



03 JUN 2013

Statens vegvesen

Justis- og beredskapsdepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Kurt Ottesen - 22073334

Vår referanse:
2010/007274-023

Deres referanse:
11/4775 - HKH

Vår dato:
30.05.2013

Alkolås som alternativ til tap av førerrett som en del av program mot ruspåvirket kjøring - høringsvar

Statens vegvesen viser til Justis- og beredskapsdepartementets brev av 1. mars 2013 der rapport om alkolås som alternativ til tap av førerrett sendes på høring. Vi vil i det følgende gi våre kommentarer til forslaget. Vi har også noen forslag til mindre endringer og presiseringer i forslag til ny forskrift om alkolås, samt forslag til endring i vegtrafikkloven.

Generelt om tiltaket, målgruppe og avgrensning til førerkortklasser

Statens vegvesen støtter forslaget om innføring av ordning med alkolås som alternativ til tap av førerrett. Vi er av den oppfatning at tiltaket kan gi en trafiksikkerhetsmessig gevinst slik ordningen foreslås gjennomført, jf. forslaget til målgruppe samt de nærmere vilkårene for å komme inn under og delta i tiltaket. Vi er videre enig i at ordningen kun tilbys for førerrett for personbil klasse B og BE.

Administrering av ordningen

Statens vegvesen tiltrer arbeidsgruppens forslag om at politiet skal ha ansvaret for å administrere ordningen. Per i dag er politiet den eneste etaten som har myndighet til å frata noen førerrett, og det er følgelig naturlig at politiet blir ansvarlig for dette programmet. Hensynet til en god håndhevelse av vegtrafikklovgivningen vil etter vårt syn også bli ivarettatt med denne løsningen.

Alkolåsverksted

Det stilles i forslaget krav om at leverandør av alkolås skal skaffe et landsdekkende nettverk av alkolåsverksteder. Statens vegvesen er i tvil om dette forslaget er gjennomførbart i praksis. Vi er i utgangspunktet enig i at de bilførerne som skal være med på ordningen bør ha et alkolåsverksted i rimelig nærhet, men samtidig må man legge til grunn at et alkolåsverksted må ha et visst kundegrunnlag for å ønske å investere i det utstyr og den kompetanse som er nødvendig for å bli godkjent som alkolåsverksted. Som følge av at det er den domfelte selv som må dekke kostnadene forbundet med deltakelse i alkolåsordningen, anser vi det som sannsynlig at det bare er et relativt beskjedent antall personer i den valgte målgruppen som har ønske og økonomi til å være med.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Dokumentasjon for retten til å føre motorvogn med alkohol

Midlertidig førerbevis eller ordinært førerkort med kode?

I rapporten foreslås det at det utstedes eget midlertidig førerbevis fremfor å benytte det ordinære førerkortet (EU-modellen) fordi «Vegdirektoratet synes å foretrekke dette». Statens vegvesen er enig i denne løsningen, men vi ønsker å presisere at dette ikke har sammenheng med hva vi foretrekker, men derimot hva som er mulig innenfor gjeldende regelverk. Vi vil i det følgende forklare dette nærmere.

Etter tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) er det ikke anledning til å bruke EU-modellen i disse tilfellene før det eventuelt blir vedtatt en internasjonal kode for alkohol. I direktivet er det vedtatt en rekke internasjonale koder som gjensidig anerkjennes i EØS. Samtidig er det åpnet for nasjonale koder om rettigheter eller begrensninger som kun gjelder kjøring i utstederlandet. Det kan for eksempel være nasjonale rettigheter knyttet til føring av motorredskap eller utvidede rettigheter for tilhengervekt eller rett til å føre utrykningskjøretøy. Dette betyr at dersom man innfører en nasjonal kode og utsteder førerkort i EU-modell til personer med krav om alkohol, vil begrensningen kun gjelde i Norge og vedkommende kan fritt kjøre uten alkohol i hele EØS fordi andre land ikke har oversikt over nasjonale koder.

Helsekravene for førerrett/utstedelse av førerkort er tatt inn i direktivets vedlegg III. I punkt 14.1 står det at: «*Driving licences shall not be issued to, or renewed for, applicants or drivers who are dependent on alcohol or unable to refrain from drinking and driving. After a proven period of abstinence and regular medical check-ups, driving licences may be issued to, or renewed for, applicant or drivers who have in their past been dependent on alcohol*».

Da den foreslåtte ordningen forutsetter at de som deltar i programmet har problemer med alkohol og eventuelt andre rusmidler er dette uforenlig med utstedelse av et EU-førerkort slik direktivet er i dag. For å ha førerrett er det et krav at man oppfyller helsekravene. At man ikke har alkohol- eller andre rusproblemer er ett av helsekravene. Det eneste unntaket er at det i enkelte tilfeller kan utstedes førerkort til personer som har hatt alkoholproblemer med den begrensningen at vedkommende aldri får drikke alkohol. Førerkortet påføres da EU-koden 05.08 alkoholforbud. Denne koden passer imidlertid ikke til den foreslåtte ordningen da ordningen ikke innebærer et totalforbud mot inntak av alkohol. Dersom det blir fastsatt en egen EU-kode for alkohol vil utstedelse av ordinært førerkort med kode være å foretrekke.

Produksjon og utforming av midlertidig førerbevis

Det framgår ikke klart av høringen hvem som skal sørge for produksjon av bevisene. Statens vegvesen antar at denne oppgaven vil tilligge oss da det er vi som skal stå for utstedelse. I høringen framgår det at bevisene bør være enkle å produsere, men relativt vanskelig å forfalske, uten at det er sagt noe mer om hva som menes med det. Dersom man ønsker et sikkert kort med gode sikkerhetslementer, vil ikke Statens vegvesen kunne produsere dette selv. Statens vegvesen er imidlertid usikre på om det vil være et aktuelt problem at noen prøver å forfalske et slikt bevis da det forutsetter at man installerer alkohol, noe som er ganske kostbart. Statens vegvesen stiller derfor spørsmålet om det kan være tilstrekkelig med et vedtak eller et annet enkelt papirbevis. Alkoholbetinget førerrett vil dessuten være registrert i Autosys førerkortregister som kontrollørene har tilgang til.

Kostnadsriktighet og hjemmel for utstedelse av midlertidig førerbevis

Høringen sier heller ikke noe om hva kostnadene ved utstedelse av et slikt bevis vil være og om det skal være kostnadsriktig slik at det er innehaveren som selv dekker alle kostnadene ved utstedelsen. Det er heller ikke omtalt om det er tenkt at utstedelse av et midlertidig bevis skal være hjemlet i førerkortforskriften. Statens vegvesen mener at det vil være naturlig at dette hjemles i førerkortforskriften da det er denne som regulerer førerkort og førerrett med eventuelle begrensninger.

Markering av alkoholbetinget førerrett i Autosys – hjemmel

Av rapporten framgår det at Statens vegvesen skal være ansvarlig for registrering av alkoholbetinget førerrett i Autosys. Vi vil imidlertid bemerke at slik registrering av alkoholbetinget førerrett faller utenfor forutsetningene i fritaket fra konsesjon gitt av Datatilsynet. Statens vegvesen stiller spørsmål ved hva som vil være hjemmel etter personopplysningsloven for registrering av disse opplysningene i Autosys. Anses det hjemlet gjennom forskriftsendringene som foreslås eller er det tenkt at man skal bygge på samtykke som hjemmelsgrunnlag? For øvrig er det ikke omtalt hvordan den betingede førerretten er tenkt markert i Autosys førerkortregister; skal det settes inn en merknad «alkolås» på linje med «inndratt», eller skal det skal markeres på en annen måte?

Det anslås i rapporten at videreutvikling av Autosys vil beløpe seg til 1-2 millioner. Av administrative konsekvenser må forslaget ses i sammenheng med utvikling av nytt Autosys hvor det allerede er inngått avtaler for leveranser fram i tid, samt at situasjonen allerede er utfordrende både kostnadmessig og teknisk. Det vil derfor neppe være aktuelt å prioritere ytterligere endringer av Autosys de nærmeste årene.

Utveksling av førerkortdata mellom landene

Når det gjelder utveksling av førerkortdata på tvers av landene i EU/EØS, er det i tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) stilt krav om at alle medlemsland benytter EUs nettverk for utveksling av førerkortopplysninger. Dette systemet kalles «RESPER». Man må følgelig avklare hvilken melding som skal gis når det i andre EU/EØS-land blir stilt spørsmål om et førerkorts status, eksempelvis i tilfeller hvor en norsk borger forsøker å bytte inn et ikke innlevert førerkort i et annet land. Som følge av at førerretten er tenkt begrenset til føring av motorvogn med alkohol i Norge, vil det da være naturlig at det ved spørring gjennom RESPER på vedkommende førerkort må svares «invalid» med den begrunnelsen at det er «withdrawn», da det foreløpig ikke finnes en internasjonal kode for alkohol.

Nødrett

I rapporten pkt. 5.9.6 står det at det skal være mulig å starte bilen i påvirket tilstand dersom det foreligger en nødrettssituasjon (i henhold til straffeloven § 47). Det skal derfor foreligge en kode fra leverandørens side for å kunne låse opp alkoholåsen i en slik situasjon. Beslutningen om dette er en nødrettssituasjon eller ikke skal tas av påtalemyndighetene (jourhavende jurist ved politidistriktene).

Rapporten sier lite om hvordan dette skal løses rent praktisk. I akuttssituasjoner vil man ofte ha små tidsmarginer og Statens vegvesen stiller da spørsmål om hvordan dette er forenlig med å ringe til nærmeste politidistrikt og forklare nødrettssituasjonen til jourhavende jurist?

Forslag til endringer i forslaget til ny forskrift om alkohol

Statens vegvesen har i etterkant av at rapporten ble sendt på høring sett behov for å gjøre noen mindre endringer og presiseringer i forhold til forslag til forskrift om alkohol (heretter

forskriften) - inntatt i rapporten fra side 73. Vi vil til dette bemerke at vi har vært noe usikre på hvor detaljert det har vært ønskelig at vårt innspill til rapporten skal være. Vi gjør oppmerksom på at forslaget til ny forskrift om alkolås, slik det fremkommer i rapporten, inneholder to § 37. Dette betyr at §§ 37-40 egentlig skal være §§ 38-41. Det foreslås at følgende bestemmelser endres:

§ 3 bokstav c skal lyde: («Vegdirektoratet» er erstattet med «regionvegkontoret»)

Godkjent alkolåsverksted: Godkjent kjøretøyverksted i henhold til forskrift 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder § 2 som har fått godkjenning av regionvegkontoret til å installere og foreta service på alkolås etter kravene i kapittel 4 i denne forskrift.

§ 4 første ledd, første punktum skal lyde: («Statens vegvesen» er erstattet med «Vegdirektoratet»)

Vegdirektoratet godkjenner, etter søknad fra leverandør, alkolås som oppfyller vilkårene i § 6 i denne forskriften.

§ 24 siste ledd annet punkt skal lyde: («til leverandøren» er tatt bort)

Dokumentasjonen skal til enhver tid være tilgjengelig for tilsynsmyndigheten.

§ 35 siste ledd annet punkt skal lyde: («til leverandøren» er tatt bort)

Dokumentasjonen skal til enhver tid være tilgjengelig for tilsynsmyndigheten.

§ 25 skal lyde: (I overskriften erstattes «kriminalomsorgen» med «politiet». I første ledd skal det være liten «P» i «politiet». I annet ledd fjernes vilkåret om at systemet som skal brukes til overføring må godkjennes av Vegdirektoratet.)

§ 25. Rapportering av opplysninger til politiet

Leverandør skal snarest rapportere opplysninger mottatt fra alkolåsverkstedet i henhold til §§ 36 og 37 til politiet.

Rapporteringen skal skje gjennom elektronisk overføring i leverandørens datasystem, jf. § 23.

§ 39 (i rapporten står denne som § 38) skal lyde: (se kommentarer lenger ned)

Regionvegkontoret skal midlertidig eller permanent tilbakekalle godkjenningen som alkolåsverksted når vedkommende ikke lenger oppfyller godkjenningvilkårene. Ny godkjenning kan ikke gis før vilkårene igjen er oppfylt.

Regionvegkontoret kan gi pålegg eller gi advarsel når alkolåsverkstedet ikke oppfyller forskriftens øvrige krav.

Regionvegkontoret kan tilbakekalle godkjenningen som alkolåsverksted når vedkommende

- a) har gjort vesentlig brudd på forskriften eller
- b) på tross av skriftlig advarsel eller pålegg bryter forskriften

Vegdirektoratet kan på samme vilkår ilegge tilsvarende reaksjoner ovenfor leverandør av alkolås.

Ved vurderingen av vedtak etter andre, tredje og fjerde ledd, skal det tas hensyn til i hvilken grad leverandøren og/eller alkolåsverkstedet kan bebreides for overtredelsen. Dersom vedkommende unndrar seg tilsyn, eller ikke gir relevante opplysninger om foretakets eller verkstedets arbeid eller drift som regionvegkontoret eller Vegdirektoratet ber om, anses dette

som vesentlig brudd på forskriften, med mindre vedkommende i svært liten grad kan lastes for forholdet.

Regionvegkontoret kan, etter forutgående pålegg, ilegge tvangsmulkt ovenfor alkolåsverksted, dersom retting ikke er foretatt innen gitt frist. Vegdirektoratet kan tilsvarende ilegge tvangsmulkt overfor leverandør. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunktet en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7-2. Tvangsmulkt inndrives av Statens vegvesen.

Det foreslås å legge til et nytt annet ledd i § 40 (i rapporten oppført som § 39). Nytt annet ledd i § 40 skal lyde:

Regionvegkontoret kan i enkelttilfeller gi dispensasjon fra kravene knyttet til alkolåsverkstedet dersom det foreligger særlig tungtveiende grunner.

Merknader til den foreslåtte endringen i § 39

Statens vegvesen har etter nærmere ettertanke funnet det hensiktsmessig å presisere bruken av tvangsmulkt noe nærmere i forskriften, herunder gi mer informasjon om bruken av denne. Vi ser i denne forbindelse også behov for å kommentere tvangsmulkten ytterligere.

Kjernen i siste ledd i § 39 er at regionvegkontoret eller Vegdirektoratet, dersom den som vedtaket om retting retter seg mot ikke foretar retting innen den frist som fremgår av vedtaket, kan treffe vedtak om at vedkommende må betale en tvangsmulkt.

Formålet med tvangsmulkten er at den som er ansvarlig for at det foretas retting etter pålegg fra tilsynsmyndigheten skal få en økonomisk motivasjon for å etterleve pålegget. Tvangsmulkt er ikke straff, den skal virke fremover, og det vil alltid være mulig for den ansvarlige å unngå den. Den har virket etter sin hensikt dersom den ansvarlige innretter seg etter pålegget om retting slik at han slipper å betale.

Vedtaket om tvangsmulkt vil være et forvaltningsvedtak på lik linje med pålegg om retting. Vedtaket om tvangsmulkt treffes som selvstendig vedtak etter at det er konstatert at pålegg om retting rent faktisk ikke er blitt gjennomført til fastsatt frist.

De fleste bestemmelser om tvangsmulkt gir forvaltningen adgang til å velge mellom løpende mulkt og engangsmulkt. Statens vegvesen har derfor foreslått å presisere i bestemmelsen at tvangsmulkten fastsettes i form av et engangsbeløp eller som en løpende mulkt. Vi antar at det kun rent unntaksvis vil være aktuelt å benytte tvangsmulkt.

Ansvar for hvem som skal inndrive tvangsmulkt er noe vi må komme nærmere tilbake til.

Når det gjelder hvilken instans i Statens vegvesen som skal ilegge sanksjoner for henholdsvis leverandør og alkolåsverksted, legges det i rapporten opp til at regionvegkontoret ilegger sanksjoner overfor begge. Det er imidlertid Vegdirektoratet som godkjenner leverandøren. Statens vegvesen mener at det mest naturlige er at sanksjoner skal ilegges av den som har godkjenningsmyndigheten. Dette betyr følgelig at Vegdirektoratet skal ha myndighet til å ilegge tvangsmulkt overfor leverandør, mens regionen har denne myndigheten overfor alkolåsverksted. Vi ønsker likevel at regionvegkontoret fører tilsyn med leverandøren, for så å sende tilsynsrapporter til Vegdirektoratet for videre behandling. Det er tilsvarende praksis på

Autoreg. (Statens vegvesens nettbaserte løsning for kjøretøyregistrering der bilforhandlere kan registrere nye og brukte biler uten å møte opp på en trafikkstasjon).

Eventuelle endringer av § 39 innebærer ikke, slik vi ser det, behov for ny høring. En slik endring vil ikke få konsekvenser for brukerne av alkolåsen og omhandler kun endringer i saksbehandlingsrutiner internt i Statens vegvesen. Statens vegvesen ser heller ikke at øvrige endringer og presiseringer gjort ovenfor innebærer noen materielle endringer i forslag til forskrift om alkolås.

Forslag til endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 - vegtrafikkloven

Statens vegvesen har etter nærmere ettertanke også sett behov for å etablere lovhjemmel i forhold til tvangsmulkt, jf. det som er omtalt overfor.

Vegtrafikkloven § 19a sier at «Departementet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring og utfylling av paragrafen, herunder om vilkår for godkjenning av kjøretøyverksteder, om plikter godkjenningen fører med seg, om tilbakekall av godkjenning og om kontroll av kjøretøyverksteder». Statens vegvesen har i utgangspunktet tenkt at vegtrafikkloven § 19 a tredje ledd hjemler ileggelse av tvangsmulkt, selv om dette ikke spesifikt er nevnt i bestemmelsen. Statens vegvesen fatter vedtak om pålegg om retting/advarel ovenfor kjøretøyverksteder uten at dette er reaksjoner som er nevnt i bestemmelsen. Dette er imidlertid knyttet nærmere opp mot tilbakekalling av godkjenning. Vi mener derfor at en klar hjemmel for ileggelse av tvangsmulkt bør tas med i § 19a tredje ledd, da dette er en reaksjon som ikke er anvendt ovenfor kjøretøyverksteder tidligere.

§ 19a tredje ledd i vegtrafikkloven skal lyde: (tilføyelse av «, om tvangsmulkt»)

«Departementet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring og utfylling av paragrafen, herunder om vilkår for godkjenning av kjøretøyverksteder, om plikter godkjenningen fører med seg, om tvangsmulkt, om tilbakekall av godkjenning og om kontroll av kjøretøyverksteder.»

For øvrig kan nevnes at øvrige endringer i § 19 a i vegtrafikkloven er beskrevet i rapporten på side 65, under punkt 6.1.2.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen


Bodil Rønning Dreyer
direktør


Karin Søhoel