



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 31 L

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (alkolås)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	6.1.3	Departementets vurdering	12
			6.2	Forsøk på kjøring i alkohol- påvirket tilstand	13
2	Bakgrunnen for lovforslaget	5	6.2.1	Forslaget i høringsnotatet.....	13
2.1	Innledning	5	6.2.2	Høringsinstansenes syn	13
2.2	Utredningen	6	6.2.3	Departementets vurdering	14
			6.3	Kontroll av andre trafikkfarlige stoffer enn alkohol	14
3	Høringen	6	6.3.1	Høringsinstansenes syn.....	14
3.1	Alminnelig høring	6	6.3.2	Departementets vurdering	14
3.2	EØS-høring	9	6.4	Arbeidsrettslige konsekvenser	14
3.3	Generelle merknader fra hørings- instansene	9	6.4.1	Høringsinstansenes syn.....	14
			6.4.2	Departementets vurdering	15
4	Gjeldende rett	9	6.5	Alternative tiltak	15
4.1	Nasjonal rett	9	6.5.1	Høringsinstansenes syn	15
4.2	Ordninger i andre land	9	6.5.2	Departementets vurdering	15
4.2.1	Finland.....	9			
4.2.2	Frankrike	9	7	Særlig om forskriftens virkeområde	16
4.2.3	EU	10	7.1	Forslaget i høringsnotatet	16
5	Nærmere om alkolås	11	7.2	Unntak for personbiler (M1)	16
5.1	Hva er en alkolås	11	7.3	Utenlandsregistrerte kjøretøy	18
5.1.1	Alkolås som trafiksikkerhets- tiltak	11	7.4	Samfunnsøkonomisk nytte	18
5.1.2	Promillekjøring er trafikkfarlig.....	11	7.5	Overgangsordninger	19
5.1.3	Promillekjøring blant yrkes- sjåfører.....	11	8	Økonomiske og administrative konsekvenser	20
6	Nærmere om forslaget	11	9	Merknader til lovforslaget	20
6.1	Hjemmelsgrunnlag for å innføre alkolåspåbud	11			
6.1.1	Forslaget i høringsnotatet.....	11			
6.1.2	Høringsinstansenes syn	12			
				Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (alkolås)	22



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 31 L

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (alkolås)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 8. desember 2017,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) for å tilrettelegge for innføring av påbud om alkolås i kjøretøy som benyttes til transport mot vederlag.

Alkolås er en teknisk innretning som kobles til bilens tenningsystem og fungerer som en startsperrre dersom føreren har promille over tillatt grense.

Forslaget legges fram for å følge opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 582 av 2. juni 2015 om å innføre krav om installering av alkolås i alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag på veg.

Det fremmes forslag om ny § 18 i vegtrafikkloven. Bestemmelsen gir departementet hjemmel til ved forskrift å pålegge den som driver transport mot vederlag på veg å sørge for at kjøretøyet har installert alkolås. Bestemmelsen retter seg mot transportvirksomheter eller enkeltpersoner. Formålet med lovforslaget er å øke trafikksikkerheten ved å redusere førerens mulighet for å kunne kjøre med promille samt øke trygghetsfølelsen for passasjerer og trafikanter.

Den foreslåtte bestemmelsen hjemler nærmere regulering i forskrift. Hvilke kjøretøygrupper som skal omfattes av påbudet, krav til alkolåsen og krav til verksteder som kan installere alkolåsen vil bli nærmere regulert i ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. Høringsinnspill som berører

forslaget til forskriftens virkeområde, unntak og overgangsordning vil bli omtalt i denne proposisjonen, da problemstillingene anses sentrale for å følge opp anmodningsvedtaket. Det kan allerede nevnes her at påbudet i første omgang foreslås avgrenset til norske busser og minibusser som benyttes til persontransport mot vederlag.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Innledning

Den lovlige grensen for å kjøre motorvogn etter inntak av alkohol er 0,2 promille, jf. vegtrafikkloven § 22 andre ledd. Overtredelse av promillegrensen kan straffes med bot eller fengsel. I tillegg kan det idømmes tap av førerett. Kjøring i alkoholpåvirket tilstand medfører en betydelig trafikksikkerhetsrisiko og er en sentral eller utløsende årsaksfaktor i mange alvorlige vegtrafikkulykker med drepte og hardt skadde. Alkohol er fortsatt det vanligste og farligste rusmiddel i trafikken og risikoen for å bli innblandet i en trafikkulykke eller å bli skadd/drept i en trafikkulykke øker betydelig ved økt promille. Politiet har målrettede kontroller på veg for å avdekke promillekjøring, men det er likevel forholdsvis lav oppdagelsesrisiko sett opp mot anslått omfang av ruspåvirket kjøring. Alkolås i kjøretøy vil kunne være et ytterligere preventivt tiltak for å forhindre promillekjøring.

Forslag om å innføre krav om alkolås i kjøretøy har vært diskutert i flere sammenhenger tidligere. Ved behandling av Dokument 8:87 S (2014–2015) fattet Stortinget vedtak i samsvar med innstillingen (Innst. 282 S (2014–2015) og ba regjeringen om å fremme forslag om å innføre krav om alkolås i kjøretøy som driver persontransport mot vederlag på veg.

Vedtak nr. 582

- «1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartlegge økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkolås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EU-direktiv knytt til alkolås. Det vert forventat at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.
2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet da føreligg, å fremje forslag om innføring av alkolås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.
3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innfasing av alkolås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkolås.»

I anmodningsvedtaket knyttes tiltaket til kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag på veg. Forslaget i denne lovproposisjonen går imidlertid lengre, da det anses hensiktsmessig å ha lovhjæmmel for påbud om alkolås også for kjøretøy som benyttes i godstransport. Departementet har imidlertid i forslag til forskrift foreslått at et slikt påbud i første omgang bare skal gjelde for persontransport.

2.2 Utredningen

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet fikk Statens vegvesen, Vegdirektoratet i oppgave å utrede økonomiske og administrative konsekvenser ved en nasjonal regulering av alkolås for alle kjøretøy som brukes i persontransport mot vederlag. Kartleggingen skulle omfatte kostnadene for vegtransportnæringen og den samfunnsmessige nytten av et slikt påbud. Vegdirektoratet ble også gitt i oppdrag å utarbeide forslag til juridisk grunnlag for å kunne innføre et slikt påbud.

Stortingets anmodningsvedtak om alkolås er et omfattende oppdrag da innføring av et slikt tiltak innebærer vidtrekkende konsekvenser for transportbransjen og for ulike myndigheter. Departementet har orientert Stortinget om fremdriften i arbeidet i brev av 18. januar 2016, Meld. St. 15 (2015–2016), Prop. 1 S (2016–2017) og Prop. 1 S (2017–2018). Vegdirektoratets utredning vedlagt en nytte-kostnadsutredning fra Oslo Economics (OE-rapport 2016–19) ble oversendt departementet i september 2016.

3 Høringen

3.1 Almennelig høring

Etter anmodning fra Samferdselsdepartementet sendte Vegdirektoratet et høringsnotat om forslag til ny lovbestemmelse i vegtrafikkloven og forslag til ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. på alminnelig høring den 6. mars 2017. Høringen ble sendt til 190 instanser med høringsfrist henholdsvis 9. juni og 28. august 2017.

Høringen ble gjort offentlig tilgjengelig på Statens vegvesens hjemmeside: www.vegvesen.no og sendt til følgende instanser:

Departementene

Arbeidstilsynet
 Arbets- og næringsministeriet
 Brønnøysundregistrene
 Datatilsynet
 Direktoratet for Arbeidstilsynet
 Difi – Direktoratet for forvaltning og IKT
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Domstolsadministrasjonen
 Folkehelseinstituttet (FHI)
 Forbrukerombudet
 Forbrukerrådet
 Forsvarets Logistikkorganisasjon FLO
 Forsvarsstaben
 Fylkeskommunene
 Fylkesmannen
 Færdselsstyrelsen
 Helse Sør-Øst RHF
 Helsedirektoratet
 Helsetilsynet
 Jernbaneverket
 Justitsministeriet Danmark
 Klima- og forurensningsdirektoratet
 Kommunenes Sentralforbund
 Kommunikationsministeriet
 Konkurransetilsynet

KRIPOS	Forbundet for Ledelse og Teknikk
Kystverket	Foreningen Byfolk Oslo Sentrum
Näringsdepartementet, Sverige	Forlaget Bjørgu Anlegg/Transport
Politidirektoratet	Forsvarets Kompetansesenter for Vognfører- utdanning
Politiembetsmennes Landsforening	Frank Ove Eidem (Mitsubishi-motors)
Politiets fellesforbund	Frie Bilimportørers Forening
Sametinget	Glass- og fasadeforeningen
Sivilombudsmannen	Grønn Hverdag Miljøheimevernet
Standard Norge	Henrik Jaeck (Bus)
Statens innkrevingsentral	Hovedorganisasjonen Virke
Statens vegvesen, Vegdirektoratet	HMS-faglig forum
Statens vegvesen, Region øst	HSH
Statens vegvesen, Region vest	Inputdata
Statens vegvesen, Region sør	Jan Haagensen (vk-Service)
Statens vegvesen, Region nord	Jarl Tyldum (NAF)
Statens vegvesen, Region midt	KGK Norge
Statstjenestemannsforbundet	Kjell Teige (Promeister)
Sysselmannen på Svalbard	Kontrollert bilverksted Norge AS
Tolldirektoratet	Kongelig Norsk Automobilklub
Transportministeriet, Danmark	Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøy- klubber
Transportstyrelsen v/ Patrik Sveder	Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Trafik- og Byggestyrelsen	Lastebileernes Forening
Trafikkministeriet, Finland	Longyearbyen lokalstyre
Trafi Trafiksäkerhet Finland	MA – rusfri trafikk
UDI – Utlendingsdirektoratet	Maskinentreprenørenes Forbund
Utdanningsdirektoratet	Maskingrossistenes Forening
Utdanningsforbundet	Motormännens Riksförbund
Vejdirektoratet, Danmark	Motorsykkelpimportørenes Forening
Økokrim	Møller
Arbeidsgiverforeningen SPEKTER	NAF IKT
ACTIS	Natur og Ungdom
Akademikerne	Naturvernforbundet
AKAN	NFSOK
American Car Club of Norway	NHO Logistikk- og Transport
ATV-importørenes Forening	NHO Transport
Autobransjens Leverandørforening	NITO
Autodata	NKI fjernundervisning
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund	NMCU
AVYO	NOKUT
Abelia	Norges Automobil-forbund
Bilbransjens kurs- og kompetansesenter (BKK)	Norges Bilbransjeforbund
Bilimportørenes Landsforening	Norges Bilsporforbund
Bjørn Johansen	Norges Bilutleieforbund
Byggenæringens Landsforening	Norges Caravanbransjeforbund
Danske Busvognmænd	Norges Lastebileier-Forbund
Delta	Norges Lensmanns- og politilederlag
Dekkimportørenes forening	Norges Motorsportforbund
Dignita	Norges Røde Kors
Emergency Care	Norges Taxiforbund
Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg	Norges Turbileierforbund
Fagforbundet	Norsk Akkreditering
Fartskriver AS	Norsk Arbeidsmandsforbund
Finnmarkseiendommen	Norsk Bobil og Caravan Club
Firehjuls Mopedenes Importør Forening	

Norsk Bobilforening	Politidirektoratet
Norsk Elbilforening	Regelrådet
Norsk Forbund for fjernundervisning og fleksibel utdanning	Statens vegvesen Region midt
Norsk Industri	Statens vegvesen Region nord
Norsk institutt for luftforskning	Statens vegvesen Region sør
Norsk Jernbaneforbund	Statens vegvesen Region øst
Norsk Motorklubb Drammen	Sysselemannen på Svalbard
Norsk Sidevogn Klubb	Telemark fylkeskommune
Norsk Tjenestemannslag	Tolldirektoratet
Norsk Trafikkmedisinsk Forening	Utrykningspolitiet
Norsk Transportarbeiderforbund	Vestfold fylkeskommune
Norsk Transportarbeiderforbund v/Torbjørn Reigstad	Actis – Rusfeltets samarbeidsorgan
Norvegfinans	Akan kompetansesenter
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO	Arbeidsgiverforeningen Spekter
Næringslivets sikkerhetsorganisasjon	Autobransjens Leverandørforening
Opplysningsrådet for Veitrafikken	Autoriserte trafikkskolers landforbund
PARAT	BaneNor SF
Petter Nilsen (Wuert)	Bilimportørenes landsforening
Roger Grimstad (Scania)	Bilpersonalets Landsråd
SINTEF	Bjarne Eikefjord
Skolenes Landsforbund	Bussmagasinet
Snøscooterimportørenes Forening	Dignita Alkolås og Alkometer
SOTIN	Dräger Norge AS
STRO	Frihet fra trafikkrus
Tor Martin Aabol (Volmax)	KGK Norge AS
Teknologisk institutt	Kongelig Norsk Automobilklub
Trafikkforsikringsforeningen	MA – Rusfri trafikk
Transportøkonomisk institutt	NHO Transport
Trygg Trafikk	Norges Bilbransjeforbund
Yrkestrafikkforbundet	Norges Taxiforbund
YS	Norsk bobilforening
Viking Redningstjeneste	Norsk Bobil og Caravan Club
Vinnueftirlit Rikisins	Norsk Elektroteknisk komite (NEK/NK BTTF)
	Norsk Motorcykel Union
	Norsk Trafikkmedisinsk forening
Følgende 53 høringsinstanser har gitt merknader til høringsnotatet:	Opplysningsrådet for veitrafikken
	Transportarbeiderforbundet
	Trygg Trafikk
	Yrkestransportforbundet
Justis- og beredskapsdepartementet	
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	
Olje- energidepartementet	
Agder politidistrikt	Følgende høringsinstanser har uttalt at de ikke har merknader eller innvendinger til lovforslaget:
Akershus fylkeskommune	Helse- og omsorgsdepartementet
Datatilsynet	Forsvarsdepartementet
Brønnøysundregistrene	Klima- og miljødepartementet
Buskerud fylkeskommune	Landbruks- og matdepartementet
Fagforbundet	Utenriksdepartementet
Finnmark fylkeskommune	
Hedmark fylkeskommune	BaneNor
Helsedirektoratet	Brønnøysundregistrene
Nordland fylkeskommune	Region sør
Oslo politidistrikt	

Statens vegvesen region midt
Tolldirektoratet
Vestfold fylkeskommune

Norsk Trafikkmedisinsk forening (NTF)

3.2 EØS-høring

Da lov- og forskriftsforslaget inneholder tekniske krav til alkolåsen utløser dette krav om at forslaget må sendes på EØS-høring, jf. direktiv (EU) 2015/1535. Lov- og forskriftsforslaget ble sendt på EØS-høring 9. mars 2017. En slik notifisering innebærer en stillstandsperiode på tre måneder. Det ble anført fra Norges side at de nasjonale kravene som foreslås i utkastet til lov- og forskrift om alkolås ikke vil føre til handelshindringer i EØS-området. EU-kommisjonen ga en generell bemerkning (*Communication*) 12. juni 2017.

3.3 Generelle merknader fra høringsinstansene

Høringsinstansene som har uttalt seg er i all hovedsak positive til forslaget. Flere fylkeskommuner opplyser at det ved bussanbud allerede er stilt krav om alkolås.

Merknadene knytter seg i hovedsak til påbudets virkeområde, unntak og overgangsordning, og retter seg dels mot at kjøretøy i gruppe M1 (personbil) i denne omgang ikke er omfattet av forslaget og at utenlandsregistrerte kjøretøy ikke vil være omfattet av påbudet. Disse innspillene berører i utgangspunktet forskriftsforslaget som vil oppsummeres separat. Innspillene er likevel av så prinsipiell karakter at departementet anser en omtale og vurdering også i denne proposisjonen som hensiktsmessig.

4 Gjeldende rett

4.1 Nasjonal rett

Det er i dag ikke hjemmel for et påbud om alkolås i kjøretøy som brukes i transport mot vederlag. Flere fylkeskommuner har imidlertid, som ledd i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet, valgt å stille krav om alkolås i busser som benyttes i forbindelse med skoleskyss og ordinær rutetransport. Dette er imidlertid et frivillig tiltak som gjerne reguleres gjennom anbudsrunder.

Det finnes ingen samlet oversikt over antall kjøretøy som har montert alkolås i Norge, men antallet er stadig økende. Statens vegvesen mon-

terer i hovedsak alkolås i alle sine nye kjøretøy og har i dag ca. 800 kjøretøy installert med alkolås over hele landet. Også enkelte kommunale- og fylkeskommunale etater samt flere større gods- og persontransportselskaper har installert alkolås i sin kjøretøypark som et kvalitets-sikringsverktøy.

4.2 Ordninger i andre land

Alkolås ble først tatt i bruk i 1986 i California, USA, som en reaksjon på promillekjøring. I dag er alkolås i bruk i mange delstater i USA, Australia og i Canada. Tilsvarende er det 11 land i Europa som enten har eller er i ferd med å utvikle alkolås-ordninger i tilknytning til promilleprogrammer: Sverige, Finland, Danmark, Tyskland, Nederland, Belgia, England, Frankrike, Østerrike, Estland og Slovenia.

Finland og Frankrike har i tillegg lovfestet et generelt krav om at kjøretøy som brukes i offentlig persontransport (turvogn/buss) skal være utstyrt med alkolås. I arbeidet med lov- og forskriftsforslaget har det derfor vært naturlig å se hen til reguleringen i Finland og Frankrike.

4.2.1 Finland

I Finland ble det i 2008 innført påbud om alkolås for alle kjøretøy som frakter skole- og barnehagebarn, jf. «*lag om användning av alkolås vid skol- och dagvårdskörning*».

30. desember 2016 vedtok Finland en ny lov om alkolås som opphever og erstatter tre lover på området, henholdsvis «*lagen om alkolåsövervakad körrätt (439/2008)*», «*lagen om godkännande av alkolås for användning i trafikk (1109/2010)*» og «*lagen om användning av alkolås vid skol- och dagvårdskörning (1110/2010)*». Den nye loven innebærer ingen store materielle endringer.

Trafiksikkerhetsverket godkjenner alkolåstyper og publiserer disse på sine nettsider.

4.2.2 Frankrike

I Frankrike ble det fra 1. januar 2010 innført påbud om alkolås i alle nye kjøretøy som frakter skolebarn. Gjennomføringen av påbudet er nærmere regulert i forskrift 2. juli 1982 om offentlig persontransport. Fra 1. september 2015 ble ordningen utvidet slik at alle kjøretøy (turvogn/buss) som brukes i offentlig persontransport skal ha installert alkolås. Kun kjøretøy hvor vognkortet er påført bruksanmerkningen «veteranbil», er unntatt fra påbudet om alkolås.

Det stilles spesifikke krav til alkolåsens kvalitet. De tekniske spesifikasjonene kunngjøres offentlig. Det stilles krav til hvilke opplysninger som kan lagres i og hentes ut av alkolåsen, og hvordan disse opplysningene kan anvendes. Bruken av alkolåsen og behandling av opplysninger fra denne skal skje i henhold til lov om informasjonsteknologi, filer og friheter. Ettersom bruk av alkolås fordrer håndtering av personopplysninger ble det nedsatt en kommisjon som skulle vurdere om bruk av alkolås skulle kreve konsesjon. Kommisjonen kom til at bruk av alkolås måtte godkjennes på forhånd. For å få tillatelse til bruk av alkolås må en behandlingsansvarlig for transportorganet fremlegge en forpliktende erklæring for kommisjonen. Bruken av alkolåsen er begrenset til trafikksikkerhetsformål i samsvar med ovennevnte lov- og forskriftsbestemmelsene om alkolås¹. Opplysningene om førernes promille skal verken kommuniseres eller brukes jf. artikkel L. 234-15 i loven. Eneste mottaker av opplysninger fra alkolåsen skal være de ansvarlige for transporttjenestene og personer som er utpekt av dem. Disse skal under ingen omstendigheter få tilgang til promilleverdien. Ingen disiplinærtiltak kan iverksettes utelukkende på grunnlag av resultatene fra alkolåsen.

Opplysningene fra alkolåsen kan lagres på alkolåsen i inntil 45 dager. Arbeidsgiver kan lagre opplysningene fra alkolåsen, unntatt promilleverdien, i inntil to måneder fra datoen for registrering av hendelsen i alkolåsen. Anonymiserte opplysninger kan lagres lenger for statistiske formål. Det skal iverksettes tiltak for å sikre datahåndtering.

4.2.3 EU

Bruk av alkolås som et tiltak for å forhindre promillekjøring, ble først anbefalt av EU i Road Safety Action Programme (RSAP) 2003–2010, som ett av elementene for å kunne nå målet om halvering av antall trafikkdrepte innen 2020, og for å støtte medlemsstatenes helsepolitikk for å redusere alkoholskader.

I 2014 ble det lagt frem to rapporter fra henholdsvis Parlamentet² og Kommisjonen som begge er positive til tiltak for å øke bruken av

alkolås for kommersiell transport på veg. Rapportene viser til at flere tiltak kan fremme bruk av alkolås, eksempelvis harmonisering av tekniske standarder for alkolås på EU-nivå.

Kommisjonen anbefalte at EU støtter informasjonsutveksling om nasjonale alkolåsprogrammer og stimulerer til videre utvikling av alkolåser. Med henvisning til utført kost-nytteanalyse foreslo Kommisjonen ikke å påby medlemsstatene å ta i bruk alkolås. I Parlamentets rapport anbefales alkolås som et tiltak for promilledømte i forbindelse med rehabiliteringsprogram og som et preventivt tiltak rettet mot spesifikke kommersielle kjøretøygrupper. I tillegg ble det tilrådet økt harmonisering innenfor området, herunder tekniske standarder for bruk og installasjon av alkolås.

Kommisjonen (DG Grow) har nylig publisert en 19-punkts liste over kjøretøytekniske trafikksikkerhetstiltak³ som foreslås obligatoriske i nye kjøretøy. Alkolås er nevnt under generelle sikkerhetstiltak;

«This area covers accident mitigation measures consisting of introduction of new requirements or enhancing of existing measures in the field of: emergency braking display (flashing stop lamps), seat belt reminder, frontal crash testing, side crash testing, rear crash testing, *alcohol interlock device interface standardisation*, crash event data recorder and tyre pressure monitoring.»

Kommisjonen har i sin plan for kommende krav til kjøretøy signalisert at kjøretøy klasse M og N (alle personbiler, varebiler, lastebiler og busser) skal være forberedt for ettermontering av alkolås. Etter planen skal dette skal gjelde for nye typegodkjenninger fra 1. september 2020 og nyregistreringer fra 1. september 2022. Kommisjonen er nå i ferd med å stake ut veien videre for krav til sikkerhetsteknologi i kjøretøy. I den forbindelse har de bedt om høringsinnspill, jf. public consultation on the revision of the Vehicle General Safety Regulation and the Pedestrian Safety Regulation⁴.

¹ *de 3 l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes 4 Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés 11*

² [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET\(2014\)513993_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

³ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=9029&lang=en

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0787>

5 Nærmere om alkolås

5.1 Hva er en alkolås

En alkolås er et teknisk apparat bestående av et håndsett med munnstykke og en kontrollboks koblet til kjøretøyets tenningsystem. Før kjøretøyet startes, må føreren blåse i alkolåsen munnstykke og pustepøven kontrolleres. Hvis det er alkohol i utåndingsluften over den definerte grenseverdien, vil kjøretøyet ikke starte. Etter vegtrafikkloven § 22 annet ledd er grenseverdien i Norge 0,2 promille (måles i blodet) og tilsvarer alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,1 milligram per liter luft. Om føreren ikke har alkohol i utåndingsluften, gir alkolåsen et signal om at kjøretøyet kan starte.

Dersom føreren ikke har blåst tilstrekkelig eller lenge nok, gir alkolåsen et signal om at føreren må blåse igjen. I alkolåsloggen angis dette med «*invalid breath sample*». Dersom føreren har promille over tillatt grenseverdi lyser det rødt i displayet og det kommer en advarsel i form av et lydsignal. Dette angis i loggen med «*initial test failed*».

Alkolåsen gir mulighet for retest etter en viss tid. Etter første ugyldige pustepøve varer stopperioden et par minutter, og lengre for eventuelle nye ugyldige pustepøver. Hensikten med stopperiodene er å få føreren til å reflektere.

Teknologien er alkoholspesifikk og utviklet slik at den ikke skal kunne påvirkes av driftsmiljø, temperatur eller faktorer som sigarettøyk eller eksos. Alkolåsen vil også kunne skille mellom pustepøve fra et menneske eller om luften for eksempel er blåst fra en pumpe.

5.1.1 Alkolås som trafikksikkerhetstiltak

Alkolås som trafikksikkerhetstiltak er brukt på ulike måter i andre land, enten som:

- et tiltak for promilledømte. Ofte da som et alternativ til tap av førerrett og i tilknytning til et promilleprogram, eller som
- et generelt trafikksikkerhetstiltak. Enten som et regulatorisk krav eller på frivillig basis.

5.1.2 Promillekjøring er trafikkfarlig

European Transport Safety Council (ETSC) har anslått at promillekjøring er medvirkende ulykkesårsak for omlag 25 % av alle trafikkdrepte i Europa. Empiri viser at for alkohol, vil det være økende trafikksikkerhetsrisiko knyttet til økende promille hos bilføreren (Comtom et. al, 2002). Sta-

tens vegvesens dybdeanalyse av dødsulykker for 2016⁵ viser at kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 23 % av dødsulykkene i Norge. Dette omfatter både promillekjøring og kjøring hvor fører var påvirket av andre rusmidler. I alle disse ulykkene vurderes ruspåvirkning å ha vært utløsende faktor, eller i stor grad å ha medvirket til at ulykken inntraff.

5.1.3 Promillekjøring blant yrkessjåfører

Det foreligger ingen særskilt statistikk på omfanget av promillekjøring blant bussjåfører.

Utrykningspolitiet (UP) har i samarbeid med TØI gjort en undersøkelse av promillekjøring blant førere av tunge kjøretøy fra 17. februar til 30. april 2009 (Assum & Erke, 2009). UP tok pustepøve av 2836 førere av tunge kjøretøy, hvorav én fører hadde over 0,2 i promille. Dette tilsvarer 0,035 % av de kontrollerte førerne. Nyere statistikk foreligger ikke og det er ikke gitt at resultatene fra 2009 beregnet for tunge kjøretøy generelt er representative for buss.

Kollektivtrafikkoperatøren UNIBUSS gjennomførte i 2015 omtrent 1 000 promilletester av sine sjåfører. Av disse ga 5 positivt utslag, dvs. at sjåføren hadde mer enn 0,2 i promille. Dette utgjør 0,5 % av selskapets sjåfører. Dette er ikke nødvendigvis representativt for alle bussjåfører.

Selv om tallene over tyder på at promillekjøring blant bussjåfører forekommer i liten utstrekning, og ulykkesstatistikken viser at det skjer få ulykker med personskader hvor buss er involvert, er skadepotensialet stort.

6 Nærmere om forslaget

6.1 Hjemmelsgrunnlag for å innføre alkolåspåbud

6.1.1 Forslaget i høringsnotatet

Gjeldende vegtrafikklov er en fullmaktslov med omfattende supplerende regelverk gitt med hjemmel i vegtrafikkloven. Det er også gitt bestemmelser i en rekke andre lover og forskrifter som har betydning for rettstilstanden innen vegtrafikkområdet, for eksempel yrkestransportlova, veglova og bilansvarslova. Høringsnotatet redegjør for ulike mulige hjemmelsgrunnlag for alkolåspåbu-

⁵ Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2016 https://www.vegvesen.no/_attachment/1914679/binary/1189230?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2016.pdf

det, herunder yrkestransportlova, men konkluderer med at vegtrafikkloven er mest hensiktsmessig plassering.

I norsk rett er det per i dag ikke hjemmel for et påbud om alkolås i kjøretøy som brukes i gods- eller persontransport mot vederlag. Et slikt påbud er forholdsvis inngripende og har økonomiske konsekvenser for de som omfattes. Det kreves forankring i lov for innføring, og en slik hjemmel bør etter departementets syn inntas som en ny bestemmelse i vegtrafikkloven.

Formålet med forslaget er å øke trafikk sikkerheten ved å redusere førerens mulighet for å kunne kjøre med promille samt øke trygghetsfølelsen for passasjerer og trafikanter.

Den foreslåtte lovbestemmelsen gir hjemmel til i forskrift å påby montering av alkolås i alle kjøretøy som brukes i vegtransport mot vederlag.

I høringsnotatet ble lovbestemmelsen foreslått plassert i kap. VI. Forskjellige bestemmelser. Forslaget lød slik:

«§ 40 c. Sikkerhetsmessige innretninger for å forhindre ruspåvirket kjøring

Departementet kan gi forskrift om at den som driver transport mot vederlag på veg, skal ha alkolås i kjøretøyet for å forhindre ruspåvirket kjøring. I forskriften kan det gis regler om:

- a) tekniske og funksjonelle krav til alkolåsen,
- b) behandling av personopplysninger fra alkolåsen, herunder om sammenstilling av personopplysninger til bruk i forskning og til statistiske formål,
- c) pålegg om retting til den som driver transport som nevnt i første ledd ved kontroll langs veg,
- d) fastsettelse, ileggelse og inndrivelse av overtredelsesgebyr til den som driver transport som nevnt i første ledd.»

Pliktsubjektet er transportvirksomheten eller enkeltpersoner som driver transport mot vederlag på veg. Begrepet «den som driver transport mot vederlag» skal ifølge forslaget ha samme betydning som i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Forslaget gir en relativt vid hjemmel. Påbudets saklige virkeområde foreslås nærmere regulert i ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.

I bokstav a) foreslås det hjemmel til at departementet kan gi nærmere regler om tekniske og funksjonelle krav til alkolåsen. Det vil i forskrift gis regler om bl.a. krav til alkolåsen og til verkstedene, sikkerhet for datahåndtering og spesifika-

sjoner og brukerkrav for å sikre at alkolåsen virker som den skal.

I bokstav b) foreslås det at departementet i forskrift kan regulere behandling av data som registreres i alkolåsen, herunder hvilke opplysninger som skal kunne lagres, hvem som skal kunne behandle disse og til hvilket formål. Alkolåser som leveres på markedet i dag kan loggføre eksempelvis resultatet fra pustepróven, klokkeslett og dato for disse, og knytte dataene til kjøretøys kjennemerke.

Det foreslås i bokstav c) hjemmel til å kunne gi påbud om retting til den aktuelle transportvirksomheten ved kontroll langs veg. De nærmere bestemmelsene om kontroll langs veg og pålegg om retting, vil bli regulert i forskrift.

I bokstav d) foreslås det forskriftshjemmel for å fastsette, ilegge og inndrive overtredelsesgebyr for overtredelser av alkolåspåbudet. Den nærmere reguleringen av overtredelsesgebyret foreslås fastsatt i forskrift. Behovet for et slikt gebyr er det redegjort for i høringsnotatet. Sentralt ved vurderingen står avveiningen mellom effektiv håndheving av påbudet om alkolås og kravet om rettsikkerhet for virksomheten. Det vurderes som nødvendig med et sanksjonssystem for overtredelse av påbudet om alkolås, for å sikre etterlevelse. I høringsnotatet fremgår det at et slikt overtredelsesgebyr skal rette seg mot transportvirksomheten.

6.1.2 Høringsinstansenes syn

Høringsinstansene som har uttalt seg er i all hovedsak positive til forslaget. Flere fylkeskommuner opplyser at det ved bussanbud allerede er stilt krav om alkolås.

Høringsinstansene hadde ingen innvendinger mot hjemmelsforslaget i vegtrafikkloven.

6.1.3 Departementets vurdering

Den foreslåtte lovendringen vil etablere hjemmel i vegtrafikkloven for å innføre påbud om alkolås i kjøretøy for den som driver transport mot vederlag. Det legges opp til at de materielle kravene til alkolåsen og bruken av denne fastsettes i forskrift, herunder hvilke kjøretøy som skal omfattes av påbudet.

Departementet foreslår at lovbestemmelsen plasseres i vegtrafikkloven kapitel III – Kjøretøy m.m. og ikke i kapitel VI – Forskjellige bestemmelser m.m. slik høringsnotatet legger opp til. Bakgrunnen for endringen er at vegtrafikklovens kap. III samler de mest sentrale tek-

niske bestemmelsene om kjøretøy og følgelig er en mer hensiktsmessig plassering også for bestemmelsen om alkolås. Dette til tross for at påbudet er rettet mot virksomheten og ikke kjøretøyet som bestemmelsene i kap. III ellers omhandler. Departementet foreslår derfor en ny § 18 i vegtrafikkloven. Departementet har av lovtekniske hensyn valgt å gå bort fra punktstillingen om hvilke områder det kan gis forskrifter om og heller innarbeidet og justert ordlyden i lovbestemmelsen for bedre lovteknikk.

I høringsforslaget ble det foreslått i bokstav b) at departementet i forskrift kunne fastsette nærmere regulering av behandling av data som registreres i alkolåsen, herunder hvilke opplysninger som skal kunne lagres og hvem som skal kunne behandle disse. Alkolås som leveres på markedet i dag kan loggføre eksempelvis resultatet fra pustep prøven, klokkeslett og dato for disse, og dataene er knyttet til registreringsnummeret på kjøretøyet.

Departementet foreslår å fjerne denne bestemmelsen da den etter vårt syn er unødvendig. Hjemmelsgrunnlaget til å behandle data som registreres i alkolåsen vil bli ivaretatt ved departementets forslag til ny § 43 b i vegtrafikkloven (rett til å behandle personopplysninger på vegtrafikklovens område). Departementet viser til at det vil bli fremmet en egen lovproposisjon om dette i inneværende sesjon. I tillegg vil de generelle reglene om behandling av data for historiske, statistiske eller vitenskapelige formål etter personopplysningsloven også gjelde. Problemstillingen ble også tatt opp av *Kommunal- og moderniseringsdepartementet* i forbindelse med høringen.

I høringsnotatet fremgår det at den som driver transport mot vederlag skal dekke kostnadene ved alkolås. Departementet har funnet behov for å ta inn en presisering i lovforslaget for å gi hjemmel til å forskriftsregulere at det er virksomheten som driver transport mot vederlag som skal bære kostnadene for anskaffelse, montering og kontroll av alkolåsen. Se lovforslaget § 18 andre setning.

I høringsforslaget ble det i bokstav d) foreslått hjemmel til i forskrift å fastsette nærmere vilkår for illeggelse av overtredelsesgebyr, se punkt 5.2.1. Departementet ser overtredelsesgebyr som et forholdsmessig og hensiktsmessig sanksjonsmiddel for å sikre at virksomhetene etterlever alkolåspåbudet. Departementet kan i forskrift fastsette nærmere bestemmelser om hvilke hensyn det kan eller skal legges vekt på ved vurderingen av om overtredelsesgebyr skal ilegges, samt fastsetting av gebyrets størrelse.

Overtredelsesgebyr vil kunne rettes mot transportvirksomheten dersom alkolås ikke er montert i det aktuelle kjøretøyet som stanses, jf. utkast til forskrift. Overtredelsesgebyr skal derimot ikke ilegges dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller av andre særlige grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølging etter vegtrafikkloven § 31 første ledd. Departementet har etterfølgende kommet frem til at det imidlertid ikke er behov for å etablere en egen hjemmel om overtredelsesgebyr i den foreslåtte lovbestemmelsen. Slik hjemmel følger allerede av vegtrafikkloven § 31 åttende ledd.

Hva gjelder forslaget geografiske virkeområdet så viser departementet til at vegtrafikklovens gyldighet på Svalbard er fastsatt av Samferdselsdepartementet i forskrift 10. november 1993 nr. 1018. Departementet anser på nåværende tidspunkt det ikke som praktisk eller hensiktsmessig å innføre alkolåspåbudet for Svalbard. Dette vil bli nærmere kommentert i behandlingen av forslag til ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.

6.2 Forsøk på kjøring i alkoholpåvirket tilstand

6.2.1 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet ble det gitt en kortfattet omtale av om innblåsning i alkolåsen med for stor alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften, slik at kjøretøyet ikke kan startes, kan anses som forsøk på kjøring i påvirket tilstand etter vegtrafikkloven § 22 første ledd.

6.2.2 Høringsinstansenes syn

Flere høringsinstanser som *Kongelig Norsk Automobilklub*, *NHO Transport* og *Yrkestrafikkforbundet* støtter Vegdirektoratets vurdering om at en sjåfør som innretter seg etter alkolåsen ikke gjør noe straffbart ved å blåse i den, men at det først kan bli snakk om straffbart forsøk hvis en sjåfør forsøker å omgå alkolåsen og kommer forbi de straffri forberedelsene. *Yrkestrafikkforbundet* baserer dette på at det å blåse i alkolås må anses som et absolutt utjenlig forsøk, altså at det ikke vil være mulig å få start på bussen i beruset tilstand der alkolås er installert.

Utrykningspolitiet bemerker at spørsmålet om positiv pustep prøve ved bruk av alkolås skal anses som forsøk på kjøring i ruspåvirket tilstand er avhengig av en vurdering av om det foreligger fullbyrdelsesforsett i den enkelte sak. *Politidirek-*

toratet er enig i at det å avgi en prøve til alkolåsen i beruset tilstand i seg selv ikke vil være en overskridelse av forsøkets nedre grense. De peker imidlertid på at det kan tenkes tilfeller hvor en fører foretar en pusteprøve med for stor alkohol-konsentrasjon i pusten, men at føreren deretter forsøker å finne en person som kan avgi prøve for seg. Politiet anser dette for å være situasjon hvor det er relevant å hente ut data som viser at føreren har avgitt prøve med for stor alkoholkonsentrasjon i pusten. Dette fordi en slik handling peker mot fullbyrdsforsøkt.

Justis- og beredskapsdepartementet har anført at reglene for overskridelsen av den nedre grensen for straffbart forsøk er noe unyansert omtalt i høringsnotatet, og at spørsmålet om hvorvidt en sjåfør som blåser i alkolås har overskredet den nedre grensen for forsøk, må vurderes konkret. *Justis- og beredskapsdepartementet* peker på at lagret data på alkolåsen vil være bevis som kan brukes i en straffesak, mens hvilken vekt beviset skal tillegges, ellers vil være opp til domstolen. *Justis- og beredskapsdepartementet* mener på bakgrunn av dette at det ikke kan legges til grunn at å blåse i alkolås aldri vil være en overskridelse av den nedre grensen for forsøk. Det er henvist til rettspraksis⁶ om den konkrete vurderingen som må foretas.

6.2.3 Departementets vurdering

Departementet deler *Justis- og beredskapsdepartementets* merknad om at den nedre grensen for straffbare forsøk er forenklet og noe unyansert omtalt i høringsnotatet. Departementet er enige i at Hålogaland lagmannsretts dom av 6. mars 2017 (LH-2016-189838) illustrerer hvordan bevisvekten må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Departementet vil i denne sammenheng imidlertid kommentere at grensen og vurderingen for hvor den nedre grensen for forsøk ligger etter vegtrafikkloven, ikke har noen betydning for gjennomføringen av dette påbudet. Påbudet om alkolås i kjøretøy som driver transport mot vederlag skal være et kvalitetssikringsverktøy, med formål å øke trafikksikkerheten ved å redusere førerens mulighet for promillekjøring samt fremme trygghetsfølelsen for passasjerer og trafikanter.

6.3 Kontroll av andre trafikkfarlige stoffer enn alkohol

6.3.1 Høringsinstansenes syn

Flere høringsinstanser deriblant *Akershus fylkeskommune*, *Nordland fylkeskommune* og *Norsk Motorcykel Union* støtter innføring av påbud om alkolås, men påpeker viktigheten av å videreutvikle nye og mer effektive metoder for å stoppe kjøring i all ruspåvirket tilstand. Enkelte har reist spørsmål om hvordan det vil være mulig å kontrollere sjåfører som er påvirket av andre stoffer enn alkohol.

NHO Transport mener det er viktig at innføring av alkolås ikke medfører at transportbransjen og myndighetene mister oppmerksomheten på bruk av andre rusmidler enn alkohol. Inntak av medikamenter og narkotiske stoffer vil også medføre sterk nedsettelse av evne til å håndtere ulike kjøretøy og slik rus er vanskelig å oppdage.

6.3.2 Departementets vurdering

Departementet viser til at alkolåsen i dag bare kan detektere alkohol. Teknologien er i dag altså ikke utviklet for å kunne fange opp andre trafikkfarlige rusmidler enn alkohol.

I trafikksikkerhetsarbeidet er det et kontinuerlig fokus på tiltak for å begrense omfanget av ruspåvirket kjøring, blant annet gjennom politiets kontrollvirksomhet. Som følge av dette er antallet pågrepne sjåfører som er mistenkt for ruspåvirket kjøring økt de senere årene. I dag bruker Utrykningspolitiet et eget analyseinstrument som hjelpemiddel ved vegkantkontroll for å avsløre påvirkning av enkelte narkotiske stoffer eller legemidler.

6.4 Arbeidsrettslige konsekvenser

6.4.1 Høringsinstansenes syn

Yrkestrafikkforbundet etterlyser veiledning om hva som skal skje når sjåføren blåser rødt i alkolåsen, både om hvilke reaksjoner som kan være legitime, og hvilke rutiner bedriften skal ha. De henviser til at praksis hos bedriftene varierer, der enkelte har nulltoleranse ved at sjåfører som møter beruset blir avskjediget, mens andre har utarbeidet AKAN-rutiner som gir sjåføren mulighet til å fortsette arbeidsforholdet. *Yrkestrafikkforbundet* mener på bakgrunn av dette at det må spesifiseres at bedriften er pliktig til å ha rutiner for avvikshåndtering som er godt kjent i bedriften i

⁶ Hålogalands lagmannsrettsdom 6. mars 2017 (LH-2016-189838)

henhold til arbeidsmiljøloven § 9-2, der sjåføren blåser rødt. *Yrkestrafikkforbundet* er videre bekymret for at innføring av alkolås kan medføre at bransjen mister fokus på å drive preventivt arbeid mot alkohol- og annet rusmisbruk som ledd i HMS-arbeidet. Det ønskes at forhold til arbeidsmiljølovens bestemmelser om helse- miljø og sikkerhet behandles nærmere, slik at det fremkommer klart at alkolåsen kun vil være et ledd i et større HMS-arbeid, og at det fremdeles vil være nødvendig å arbeide aktivt og forebygge mot rusmisbruk, jf. CENELEC standard 3.

Bilpersonalets Landsråd opplever at enkelte bedrifter viser til en såkalt «nulltoleranse», som innebærer at dersom en sjåfør får utslag på alkolåsen (>0,2 promille), blir vedkommende oppsagt eller avskjediget. *Bilpersonalets Landsråd* etterlyser en lovbestemmelse om at man ikke blir oppsagt eller avskjediget ved promilleverdi under 0,2 promille.

6.4.2 Departementets vurdering

Departementet vil påpeke at påbudet om alkolås kun regulerer om et gitt kjøretøy skal ha montert alkolås eller ikke. Pliktsubjektet i forslaget er virksomheten. Forslaget regulerer ikke reaksjoner overfor fører som ev. har «blåst rødt» i alkolåsen.

Reaksjoner overfor en fører som får utslag på alkolåsen, må etter departementets syn ivaretas av øvrig tilstøtende regelverk og den enkelte bedrifts interne rutiner. Den enkelte bedrift tilrås å etablere interne rutiner for bruk av alkolås, også med tanke på eventuelle arbeidsrettslige reaksjoner i slike tilfeller. Videre er det etter departementet syn viktig at virksomhetene uansett fortsetter å arbeide aktivt etter AKAN-modellen med forebygging og håndtering av rusmisbruk.

6.5 Alternative tiltak

6.5.1 Høringsinstansenes syn

Yrkestrafikkforbundet mener regjeringen bør prioritere å innføre alkolås der man har grunnlag for å si at det virker. Det siktes særlig til innføring av alkolås som alternativ til inndragning av førerkort ved domfellelse for promillekjøring, og alkolås som et alternativ til inndragning av førerkort på grunn av ikke oppfylte helsekrav. *Yrkestrafikkforbundet* mener at man vil få best utbytte av alkolåsen dersom alle de ovennevnte tiltakene innføres samtidig, som en pakkeløsning.

Regelrådet har avgitt en generell høringsuttalelse til forslaget hvor de vurderer om konsekvensutredningen tilfredsstillende utredningsinstruksens krav og om konsekvensene for næringslivet har blitt tilstrekkelig kartlagt. *Regelrådet* anser at utredningen om alkolås ikke tilfredsstillende kravene i utredningsinstruksen punkt 2.1 og 2.2. *Regelrådet* mener at utredningen ikke i tilstrekkelig grad omtaler alternative løsninger, og videre at nytte-effekten av tiltaket er uklar. Hensynet til de berørte aktørene, spesielt virkningene for de minste virksomhetene, er ikke tilstrekkelig belyst. *Regelrådet* er opptatt av at også svært samfunnsnyttige formål må søkes nådd til lavest mulig kostnad for næringslivet. *Regelrådet* anbefaler at alternative løsninger for finansiering av tiltaket og konsekvensene for de minste virksomhetene kartlegges, før saken legges til beslutning.

6.5.2 Departementets vurdering

Departementet viser til Vegdirektoratet i forbindelse med utredningen av påbud om alkolås i persontransport mot vederlag, også vurderte andre alternative tiltak for å forhindre promillekjøring. Det ble blant annet sett på alkobommer. Alkolås ble imidlertid ansett som et mer effektivt og mindre ressurskrevende tiltak.

Departementet er ikke enig i *Regelrådets* innspill om at utredningen ikke dekker utredningsinstruksens krav. Slik departementet forstår merknaden om alternative løsninger for finansiering, er *Regelrådet* kritisk til at statlig finansiering ikke er foreslått i høringsnotatet. Dette gjelder særlig med tanke på de minste virksomhetene som blir omfattet av påbudet. Departementet viser til at Oslo Economics i sin samfunnsøkonomiske analyse av tiltaket har konkludert med at det ikke synes å være noe stort behov for finansielle incentiver eller virkemidler. Næringen er videre eksplisitt blitt bedt om å gi tilbakemeldinger på om forslaget vil ramme mindre virksomheter i større grad enn andre. Ingen virksomheter har gitt tilbakemeldinger om dette og departementet legger derfor til grunn at forslaget ikke synes å få noen spesielle konsekvenser for de minste virksomhetene. Når det gjelder virksomhetene generelt er det foreslått en implementeringsperiode for å lette de økonomiske byrdene for næringen. Dette er i tråd med anbefalingen i den samfunnsøkonomiske analysen fra Oslo Economics.

Til *Regelrådets* merknad om at nytteeffekten av tiltaket er uklar vil departementet bemerke at dette synes å bygge på en misforståelse av for-

slaget og begrunnelsen for at kjøretøy i kategori M1 (personbil) ikke er omfattet. Unntaket for M1 er som nevnt under punkt 7 ikke en permanent avgrensning. Bakgrunnen for den foreslåtte avgrensningen er et ønske om gradvis innføring av påbudet, knyttet til teknologiske utfordringer med installasjon i nyere biler, jf. punkt 7.2. Nytteeffekten er for øvrig klart beskrevet i høringsnotatet, og i den samfunnsøkonomiske analysen som lå ved i høringen. Etter departementets vurdering er alternative løsninger for finansiering av tiltaket og konsekvensene for de minste virksomhetene tilstrekkelig kartlagt i utredningen.

7 Særlig om forskriftens virkeområde

7.1 Forslaget i høringsnotatet

Høringsnotatet om forslag til ny lovbestemmelse i vegtrafikkloven og forslag til ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. ble sendt på en felles alminnelig og EØS-høring 6. mars 2017, jf. punkt 3.1 og punkt 3.2. I utgangspunktet blir alle høringsinnspill som berører forskriftsforslaget behandlet i egen prosess. Da enkelte innspill til forskriften er av prinsipiell karakter, vil disse også bli kort omtalt og vurdert i denne proposisjonen.

Flere sentrale høringsinstanser har innsigelser mot at kjøretøy i gruppe M1 i denne omgang ikke er omfattet av forskriftsforslaget og at utenlandsregistrerte kjøretøy ikke vil være omfattet av påbudet. I tillegg hadde flere høringsinstanser innvendinger mot den foreslåtte overgangsordningen på to år.

7.2 Unntak for personbiler (M1)

I forslag til forskrift foreslås påbudet nærmere avgrenset til norskregistrerte minibusser og busser (M2 og M3) som brukes i persontransport mot vederlag. Påbudet foreslås å gjelde for persontransport som er omfattet av løyvebestemmelsene i yrkestransportlova. Personbiler (kategori M1) og utenlandskregistrerte kjøretøy faller m.a.o utenfor påbudet i første omgang. Dette innebærer at store deler av drosjenæringen ikke vil være omfattet av påbudet, med unntak av minibusser.

Opplysningsrådet for Veitrafikken, Autoriserte trafikkskolelandsforbund (ATL), Norsk Fagkomite for alkolås (NEK/NK BTTF 116-2), Fagforbundet, Dignita, Kongelig Norsk Automobilklub, Frihet fra trafikkrus, Actis, Norsk Bobil og Caravan

Club er kritiske til at forslaget i nåværende form begrenses til å gjelde for kjøretøy i kategori M2 (minibuss) og M3 (buss), og mener unnlattelse av å omfatte kjøretøy i gruppe M1 er i strid med Stortingets anmodningsvedtak (Innst. 282 S (2014–2015)).

NHO Transport er enig i at en gradvis innføring av ulike kjøretøyklasser, herunder M1, vil føre til mindre press på ettermonteringsmarkedet.

Politidirektoratet (POD) viser til at ulykker med buss ikke utgjør mange tilfeller, og at promille sjelden blir påvist som medvirkende årsak. POD er enig med forslaget om at det på sikt bør vurderes å utvide ordningen også til å gjelde M1 (personbiler) som benyttes til persontransport.

Dräger Norge AS er i all hovedsak enige i høringsforslaget, men mener at bør gis en overgangsordning for kjøretøy i kategori M1 fremfor et permanent unntak. *KGK Norge AS* støtter lovforslaget og at hjemmelen er utformet som en vid fullmaktshjemmel som tar høyde for at påbudet kan gjelde M og N, samt alle typer transport. De ser imidlertid ikke noen grunn til å unnta kjøretøy i kategori M1 fra påbudet. *KGK Norge AS* ser heller ikke at full implementering for også M1, vil by på logistikkutfordringer. Det kan lages gode overgangsordninger for å sikre en smidig og god implementering av påbudet. *Trygg Trafikk* stiller seg positiv til innføring av påbud om alkolås i buss og minibuss, men mener at påbudet også må omfatte drosjer i kjøretøygruppe M1. Etter *Trygg Trafikk* sin mening vil en begrensning til M2 og M3 redusere trafikksikkerhetseffekten av innføring av alkolås vesentlig.

Norges Taxiforbund mener forutsetningene som ligger til grunn i høringsnotatet ved å utelate M1 fra påbudet, er feil. I tillegg fremstår det for dem som usikkert om innføringen av alkolås bare kommer til å gjelde busser og minibusser og at vanlige drosjer (M1) skal komme senere.

Flere av høringsinstansene er også uenige i Vegdirektoratets tekniske begrunnelse for å unnta M1 kjøretøy. *Dräger Norge AS* mener den teknologiske begrunnelsen for unntak for kjøretøygruppe M1 er overdreven, og at kjøretøyprodusenter kommer til å samarbeide for å muliggjøre salg av deres kjøretøy. Det vises til at en transportør, ved innkjøp av kjøretøy, kan sette som krav at det skal være montert alkolås etter CENELEC standard EN50436-7 (heretter omtalt som CENELEC standard 7). Om det er nødvendig med en gradvis innføring, mener *Dräger Norge AS* at dette kan løses gjennom en lengre overgangsordning på maksimalt fem år for kjøretøygruppe M, men ikke av teknologiske årsaker.

Departementet har merket seg at flere sentrale høringsinstanser påpeker at forskriftsfor-slaget om å unnta kjøretøyklassen M1 fra påbudet i første omgang kan være i strid med Stortingets anmodningsvedtak. Departementet vil vise til at da Vegdirektoratet i 2015 ble gitt oppdraget med å utrede økonomiske og administrative konsekvenser av et nasjonalt påbud om alkolås, omfat-tet dette all persontransport mot vederlag. I henhold til Stortingsvedtakets punkt 2 ble direktora-tet samtidig bedt om å vurdere hvordan et slikt alkolåspåbud best kunne innføres for kjøretøy på veg, herunder vurdere muligheter for en gradvis innføring.

Departementet vil presisere at den foreslåtte lovhjemmelen ikke er avgrenset mot kjøretøy i gruppe M1. Avgrensingen gjøres i for-skriften, som senere kan endres til å gjelde også M1-kjøretøy. At kjøretøy i gruppe M1 ikke er inn-tatt i forslaget til forskrift nå er begrunnet i utfor-dringer mht. teknisk innfasing og kapasiteten i ettermonterings markedet. En gradvis innfasing vil også gi Statens vegvesen mulighet til å samle erfaring i etterkant av forskriftens ikrafttredelse. En slik gradvis innfasing er også gjennomført i andre europeiske land, eksempelvis i Frankrike.

Departementet deler høringsinstanse-nes merknad om at forslaget kunne ha vært tydeli-gere på intensjonen om å innføre alkolåspåbudet gradvis for de aktuelle kjøretøygruppene. Forsla-get er etter departementets vurdering der-imot ikke i strid med anmodningsvedtaket, da lov-forslaget inneholder en klar hjemmel til å kunne forskriftsfeste et påbud om alkolås i all transport mot vederlag på veg.

Høringsinstansene viser til at CENELEC⁷ standard 7 inngår som en del av typegodkjen-ningskrav i EU/EØS, og kan dermed refereres til i norske alkolåsforskrifter.

Departementet vil understreke at CENELEC standard 7 per i dag bare er en nylig kunngjort industristandard, publisert desember 2016, som det er frivillig for kjøretøyprodusentene å forholde seg til. Standarden er ikke en del av typegodkjenningskrav i EU/EØS per i dag. Det er uvisst hvor mange kjøretøyprodusenter som vil ta denne standarden i bruk, før den eventuelt gjøres påbudt gjennom EU-regelverket. Statens vegves-en (SVV) har fulgt arbeidet med standarden. Standarden beskriver et «*installation document*»

der produsentene kan beskrive hvordan alkolåsen kan tilkobles og monteres i deres kjøretøyer. Dette dokumentet som skal tjene monteringsverk-stedene, vil være kjøretøyspesifikt og sikrer at montering skjer i henhold til anvisningene og ikke påvirker kjøretøyets øvrige funksjoner.

SVV har lang erfaring med installasjon av alkolåser og har fulgt teknologien på dette områ-det fra 2007 og frem til i dag. SVV har alkolås i bruk på både gamle og nye bilmodeller i egen flåte på rundt 800 kjøretøy. SVV presiserer at installasjonene i tidlig fase (frem til ca. 2011), der montering kunne gjøres i henhold til den gene-relle skissen i monteringsanvisning fra alkolåspro-dusenten, ikke bød på nevneverdige problemer. På dette stadiet kunne alkolåsen blokkere styre-strøm til startmotor-releet og hadde ingen annet inngrep eller påvirkning av kjøretøyets funksjo-ner. På nyere modeller av el- og hybridbiler, og i biler med start- og stoppteknologi er slik tilkob-ling ikke lenger mulig. Installasjonsverkstedene må derfor søke nye løsninger hver gang det kom-mer en ny modell eller elektronikk-arkitekturen er endret. Det må da monteres tilleggselektronikk mellom alkolås og kjøretøyets elektroniske sys-tem for å unngå feilmeldinger. Det er denne prosessen – med mer eller mindre involvering av kjø-retøyprodusenten – SVV vurderer som en potensi-ell sikkerhetsrisiko. I mange tilfeller vil ikke kjøre-tøyprodusentene stille seg bak en slik form for ettermontering. Dersom inngrepene gjøres feil har SVV for sine kjøretøy erfart at sikkerhetsfunk-sjoner påvirkes og førerstøttefunksjoner faller ut. Dette kan også skje etter at kjøretøyet er brukt en periode. I tillegg er denne prosessen ressurskre-vende da det stadig krever oppgraderte installa-sjonsløsninger i kjøretøyet. SVV påpeker at i denne sammenheng er en alkolås et ettermon-te-ringsprodukt (*after-market product*) som ikke er underlagt kjøretøyets utviklingsprosess. Det vil si at verken produktet eller installasjonen tilfredsstil-ler kvalitetskravene til Automotive Standard ISO/ TS 16949 slik øvrige komponenter i kjøretøyet gjør. Dette er hovedårsaken til at kjøretøyprodu-senter er tilbakeholdne med å stille seg bak instal-lasjonen.

Enkelte høringsinstanser omtaler EUs Commission Staff Working Document som argu-ment for at standarden inngår som en del av type-godkjenningskrav. Departementet vil påpeke at dokumentet det refereres til, bare er et arbeidsdokument fra EU-kommisjonen til Europa-parlamentet der omforent grensesnitt for sikker ettermontering av alkolås i M- og N-kjøretøy er et av mange trafikksikkerhetstiltak som foreslås.

⁷ CENELEC standard EN50436-7 er utarbeidet og publisert av CENELEC (European Committee for electro technical standardization); CENELEC BTTF 116-2 Alcohol inter-locks.

EU-kommisjonen har som plan å innføre krav om et slikt dokument som beskriver grensesnittet for nye typegodkjenninger fra september 2020 og nyregistreringer fra september 2022.

Departementet ser etter en samlet vurdering, hvor særlig behovet for en omforent teknisk standard er vektlagt, at det er hensiktsmessig å unnta kjøretøy i gruppe M1 ved første innfasing av påbudet om alkolås i kjøretøy som benyttes i transport mot vederlag.

7.3 Utenlandsregistrerte kjøretøy

Utkast til lovhjemmel gir departementet adgang til å fastsette i forskrift at utenlandske kjøretøy kan omfattes av påbudet om alkolås. Gjeldende forskriftsforslag er imidlertid utformet slik at utenlandske kjøretøy ikke omfattes av påbudet. Lov- og forskriftsforslaget har vært gjennom en egen EØS-høring. I notifiseringen til EU-Kommisjonen ble det redegjort for det nasjonale forslaget om at alle kjøretøy i kategorien M2 og M3 registrert i Norge og som utfører persontransport mot vederlag skal ha montert alkolås, i tillegg til forslagens tekniske krav til alkolåsen. Det ble anført at det norske forslaget ikke vil føre til handelshindringer i Europa.

Flere høringsinstanser som *NHO Transport*, *Bussmagasinet*, *Norsk Transportarbeiderforbund*, *Yrkestrafikkforbundet*, *MA – Rusfri trafikk*, *Oslo politidistrikt*, *Trygg Trafikk*, *Arbeidsgiverforeningen Spekter* reagerer på at påbudet kun skal gjelde norskregistrerte busser og minibusser med løyveplikt, og ikke utenlandsregistrerte busser som driver persontransport. Flere har påpekt at særkrav til norskregistrerte kjøretøy vil virke konkurransevridende og at det derfor må stilles krav om alkolås uavhengig av kjøretøyets nasjonalitet. Høringsinstansene mener trafikksikkerhetsmessige hensyn legitimerer at det innføres tilsvarende krav for utenlandsregistrerte kjøretøy.

EU-Kommisjonen sendte en kommentar den 12. juni 2016 med bl.a. anbefaling om at det norske forslaget burde utbygges med en «*mutual recognition clause*» for å sikre «*sufficient level of legal certainty for the economic operators.*»

Departementet viser til at EØS-avtalen, herunder forbudet mot handelshindringer, setter begrensninger for hvilke tekniske krav Norge gjennom nasjonal lovgiving kan stille til utenlandske kjøretøy og transportører.

Frankrike hadde i sitt opprinnelige lovforslag om alkolås i 2015 inkludert utenlandsregistrerte kjøretøy i påbudet. Under EØS-høringen fremla imidlertid Tyskland og Italia innsigelser til det

franske forslaget. På bakgrunn av disse valgte Frankrike å utelate utenlandsregistrerte kjøretøy fra sitt nasjonale regelverk om alkolås i offentlig transport. En eventuell norsk regulering av påbud om alkolås for utenlandsregistrerte kjøretøy vil tilsvarende for Norges del sannsynligvis være i strid med EØS-avtalen.

Departementet vil påpeke at det vil medføre en rekke praktiske utfordringer dersom påbudet også skulle omfatte utenlandsregistrerte kjøretøy. Det vil være uforholdsmessig inngripende å kreve at utenlandske kjøretøy som skal til Norge må få ettermontert alkolås før persontransporten i Norge kan gjennomføres. Norske myndigheter har heller ikke muligheter til å regulere alkolåspåbudet ved verksteder i utlandet. Disse forholdene gjør det etter departementets oppfatning svært vanskelig å følge opp et slikt eventuelt påbudet ovenfor utenlandske transportører. Dette kan på sikt bli enklere når det stilles krav om alkolås gjennom formelle typegodkjenningskrav i det harmoniserte EU/EØS-regelverket.

7.4 Samfunnsøkonomisk nytte

Fagforbundet viser til den samfunnsøkonomiske analysen fra Oslo Economics og at denne viser at påbudet er samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Det er videre pekt på at analysen fra Oslo Economics forutsetter et alkolåspåbud som omfatter all persontransport mot vederlag, og at Vegdirektoratets påbud, som ikke gjelder M1, ikke viser hvordan dette påvirker kost/nytte-analysen. *Fagforbundet* mener utredningen av de økonomiske følgene, burde vært grundigere og klarere redegjort for.

Analysen fra Oslo Economics viser negativ netto nytte av å innføre påbud om alkolås i all persontransport mot vederlag, dersom man ser på prissatte effekter isolert sett. Rapporten tar utgangspunkt i at påbud om alkolås skal innføres i alle busser og drosjer i Norge. Rapportens beregninger bygger på en rekke forutsetninger med stor grad av usikkerhet, og må derfor tolkes med varsomhet.

Rapporten viser til at det med ujevne mellomrom forekommer større bussulykker med flere drepte og hardt skadde. Selv om sannsynligheten for slike hendelser beregnet ut fra statistikk er liten, viser studier at promillekjøring øker sannsynligheten betydelig. Teoretisk sett vil innføring av påbud om alkolås kunne forhindre store ulykker med tap av liv og helse. Dette vil etter departementets vurdering kunne forsvare kostnadene ved å innføre påbudet i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

Alkolås som en form for forsikring mot store ulykkeshendelser forårsaket av promillekjøring, vil også kunne gi økt trygghetsfølelse for passasjerer og trafikanter. Rapporten viser at selv relativt beskjeden betalingsvilje hos passasjerer per tur for en slik trygghetsfølelse vil gjøre tiltaket lønnsomt. Rapporten legger vekt på at det er kommet svært få motforestillinger mot forslaget til innføring av alkolås. Også aktører som potensielt påføres kostnader ved innføring av påbudet har uttalt seg positivt, og flere selskaper har på frivillig basis innført alkolås i sine kjøretøy. Enkelte fylkeskommuner har også allerede stilt krav til installasjon av alkolås i kjøretøy i forbindelse med anbudskonkurranser.

Ved at kjøretøy i kategori M1 ikke tas med i virkeområdet for påbudet i første omgang, reduseres de prissatte effektene ytterligere. Departementet viser til at kjøretøy i kategori M1 som brukes i persontransport mot vederlag på veg, bare foreløpig vil være unntatt et slikt påbud, da forslaget til lovhjemmel er utformet vidt.

Departementet har lagt vekt på de ikke-prissatte effektene av tiltaket. Et påbud om alkolås vil kunne forhindre store ulykker med tap av liv og helse, og det vil gi trygghetsfølelse for passasjerer og andre trafikanter. Tiltaket vil også kunne gi en viktig signaleffekt og bidra til en systematisk sikkerhetstenking i all vegtransport.

7.5 Overgangsordninger

For å sikre smidig innføring av påbudet, ble det i høringen foreslått at busser som benyttes til persontransport mot vederlag og som er registrert før ikrafttredelse av forskriften, skal ha installert alkolås senest innen to år etter innføringstidspunktet for påbudet. En overgangsordning på to år ble ansett for å være tilstrekkelig til at virksomhetene kunne planlegge installering av alkolås over tid.

Høringsinnspillene viser at *busselskapene* og *fylkeskommunene* gjennomgående mener at den foreslåtte overgangsperioden på to år er for kort, og i stedet bør settes til fem år. En overgangsordning på fem år begrunnes dels i anbefalingen fra Oslo Economics, og at en slik periode vil være sammenfallende med den naturlige utskiftingstakten for busser.

Arbeidsgiverforeningen Spekter mener den foreslåtte overgangsordningen på to år for installasjon av alkolås i allerede registrerte busser er for kort. Det henvises til Oslo Economics utredning som anbefaler en overgangsperiode på fem år. Begrunnelsen til *Spekter* er at en utvidet over-

gangsperiode gjør at man kan dra nytte av den underliggende utskiftingstakten, og slipper å installere alkolås i busser med kort gjenværende levetid. *Spekter* mener en ytterligere utfordring vil være et betydelig press på verkstedene som skal ettermontere utstyr i bussene, og som kan drive opp kostnadene. For å bedre kostnadseffektiviteten og redusere total kostnaden for samfunnet, anbefaler *Spekter* at overgangsperioden utvides til fem år.

Trygg Trafikk anser at en overgangsperiode på to år for busser vil sikre en god og sikker innfasing, og at de fleste bussanbud allerede har krav om alkolås.

Norges Taxiforbund peker på at drosjeeiere i Norge har en kostnadskrevende drift og at montering av alkolås vil komme som et tillegg til en utfordrende hverdag. Det er derfor ønskelig at innmontering kan skje i en overgangsperiode, når forskriften er gjort gjeldende. *Norges Taxiforbund* ser for seg at monteringen kan gjøres ved anskaffelse av nytt driftsmiddel. Som et alternativ til en overgangsperiode, foreslår *Norges Taxiforbund* at det gis økonomiske incitamenter ved førstegangsmontering av alkolås.

Departementet har merket seg at høringsinnspillene som gjelder statlige støtteordninger, henger sammen med kommentarer knyttet til forslaget om en overgangsordning på to år fra ikrafttredelse av forslag til forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.

Departementet vil presisere at kjøretøy som allerede har montert alkolås i dag, ikke vil bli pålagt godkjenning ved alkolåsverksted før overgangsperioden er over. Dette for å lette belastningen på alkolåsverkstedene. Alkolåsen skal være innstilt på årlig serviceintervall av alkolåsproduzenten og hensyn som skal sikre at alkolåsen fungerer riktig til enhver tid vil bli fanget opp gjennom slik service.

Oslo Economics har i sin samfunnsøkonomiske analyse uttalt at det for å lette byrden for aktørene vil kunne være naturlig å ta utgangspunkt i en implementeringsperiode som reflekterer den gjennomsnittlige utskiftingstakten for kjøretøy i næringene. Dette tilsier en implementeringsperiode på fem år for busser. En overgangsperiode på fem år vil, ifølge Oslo Economics, redusere ubeleiligheten transportselskapene påføres ved et påbud, samt fordele kostnaden over et lengre tidsrom. Ulempen er at også nytteeffektene skyves utover i tid.

Departementet tilrår i forskrift, en overgangsperiode på fem år for ettermontering i allerede registrerte busser og minibusser. Dette

er i tråd med høringsuttalelsene og tilrådingen fra Vegdirektoratet, og analysen fra Oslo Economics. Det harmonerer også med naturlig utskiftingstakt til kjøretøyene som vil omfattes av påbudet i første omgang. En lengre overgangsordning vil gi transportselskapene større fleksibilitet ved at de ikke trenger å skifte ut kjøretøyene tidligere enn ved normal takt for å overholde påbudet om alkolås.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Den foreslåtte nye lovbestemmelse § 18 i vegtrafikkloven vil i seg selv ikke medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige eller private aktører. Konsekvensene må utledes av forskrifter som vil bli gitt i medhold av hjemmelsbestemmelsen, herunder forslag til forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.

Innføring av påbud om alkolås i forskrift vil gi både økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen (SVV). SVV vil etter forslaget få ansvaret for ordningen som reguleres i forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. Dette innebærer løpende utvikling av regelverket og retningslinjer for tilsyn.

Videre må det påregnes ressurser til godkjenning av alkolåsverksteder, tilsyn med verksteder, forberedelse av klagesaker og vegkantkontroll. Det vil også være et behov for å utvikle og vedlikeholde Statens vegvesens elektroniske register over godkjente kontrollorgan og verksteder; PKK- og verkstedregisteret, samt opplæring og vedlikehold av kompetansen til kontroll- og tilsynspersonell.

En vesentlig del av bussmateriellet, i dag om lag 11 000 busser, utfører kollektivtransport med fylkeskommunen som oppdragsgiver. Påbudet om alkolås vil slik kunne medføre økte kostnader ved fylkeskommunenes kjøp av kollektivtjenester med buss, både for framtidige kontrakter og for kontrakter som allerede er inngått. Enkelte fylkeskommuner har gitt tilbakemelding på at påbudet om alkolås, vil kunne påføre fylkeskommunene en kostnad for ettermontering av alkolås i de busene som ikke allerede har dette montert. Den foreslåtte overgangstiden på fem år gir imidlertid muligheter for tilpasninger og det kan derfor vanskelig anslås på hvilket tidspunkt og med hvilket omfang kostnadsvirkningen vil slå inn for den enkelte fylkeskommune. Kostnaden i gjennomsnitt per buss ved anskaffelse av alkolåsen vil være om lag kr 12 000. Årlig kapitalkostnad basert på avskrivning av bussmaterieell på syv år, tillagt

årlig driftskostnad (service m.m.), anslås til om lag kr. 3200 pr. buss.

Endringer i regelverk som medfører økte utgifter for kommunesektoren, skal i utgangspunktet kompenseres.

Merkostnadene for fylkeskommunene vil være marginale. Det legges derfor ikke opp til særskilt kompensasjon knyttet til innføringen av alkolås.

Transportselskaper vil bli direkte berørt av påbudet. Oslo Economics har anslått at kostnadene for transportvirksomhetene ved tiltaket først og fremst er knyttet til innkjøp av alkolås for installasjon, montering, service, kalibrering og avinstallering. Når kostnaden slår inn for selskapene, vil avhenge av tidspunkt for utskifting eller innkjøp av nye kjøretøy og på registreringstidspunktet for disse. Tidskostnaden ved bruk av alkolås anses som neglisjerbar, da det normalt bare tar noen få sekunder å bruke alkolåsen. Påbudet vil gi inntekter på leverandørsiden av alkolåser og for alkolåsverksteder. Godkjenning av verkstedene skal finansieres ved gebyr.

9 Merknader til lovforslaget

Ny § 18 i vegtrafikkloven

Formålet med bestemmelsen er å øke trafikksikkerheten ved å redusere førerens mulighet for å kunne kjøre med promille, samt øke trygghetsfølelsen for passasjerer og trafikanter. Ny § 18 er en relativt vid fullmaktsbestemmelse hvor departementet gis hjemmel til å kunne fastsette nærmere regler om alkolåsen og virkeområdet i forskrift.

Pliktsubjektet er transportvirksomheten eller enkeltpersoner som driver transport mot vederlag på veg. Begrepet «den som driver transport mot vederlag» skal ha samme betydning som i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Bestemmelsens første punktum slår fast at departementet i forskrift kan pålegge at det skal være montert alkolås i kjøretøy som benyttes til transport mot vederlag på veg.

I forskrift kan det gis nærmere regler om godkjenning, montering og kontroll av alkolåsen. Det kan fastsettes krav til blant annet teknologi, sikkerhet, spesifikasjoner og brukerkrav for å sikre at alkolåsen virker som den skal, f.eks. vilkår om at alkolåsen skal tilfredsstillte tekniske standardkrav. Bruk av kjøretøy hvor alkolås er montert, forutsetter bruk av alkolåsen. Det anses derfor

unødvendig å lovfeste eller hjemle også et brukskrav for alkolåsen.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om alkolåspåbudets virkeområde og hvilke kjøretøygrupper som skal omfattes av påbudet.

Bestemmelsens andre setning gir departementet hjemmel til å forskriftsregulere at det er virksomheten som driver transport mot vederlag som skal bære kostnadene for anskaffelse, montering og kontroll av alkolåsen.

Det kan i forskrift gis nærmere regler om pålegg om retting til den aktuelle transportvirk-

somheten, eksempelvis der det ikke er montert alkolås i kjøretøyet, om alkolåsen ikke har strømtilførsel eller ikke har gjennomgått service o.l.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (alkolås).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (alkolås) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven (alkolås)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk skal ny § 18 lyde:

§ 18 Krav om alkolås ved transport mot vederlag

Departementet kan fastsette i forskrift at det skal være montert alkolås i kjøretøy som benyttes ved transport mot vederlag, og gir nærmere bestemmelser om godkjenning, montering og kontroll av alkolåsen. Utgifter til anskaffelse, montering og kontroll av alkolåsen dekkes av den som

driver transport mot vederlag. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, herunder bestemmelser om virkeområde, hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes, og om pålegg om retting ved kontroll langs veg.

II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.



