



Alkolås for motorkjøretøyer

NEK/NK-BTTF 116-2

Til:

Det Kongelige Justis- og Beredskapsdepartement.

Oslo 22.05.2013

Hørings svar – Alkolås som alternativ til tap av førerrett som del av program mot ruspåvirket kjøring.

Viser til høringsbrev av 01.03.2013.

NEK/NK BTTF 116-2 «Alkolås for motorkjøretøyer» har følgende merknader/innspill til høringsdokumentet.

Innledning - generelle kommentarer:

Norge har hittil ikke hatt offentlige alkolåsprogrammer for promillekjørere, slik en rekke andre land i Europa, Nord-Amerika, Sør-Afrika og Australia har hatt i en årrekke. Alkolåsprogrammene har etter hvert utviklet seg fra å være en form for «strafferegime» for promillekjørere (reaktive) til å bli innføring av alkolås i kommersielle kjøretøyer, (proaktiv) fortrinnsvis personbefordringskjøretøyer (Finland, Frankrike) og kjøretøyer som transporterer farlig last. I mange tilfelle er det transportkjøperne som krever alkolås for utføring av transportoppdrag.

Internasjonalt har det foregått politiske prosesser for å gjøre alkolåsbruk «compulsory». EU-parlamentet vedtok 27. september 2011 en resolusjon som bad EU-kommisjonen i 2013 legge fram utkast til direktiv om alkolås i kommersielle kjøretøyer. **(P7_TA-PROV(2011)0408/2010/2235(INI))** Nordisk Råd gjorde tilsvarende vedtak 1. november 2012 (A1566, velferd, 229206_1_0, punkt 6)

Alkolåsprogrammer i Norge.

Samferdselsdepartementet arbeidsgruppe av 2007, la i 2010 fram rapporten:

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

NEK/NK BTTF 116-2 «Alkolås for motorkjøretøyer», er en formell, norsk fagkomite oppnevnt av Norsk Elektroteknisk Komite, NEK, 17. oktober 2011, og har mandat til å delta i arbeidet i CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization) som har samarbeidsavtale med EU-Kommisjonen. Komiteen skal utarbeide standarder, policy-grunnlag og bidra til å utbre alkolås som trafiksikkerhetsverktøy i Europa.

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

”Bruk av alkohol 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 alkoholprogram, ønsket alkohol 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 alkoholprogrammer, i USA og Canada går disse tilbake til henholdsvis 1986 og 1990. Det foreligger derfor mye empiri på effekten av alkoholprogrammer for promillekjørere. Eksempelvis British Columbia, hvor promillekjøring var redusert med 65% etter omfattende innføring av alkoholprogrammer (**Steve Martin** - Superintendent of Motor Vehicles, British Columbia, foredrag på International Alcohol Interlock Seminar, Oslo 2012).

Alkoholprogrammene var ikke 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.

Internasjonale standarder.

I 2003 nedsatte CENELEC en egen komite for å utarbeide standarder for alkoholbruk i forbindelse med programmer med alkohol som alternativ til førerkortbeslag ved promillekjøring. Resultatet er en standard, EN-50436-1, som i nyrevidert utgave blir kunngjort som gjeldende for EU/EØS-området senere i 2013. Standarden angir internasjonale sertifiseringskrav til alkohol for bruk i programmer for promillekjørere i europeiske land, samt Nord-Amerika, Sør-Afrika og Australia.

NEK/NK «Alkohol for motorkjøretøyer» registrerer med tilfredshet at man i kap. 2, «Godkjenning av og diverse krav til alkohol», i § 6 innfører krav om at alkohol i programmet skal være sertifisert i henhold til norsk standard NEK EN 50436-1, som er norsk utgave av CENELEC-standard. Standarden spesifiserer en rekke tekniske, testmessige og policy-krav til bruk av alkohol i såkalte «Offender Programs» som er det internasjonale motstykket til det norske programmet som nå er under utredning.

NEK/NK BTF 116-2 «Alkohol for motorkjøretøyer», er en formell, norsk fagkomite oppnevnt av Norsk Elektroteknisk Komite, NEK, 17. oktober 2011, og har mandat til å delta i arbeidet i CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization) som har samarbeidsavtale med EU-Kommisjonen. Komiteen skal utarbeide standarder, policy-grunnlag og bidra til å utbre alkohol som trafiksikkerhetsverktøy i Europa.

Vegtrafikklovens § 22 og alkoholås.

Det vi vil bemerke, er at man ikke i forskriftene har avklart hvordan Vegtrafikklovens § 22 skal fortolkes i forbindelse med bruk av alkoholås. Eksempelvis en presisering av at forsøk på å starte et motorkjøretøy ved bruk av alkoholås, 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 alkoholåsprogrammet, og overfor dagens brukere av alkoholås 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 alkoholåsperioden (§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 alkoholås i prinsippet forlenges i det uendelige, og lengre enn tapstiden de er dømt til i utgangspunktet.

Strengere krav til edruelighet og «trygge forhold til alkohol».

Vi vil derfor foreslå noe strengere krav for brukere av alkoholås i programmet:

- *Ved gjentatte forsøk på å starte påvirket, hvor alkoholåsen slår inn, underlegges vedkommende et strengere oppfølgingsregime med tyngre vektlegging på forståelse av premissene for selve alkoholåsprogrammet og viktigheten av frihet fra rus i trafikken.*
- *Ved hvert andre mislykkede startforsøk i tapsperioden, tas vedkommende ut av programmet og må gjennomgå ny grunnopplæring før kjøretillatelse for alkoholås på nytt utstedes.*
- *Faktisk fyllekjøring (med annet kjøretøy) i perioden, skal virke betydelig straffeskjerpene i forhold til fengsel/bøter som gjelder for øvrig i fyllekjøringssaker.*
- *Når tapsperioden er utløpt uten at problemer er registrert, kan vedkommende få tilbake ordinært førerkort.*
- *De som får tilbake vanlig førerkort, bør oppfordres til å fortsette å bruke alkoholås i kjøretøyet.*

Forutsetningene for å få førerrett begrenset til kjøretøyer med alkoholås, 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

NEK/NK BTF 116-2 «Alkoholås for motorkjøretøyer», er en formell, norsk fagkomite oppnevnt av Norsk Elektroteknisk Komite, NEK, 17. oktober 2011, og har mandat til å delta i arbeidet i CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization) som har samarbeidsavtale med EU-Kommisjonen. Komiteen skal utarbeide standarder, policy-grunnlag og bidra til å utbre alkoholås som trafiksikkerhetsverktøy i Europa.

i kraft 1. november 2008.

Disse gir hjemmel for at domstolene kan pålegge dømte fyllekjørerere 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 fyllekjørerere. 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 friomsorgen, AKAN 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 alkoholutstyrt kjøretøy.

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

Administrasjon og saksgang

NEK/NK «Alkohol 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.

NEK/NK « Alkohol for motorkjøretøyer» 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.

NEK/NK «Alkohol for motorkjøretøyer» 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 alkohol 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 alkohol vil da være lik perioden man ville ha for inndragning av førerkort.

NEK/NK BTF 116-2 «Alkohol for motorkjøretøyer», er en formell, norsk fagkomite oppnevnt av Norsk Elektroteknisk Komite, NEK, 17. oktober 2011, og har mandat til å delta i arbeidet i CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization) som har samarbeidsavtale med EU-Kommisjonen. Komiteen skal utarbeide standarder, policy-grunnlag og bidra til å utbre alkohol som trafikksikkerhetsverktøy i Europa.

Vårt syn er at bruk av alkohol 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 alkoholprogrammer i andre land (Canada, USA) viser at bruk av alkohol 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 alkohol for promillekjørere reduserer risikoen for promillekjøring reaktivt og proaktivt.

Virkemidler, i dette tilfelle alkohol, 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 alkohol vil sammen med de øvrige virkemidler i programmet, vil kunne bidra til å bedre trafiksikkerheten samtidig som sjåførene ivaretas på en god måte for å hindre gjentagelse.

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 trafiksikkerheten ved å hindre kjøring under påvirkning av alkohol, og dermed forhindre trafikkulykker"

Oslo 22.05.2013

Bjarne Eikefjord (s)

Leder av Norges fagkomite NEK/NK «Alkohol for motorkjøretøyer» og rep. til CENELEC

Øvrige medlemmer:

Yrkestrafikkforbundet,	Forb.sekr.	Håvard Galtestad
Norsk Transportarbeiderforbund	Forb.sekr.	Geir Kvam
Norges Taxiforbund as	Rådgiver:	Kristian Bjørnrud
NLF	Rådgiver:	Terje Grytbakk
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)	Adm.dir.	Sonja Sporstøl
Trafikkforum (TF)	Avd.leder.	Stig-Arne Graven
Fartsskriver	Adm.dir.	Tom Ringen
KGK Norge AS	Prod.sjef.	Arne Frogner
Dräger Scandiavia, Norge	Prod.sjef.	David Nilsson
Dignita	Salgsjef	Christer Olsen
Sjåførkompetanse AS	Adm.dir.	Tor-Arne Eliassen

NEK/NK BTF 116-2 «Alkohol for motorkjøretøyer», er en formell, norsk fagkomite oppnevnt av Norsk Elektroteknisk Komite, NEK, 17. oktober 2011, og har mandat til å delta i arbeidet i CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization) som har samarbeidsavtale med EU-Kommisjonen. Komiteen skal utarbeide standarder, policy-grunnlag og bidra til å utbre alkohol som trafiksikkerhetsverktøy i Europa.