

DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITIIC UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE ȘI POLITIIC UE

REGLEMENTĂRI PRIVIND UTILIZAREA
DISPOZITIVELOR *ALCOOLLOCK*

NOIEMBRIE 2017

Documentare și sinteză: Dan Alexandreanu, consilier parlamentar

Lucrarea poate fi accesată direct pe Intranet la pagina Direcției studii și documentare legislativă.

* Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă sunt cu caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților

C U P R I N S

INTRODUCERE	4
AUSTRIA	6
BELGIA	6
DANEMARCA	7
FINLANDA	7
FRANȚA	8
OLANDA	9
POLONIA	10
SUEDIA	11
BIBLIOGRAFIE	12

INTRODUCERE

Circa 25% din accidentele rutiere cu victime înregistrate în Europa sunt legate de consumul de alcool. Pe măsură ce concentrația de alcool din sânge (BAC) crește, procentul de producere a unui accident crește semnificativ. Comparativ cu un șofer sobru¹, posibilitatea de producere a unui accident de către un conducător auto cu o BAC de 0,8 g/l (limita legală în 3 dintre statele membre ale UE) este de 2,7 ori mai mare. Studiile europene evidențiază faptul că atunci când un conducător auto are o BAC de 1,5 g/l, posibilitatea de producere a unui accident este de 22 de ori mai mare decât în cazul unui conducător auto sobru, iar probabilitatea de producere a unui accident cu victime este de aproximativ 200 de ori mai mare².

Alcoolul diminuează abilitățile de conducere a unui vehicul. Activitatea de conducere a unei mașini poate fi împărțită în trei nivele diferite. La cel mai mic nivel sunt sarcinile care vizează menținerea unei viteze corespunzătoare (accelerare, frânare, etc.) și a direcției. Cele mai multe dintre abilitățile legate de acest nivel, cum ar fi capacitatea de urmărire a drumului, timpii de reacție sau detectarea vizuală a obstacolelor, încep să se diminueze la un BAC în jurul valorii de 0,5 g/l.

Deciziile de nivel intermediar presupun confruntarea conducătorului auto cu situații de trafic concrete. Abilitățile legate de acest nivel cuprind, printre altele, atenția și capacitatea de prelucrare a informațiilor. Aceste aptitudini încep să se reducă la niveluri foarte scăzute a BAC.

În cazul celui mai înalt nivel se iau decizii legate de situația concretă vizând conducerea unui vehicul. După ce au consumat alcool, controlul de sine devine mai puțin strict și oamenii sunt mai înclinați să creadă ca sunt încă în măsură să conducă în siguranță.

Problema conducerii unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice nu este nouă și de-a lungul timpului s-au luat o serie de măsuri în acest sens. O măsură importantă a fost introducerea pe piață, în anul 1970, a dispozitivelor de testare prin suflare - *alcooltetul*. În ciuda faptului că șoferii care consumă alcool știu că pot fi depistați și că sancțiunile sunt importante, precum și a faptului că opinia publică privește altfel conducerea vehiculelor sub influența alcoolului, cei mai mulți cetățeni europeni fiind de acord cu pericolul conducerii unui vehicul sub influența băuturilor alcoolice, participanții la trafic care conduc după ce au consumat alcool sunt încă implicați în aproximativ un sfert din accidentele cu victime.

O băutură alcoolică poate reduce capacitatea de concentrare și de reacție la lucrurile care se întâmplă brusc în timp conducerii autovehiculului. Cu atât mai

¹ Termenul este folosit în documentele europene pentru un șofer care nu a consumat alcool.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_known_safety_effects/alcolocks_en

mult, existența alcoolului în sânge conduce la judecarea greșită a distanțelor și la diminuarea capacității de vedere³.

Un număr mare de state membre ale UE și-au redus valoarea BAC în conformitate cu recomandările europene. 18 țări din UE aplică BAC inferior pentru șoferii începători (0 - 0,2), iar 18 țări state aplică BAC inferior pentru șoferii profesioniști (de la 0 la 0,2).

*Alcoollock*⁴ este dispozitivul care blochează pornirea motorului dacă detectează vapori de alcool în interiorul mașinii. Acestea sunt sisteme automate de control, fiind proiectate pentru a preveni condusul autovehiculului de către un șofer care a consumat alcool în exces, acesta fiind obligat să sufle într-un aparat, în autovehicul, înainte de pornirea motorului. Dispozitivul poate fi setat la diferite nivele și limite.

Cercetarea cantitativă pe scară largă a dispozitivelor care blochează pornirea motorului a evidențiat faptul că sunt cu 40 până la 95% mai eficiente în prevenirea recidivei de conducere sub influența consumului de alcool decât măsurile tradiționale, cum ar fi retragerea licenței pentru firmele de transport sau șoferii acestora sau amenzile⁵.

Un studiu realizat de către Departamentul britanic pentru transporturi (2004) relevă faptul că există o reducere a recidivelor cu procente cuprinse în intervalul 28-65% în perioada în care sunt instalate dispozitivele de blocare, în comparație cu grupurile de control care nu foloseau alcoollock.

Un alt studiu al UE indică faptul că dispozitivele trebuie să fie montate permanent pentru a avea un efect, pentru că, după eliminarea blocării, recidiva crește din nou. Cert este faptul că alcoollock are un rol important în cadrul programelor de reabilitare, fiind folosit, în special, în acest scop.

Într-o analiză a costurilor, s-a relevat faptul că punerea în aplicare a dispozitivelor pentru șoferii depistați de două ori cu BAC între 0,5 g/l și 1,3 g/l și pentru șoferii depistați cu BAC de peste 1,3 g/l în mai multe țări, se prezintă astfel:

- **Olanda** - reducerea anuală a 35 de decese în accidente. Se estimează un raport beneficii-costuri de 4,1 (costuri de 4,8 milioane euro/deces pe an).

- **Republica Cehă** - reducerea anuală a 8 decese. Se estimează un raport beneficii-costuri de 1,6 (costuri de 1,1 milioane de euro/deces pe an).

- **Norvegia** - reducerea anuală a 5,5 de decese. Se estimează un raport beneficii-costuri de 4,5 (o rată de 5,9 milioane de euro pe deces pe an).

³ <http://www.rsa.ie/Documents/Seminars/Safe%20and%20Sober/Alcohol%20interlocks%20in%20the%20EU%20-%20Antonio%20Avenoso.pdf>

⁴ Există mai multe denumiri pentru aceste dispozitive.

⁵ Vlakveld, W.P., Wesemann, P., Devillers, E., Elvik, R. & Veisten, K. (2005) Detailed Cost-Benefit Analysis of Potential Impairment Countermeasures. Deliverable P.2 to project IMMORTAL, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam

- **Spania** - reducerea cu 86,5 de decese/an. Rata raportului beneficiu/cost este de 0,7 (costuri de 800.000 de euro pe deces pe an).

UTILIZAREA DISPOZITIVELOR DE BLOCARE

Dispozitivele de blocare a pornirii motorului sunt utilizate pe scară largă în America de Nord și în Suedia în schemele de reabilitare a persoanelor care au fost depistate conducând un vehicul cu o concentrație de alcool în sânge peste limita legală.

AUSTRIA

Sistemele alcoollock au fost introduse experimental în anul 2014. Sunt utilizate obligatoriu pentru reabilitarea șoferilor recidiviști în infracțiunile de conducere a autovehiculelor sub influența băuturilor alcoolice (BAC peste 1,2 g/l) și în mod voluntar pentru marii transportatori.

Costurile programelor sunt estimate a fi de aproximativ 7 euro/zi sau 2.500 euro/an, la care se adaugă instalarea și eliminarea dispozitivului (300 euro) și costul noilor licențe (100 euro).

După finalizarea programului, participantul poate alege între eliminarea dispozitivului sau păstrarea lui. Participantul va primi un certificat de finalizare a programului din partea agenției competente, ulterior acesta putând să-și recupereze permisul de conducere de la Autoritatea de autorizare⁶.

BELGIA

Cadrul legal permite instanțelor să impună utilizarea dispozitivelor alcoollock pentru șoferii care au consumat alcool la volan, începând cu anul 2010, dar până în 2016 această măsură a fost utilizată doar în 55 de cazuri. Costul deosebit de mare, care este de 3.500 euro și trebuie plătit de către conducătorul auto, este un factor de descurajare a utilizării acestuia.

Din anul 2017, costul dispozitivului poate fi încadrat în amenda aplicată conducătorului auto și, în plus, poate deveni obligatoriu pentru situațiile în care infracțiunile sunt repetate⁷.

⁶ http://etsc.eu/wp-content/uploads/2016_12_alcohol_interlock_guidelines_final.pdf

⁷ https://www.expatica.com/be/news/country-news/Flanders-Ignition-interlock-device-soon-to-become-a-popular-punishment_1037342.html

DANEMARCA

Ministerul Justiției a emis o propunere care a vizat introducerea unui program prin care să se impună utilizarea dispozitivelor alcoollock pentru șoferii care au consumat alcool la volan, cei care au fost surprinși pentru prima dată cu o alcoolemie de peste 2,0 g/l) și pentru șoferii recidiviști (înregistrați constant cu BAC peste 1,2 g/l)⁸.

FINLANDA

Din 2008, o persoană vinovată de conducere sub influența băuturilor alcoolice are dreptul de a alege între conducerea unui vehicul echipat cu un dispozitiv de blocare și suspendarea dreptului de a conduce.

Numărul de dispozitive alcoollock a crescut ulterior în mod constant, acest lucru datorându-se adoptării în 2011, a unui ordin privind folosirea dispozitivelor de blocare a pornirii motorului în transportul școlar⁹.

Programul finlandez de interzicere a alcoolului la volan este parte integrantă din Legea privind permisele de conducere (2011). Similar situației din Suedia, licența de conducere a unui vehicul poate fi suspendată pentru o perioadă de maxim 5 ani ca alternativă pentru șoferii care nu au participat la programul de utilizare a dispozitivelor alcoollock.

O persoană care este dependentă de alcool sau nu se poate abține de la conducerea unui vehicul în timp ce se află sub influența alcoolului, se consideră că nu îndeplinește cerințele necesare de sănătate pentru șofat. În temeiul Legii privind permisele de conducere, un medic poate lua în considerare aceste cerințe de sănătate dacă pe vehiculul unei astfel de persoane a fost montat un dispozitiv blocaj, care împiedică conducerea în stare de ebrietate.

Conform prevederilor art. 17 alin. (1), para. 3 și sect. 18 alin. (1), para 4, persoanele care suferă de boli ce le afectează capacitatea de a conduce, sunt obligate să utilizeze un dispozitiv alcoollock.

La 30 decembrie 2016 a fost adoptat o nouă Lege privind dispozitivele de blocare. Actele anterioare au fost modificate pentru că nu existau resurse pentru a construi o autoritate care să înregistreze datele în timp real. Procesul manual existent prin care era anunțată poliția nu este adecvat. Costurile programului de interblocare trebuie să fie mai mic pentru a convinge mai mulți recidiviști să îl aplice. În programul aplicat din anul 2008, datele existente nu erau utilizate de

⁸ <http://www.rsa.ie/Documents/Seminars/Safe%20and%20Sober/Alcohol%20interlocks%20in%20the%20EU%20-%20Antonio%20Avenoso.pdf>

⁹ https://www.trafi.fi/filebank/a/1335444574/1729c59ef5035edfaa4ecdddbbaa06fe/9550-Trafin_julkaisu_5-2012_-_Adoption_of_the_alcohol_interlock_and_its_effects_in_professional_transport.pdf

sectorul sănătății, neexistând date privind necesitatea modificării perioadei de utilizare a dispozitivului, privind încercările de manipulare a dispozitivului sau încălcările programului.

Costurile pentru un participant sunt estimate la 110-160 euro/lună.

FRANȚA

Franța este singura țară din UE în care alcoolul este principalul factor de producere de accidente, înaintea celui legat de depășirea vitezei.

Primul proiect pilot de utilizare a dispozitivelor de blocare a motorului la pornire a avut loc în anul 2004 în regiunea Haute Savoie. În acest proiect au fost incluși șoferi recidiviști care au fost depistați cu o BAC de 0,8 - 1,6 g/l. Durata acestui proiect a fost de 6 luni, participanții suportând contravaloarea dispozitivului. Rata de recidivă a fost mică, doar unul din 5 participanți recidivând. Din septembrie 2010 toate autobuzele școlare noi care transportă copii trebuie să fie echipate cu dispozitive de control a alcoolemiei.

Utilizarea sistemului EAD (*l'éthylotest anti-démarrage*), impune șoferului să sufle într-un dispozitiv care analizează conținutul de alcool din aerul expirat și previne pornirea motorului în cazul în care se depășește nivelul legal. Experiențele deja efectuate în mai multe state membre ale UE, împreună cu inițiativele și programele definite sau desfășurate în alte țări europene, au determinat autoritățile franceze să aducă subiectul la nivelul Comisiei Europene¹⁰.

În Franța, utilizarea EAD este obligatorie în autobuzele școlare puse în circulație începând cu data de 1 ianuarie 2010 și a fost generalizată pentru toate autobuzele școlare începând cu data de 1 septembrie 2015.

De asemenea, din 2012, ca măsură complementară, instanța poate decide montarea unui astfel de dispozitiv pe autovehiculele utilizate de persoanele recidiviste.

În plus, toate autovehiculele trebuie să fie dotate cu alcoolteste (etiloteste). Detectorul poate fi chimic sau electronic, la alegerea șoferului. În ambele cazuri, acesta trebuie să respecte standardele legale. Etilotestul chimic trebuie să fie neexpirat (un aparat de respirație este valabil timp de doi ani).

Costul obișnuit al unui astfel de dispozitiv este cuprins între 1 și 1,5 euro, iar al unui dispozitiv electronic portabil este aproximativ 100 euro.

Lipsa dispozitivului din vehiculul este sancționată cu amendă de clasa I în cuantum de 11 euro, sancțiunea intrând în vigoare la 1 noiembrie 2012.

Dispozitivul chimic permite măsurarea concentrației de alcool în aerul expirat pentru o singură utilizare. Se compune dintr-o pungă de plastic în care utilizatorul

¹⁰ <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/actualites/la-france-saisit-la-commission-europeenne-sur-la-generalisation-de-l-ethylotest-anti-demarrage-ead?xtmc=ethylotest+anti-demarrage&xtcr=16>

sufală și un tub care conține un reactiv galben care devine verde în prezența alcoolului. Unele aparate de respirat au doar un tub care conține reactivul, indicând dacă utilizatorul este sub sau peste concentrația de 0,5 g/l în sânge (adică 0,25 mg/l în aerul expirat).

Agentul respiratronic este prevăzut cu un capăt individual de unică folosință, în care utilizatorul suflă. Măsurarea concentrației de alcool se exprimă pe ecran în miligrame de alcool pe litrul de aer expirat. Pentru măsurători fiabile, testerele electronice trebuie revizuite o dată pe an sau la fiecare 300-500 de măsurători¹¹.

Conform prevederilor art. 70 bis din Legea privind transportul public de persoane, începând cu 1 septembrie 2015, dispozițiile articolului sunt aplicabile tuturor șoferilor care se află într-o activitate de transport public de persoane¹².

OLANDA

Din decembrie 2011, în Olanda se utilizează un dispozitiv alcoollock pentru recidiviștii care au fost depistați cu un nivel de alcool peste limita legală. Acțiunea care a avut peste 5.000 de participanți a fost anulată în 2015 din cauza unor probleme juridice și tehnice, dar s-a revenit din anul 2017.

Legislația care permitea structurii de coordonare a activității rutiere (CBR) să impună utilizarea dispozitivelor pentru șoferii depistați cu un nivel de alcool din sânge de cel puțin 1,3 g/l sau peste 0,2 g/l pentru șoferii neexperimentați, a fost contestată în instanță, apreciindu-se că impunerea utilizării dispozitivului pentru o perioadă de 2 ani și sancțiunea penală reprezintă o pedeapsă dublă. Înalta Curte a păstrat hotărârea unui tribunal din Haga. Hotărârea nu este retroactivă, iar șoferii care au fost obligați să utilizeze dispozitivul alcoollock nu pot cere reexaminarea cazului lor¹³. În acest fel, în perioada 2015-2017 nu au mai fost utilizate dispozitivele de blocare pentru pornirea motorului.

Programul olandez de interdicere a alcoolului în timpul conducerii unui vehicul este plasat în prezent în dreptul administrativ. Aceasta înseamnă că măsura nu este condamnată în instanță, dar este aplicabilă întregului grup țintă de recidiviști. În plus, s-a dispus retragerea permisului pe o perioadă de 5 ani pentru șoferii care nu au dorit să participe la programul de utilizare a dispozitivelor de blocare.

Nu mai există interferențe privind sancțiunile duble. De exemplu, în cazul unei suspendări a permisului de conducere pentru câteva luni, dacă persoana

¹¹ <http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/pour-promouvoir-aupres-de-chaque-conducteur-l-auto-controle-de-son-alcoolemie-la-france-rend-obligatoire-a-partir-du-1er-juillet-2012-la-detention-d-un-ethylotest-par-le-conducteur-d-un-vehicule-a-moteur-mais-la-sanction-11-n-entraine-ethylotest-anti-demarrage&xtcr=17>

¹² <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do?idArticle=LEGIARTI000031042141&cidTexte=JORFTEXT000000470037>

¹³ <http://www.dutchnews.nl/news/archives/2015/03/alcohol-lock-is-punishment-enough-high-court/>

respectivă a început deja programul de utilizare a dispozitivului, acesta se suspendă până la consumarea interdicției de conducere¹⁴.

Costurile programului sunt de aproximativ 200 de euro pe lună, și includ instalarea și scoaterea dispozitivului, costurile administrative și costurile pentru monitorizare și suport.

POLONIA

În conformitate cu definiția din lege, sistemul de blocare *alcohol interlock* este un dispozitiv tehnic care împiedică pornirea motorului unui autovehicul sau a unui vehicul feroviar, când nivelul alcoolului în respirația șoferului vehiculului este de cel puțin 0,1 miligrame alcool la 1 dm³.¹⁵

Instanța poate decide implementarea utilizării dispozitivului, iar autoritatea locală poate emite o decizie de restituire a permisului de conducere, precum și includerea în acesta a mențiunii că șoferul poate conduce numai un autovehicul echipat cu sistemul de blocare *alcohol interlock*.

Cadrul legislativ cuprinde patru regulamente¹⁶:

- 1) specificațiile funcționale și cerințele tehnice pentru dispozitivul de blocare a motorului;
- 2) domeniul de aplicare și modul de executare a inspecțiilor tehnice ale vehiculelor;
- 3) domeniul de aplicare, condițiile, termenele și metoda de efectuare a inspecțiilor tehnice la tramvaie și autobuze;
- 4) privind taxa pentru efectuarea inspecțiilor tehnice efectuate pentru vehicule echipate cu sistemul de blocare *alcohol interlock*.

Durata programului privind utilizarea dispozitivului de blocare depinde de interdicția instanței. De exemplu, o persoană care a primit trei ani de interdicție de conducere se poate adresa instanței după un an și jumătate pentru montarea unui dispozitiv *alcohol interlock* pentru restul perioadei de sancționare de 1,5 ani. Dacă o persoană a primit o interdicție de conducere pe toată durata vieții, îi poate fi permis să conducă doar o mașină echipată cu dispozitiv de blocare.

Reglementările poloneze nu au nicio prevedere privind extinderea utilizării dispozitivelor, instanța putând retrage permisiunea în cazul în care conducătorul auto a comis o altă infracțiune de conducere¹⁷.

¹⁴ http://etsc.eu/wp-content/uploads/2016_12_alcohol_interlock_guidelines_final.pdf

¹⁵ <https://www.obserwatoriumbrd.pl/resource/f5f5a2ee-071a-4e55-b0f1-b2b254b672bb:JCR>

¹⁶ - PN-EN 50436-1: Blocarea alcoolului - Metode de încercare și Cerințe privind performanța - Partea 1: Instrumente pentru bănuți-bebeluși programe;

- PN-EN 50436-2: Blocarea alcoolului - Metode de încercare și Cerințe de performanță. Partea 2: Instrumente cu un muștiuc și măsurarea alcoolului respirației pentru general utilizarea preventivă;

- PN-EN50121-3-1: Aplicații feroviare. Compatibilitate electromagnetica. Stoc rulant. Tren și vehicul complet - se aplică la tramvaie și troleibuze dotat cu blocaj de alcool.

¹⁷ http://etsc.eu/wp-content/uploads/2016_12_alcohol_interlock_guidelines_final.pdf

SUEDIA

Într-un proces tehnic care a avut loc în perioada anilor 1999-2002, au fost instalate 300 de dispozitive în autovehiculele care transportă mărfuri. Ulterior, producători precum Volvo sau Toyota au oferit instalații de interblocare în camioanele livrate în Suedia. O companie de transport a decis să echipeze toate cele 4.000 de vehicule cu sisteme de blocare a motorului în anul 2006. Din același an, toate camioanele de 3,5 tone și peste, care figurează în documentele Administrației drumurilor din Suedia (SRA) cu mai mult de 100 de ore de activitate pe an, trebuie să fie echipate cu astfel de dispozitive (SRA, Strategia ITS, 2006-9).

Mai mult de 5.000 de companii din Suedia sunt echipate în prezent cu dispozitive de blocare, iar Asociația școlilor de șoferi din Suedia a montat astfel de dispozitive pe toate cele 800 de vehicule de care dispune.

Suedia a introdus recent o strategie privind introducerea dispozitivelor de blocare a pornirii motorului și pentru reabilitarea recidiviștilor, propunând ca, începând cu anul 2012, toate autoturismele noi să aibă instalat un sistem de blocare. Suedia este singurul stat membru al Uniunii Europene care utilizează la scară largă dispozitivele alcoollock, inclusiv în programele de reabilitare, deși experimente de acest gen se desfășoară și în alte state europene.

Durata programului este de 1 sau 2 ani în funcție de BAC și a diagnosticului de dependență:

- un an pentru șoferii depistați cu un BAC cuprins între 0,2 și 0,9 g/l;
- doi ani pentru recidiviști, persoane depistate în termen de cinci ani, cu un nivel al BAC mai mare de 1,0 g/l, precum și pentru persoanele care au un diagnostic de dependență.

Conform prevederilor Legii (1951: 649) privind sancțiunile pentru anumite infracțiuni de circulație, cu modificările ulterioare, conducătorul unui autovehicul sau al unui tramvai care consumă băuturi alcoolice într-o cantitate astfel încât concentrația de alcool este de cel puțin 0,2% în sânge sau 0,10 mg/l în aerul expirat se sancționează cu amendă sau închisoare de până la 6 luni¹⁸.

¹⁸ http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1951649-om-straft-for-vissa-trafikbrott_sfs-1951-649

BIBLIOGRAFIE

- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_known_safety_effects/alcolocks_en
- <http://www.rsa.ie/Documents/Seminars/Safe%20and%20Sober/Alcohol%20interlocks%20in%20the%20EU%20-%20Antonio%20Avenoso.pdf>
- Vlakveld, W.P., Wesemann, P., Devillers, E., Elvik, R. & Veisten, K. (2005) Detailed Cost-Benefit Analysis of Potential Impairment Countermeasures. Deliverable P.2 to project IMMORTAL, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam
- https://www.expatica.com/be/news/country-news/Flanders-Ignition-interlock-device-soon-to-become-a-popular-punishment_1037342.html
- <http://www.rsa.ie/Documents/Seminars/Safe%20and%20Sober/Alcohol%20interlocks%20in%20the%20EU%20-%20Antonio%20Avenoso.pdf>
- https://www.trafi.fi/filebank/a/1335444574/1729c59ef5035edfaa4ecdddbbaa06fe/9550-Trafin_julkaisu_5-2012_-_Adoption_of_the_alcohol_interlock_and_its_effects_in_professional_transport.pdf
- <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/actualites/la-france-saisit-la-commission-europeenne-sur-la-generalisation-de-l-ethylotest-anti-demarrage-ead?xtmc=ethylotest+anti-demarrage&xtcr=16>
- <http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/pour-promouvoir-aupres-de-chaque-conducteur-l-auto-controle-de-son-alcoolemie-la-france-rend-obligatoire-a-partir-du-1er-juillet-2012-la-detention-d-un-ethylotest-par-le-conducteur-d-un-vehicule-a-moteur-mais-la-sanction-11-n-entr?xtmc=ethylotest+anti-demarrage&xtcr=17>
- <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do?idArticle=LEGIARTI000031042141&cidTexte=JORFTEXT000000470037>
- <https://www.obserwatoriumbrd.pl/resource/f5f5a2ee-071a-4e55-b0f1-b2b254b672bb:JCR>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/important-links_en
- <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2005-10.pdf>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_known_safety_effects/alcolocks_ro
- http://www.smartstartinterlocks.com.au/faq_ACT.html

- http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1951649-om-straft-for-vissa-trafikbrott_sfs-1951-649
- <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/1538-950391915768?journalCode=gcpi20>
- <http://etsc.eu/tag/alcohol-interlocks/>
- http://etsc.eu/wp-content/uploads/2016_12_alcohol_interlock_guidelines_final.pdf
- <http://www.stap.nl/en/home/dutch-alcohol-policy.html>
- <http://etsc.eu/alcohol-interlock-barometer/>
- <https://www.swov.nl/en/publication/alcohol-interlocks-and-drink-driving-rehabilitation-european-union>
- <http://www.rsa.ie/Documents/Seminars/Safe%20and%20Sober/Alcohol%20interlocks%20in%20the%20EU%20-%20Antonio%20Avenoso.pdf>
- http://its-sweden.se/wp-content/uploads/2013/07/drinkdriving_in_commercialtransport_etsc.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/behavior_study_alcohol_interlock.pdf
- <http://iiip.tirf.ca/documents/Sweden.pdf>
- http://monash.edu/research/explore/files/64125261/33451212_oa.pdf pag 72
- <https://www.obserwatoriumbrd.pl/resource/f5f5a2ee-071a-4e55-b0f1-b2b254b672bb:JCR>
- <http://www.dutchnews.nl/news/archives/2015/03/alcohol-lock-is-punishment-enough-high-court/>
- http://etsc.eu/wp-content/uploads/2016_12_alcohol_interlock_guidelines_final.pdf
- http://etsc.eu/wp-content/uploads/factsheet2_smart_ETSC_arriva.pdf