



Statens vegvesen Vegdirektoratet,
Trafikant- og kjøretøyavdelingen,
Postboks 8142
Dep. 0033 Oslo.

Saksbehandler:
Anne Beate Budalen – 48 02 67 14

Vår dato:
01.06.2017

Høringsvar fra MA – rusfri trafikk – Alkolås i all persontransport mot vederlag på veg

Vi viser til høringsnotat fra Samferdselsdepartementet av den 06. mars 2017, deres referanse 16/38660-10, vedrørende forslag til ny lovbestemmelse § 40 c i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og forslag til ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.

MA – Rusfri trafikk er en frivillig trafikksikkerhetsorganisasjon som jobber for en rusfri trafikk. Alkolås i all offentlig transport på veg har vært vår viktigste merkesak de seneste årene. Alkolås er en teknologi som kan være med på redusere antallet drepte og hardt skadde på norske veger. Rus og alkohol i særdeleshet, er en vesentlig årsak til trafikkulykker. Statens vegvesen sine dybdeanalyser viser at det er rus i minst 21 % av alle dødsulykker. Selv om vi vet at det ikke er mange dødsulykker direkte knyttet til rus i trafikken med busser eller drosjer, så må den reisende forvente at føreren er rusfri. Et enkelt søk på internett viser at det til stadighet stoppes buss og drosjesjåfører med svært høy promille. Hvis det skulle skje en ulykke med for eksempel en buss, kan katastrofen bli stor. For å trygge de reisende og kvalitetssikre transporter støtter MA – rusfri trafikk i all hovedsak høringen.

Til § 2. Virkeområde Om unntak fra påbudet – kategori M1 drosjer

Det anbefales i høringen et unntak fra påbudet for drosjer i kategorien M1 i påvente av etablering av gode og sikre metoder for montering av alkolås i slike kjøretøy. I tillegg vil en avvente nytt typegodkjenningsdirektiv (jf. CENELEC Standard 504536-7), som stiller krav om at bilens system skal være forberedt for ettermontering av alkolås, er på plass. Det gjøres også et poeng av at det er behov for en gradvis innføring av alkolås for å sikre en så smidig og effektiv innfasing av alkolås som mulig. Leverandører av alkolås i Norge har påpekt at det vil by på store logistikutfordringer hvis kravet om full implementering ikke spres utover et lengre tidsrom.

Forslaget til høring ble sendt til Samferdselsdepartementet i slutten av september i 2016. Den gang var ikke CENELEC Standard 504536-7 om krav ved ettermontering av alkolås på plass. Denne standarden er nå etter hva vi erfarer, godkjent i CENELEC som «EN504536-7:2016 Installation document». Standard nr. 7 kan derfor legges inn som krav i det norske regelverket.

Det argumenteres for at en innføring i et mer begrenset omfang også vil være mer hensiktsmessig og vil bidra til å samle erfaring, før en evt. utvidelse av påbudet til å gjelde flere kategorier kjøretøy så langt det er mulig. Det påpekes at Frankrike og Finland også valgte en



slik gradvis innføring. Som kjent har Statens vegvesen installert alkolås i sine kjøretøy siden 2007. Det betyr at det allerede bør være god nok kunnskap om ettermontering av alkolås i kjøretøy, også for gruppen M1, i landet. Nå er vi kjent med at det kan være mer utfordrende å ettermontere alkolåser i nye kjøretøy hovedsakelig med start/stop- og el/hybridteknologi, enn på eldre modeller hvor det er tilstrekkelig å bryte strømmen til startmotoren.

MA – rusfri trafikk mener likevel at det ikke er behov for en slik begrensning som det legges opp til. Vi mener at en derfor kan kreve standard EN504536-7:2016 for de nevnte typer kjøretøy og påby krav om alkolås i drosjer samtidig som for minibusser og busser. Vi mener derfor at § 2. Virkeområde første ledd også skal utvides til å gjelde for kjøretøygruppe M1 med en gang.

Til § 2. Virkeområde, annet ledd - Utenlandske kjøretøy

All persontransport mot vederlag på veg i Norge vil utgjøre ca. 24 000 kjøretøy, hvorav ca. 8000 av disse er drosjer. Utenlandskregistrerte kjøretøy som driver internasjonal transport inn og ut av Norge er ikke regnet med i disse tallene da det ikke finnes statistikk for disse. Vi forstår at det er svært krevende rent lovteknisk å kreve alkolås på utenlandske kjøretøy. Men som det nevnes i høringen kan det innføres slike krav hvis det kan legitimeres i trafikksikkerhet. Slik det er gjort for de nasjonale påbudene om vinterdekk, kjetting på tunge kjøretøy mv. Det finnes altså mulighet for å innføre særnorske krav med begrunnelse i trafikksikkerhet for utenlandske kjøretøy som kjører på norske vegger.

Vi mener at det også bør stilles krav om alkolås for alle kjøretøy som faller inn under forskriftens definisjon. Det bør kunne forventes samme krav til kvalitet og sikkerhet uansett nasjonalitet på et kjøretøy som frakter personer mot vederlag på veg i Norge. Som nevnt i høringsforslaget så vil trolig de fleste alkolåser monteres på fabrikk, og kostnader tilknyttet ettermontering vil derfor, etter vårt syn, være svært minimalt. Tvert om vil et slikt påbud trolig føre til at det kun kommer nye, moderne og sikrere busser til Norge. Dette vil utelukkende være positivt for trafikksikkerheten og kan redusere ulykker som dødsulykken med den rumenske bussen vi så i Valldal i Møre og Romsdal, juli 2016.

På bakgrunn av ovenstående mener derfor MA – rusfri trafikk at forslaget om alkolås i all persontransport mot vederlag på veg også skal omfatte utenlandske kjøretøy.

Til § 4. Krav om alkolås

Det vil være svært ødeleggende for alkolås som trafikksikkerhetstiltak, om det kommer alkolåser ut på markedet som viser seg ikke å fungere under norske forhold. Vi støtter derfor kravet om at alkolåser som kan benyttes iht. til dette forslaget skal ha testsertifikat som tilfredsstillende EN 50436-1:2014 eller EN 50436-2:2014, samt tilhørende temperaturkrav, utstedt av et akkreditert laboratorium.

Til § 7. Forbikoblingsfunksjon for alkolås

Vi støtter forslaget om at det ikke skal være mulig å montere ekstra brytere eller startsystemer som gjør det mulig å sette kjøretøyet i bevegelse uten å blåse i alkolåsen, for å unngå at slike funksjoner kan misbrukes. Vi er enig i direktoratets vurdering om at hvis det åpnes opp for en slik forbikoblingsbryter på et generelt grunnlag, vil det legge til rette for misbruk.

Til § 11 Monteringsinstruksjon

I forslaget til forskrift heter det at for kjøretøy der det ikke er tilstrekkelig å bryte strømmen til startmotoren, skal alkolåsen ha en monteringsinstruksjon for den aktuelle typen kjøretøy fra alkolåsprodusenten eller kjøretøyfabrikanten. Dette er regulert i forskriften § 11 tredje ledd bokstav a til d.

I og med at standard EN504536-7:2016 nå har trådt i kraft foreslår vi at det i stedet for en slik detaljert opplisting i forskriften, kan kreves monteringsanvisning iht. til denne. Dette gjelder for kjøretøyer som ikke får fabrikkmontert alkolås eller for kjøretøyer hvor det er tilstrekkelig å bryte strømmen.

Til § 12. Installasjonsbekreftelse ved ettermontering

Vi er glade for at det kommer klart frem i forskriften at kjøretøy ikke skal fremstilles til ny godkjenning, iht. bilforskriften § 17 og kjøretøyforskriften § 6-9 etter at alkolåsen er installert.

Til § 15 - krav til lokaler og utstyr

Vi er enig i forslaget om at det skal være mulig å etablere ambulerende virksomhet for et alkolåsverksted, jf. forskriftens § 15 trede ledd. Dette gir en god fleksibilitet, og er viktig for å sørge for at det er tilgang til alkolåsverksteder over hele landet.

Til § 19 – ansvar for informasjon til fører

I forslaget til § 19 annet ledd pålegges det at den person som installerer alkolåsen skal sørge for at føreren, umiddelbart etter at alkolåsen er installert, informeres muntlig om alkolåsens funksjon og instrueres i hvordan den brukes. Dette kravet vil det trolig være vanskelig å gjennomføre i praksis.

Som oftest vil det være flere førere på et kjøretøy. I en del tilfeller vil det også være langt mellom stedene der førerne er og der alkolåsen monteres inn. I busser vil alkolåsen normalt fabrikkmonteres i et land utenfor Norge. Det vil derfor være urimelig at den personen som har installert alkolåsen også skal instruere førere muntlig. Det virker mer naturlig at ansvaret for å instruere førerne i hvordan en alkolås skal benyttes ligger til transportbedriften som har ansvaret for sjåfør og kjøretøy. Dette for å sikre lik informasjon til både de som får kjøretøy med fabrikkmontert alkolås og de som får alkolåsen montert inn lokalt.

Vi ser det derimot som viktig at det finnes en skriftlig brukerveiledning for alkolåsen. Bør det derimot presiseres at brukerveiledningen som et minimum skal være på norsk og engelsk?

Til § 20 - krav til utstyr og sikkerhet for datahåndtering

Formålet med en alkolås er å hindre yrkessjåfører å føre kjøretøy i alkoholpåvirket tilstand. I tillegg sikre etterlevelse av kravet om pliktmessig avhold jf. vegtrafikkloven § 22 b. Bruken av alkolås i et yrkeskjøretøy vil i seg selv ikke innebære en behandling av personopplysninger. Men om opplysningene lagres eller analyseres i etterkant vil dette utgjøre en behandling av personopplysninger. I forslaget skilles det derfor på tekniske data fra alkolåsen og resultater fra pustepøver, da sistnevnte faller inn under Datatilsynets definisjon av sensitive personopplysninger jf. personopplysningsloven § 2 nr. 8 bokstav b).

Vi stiller oss bak forslaget om at det ikke er behov for å ta vare på resultater fra pustepøvene, men at det kun er anledning til å laste ned tekniske hendelser, lese og lagre de i den grad det er nødvendig for å utføre service. Tekniske hendelser er eksempelvis dato og klokkeslett for

hendelser, at batterispenning brytes, strømbrudd, at kjøretøyet er startet uten at det er blåst i alkolåsen mv.

Det har hersket usikkerhet knyttet til om det vil kunne foreligge forsøk på kjøring i påvirket tilstand, jf. Vegtrafikkloven § 22 førsteledd hvis det blåses rødt i en alkolås. Vi er glade for at Vegdirektoratet så klart uttrykker at resultatet fra alkolåsen vanskelig kan benyttes som bevisgrunnlag for domfellelse av promillekjøring. Det er som det blir sagt, ikke forbudt i seg selv å starte en motorvogn under påvirkning av alkohol, altså hvor det ikke foreligger et fullbyrdsforsett.

Til § 27 Overgangsordninger

Det foreslås en overgangsordning på 2 år for de busser som ikke allerede har alkolås før forskriften trer i kraft. Dette er etter hva vi oppfatter i tråd med anbefalinger gitt av bransjen, og vil sikre en god innfasing av alkolås i disse kjøretøyene. Etter hva vi erfarer er det nå slik at bussanbud som nå går ut, alle har krav om alkolås. Transportkjøpere er dermed allerede i gang med å tilpasse seg det bebudede lovpålegget om alkolås i all persontransport mot vederlag på veg.

Forskning – veien videre

Kunnskap om effekt av tiltak er viktig for å sikre riktig bruk av felleskapets midler. Vi mener derfor at det bør settes i gang et tiltak for å evaluere innføringen av alkolås i all persontransport mot vederlag på veg så snart som mulig. Dette for å fange opp utfordringer med selve innføringen, og for å følge opp effekten alkolås har på et eventuelt promilleproblem. Norge har nå en unik mulighet til å skaffe denne kunnskapen, som vil være viktig for andre land som også vurderer å innføre lovkrav om alkolås i offentlig transport m.v. Dette er særlig viktig hvis en fortsatt vurderer det slik at drosjer skal holdes utenfor forskriften på det nåværende tidspunkt.

Med vennlig hilsen

MA – rusfri trafikk


Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær


Anne Beate Budalen
Rådgiver trafikksikkerhet