



JUSTITSMINISTERIET

Dato: 27. november 2013  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Asger Weber  
Sagsnr.: 2013-0035-0198  
Dok.: 941588

## UDKAST TIL TALE

til brug for besvarelsen af samrådsspørgsmål P  
fra Folketingets Retsudvalg den 28. november 2013

### Samrådsspørgsmål P:

*”Ministeren bedes redegøre for, hvorfor den alkoholordning, der blev enstemmigt vedtaget i Folketinget i 2010, endnu ikke er implementeret. Hvad vil ministeren helt konkret gøre for langt om længe at sikre, at alkoholordningen bliver fuldt ud implementeret, og vil ministeren fastlægge en konkret tidsramme for, hvornår implementeringen vil være fuldført?”*

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

## **[Indledning]**

**1.** I regeringen har vi en vision om, at vi kan nå målsætningen i Færdselssikkerhedskommissionens nyeste handlingsplan – at halvere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken frem mod 2020.

Derfor må vi hele tiden være opmærksomme på at sætte hårdt og effektivt ind mod de personer, der kører rundt på vejene i påvirket tilstand.

Og der skal ikke herske tvivl om, at regeringen ser med stor alvor på spirituskørsel.

**2.** Regeringen er derfor lige nu ved at lægge sidste hånd på en række initiativer, der skal medføre en skærpet indsats mod spiritus- og narkobilisme.

Jeg forventer at være klar til at præsentere disse initiativer i næste uge, men kan overordnet sige, at der vil være tale om gennemtænkte initiativer, som især er målrettet dem, der igen og igen ikke kan lade bilen stå, når de har drukket.

Men alt det forventer jeg at kunne sige meget mere om i næste uge.

Og det er vist heller ikke rigtigt den fremadrettede indsats, som i dag optager spørgeren.

**3.** Samrådet handler jo om alkolåsordningen fra 2010. Og som jeg netop har offentliggjort, har regeringen besluttet, at alkolås-ordningen skal sættes i søen nu i den form, som er fastlagt i 2010-loven.

Og jeg har selvfølgelig fuld forståelse for, at der er et stærkt politisk ønske om, at der snart bliver gjort noget ved den sag, hvilket dette samråd også er udtryk for.

## **[Om ordningen]**

#### 4. Og hvad er det så for en ordning, vi egentlig taler om?

Det kan vist være nyttigt at genopfriske dette, da der jo bl.a. i medierne ofte tales om, at ordningen stort set er en kopi af, hvad man har i Sverige. Det ved alle os, der stemte for ordningen i 2010, jo godt, at det langt fra er.

Et enigt Folketing vedtog i 2010 – på baggrund af forslag fra den daværende VK-regering – de helt overordnede rammer for en alkoholordning, som skulle være et nyt element i indsatsen mod kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Rammerne er helt grundlæggende, at man i forlængelse af en ubetinget frakendelse af førerretten – som en form for tillægssanktion – bliver mødt af et krav om, at retten til at generhverve førerretten udskydes i yderligere 2 år efter frakendelsestiden, medmindre man vælger at gå med i alkoholordningen.

Der er altså tale om en ordning, hvor den, der har kørt spirituskørsel, altid først skal opleve en længere periode, hvor vedkommende er frakendt førerretten ubetinget – og dermed er afskåret fra at kunne køre bil.

#### 5. Ordningen består som bekendt af to dele – en obligatorisk og en frivillig del:

Den obligatoriske ordning vil gælde for alle, der får en dom for grovere tilfælde af spirituskørsel, som udløser en ubetinget frakendelse i 3 år eller mere.

For disse spritbilister vil generhvervelse af førerretten efter udløbet af de 3 år være betinget af, at den pågældende i 2 år herefter skal køre med en alkohol i sin bil. Uden alkoholen vil man derimod skulle vente i mindst 5 år i alt, før man igen må køre bil.

Den frivillige ordning vil gælde for de mindre grove tilfælde af spirituskørsel, hvor en ubetinget frakendelse på 3 år kan forkortes til 2 år.

For at dette kan ske, skal den pågældende efter de 2 år uden kørekort køre med en alkolås i bilen i 2 år. Derudover skal personen lade sig undersøge for et eventuelt alkoholmisbrug. Og hvis et alkoholmisbrug konstateres, skal vedkommende gå i behandling.

Det er med loven fra 2010 forudsat, at deltagelse i alkolåsordningen kræver, at man ejer eller på lignende måde har rådighed over et køretøj, som man så får alkolåskørekort til i alkolåsperioden. Ordningen er således ikke umiddelbart tilgængelig for alle.

Det er i meget korte træk den model, som Folketinget har valgt. Jeg vil senere komme ind på den svenske ordning, der som bekendt adskiller sig væsentligt herfra.

#### **[Vedtagelsen af alkolåsordningen]**

**6.** Er der så tale om, at Folketinget vedtog en fix og færdig ordning, som var lige til at sætte i søen?

Nej.

Det var jo bl.a. også derfor, at Folketinget besluttede, at det skulle være op til justitsministeren at bestemme, hvornår ordningen skulle træde i kraft.

Da vi 2010 vedtog de overordnede rammer for en alkolås-ordning, var det nemlig forudsat i loven, at ordningen først ville kunne sættes i kraft, når der var udstedt en række regler for, hvordan ordningen skulle fungere i praksis.

Der blev dengang ikke afsat penge til etableringen af de administrative rammer for ordningen, og det blev besluttet, at ordningen skulle være fuldt ud brugerfinansieret.

7. Af den grund bad Justitsministeriet efter lovens vedtagelse Rigspolitiet om at udarbejde et oplæg til, hvordan alkolåsordningen kan gennemføres administrativt, herunder at vurdere økonomien i ordningen.

Der er i den forbindelse ingen tvivl om, at det ikke var nogen helt let opgave, som vi lovgivere overlod til Rigspolitiet at finde en løsning på.

Og Rigspolitiet er i forbindelse med sit arbejde stødt på en række udfordringer, som der også har været en dialog med Justitsministeriet om.

Men her i efteråret har Rigspolitiet så orienteret Justitsministeriet om de nærmere overvejelser med hensyn til indførelse af alkolås, herunder navnlig en vurdering af de økonomiske aspekter af ordningen.

Med Folketingets beslutning om den overordnede model for ordningen og kravet om fuld brugerfinansiering er det jo helt afgørende for en mulig implementering af reglerne, at økonomien er fuldstændig afdækket, herunder at størrelsen af brugerbetalingen er på plads.

### **[Den svenske ordning]**

8. Den svenske ordning bliver igen og igen fremhævet i debatten. Og jeg må nok forstå det sådan, at synspunktet er, at vi jo bare kan gøre som i Sverige – ”hvor svært kan det være”...!

Så måske er det nyttigt kort at genopfriske vores fælles erindring om den svenske ordning, der jo var med til at inspirere til 2010-lovgivningen.

I Sverige har der således eksisteret en alkolåsordning, siden der i 1999 startede en forsøgsordning med alkolåse.

Ordningen indebar oprindeligt, at en person, som skulle frakendes førerretten ubetinget på grund af spirituskørsel, i stedet kunne ansøge om at få sin førerret gjort betinget af en installeret alkolås i 2 år. Herefter kunne deltageren få gengivet sin fulde førerret uden kontrollerende køreprøve mv.

Det er i den forbindelse vigtigt at understrege, at den svenske ordning således adskiller sig helt fundamentalt fra den danske, da den svenske ordning er et *alternativ* til ubetinget frakendelse. I den danske ordning, som den blev udformet i 2010, vil man derimod, som jeg nævnte tidligere, altid skulle starte med at undvære kørekortet i nogle år, før en alkolås overhovedet bliver relevant.

**9.** Den 1. januar 2012 blev den svenske forsøgsordning så gjort permanent.

For at gøre ordningen mere attraktiv omfatter den nu også motorcykler, og vilkårstiden er nu nedsat til kun 1 år, medmindre der er tale om grov eller gentagen spirituskørsel eller alkoholafhængighed, hvor vilkårstiden fortsat er 2 år.

Kravene til deltagerne er gjort lempeligere, så færre må forventes at forlade ordningen undervejs, og frakendelsestiden er sat op for personer, der ikke er med i ordningen.

Rigspolitiet har oplyst, at det foreløbigt er ca. 33 procent af målgruppen – mod kun 11 procent i forsøgsordningen – der gør brug af ordningen.

Den svenske ordning er altså helt anderledes end den danske – det er vigtigt at have for øje!

**[Forløbet]**

**10.** Hvad er der så sket, siden alkolåsordningen blev vedtaget i 2010?

Der er gået mere end 3 år, siden de overordnede rammer for alkolåsordningen blev vedtaget.

Det er lang tid. Det medgiver jeg.

Når det er sagt, så tror jeg, at vi alle, da vi vedtog rammerne i 2010 godt vidste, at der ville være et betydeligt stykke vej fra denne overordnede beslutning og til, at en fuld operativ ordning var ude i virkeligheden.

Ordningen forudsætter, at der skal fastsættes nærmere regler om bl.a.:

- krav til alkolåsene,
- den løbende kontrol med alkolåsene,
- godkendelse af de værksteder, som skal installere og kontrollere alkolåsen,
- løbende kontrol med værkstederne og
- hvordan sagerne skal håndteres af de relevante myndigheder.

**11.** Der er altså tale om en ganske kompleks ordning, som bl.a. involverer politi, kriminalforsorgen og kommuner samt private værksteder mv., og som kræver en række ændringer af politiets it-systemer.

Det har i den forbindelse været en særlig udfordring for Rigspolitiet at foretage en vurdering af, hvilke økonomiske konsekvenser der er forbundet med ordningen.

VK-regeringen fremlagde i sin tid ikke en færdig pakke for Folketinget, som der blot kunne sættes et prismærke på.

Tværtimod har det været nødvendigt først at se nærmere på, hvad pakken mere konkret skulle indeholde for at være brugbar til formålet. Og først herefter kunne der siges noget kvalificeret om prisen.

Da det samtidig er forudsat, at ordningen skal betales fuldt ud af den enkelte deltager, har det også været vigtigt at få afdækket, hvor mange borgere der kan forventes at gøre brug af ordningen.

Og antallet af deltagere hænger jo uløseligt sammen med, hvor dyr ordningen bliver. Derfor har det selvfølgelig været nødvendigt at tænke sig ekstra godt om.

Så måske er det ikke så underligt endda, at vi først nu er nået dertil, hvor vi er.

**12.** Men nu har vi så fået Rigspolitiets vurdering af økonomien i ordningen og et skøn over det forventede antal deltagere i ordningen.

Og nu handler det om at se fremad og få sat alkoholordsordningen i søen i overensstemmelse med intentionen i Folketinget i 2010.

Det er jo trods alt færdselssikkerheden, der bør være i centrum.

### **[Rigspolitiets analyse af økonomien]**

**13.** Rigspolitiets vurdering af økonomien i den kommende ordning er, at ordningen vil koste ca. 25 mio. kr. at etablere og derudover årligt ca. 5 mio. kr. for politiet at administrere.

Rigspolitiet har desuden skønnet, at der må forventes 500-1.000 brugere af ordningen årligt. Skønnet er bl.a. fremkommet ved at kigge på erfaringerne med antallet af deltagere i den svenske alkoholordsordning – og



sammenholde dette med, hvor mange potentielle ”kunder i butikken” der vil være i Danmark.

Rigspolitiet har på den baggrund vurderet, at prisen for at deltage i den obligatoriske ordning vil være på op mod 60.000 kr., mens prisen for at deltage i den frivillige ordning vurderes at blive på op mod 75.000 kr.

Her er det selvfølgelig vigtigt at pointere, at hvis deltagerantallet bliver højere, vil prisen for den enkelte kunne falde. Og modsat vil prisen kunne stige, hvis deltagerantallet bliver lavere.

Og så bør det vel også nævnes, at etableringsomkostningerne på de 25 mio. kr. jo skal bruges – uanset om der overhovedet kommer folk i ordningen eller ej. Butikken skal så at sige stå klar!

**14.** På baggrund af Rigspolitiets skøn over prisen pr. bruger vil alkoholordningen med andre ord indebære, at prisen pr. måned for den enkelte vil blive i en størrelsesorden på 2.500 kr. til 3.000 kr. for henholdsvis den obligatoriske og frivillige ordning.

Navnlig i lyset af, at erfaringerne fra Sverige tilsyneladende viser, at prisen har stor betydning for antallet af deltagere i en alkoholordning, må vi jo nok bevare realismen, når det kommer til vores forventninger til deltagerantallet i den danske ordning – også når vi husker på, at den danske ordning ikke er et alternativ til frakendelse.

#### **[Videre proces]**

**15.** Men nu har vi altså det fornødne grundlag for at trykke på knappen, gå i gang med etableringen af alkoholordningen og få gjort ordningen fuldt ud operationel.

Men det betyder ikke, at vi kan have en fuldt funktionsdygtig ordning klar i morgen. Der er stadig et stykke arbejde, der skal gøres.

Det administrative *set-up*, som ordningen kræver, forventes således at være klar omkring 1. januar 2015.

Det er et optimistisk mål, som vi imidlertid regner med at kunne nå, hvis alt går vel.

Jeg tror, at vi alle – belært af erfaringen – er bekendt med, at det tager tid at få udviklet og implementeret nye systemer, der kræver ændringer i eksisterende it-systemer. Sådan er præmisserne for større projekter med store investeringer.

### **[Afslutning]**

**16.** Så det er altså, hvor vi står nu.

Vi stod alle bag beslutningen i 2010 om at vedtage de overordnede rammer for en alkohol-ordning på baggrund af forslag fra den daværende VK-regering.

Og nu er vi altså blevet en del klogere på, hvad beslutningen rent faktisk indebærer.

Jeg mener, at forudsætningerne fra dengang måske ikke fuldt ud er de samme i dag. Og det siger jeg bl.a. med afsæt i de svenske erfaringer og den justering af den svenske ordning, som jeg har redegjort for i dag.

Jeg mener dog stadig, at alkoholene i bund og grund er et godt redskab, som kan bidrage positivt i den vigtige indsats mod spirituskørsel.

Ordningen må trods alt forventes at blive brugt af et vist antal spritbilister. Og i de grove tilfælde af spirituskørsel, må de personer, som ikke deltager i alkohol-ordningen, vente 2 år længere på at få kørekortet igen.

**17.** Regeringen har som sagt fokus på at sætte hårdt og effektivt ind mod de personer, der kører i påvirket tilstand.

Regeringen forventer derfor at kunne præsentere en række gennemtænkte initiativer i næste uge, der medfører en skærpet indsats mod spiritus- og narkobilisme.

Det er min forhåbning og forventning, at disse tiltag vil kunne være medvirkende til at nedsætte antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken betydeligt.

Tak.