



Tullingsgate 2  
Postboks 277 Oslo Sentrum  
NO-0103 Oslo, Norway

Tlf: +47 22 40 40 40  
hovedkontor@tryggtrafikk.no  
www.tryggtrafikk.no

Statens Vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Referanse: 27/17-035/851

Dato:  
09.06.2017

## Høring - påbud om alkoholås i buss og minibuss

Vi viser til høringsbrev og høringsnotat av 6. mars 2017 vedrørende forslag til ny lovbestemmelse § 40 c i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og forslag til ny forskrift om alkoholås, alkoholåsværksteder mv.

### Hovedbudskap:

Til tross for betydelig kontrollvirksomhet er oppdagelsesrisikoen ved ruskjøring relativt lav. Alkoholås er et viktig supplement i arbeidet for å forebygge de alvorligste trafikkulykkene. Det er også et godt dokumentert trafiksikkerhetstiltak, ifølge Transportøkonomisk institutt<sup>1</sup>.

På denne bakgrunn stiller Trygg Trafikk seg positiv til innføring av påbud om alkoholås i buss og minibuss. Vi mener at påbudet i tillegg må utvides til å omfatte drosjer i kjøretøysgruppe M1, for å bedre effekten av tiltaket. Her er vi altså på linje med bl.a. MA Rusfri Trafikk.

Det er viktig at alle virkemidler må tas i bruk dersom vi skal nå (forslaget til) nytt etappemål på maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2029, jf. Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*.

### Kommentarer til de enkelte paragrafene:

§2 Virkeområde – om unntak fra påbudet – kategori M1 drosjer  
Trygg Trafikk mener at påbudet også må omfatte drosjer i kjøretøysgruppe M1 (personbil). En begrensning til kjøretøysgruppene M2 og MR3 (Minibuss og buss) vil redusere trafiksikkerhetseffekten av innføring av alkoholås vesentlig. Det store antallet drosjer i kategorien M1

---

<sup>1</sup> «Førerstøttesystemer - status og potensial for framtiden» (2015).

som fortsatt ikke omfattes av påbudet vil føre til en svært begrenset effekt av et tiltak med vesentlig potensiale.

I høringsforslaget anbefales det et unntak for drosjer i kategorien M1 på bakgrunn av at man vil avvente nytt typegodkjenningsdirektiv (jfr. CENELEC standard 504536.7) som vil stille krav om at bilens systemer skal være forberedt for ettermontering av alkolås. Denne standarden er nå etter hva vi kjenner til, godkjent i CENELEC som «EN504536-7:2016 Installation document». Det skulle derfor ikke være hindringer i veien for at dette kan legges inn som et krav i det norske regelverket.

Det påpekes også i høringsforslaget at det er hensiktsmessig å samle erfaring før en eventuell utvidelse av virkeområdet til M1. Norge er ikke uten erfaring på området og vi viser spesielt til at alkolås har vært brukt i Statens vegvesens egne kjøretøyer (M1) siden 2007.

Trygg Trafikk mener at det også må stilles krav om alkolås i henhold til ny forskrift uavhengig av nasjonalitet. De fleste alkolåser blir montert på fabrikk og kostnader for ettermontering vil derfor etter hvert bortfalle. På norske veier må vi kunne forvente samme krav til sikkerhet i persontransporten uansett transportens opprinnelsesland. Et slikt krav vil også kunne bidra til en vridning mot nyere og dermed mer trafikksikre kjøretøy.

#### §4 Krav om alkolås

Trygg Trafikk støtter kravet om at alkolås skal ha testsertifikater som tilfredsstillende EN 50436-1:2014 og EN 50436-2:2014 med tilhørende temperaturkrav som vil fungere under norske forhold.

#### §7 Forbikopplingsfunksjon

Vi mener at det ikke må være mulig å montere ekstra brytere eller startsystemer som muliggjør kjøring uten å blåse i alkolåsen. En generell åpning for å tillate forbikopplingsystemer vil kunne bidra til misbruk.

#### §8 Nødfunksjon

Vi ser det nødvendig å kunne utruste alkolåsen med en nødfunksjon. Vi ser ikke at det er nødvendig at dette reguleres i forskriften, men kan styres i forholdet mellom leverandør/montør og eier av kjøretøyet.

#### § 9 og 10 Service og vedlikehold

Serviceintervallene er avhengig av teknologisk utvikling og vil derfor kunne endre seg over tid. Vi foreslår derfor at dette ikke forskriftsfestes. En frist på 30 dager til å gjennomføre service etter leverandørens frist virker rimelig for å få gjennomført service også på eventuelle reservekjøretøyer.

#### §19 Ansvar for informasjon til fører

I høringsforslaget pålegges montøren av alkolås ansvaret for informasjon til føreren. Dette vil ofte være problematisk fordi de fleste kjøretøyene har flere førere. Trygg Trafikk mener at arbeidsgiver/eier av kjøretøyet bør pålegges denne plikten. Dette kan gjøres som et ledd i arbeidsgivers totale arbeid for rusforebygging i virksomheten.

#### §20 Krav til utstyr og sikkerhet for datahåndtering

Det er et omdiskutert spørsmål om resultatene av pusteprøve bør lagres eller ikke. Det er for Trygg Trafikk vesentlig at alkoholåsen brukes iht sitt ulykkesforebyggende formål. Vi støtter derfor Transportarbeiderforbundet i det i gitte situasjoner kan være viktig at en logg kan fremvises, men at men at uthenting av data kun skal skje når det foreligger saklig grunnlag og med samtykke av den som har gitt utåndingsprøve.

#### §27 Overgangsordninger

En overgangsordning på 2 år for busser som ikke har alkoholås ved forskriftens ikrafttredelse. Dette er etter hva vi erfarer i tråd med anbefalinger fra bransjen og vil sikre en god og sikker innfasing i en bransje som allerede har tatt dette på alvor. De fleste bussanbud har allerede krav om alkoholås.

#### Forskning – veien videre

Ved innføring av ny alkoholåsordning har Norge en unik mulighet til å sikre kunnskap om effekter av tiltaket. En evaluering av tiltaket med utgangspunkt i et nullpunkt vil gi kunnskap som også kan påvirke en eventuell fremtidig utvidelse av ordningen både i Norge og andre land.

Med vennlig hilsen

**Trygg Trafikk**



**Tori Grytli**

Fagsjef

Mobil 95927464

[grytli@tryggtrafikk.no](mailto:grytli@tryggtrafikk.no)