



Helse- og omsorgsdepartementet

Oslo, 10.06.2020

Innspill - Arbeid med nasjonal alkoholstrategi 2020-2025

MA – Rusfri Trafikk er en landsomfattende, frivillig medlemsorganisasjon som arbeider for rusfri trafikk og trafikksikkerhet.

Vårt langsiktige mål er at ingen skal dø eller bli skadet som følge av ruspåvirket kjøring.

Den positive utviklingen i antall dødsulykker på veg i Norge skyldes et systematisk, tverrfaglig samarbeid om trafikksikkerhet. Forebygging og tiltak er basert på kunnskap og målrettede handlingsplaner i samarbeid med mange aktører, både offentlige og frivillige organisasjoner.

Rus i trafikken er et betydelig problem. Ulykkesanalysegruppene (UAG) til Statens vegvesen viser at i 2018 (tallene for 2019 kommer først høsten 2020) var rus en avgjørende årsak i 34 prosent av alle dødsulykker. Dette er en tredjedel av alle dødsulykker i 2018. Rusmiddelstatistikken viser at etanol (alkohol) fortsatt er det rusmidlet som påvises hyppigst og dermed det farligste rusmidlet i trafikken. Andre stoffer som påvises ofte er THC (virkestoffet i cannabis), amfetamin og benzodiazepiner. (G. Høiby, UiS, aug. 19).

Rusulykker i trafikken har store negative ringvirkninger for den enkelte, for pårørende og for samfunnet generelt. I tillegg til død og fysiske skader, handler det om sorgreaksjoner, depresjon og opplevelse av det meningsløse i å bli rammet av en som velger å fyllekjøre, angstreaksjoner, osv. Dette gjelder både den som er rammet og nære pårørende. Men også den som fyllekjører og vedkommende familie blir rammet i en slik situasjon. Her kan det for eksempel være snakk om stigmatisering og utfrysing i lokalsamfunnet, med de psykiske belastningene det gir, i tillegg til at du vet at din nære og kjære har brutt loven og forvoldt skade på andre.

Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid. Norge vedtok allerede i 2002 en Nullvisjon for hele transportsystemet; veg, bane, luft og sjø. Dette betyr en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde. Nullvisjon i trafikken har gitt landet noe å strekke seg etter. Samtidig gir den en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer.

1. Alkolåsprogram - alkolås som alternativ til tap av førerrett.

Mange europeiske land, blant andre Sverige, Danmark og Finland, samt Canada og USA, benytter alkolås for promilledømte som et alternativ til fengselsstraff og tap av førerkort. Evalueringer av det svenske alkolåsprogrammet som er gjennomført både av [TØI](#) og av [VTI](#) i Sverige, viser mindre promillekjøring og trafikkulykker blant deltakerne. Ordningen er også anbefalt tatt i bruk sammen med et oppfølgingsprogram av en samlet fagekspertise. Et forslag til program ble utarbeidet både i [2010](#) og i [2012](#) uten at et konkret arbeid med iverksetting av tiltaket har skjedd.

Forslaget fra 2012 var begrenset til en gruppe med promillekjørere som kom under Kriminal-omsorgens [«Program mot ruspåvirket kjøring»](#), som er en alternativ straffereaksjon overfor personer som ellers ville blitt dømt til ubetinget fengselsstraff for kjøring under påvirkning av legale og illegale rusmidler. Om en blir tatt med høy eller lav promille, er etter vår oppfatning ikke relevant.

Antall rusanmeldte holder seg i underkant av 10 000 årlig. Den siste [vegkantundersøkelsen fra 2017](#) viser at det daglig kjøres mer enn 200.000 km med personbil hver dag, hvor føreren er alkoholpåvirket. Og vi vet at halvparten av de som UP rusanmelder mangler førerkort. Dette viser at vi må inn med nye tiltak for å få redusert ruskjøringen.

Vi har et meget strengt straffenivå for promillekjøring i Norge, selv ved lavpromille. Kjører du med promille og mister førerretten, mener vi derfor at du bør få tilbud om alkolås som alternativ til inndragning av førerkortet. Et alkolåsprogram har ikke bare effekt på trafikksikkerhet, men gjør at en promilledømt kan beholde jobben, kjøre på jobb, ha et sosialt familieliv, det fører til mindre sykefravær og vedkommende får et mer avklart forhold til alkohol og ruskjøring.

MA – Rusfri Trafikk anbefaler at utarbeidelse av et alkolåsprogram blir en del av en strategi for å få ned antallet promillekjørere på vegen. Dette er vel så mye et helsebringende tiltak som et trafikksikkerhetstiltak.

2. Alkolås innføres som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer

For å redusere antallet promillekjørere ytterligere trengs det flere virkemidler i tillegg til inndragning av førerretten, med mulighet for et alkolåsprogram. Finland innførte i 2013 en mulighet for leger til å skrive ut alkolås som alternativ til inndragning av førerretten ved alkoholisme. Statens vegvesen, Helsedirektoratet og politiet har tidligere bebudet at det vil jobbe for et slikt tiltak i den Nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerhet. Men det har hittil dessverre ikke blitt noe av.

I Norge er det slik i dag at om du går til legen og ønsker å legge deg inn for rusbehandling, så skal en lege strengt tatt ta førerkortet fra deg. Dette fører konkret til at mennesker ikke vil ta opp sitt rusproblem med legen. Å ta i fra en person førerkortet som kanskje da mister jobben, eller som ikke kommer seg til jobb pga. manglende kollektivtilbud i distriktene, er svært uheldig og innebærer store negative konsekvenser for den det gjelder. De som ønsker å komme seg ut av et

alkoholproblem, bør ikke straffes, men kunne få krav om alkoholås med jevnlig oppfølging av lege. Vi vet at ellers kan disse personene ende opp med å fortsette å kjøre i fylla, uten rusbehandling, og i mange tilfeller uten førerkort.

MA – Rusfri Trafikk anbefaler derfor at et slikt tiltak utredes og iverksettes innenfor en alkoholstrategis rammer.

3. Alkobom

I Sverige har man testet ut automatisk promillekontroll, en alkobom, som et middel for rask og effektiv promilletesting der mange førere passerer ett punkt, for eksempel i fergehavner eller ved grenseoverganger. Ved en alkobom tas en rask blåseprøve, og et øyeblikks analyse gjør at bommen går opp for de som er edru. Ved testing av alkobommen i Frihamnen i Stockholm i 2014, ble hele 9 sjåførere stoppet med promille på én dag. Teknologien bak en alkobom er nøyaktig testet ut av både Motorförarnas helnykterhets-förbund (MHF) og Autosober som produserer alkomaaleren i en alkobom. Den er også godkjent av den svenske godkjenningmyndigheten for politi, Nationellt forensiskt centrum (NFC).

I Norge vil en etablering av alkobommer kreve iverksetting av et større apparat for håndhevelse av ordningen, en lovendring, samarbeid med politi og tollvesenet mv. Tiltaket er et av flere tiltak knyttet til kontroll av promillekjøring som har stått i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, (2011-2014, og 2014-2017), uten at det har skjedd nevneverdig med tiltaket.



Alkobom i havnen i forsøket i Gøteborg Den svenske riksdagen har bestemt at det skal etableres alkobommer i alle svenske havner, og har bevilget 78 millioner svenske kroner til formålet. MA – Rusfri Trafikk vil at det også her til lands iverksettes et fullskalaforsøk med alkobom i en internasjonal fergehavn, eller for eksempel på Svinesund grensestasjon. På denne måten kan vi i Norge også høste nødvendige erfaringer med bruk av alkobom.

DSV, en global transport og logistikkpartner installerte i mai 2019 ved deres nye logistikkanlegg i Jönköping, Sverige, en alkobom på sitt område. Sjåførere, kunder og ansatte må nå blåse i alkobommen før de får forlate området. DSVs terminal i Landskrona skal også få installert en alkobom. Alkobommer er et nytt og nødvendig tiltak på vegen for å redusere promilleulykkene ytterligere.



Alkobom på DSV sin terminal i Jönköping

MA – Rusfri Trafikk anbefaler at det i den forestående alkoholstrategien legges opp til at det også i Norge skal testes ut alkobommer på relevante steder.

4. Kjøp av alkohol i tilknytting til bensinstasjoner, ferjer mm.

Vi ser at det fra tid til annen kommer opp et politisk ønske om at det også skal selges alkohol på bensinstasjoner, ferjer mm. her til lands. Vi har nedfelt i vår politiske plattform at alkohol ikke skal være tilgjengelig i tilknytning til vei og trafikk. Det skal f.eks. fremdeles være forbudt å selge og servere alkohol på innenriksferger og på bensinstasjoner. Norge har vist at ved å redusere tilgangen til alkohol og ha høye avgifter så reduserer vi også bruken av alkohol. Hvis en åpner opp for en enkel tilgang til alkohol langs våre vegger, mener vi at det vil øke antallet ruskjørere og dermed trafikkuulykker. Dette går på tvers av den vedtatte Nullvisjonen for transport i Norge.

MA – Rusfri Trafikk ønsker at det i alkoholstrategien blir slått fast at det ikke skal åpnes opp for å tillate salg av alkohol på bensinstasjoner og ferjer her til lands.

5. Promillegrensa til sjøs

Bakgrunn

Norge var et av de første landene i verden som innførte en lov mot å kjøre i beruset tilstand på veg. Loven ble innført i 1912. Straffen kunne være bøter eller fengsel i opptil tre måneder. I 1926 fikk politiet myndighet til å inndra førerkortet dersom en fører ble dømt for overtredelse av denne loven. I 1936 innførte Norge, som det første landet i verden, en grense for alkoholkonsentrasjon i blodet til bilførere på 0,5 promille. Denne gjaldt uavhengig av om føreren selv mente han var beruset eller ei. I tilfeller der promillen var lavere, men føreren var påvirket, kunne retten også dømme føreren (TØI 1994). I 2001 ble promillegrensen i Norge satt til 0,2 promille for ytterligere å forsterke at kjøring og rus ikke hører sammen.

På sjøen er promillegrensen for fritidsbåter over 15 meter 0,2 promille, jfr. Sjøloven § 143. For fritidsbåter under 15 meter er den på 0,8 promille og ble innført da småbåtloven trådte i kraft 01.01.1999. Dette skjedde etter en utredning av straffelovrådet i NOU 1993:21, som foreslo at det ble innført en promillegrense på 0,8 for førere av alle båter som kan oppnå en fart på 10 knop eller mer, eller som er tyngre enn 1 000 kg. Før dette gjaldt straffeloven av 1902 § 402. Siden loven av 1902 var lite presis, etablerte domstolene i praksis en veiledende promillegrense på sjøen på 1,5 promille, hvor vedkommende etter en konkret vurdering også kunne anses beruset ved lavere alkoholkonsentrasjoner. Se Rapport om bruk av fritidsbåter, 2012.

I både luftfart, jernbane, vegtrafikken og for førere av større skip er promillegrensen på 0,2 promille i Norge. I Europa varierer promillegrensen fra 0 til 0,8 for småbåter. Den norske promillegrensen er blant de høyeste når det gjelder fritidsbåter til sjøs i hele Europa. Dette til tross for at vi har en vanskelig kyst med mange skjær, øyer og holmer som gjør en båtfører ekstra sårbar for uhell og ulykker.

I Sverige har førere av fritidsbåter av en viss størrelse eller som kan kjøre raskere enn 15 knop uavhengig av størrelse, en promillegrense på 0,2. I den svenske ulykkesstatistikken for 2017 viste undersøkelsen at hele 57 % av ulykkene var alkoholrelaterte. 12 av 21 omkomne hadde alkohol i blodet. Transportstyrelsen har registrert disse data siden 2011 og andelen omkomne med alkohol og rus ligger årlig mellom 60 – 80 %. Promillenivået var også svært høyt da de fleste hadde en promille over 1,6, hvor den høyeste hadde en promille på 2,76. [Les mer her: Transportstyrelsen.](#)

Norge er blant de land i verden som har flest fritidsbåter og båtbrukere i forhold til folketallet. Totalt finnes det nå mer enn 900 000 fritidsbåter i Norge ifølge tall fra Sjøfartsdirektoratet (2018).

Ansvar

Arbeidet med sikkerhet for fritidsfartøy berører flere departementers og direktoraters ansvarsområder. Mens Nærings- og fiskeridepartementet med Sjøfartsdirektoratet har ansvar for krav til fritidsbåter og utrustning, er det Justis- og beredskapsdepartementet med Politidirektoratet som har ansvar for promillegrensen til sjøs.

Tidligere forslag om å redusere promillegrensa til sjøs til 0,2 promille

I innstillingen fra Transport- og kommunikasjonskomiteen (Dok 8:32 S (2018-19)) som behandlet KrF sitt forslag om å redusere promillegrensa til sjøs til 0,2 promille i januar 2019, mente komiteen at det er naturlig at man kommer tilbake til tiltak som kan gjennomføres i forbindelse med stortingsmeldingen om sjøsikkerhet, som er planlagt fremlagt i løpet av neste år. Komiteen understreker at eventuelle nye tiltak må gjennomføres på et faktabasert grunnlag og ha dokumenterbar effekt. Komiteen viser også til at de ikke er kjent med at det har kommet frem ny kunnskap etter forrige behandling av promillegrensa til sjøs i 2015, i forbindelse med behandlingen av Prop. 51 L, etter «Rapporten om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» i 2012. Høringen etter denne rapporten viste at 12 av 13 høringsinstanser støttet en skjerpelse av promillegrensen, blant dem Riksadvokaten, Politidirektoratet og Folkehelseinstituttet. Kun Norges Seilforbund gikk imot en skjerpelse av promillegrensen.

Trafikksikkerhet til sjøs

Det er for mange som dør på sjøen i rusrelaterte fritidsbåtulykker. Nøyaktig hvor mange dette gjelder er usikkert. Det er store mørketall grunnet manglende obduksjon, at ikke alle omkomne blir funnet, samt at alkoholstatus knyttes til den avdøde og ikke føreren av fartøyet. I motsetning til på vei, registreres ikke en dødsulykke der passasjerer omkommer som følge av at føreren er påvirket, som en dødsulykke med rus. Vi har ikke lyktes med å finne ut hvor stor prosentandel av de som drukner, blir obdusert.

I hvor mange småbåtulykker rus har vært en medvirkende årsak, er derfor usikkert. Tallene fra Sjøfartsdirektoratet i tabell 1 viser at med den informasjonen de sitter inne med gjelder dette mellom hver tredje og hver fjerde dødsulykke i fritidsbåt. Men det er all grunn til å tro at antallet dødsulykker og ulykker med hardt skadde i fritidsbåter hvor rus er en medvirkende årsak til ulykken, er enda høyere. I vegtrafikken er

antallet som dør i ulykker hvor rus har vært en medvirkende årsak, over 20 %, ifølge Statens vegvesen sine ulykkesanalyser gjennom de siste 15 år. Folkehelseinstituttet anslår derimot at i minst 30 % av dødsulykkene er rus involvert i trafikken. Idland (2016) finner derimot at 44 % av de som druknet fra fritidsbåt i perioden 2001 – 2012 var ruspåvirket, og av disse var det kun 4 prosent som brukte flytevest! Vi ser m.a.o. akkurat den samme sammenhengen i vegtrafikken mellom kjøring i rus, manglende bruk av bilbelte og for høy fart etter forholda.

Ruspåvirket	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totalsum
Nei/Ukjent	30	20	29	22	19	16	20	156
Ja	4	8	8	5	10	8	8	51
Totalsum	34	28	37	27	29	24	28	207

Tabell 1 Antall ruspåvirkede fritidsbåtfører og passasjerer i perioden 2013 – 2019.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet

Næringsdepartementet argumenterer mot reduksjon av promillegrensa til sjøs med at det ikke er grunn til å tro at det er promille under 0,8 som representerer en reell fare på sjøen. I tillegg argumenterer Næringsdepartementet med at det ikke finnes ressurser til et økt kontrollnivå av promille til sjøs. Men man kan ikke ta hensyn til dagens ressursituasjon når man skal endre eller lage lover og regler. Det som er viktig er at vi får et godt regelverk for å forhindre flere fatale fritidsbåtulykker som følge av ruskjøring. Folk flest følger en lov fordi den har en hensikt, ikke fordi de kan bli straffet.

Noen viser til at bruk av fritidsbåt ikke er samferdsel, men først og fremst friluftsliv, rekreasjon og avkobling. De mener at en skjerping av promillegrensen vil være en uforholdsmessig inngripen i dette, og at en slik innskrenking av folks handlefrihet bare bør skje dersom det kan dokumenteres at dette er nødvendig. Det hevdes også at det ikke foreligger faktagrunnlag som tilsier at en promille på under 0,8 er noen stor ulykkesårsak.

Ifølge Folkehelseinstituttet blir man mer kritikklos ved en promille over 0,2. Presisjon og reaksjonsevne begynner også å bli dårlig. Redusert balanseevne øker faren for fall over bord. Av alle personer registrert som druknet fra fritidsbåt i perioden 2001 – 2012, var hele 43 % registrert som fall over bord. (Idland:2016). Ved en promille på 0,5 blir du mer risikovillig og du blir dårligere til å reagere riktig på en situasjon.

Jo høyere promillen er, desto større er risikoen for at du lar være å bruke livreddende sikkerhetstiltak (som redningsvest), og overvurderer egne evner. Svekket syn, langsomme reflekser, dårligere reaksjonstid og koordinasjon. Dette er kjennetegn på 0,8 i promille – og etter loven er det helt greit å kjøre båt med slike indikasjoner. Det er uomtvistelig at vår vurderingsevne er svekket og risikovilligheten høynet på et slikt promillenivå.

Det hevdes også at en skjerping av promillegrensen ikke vil bli forstått i båtmiljøene. Men hele 71 prosent av nordmenn mener vi bør ha samme promillegrense til sjøs som på vegen. En undersøkelse gjort for MA – Rusfri Trafikk sommeren 2019 av Kantar TNS Gallup, viser et overveldende flertall for å senke dagens promillegrense for fritidsbåt-førere fra 0,8 til 0,2. Det er et klart flertall i befolkningen blant de som

stemte på de forskjellige partiene på Stortinget, også blant de partier som har stemt nei til en reduksjon av promillegrensa. Dette viser at politikerne er i utakt med sin egen velgermasse.

Båteierne er riktignok noe mer lunkne. Likevel er flertallet (63 prosent) for en lavere promillegrense, og nesten åtte av ti (76 prosent) sier de har samme forhold til bruk av alkohol når de fører båt som når de sitter bak rattet på en bil.

I TØI-rapport 1547/2017 om bruk av fritidsbåt i Norge oppgir omtrent 70 prosent av de over 65 år at de aldri drikker alkohol hverken før eller under en båttur. For aldersgruppen 18-44 år er andelen på rundt 40 prosent. Av alle respondentene er det hele 20 % som oppgir at de ofte, svært ofte eller alltid tar et glass vin eller øl før de skal kjøre båt. Hele én av fem fritids-båtførere innrømmer at de synes det er greit å drikke alkohol mens de kjører båt.

MA – Rusfri Trafikk foreslår at det i alkoholstrategien stadfestes at det innføres en promillegrense for fritidsbåtførere fra 0,8 promille til 0,2 promille.

Vegen videre

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg har mål om at innen 2026 skal maksimalt 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille. I dag er tallet 0,2 prosent. Vi trenger flere tiltak for å få vekk ruskjøring fra norske veger. Det er nødvendig at den nasjonale alkoholstrategien også omhandler tiltak som favner vegtrafikken. En upublisert temaanalyse om rus i trafikken, tiltak nr. 13 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet fra Folkehelseinstituttet, viser at rus har vært årsaken til 24,9 prosent av alle dødsulykker i perioden 2005 – 2018 for menn og 10,6 prosent for kvinner.

Tiltaksplanen er tydelig på at de tiltakene som er foreslått der ikke er tilstrekkelige for å nå målet i 2026. Det er derfor viktig at alle aktører bidrar til å redusere antallet ruskjørere, gjennom bl.a. forebyggende arbeid.

Allerede i 2002 ble en Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet etablert, hvor alle relevante aktører bidrar med egne tiltak, men også tiltak som gjennomføres av flere aktører. Planen rulleres hvert fjerde år, og forvaltes av Statens vegvesen. Planen gir et godt grunnlag for å følge opp om tiltak virker. Dette er eksempel på at tverrfaglig og tverretatlig arbeid nytter, og er et godt eksempel til etterfølgelse for andre.

Med vennlig hilsen

MA – Rusfri Trafikk



Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær



Anne Beate Budalen
Rådgiver trafikksikkerhet