

30 MAI 2013



Til:

**Det Kongelige Justis- og Beredskapsdepartement.**

Oslo 30.05.2013

**Høringsvar – Alkolås som alternativ til tap av førerrett som del av program mot ruspåvirket kjøring.**

Viser til høringsbrev av 01.03.2013.

**«Frihet Fra Trafikkrus» har følgende merknader/innspill til høringsdokumentet.**

**Innledning - generelle kommentarer:**

Samferdselsdepartementet arbeidsgruppe av 2007, la i 2010 fram rapporten:

**«Alkolås som alternativ til tap av førerrett ved kjøring med promille» 22. april 2010.**

Arbeidsgruppen foreslo i rapporten å innføre et alkolåsprogram som pilotprosjekt i Akershus og Nord-Trøndelag. Forslaget tok utgangspunkt i at bruk av alkolås skulle være et alternativ til tap av førerrett uavhengig av hvilken førerkortklasse man hadde, og programmet hadde en klar målsetting:

**”Bruk av alkolås er et tiltak for å bedre trafiksikkerheten ved å hindre kjøring under påvirkning av alkohol, og dermed forhindre trafikkulykker»**

I høringsuttalelsen av 11.10.2010 foreslo Justis- og Politidepartementet at man i stedet for å opprette et eget alkolåsprogram, ønsket alkolås inn som en integrert del av et større program mot ruspåvirket kjøring. I den nye rapporten av 10.09.2012, ser det ut til at Justis- og Beredskapsdepartementet på vesentlige punkter har endret målgruppen og strammet inn kravene til deltakelse i programmet.

I rapporten er redegjort for en rekke land som i til dels mange år har hatt egne alkolåsprogrammer, i USA og Canada går disse tilbake til henholdsvis 1986 og 1990.

Internasjonale alkoholprogrammer har ikke vært avgrenset til residivister eller høypromille, slik Justis- og Beredskapsdepartementet legger opp til for det norske alkoholprogrammet i rapporten av 10.09.2010, men var tilgjengelig for alle førerkortgrupper. Størst effekt med nedgang i promillekjøring (residivisme) er påvist i lavpromillegruppene.

***Mulighet til å delta i alkoholprogrammer bør derfor også være et generelt tilbud/mulighet i Norge.***

### **Vegtrafikklovens § 22 og alkohol.**

Det vi vil bemerke, er at man ikke i forskriftene har avklart hvordan Vegtrafikklovens § 22 skal fortolkes i forbindelse med bruk av alkohol. Eksempelvis en presisering av at forsøk på å starte et motorkjøretøy ved bruk av alkohol, ikke strafferettslig skal kunne defineres som «forsøk på kjøring i påvirket tilstand».

***Dette er en avklaring/presisering som bør gjøres, både overfor fremtidige deltakere i alkoholprogrammet, og overfor dagens brukere av alkohol i sitt daglige virke.***

Høringsrapporten er noe uklar på spørsmålet om hvordan forsøk på fyllekjøring, det vil si i perioden skal håndteres, ut over mulig forlengelse av alkoholperioden (§12). Rapporten kan tolkes slik at dersom vedkommende jevnlig forsøker å starte bilen i påvirket stand, eller også viser verdier på alkoholmarkørene som ikke er akseptable, kan kravet om alkohol i prinsippet forlenges i det uendelige, og lengre enn tapstiden de er dømt til i utgangspunktet.

Forutsetningene for å få førerrett begrenset til kjøretøyer med alkohol, er at det må stilles klare krav til edruelighet av den/de som får denne muligheten. Edruelighet betyr ikke i denne sammenheng totalavhold, men at den det gjelder har et normalt pålitelig og trygt forhold til alkohol, og ikke har problemer som medfører at andre menneskers rett til frihet fra rus i trafikken kan trues.

***Disse kravene må følges opp med jevnlig kontroll og kontakt, i tillegg til deltakelse i egne programmer, jfr. lov av 29. juni 2007 nr 84, og Lov og forskriftsendringer som trådte i kraft 1. november 2008.***

Disse gir hjemmel for at domstolene kan pålegge dømte fyllekjørere å gjennomføre program mot ruspåvirket kjøring. For eksempel at vedkommende før betinget førerrett innvilges, må gjennomgå et opplæringsprogram etter det mønster som er utviklet i andre land med alkoholprogrammer, eksempelvis Sverige, Canada og en del amerikanske delstater som i flere år har hatt alkoholprogrammer for fyllekjørere. Det innebærer bruk av alkoholmarkører som må ligge under bestemte grenseverdier i minst ett år før man kan få tilbake retten til å kjøre uten alkohol.

### **Deltakelse i rehabiliteringsprogrammer.**

Videre vil vi understreke at en promillekjører som får førerrett for kjøretøyer med alkohol, i løpet av tapstiden må delta i rehabiliteringsmøter enten hos frimsorgen, AKA eller andre kvalifiserte rehabiliteringstiltak som kan bidra til å motvirke og forebygge alkoholproblemer. Et slikt program bør ha klare målsettinger og deltakelse bør være en forutsetning for å få

betinget førerrett for alkolåsutstyrt kjøretøy.

**Departementet ber i sitt høringsbrev om høringsinstansenes syn på to punkter:**

### **Administrasjon og saksgang**

NEK/NK «Alkolås for motorkjøretøyer» finner det naturlig at politiet har det administrative ansvar for ordningen siden politiet har myndighet til å tilbakekalle førerretten. I så måte støtter vi det fremlagte forslag. Vi vil imidlertid påpeke at oppfølging må skje på flere plan og ut fra de vi viser til i neste punkt om målgruppe bør man etter vårt syn også involvere AKAN/Bedriftshelsetjeneste i tillegg til lege og kriminalomsorgen. Samt Trafikkskolene, som spiller en viktig rolle i bilføreropplæringen.

### **Avgrensning av målgruppen.**

«Frihet Fra Trafikkrus» er uenig i departementets forslag om å avgrense målgruppen til kun å gjelde førerkortklasse B og BE og at dette i tillegg skal avgrenses mot taxi. Denne delen av forslaget vil antagelig redusere effekten av programmet betydelig og gjøre det til en vanskelig vurderingssak om hvem som skal få/ikke skal få mulighet til å delta i programmet. Vi registrerer at departementet mener at programmet ikke skal være et tilbud, men et straffetiltak på visse vilkår.

«Frihet Fra Trafikkrus» er også uenig i forslaget om at det kun er "høypromillegruppen" altså de med over 1,2 i promille som kan dømmes til ubetinget fengselsstraff som skal kunne delta i et slikt program. I tillegg er vi av den oppfatning at bruk av alkolås som alternativ til tap av førerrett bør kunne brukes i samsvar med de regler som gjelder for tap av førerrett – altså ved en promille høyere enn 0,4. Tidsrammen for bruk av alkolås vil da være lik perioden man ville ha for inndragning av førerkort.

***Vårt syn er at bruk av alkolås bør være et reelt alternativ til tap av førerrett uavhengig av hvilken førerkortklasse man har. De sosiale konsekvensene for en yrkessjåfør som mister førerkortet vil ikke bare ramme sjåføren men også dennes familie.***

Erfaringer fra tilsvarende alkolåsprogrammer i andre land (Canada, USA) viser at bruk av alkolås har gitt gode resultater når det gjelder å unngå gjentagelser. Dette mener vi er svært viktig fra et trafiksikkerhetsmessig ståsted. Dette har således lite å gjøre med at enkelte grupper på en måte skal få en form for "amnesti", slik rapporten kan tolkes i retning av. Spørsmålet bør her ikke dreie seg om straff eller ikke, men om hvorvidt innføring av alkolås for promillekjørere reduserer risikoen for promillekjøring reaktivt og proaktivt.

Virkemidler, i dette tilfelle alkolås, må ha en klar målsetting om å både redusere residivisme, redusere promillekjøring generelt, og ha en forebyggende (proaktiv) virkning på promillekjøring generelt. Vårt argument er at man på et tidlig tidspunkt kan fange opp sjåførere som eventuelt kan ha et alkoholproblem, og hvor bruk av alkolås vil sammen med de

Øvrige virkemidler i programmet, vil kunne bidra til å bedre trafikksikkerheten samtidig som sjåførene ivaretas på en god måte for å hindre gjentakelse.

Derfor bør det norske programmet være et generelt tilbud/mulighet for alle, uavhengig av promille eller førerkortklasse, for å sikre det som var opprinnelig målsetting fra 2010:

**”Bruk av alkohol er et tiltak for å bedre trafikksikkerheten ved å hindre kjøring under påvirkning av alkohol, og dermed forhindre trafikkulykker»**

**Oslo 29.05.2013**

***Kim Gabrielli Noguera (s)***

Styremedlem FFT  
Enebakkveien 25B  
0675 Oslo  
Tlf. 97424587

[Kim.gabrielli@gmail.com](mailto:Kim.gabrielli@gmail.com)

***Egil Haugane (s)***

Styremedlem FFT  
Oppsalveien 24c  
0686 Oslo  
48037089

[Egil.haugane@gmail.com](mailto:Egil.haugane@gmail.com)

***Ingvild Sundby (s)***

Styremedlem FFT  
Turbinveien 9  
0195 Oslo  
Tlf. 92069820

[maggisun@hotmail.com](mailto:maggisun@hotmail.com)

***Arne Ivar Voldvik (s)***

Styremedlem FFT  
Gamleveien 132  
2040 Kløfta  
95907266

[woldvik@online.no](mailto:woldvik@online.no)

**FrihetFraTrafikk** er en frivillig, medlemsbasert organisasjon som skal:

- *Mobilisere folkelig og politisk støtte til krav om rusfri trafikk.*
- *Gjennomføre forebyggende kampanjer mot trafikkkrus i media og direkte overfor aktuelle målgrupper.*
- *Initiere og følge opp politiske beslutninger som bidrar til å redusere og fjerne trafikkkrus.*
- *Bidra til menneskelige, politiske og teknologiske utviklingsprosesser for alkohol/narkolås som sikrer at ingen motorkjøretøyer kan startes og kjøres av personer påvirket av alkohol, rusmidler eller medikamenter*
- *Bidra til å spre informasjon og kunnskap og alkohol/narkolås som trafikksikkerhetsverktøy.*
- *Initiere og lede utviklingsprosjekter, tilrettelegge beslutningsgrunnlag og være pådriver for lovgivning og forskrifter som kan fremme implementering av alkohol.*
- *Gjennomføre kampanjer for frivillig implementering av alkohol i kommersielle og private kjøretøyer.*
- *Være pådriver nasjonalt og internasjonalt for lovfestet implementering av alkohol/narkolås i alle motorkjøretøyer.*

Programerklæring bygger på FNs Menneskerettighetserklæring Artikkel 3 som sier:

*“Enhver har rett til liv, frihet, og personlig sikkerhet.”*

FFT har initiert «Trafikkens “menneskerettigheter” som sier:

*“Enhver har rett til å ferdes i trafikken med frihet fra risikoen å møte trafikanter påvirket av alkohol, rusmidler eller medikamenter.”*

Org.nr. 897 038 242

[www.rusfritrafikk.no](http://www.rusfritrafikk.no)