spørgsmål B 13 – spm. 11 og 12 (2011-12) specifikt forholde sig til, om han ikke finder, at et krav om alkoholåse i nye biler må siges at være omfattet af de undtagelser fra forbuddet mod handelsrestriktioner, som findes i artikel 36 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde, som bl.a. inkluderer hensynet til »den offentlige orden, den offentlige sikkerhed, beskyttelse af menneskers og dyrs liv og sundhed« eller – såfremt det ikke anses som omfattet af artikel 36 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde – ville være omfattet af de såkaldte »Cassis-hensyn«?

*Svar:*

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, der oplyser følgende:

»Artikel 36 i EUF-traktaten beskriver grundprincipperne for medlemsstaternes muligheder for at indføre handelsrestriktioner for varer, der ikke er omfattet af fælles EU-regler. Cassis-hensynet udvider anvendelsesområdet for artikel 36, men gælder ligesom artikel 36 alene for varer, der ikke er omfattet af fælles EU-regler.

Biler er omfattet af fælles EU-regler. Rammedirektivet, 2007/46/EF, om typegodkendelse af biler og påhængskøretøjer indeholder således en liste over alle de sikkerhedskrav, der stilles til de forskellige kategorier af køretøjer såsom bremskrav, krav om sikkerhedsseler m.m.

Danmark vil således hverken kunne indføre krav om alkoholåse med henvisning til EUF-traktatens artikel 36 eller med henvisning til Cassis-hensynet.«

*Spørgsmål 2:*

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 22. januar 2013 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø, jf. B 33 - bilag 2.

*Svar:*

Jeg har stor sympati for familien Drews og deres arbejde med alkoholåse. Det har jeg meddelt Lilian og Svend Drews. Nedenfor følger i punktform mine kommentarer til de væsentligste kritikpunkter i familiens henvendelse af 22. januar 2013.

1) Dansk forespørgsel til EU – blev den nogensinde sendt afsted?

Ja, det blev den, og EU-Kommissionen har også svaret, hvilket jeg meddelte Transportudvalget i brev af 18. december 2012.

Jeg må læse Kommissionens svar således, at Kommissionen slår fast, at medlemsstaterne i henhold til direktiv 2007/46/EF er forpligtet til at registrere køretøjer, der er EU-typegodkendt i et andet EU-land. Danmark må ikke forbyde registrering af køretøjer af grunde, der vedrører aspekter af deres konstruktion og funktion omfattet af direktivet. I den forbindelse bemærker Kommissionen, at et krav om installation af alkoholåse forekommer at forbyde registreringen af EU-typegodkendte køretøjer.

2) Mulighed for at indføre krav om alkoholåse for visse kategorier af køretøjer eller visse kategorier af førere

Jeg har forelagt dette spørgsmål for Trafikstyrelsen, der oplyser følgende:

»Der er stor forskel på at indføre krav om alkoholåse for specielle kategorier af førere eller køretøjer og på at indføre krav om alkoholåse i samtlige nye biler.

Danmark og andre lande vil således have mulighed for at indføre krav om alkoholåse for grupper af førere eller køretøjer med særlig høj risiko, f.eks. førere, der har været dømt for spirituskørsel, eller køretøjer, der benyttes til transport af skoleelever. Der vil være tale om en mindre del af førerne og en mindre del af køretøjerne og dermed tale om en lovlig og velbegrundet handelshindring.

Hvis Danmark derimod indfører krav om alkoholåse i alle nye biler, vil der være tale om en ulovlig handelshindring, fordi kravet vil være i strid med reglerne i direktiv 2007/46/EF.

Efter Trafikstyrelsens opfattelse er det ikke korrekt, når Europa-Huset i Danmark har meddelt familien Drews, at man ikke kan snakke om en teknisk handelshindring, hvis man fra dansk side forlanger en alkoholåse eftermonteret af forhandleren. Et sådant krav vil efter Trafikstyrelsens opfattelse af EU blive set som en klar omgåelse af EU-reglerne om varernes fri bevægelighed.

Det kan oplyses, at der på et møde på embedsmandsniveau i Bruxelles d. 4. februar blev orienteret om en undersøgelse af alkoholåse, som EU-Kommissionens generaldirektorat DG MOVE har iværksat. Undersøgelsen skal bl.a. belyse mulighederne for at kræve alkoholåse i alle biler eller visse kategorier af biler, eller at kræve alkoholåse anvendt til specielle typer af transportopgaver.«

Det glæder mig, at EU-Kommissionen har taget initiativ til en nærmere undersøgelse af mulighederne for at lave EU-regler om alkoholåse. Det er et arbejde, Danmark vil bakke op om.

### *Spørgsmål 3:*

Ministeren bedes oplyse, om der vil være tale om en teknisk handelshindring, hvis der stilles krav om, at installationen af alkoholåsen foretages i forbindelse med eftermontering hos importøren?

### *Svar:*

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, der oplyser følgende:

»Der vil være tale om en ulovlig teknisk handelshindring, da et sådant krav vil være i strid med reglerne i direktiv 2007/46/EF.

EU-Kommissionen vil efter Trafikstyrelsens vurdering utvivlsomt anse det for at være en omgåelse af reglerne i direktiv 2007/46/EF og derfor i strid med EU-reglerne om varernes fri bevægelighed.«

### *Spørgsmål 4:*

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 8. februar 2013 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø, jf. B 33 - bilag 5.

### *Svar:*

Jeg har forelagt spørgsmålet fra Trafikstyrelsen, der oplyser følgende i relation til Svend og Lilian Drews anmodning om foretræde for Transportudvalget med henblik på at besvare spørgsmål vedrørende alkoholåses sikkerhedsprogrammer:

»Der findes en international standard for alkoholåse (CENELEC 50436 -1), der bruges i forbindelse med alkoholåse-programmer til spritbilister.

Standarden stiller krav til alkoholåsenes nøjagtighed, hvad angår måling af alkoholpromillen i udåndingsluften. Men derudover indeholder standarden også en række tests, der skal udføres med henblik på at sikre, at der blæses ufiltreret menneskelig udåndingsluft gennem alkoholåsen. Der skal derfor bl.a. udføres følgende tests, hvor alkoholåsen ikke må blive deaktiveret:

- Når der blæses spritånde gennem et filter med aktivt kul, der absorberer alkohol.
- Når der blæses spritånde igennem et afkølet rør, hvor alkoholen vil kondensere indvendig.
- Når spritånden blæses igennem et glas med vand, hvor alkoholen kan blive optaget.
- Når der blæses ren luft fra en ballon, cykelpumpe eller lignende gennem alkoholåsen.«

Der er således stillet en række krav til, hvad alkolåsene skal kunne modstå i det tilfælde, hvor en bilist forsøger at snyde låsen, så bilen kan starte, selvom bilisten er beruset.

*Spørgsmål 5:*

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 25. februar 2013 fra Svend og Lilian Drews, Havnsø, jf. B 33 - bilag 7.

*Svar:*

Jeg har forelagt henvendelsen for Trafikstyrelsen, der oplyser følgende:

»Lilian og Svend Drews beskriver efter Trafikstyrelsens opfattelse ganske udmærket, hvordan alkolåse fungerer.

At alkolåsene skal kalibreres med mellemrum, at der er mulighed for at indstille, hvilken promille alkolåsen skal reagere på, og at alkolåsene også kan programmeres, så der også skal afgives udåndingsprøve med mellemrum under kørslen, er helt korrekt.

Det er også rigtigt, når Lilian og Svend Drews oplyser, at en række danske virksomheder som en del af deres alkoholpolitik har fået monteret alkolåse i virksomhedens køretøjer. Det gælder f.eks. Carlsberg.

Trafikstyrelsen kan også bekræfte, at alkolåse benyttes i mange lande verden over. Enten i forbindelse med programmer til personer, der har kørt spritkørsel, eller fordi der stilles krav om alkolåse i forbindelse med særlige former for transport såsom transport af skolebørn.«

Jeg noterer mig Trafikstyrelsens svar og vil i forlængelse heraf gerne give udtryk for, at jeg respekterer det store engagement, Lilian og Svend Drews udviser for at fremme alkolåse i Danmark.

Lilian og Svend Drews arbejde var formentlig medvirkende årsag til, at Folketinget for et par år tilbage vedtog en lov om at indføre en alkolåsordning til personer, der har fået dom for spritkørsel. Hertil kommer, at Lilian og Svend Drews også i forbindelse med behandlingen af beslutningsforslag B33, der handler om at montere alkolåse i alle nye biler, har fulgt debatten tæt og har bidraget med værdifulde oplysninger til os politikere om, hvordan alkolåsene virker i praksis, og hvordan de er sikret mod manipulation, senest ved fremmøde for Transportudvalget d. 28. februar.

Jeg er fortsat af den opfattelse, at den rigtige vej frem i relation til alkolåse går gennem EU-samarbejdet, da Danmark ikke kan indføre krav om alkolåse uden at overtræde EU-reglerne. I den forbindelse kan jeg orientere om, at EU-kommissionen har igangsat en analyse, hvor forskellige muligheder for at lave EU-regler om alkolåse vil blive undersøgt nærmere, herunder muligheden for at alkolåse monteres i alle motorkøretøjer eller i motorkøretøjer af bestemte typer (f.eks. tunge køretøjer).

Danmark vil naturligvis bidrage konstruktivt til dette arbejde, der ventes afsluttet i november 2013.

Jeg vedlægger til udvalgets orientering den præsentation, som blev benyttet, da analysen blev præsenteret på embedsmandsniveau i Bruxelles d. 4. februar 2013.

## Alcohol interlock devices

*Study on the prevention of drink-driving by use of devices*

Motor Vehicle Working Group  
Wim Spijt, René Mathijssen

Brussels, 4 February 2013



### Content of presentation

1. Consortium
2. Background
3. Main questions
4. Approach
5. Specific issues
6. Questions?



### Consortium

- Study carried out under framework contract with DG MOVE
- COWI lead consultant in framework contract
- Present study team consists of:
  - Ecorys, project management, policy options, cost benefit analysis, stakeholder consultation
  - SWOV, analysis of role of alcohol in road accidents, effectiveness of alcohol interlock devices
  - ADV, experiences with implementation of alcohol interlock programmes and standardisation (CENELEC)



## Background

- EP has asked for measures (report on the Commission's Policy Orientation on Road Safety 2011-2020)
- DG MOVE needs information to enable a decision on whether to propose EU legislative measures requiring installation of alcohol interlock devices. The information should be sufficient for an Impact Assessment (if needed).
- DG ENTR is involved because of the link between alcohol interlock device and motor vehicle (possible type approval requirements in relation to installation, verification, certification)
- Possible scope of measures:
  - Installation in all motor vehicles or vehicles of certain type (e.g. heavy goods vehicles)
  - Installation in certain vehicles according to their use (e.g. school busses, dangerous goods trucks, taxis)
  - Compulsory use by specific user groups (e.g. repeated drink driving offenders)

ECORYS 

## Main questions

- What is potential benefit for road safety of alcohol interlock devices?
- How cost effective are alcohol interlock devices?
- What is the view of stakeholders on possible EU measures?
- What measures are recommended? For what category of drivers and/or vehicles?

### Sub-questions:

- What are experiences in Member States and third countries?
- What technical problems do exist and which solutions are available. What are advantages and disadvantage of solutions?
- Is there a need for (additional) standardisation of type-approval provisions for the device and its installation in vehicles?
- Assess costs and benefits, advantages and disadvantages of recommended measures.

ECORYS 

## Approach

- Literature review
- Analysis of road safety data and role of alcohol use
- Analysis of legislation, experiences with alcohol interlock programmes in Member States and third countries
- Assessment of potential effect of use of alcohol interlock devices on drink driving
- Stakeholder consultation (questionnaire and meeting)
- Design of policy options
- Evaluation of policy options
- Cost benefit analysis of recommended measures

ECORYS 



## Specific issues

Which **stakeholders** to be consulted?

- Policy makers
- Research organisations
- Road safety organisations
- Road user organisations
- Alcohol interlock manufacturers
- Type approval authorities
- Car manufacturers
- Transport employers, trade unions

**Specific attention**

- Generic prevention: cost, reliability, accuracy, invasiveness, speed, BAC-threshold (legal limit or 0.2 g/L)
- In case of retrofit: connectivity between alcohol interlock and car (cooperation needed between car manufacturers, alcohol interlock manufacturers and type approval authorities)
- Additionally for offender programmes: legislative integration, data protection

ECORYS 

Questions?

ECORYS 