

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Oslo, 09.06.17

### **Alkolås – Ny § 40 C i Vegtrafikkloven – Ny forskrift om alkolås**

Det vises til Statens Vegvesens høringsbrev og -notat datert 06.03.17. I tillegg refereres det til forslag til forskrift. Alle nevnte dokumenter omhandler fremtidig krav om alkolås ved persontransport mot vederlag.

NHO Transport er positive til innføring av krav om alkolås ved persontransport mot vederlag, men har følgende kommentarer til Statens vegvesens forslag i nevnte dokumenter av 06.03.17:

#### **1. Erfaringer med alkolås**

I høringsnotatets punkt 4 gis det et innblikk i erfaringer med alkolås i andre land, og det er tydelig at Frankrike og Finland har den mest omfattende erfaringen på dette feltet. Som nevnt under punkt 2.3 i høringsnotatet, har også noen norske busselskaper installert alkolås på eget initiativ eller som en del av anbudskravene. De aktuelle selskapene har positive erfaringer med alkolås, og det er svært sjelden at sjåførene blir stoppet på grunn av overtredelse av dagens promillegrense. Arbeidsgivernes generelle erfaringer tilsier også at kjøring med promille ikke er noe stort problem innen bussbransjen. Det er imidlertid en kjensgjerning at busskjøring med promille har et svært stort skadepotensial.

Det er imidlertid 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 er vanskelig å oppdage. Det er dermed viktig at slikt misbruk avdekkes gjennom myndighetenes kontroller, arbeidsgivers oppfølging og oppmerksomme sjåførkollegaer.

#### **2. Virkeområde**

Ifølge punkt 14.2 i høringsnotatet og § 2 i forslag til forskrift skal krav om alkolås i første omgang begrenses til persontransport mot vederlag med kjøretøy i kategori M2 og M3. Dette vil dermed ikke gjelde for kategori M1 og dermed drosjer. Denne kjøretøygruppen var imidlertid inkludert i Stortingets vedtak 582. NHO Transport deler imidlertid Statens Vegvesens oppfatning på dette feltet. En gradvis innføring for ulike kjøretøyklasser vil

føre til mindre press på ettermoneringsmarkedet, det er viktig å vinne erfaringer før man går bredt ut og det er tilsynelatende visse tekniske utfordringer ved å ettermonere alkolåser i personbiler.

Punkt 14.2.3 i høringsnotatet og § 2 i forslag til forskrift angir at kjøretøy registrert i utlandet skal unntas fra kravet om alkolås. NHO Transport innser at det er vanskelig å kreve alkolås i utenlandske registrerte busser på internasjonale oppdrag i Norge, men dette bør kreves når utenlandske kjøretøy benyttes til nasjonale transportoppdrag i Norge basert på EUs kabotasjeregulering. De trafiksikkerhetsmessige hensyn må veie like tungt for utenlandske transportører som for norske, og det er liten grunn til å anta at utenlandske sjåførere har en mindre tilbøyelighet til å nyte alkohol enn norske. I tillegg vil ulike krav på dette feltet skape en konkurransemessig vridning mellom norske og utenlandske aktører.

### **3. Oppfølging av arbeidstakere**

Statens vegvesen fastslår i punkt 6.4 i høringsnotatet at utslag på en alkolås ikke medfører brudd på Vegtrafikklovens § 22 første ledd fordi sjåføren ikke har kommet så langt i prosessen at man kan ha forsøkt å kjøre med promille. Det understrekes også at utslag på en alkolås ikke kan benyttes som bevisgrunnlag for domfellelse. Utslag på alkolås kan imidlertid danne grunnlag for avskjedigelse eller oppsigelse, men det sies ikke noe om hvorvidt utslag på alkolås kan brukes som dokumentasjon i slike saker eller ei. Av hensyn til oppfølging av arbeidstakere ville det også være fordelaktig om måleresultatene kunne lagres, noe som er omtalt i høringsnotatets punkt 16.11 og § 20 i forslag til forskrift.

Det oppstår også visse dilemmaer for arbeidsgiversiden ved utslag på alkolås. Mange arbeidstakere har allerede kjørt til bussdepotet i sine privatbiler og vil dermed høyst sannsynlig allerede ha kjørt med ulovlig promille når alkolåsen slår ut. Arbeidsgiver kan da føle en etisk og moralsk forpliktelse til å anmelde saken.

### **4. Krav til alkolåsverksteder**

Vegvesenets høringsnotat kapittel 16-17 og kapitlene 3 og 4 i forslag til forskrift inneholder svært omfattende og rigide krav til såkalte alkolåsverksteder. Dette dreier seg både om krav til godkjenning og konkrete anførsler med hensyn til lokaler, utstyr, faglig ansvarlige, stedfortreder, installatør kvalitetssystem og informasjon overfor fører. Samtidig forutsettes det at myndighetene via gebyrer skal få dekket sine kostnader ved godkjenning og tilsyn av alkolåsverkstedene. Disse kostnadene må til syvende og sist dekke av transportoperatørene og -kjøperne. NHO Transport mener at montering og oppfølging bør kunne organiseres på et mindre byråkratisk vis og på en mer effektiv måte både kostnads- og tidsmessig. Det vises i denne forbindelse til høringsvar fra Norsk Fagkomite for Alkolås NEK/NK BTTF 116.2, som hevder at alle nødvendige operasjoner bør kunne utføres av merkeverksted.

NHO Transport er for øvrig svært positive til at det i høringsnotatets punkt 16.6 og i paragraf 15, 3. ledd i forslag til forskrift åpnes for at alkolåsverksteder kan drive "ambulerende virksomhet" og dermed gjennomføre nødvendig montering og ettersyn hos busselskapene. Dette medfører at sistnevnte sparer tid og kostnader ved å slippe å kjøre bussene til nærmeste alkolåsverksted.

## 5. Overgangsordninger

Oslo Economics foreslår en overgangsperiode på 5 år for ettermontering av alkolåser i busser registrert før forskriftens iverksettelse, men Statens Vegvesen foreslår en overgangsperiode på 2 år i notatets punkt 18.5.2 og paragraf 27 i forslag til forskrift. Begge disse intervallene er basert på en forutsetning om en utskiftingstakt på 5 år. De fleste busser i Norge er knyttet til fylkeskommunale anbudskontrakter, som stort sett har en varighet på 7 år med muligheter for forlengelse i ytterligere 3 år. Bussene varer ofte ut anbudsperiodene, og utskiftingstakten er dermed lavere enn forutsatt i høringsnotatet. Imidlertid blir ofte eldre busser brukt som reservemateriell, og disse er dermed ikke nødvendigvis i daglig drift. Det er også mulig at utskiftingstakten vil øke i årene fremover på grunn av ønsker om raskere overgang til ny motorteknologi.

NHO Transport mener dermed primært at kravet om alkolås kun skal gjelde for nye busser registrert etter en viss dato. Skal det likevel være en begrenset overgangsperiode, må denne være på minst fem år og dermed i tråd med Oslo Economics forslag. Man vil da komme mer på linje med naturlig utskiftingstakt, og kostnadene blir spredd tover et lengre tidsrom. I tillegg blir det mindre press på leverandører av nødvendig utstyr og på installatørleddet i form av alkolåsverksteder. Alternativt kan fristen differensieres i forhold til bruken av ulike kjøretøy. Fristen for busser i daglig drift kan være noe kortere enn 5 år, mens fristen for reservemateriell blir lengre.

## 6. Finansiering

Punkt 19 i Statens vegvesens høringsnotat av 06.03.17 omhandler økonomiske og administrative konsekvenser ved innføring av obligatorisk alkolås. Dette dreier seg kun om behovet for ekstra ressurser hos vegmyndighetene og muligheter for å velte de aktuelle kostnader over på transportselskaper og -kjøpere via gebyrer. Dette aspektet er også nevnt under punkt 4 i dette høringsvaret.

Statens vegvesen synes imidlertid ikke å være bekymret for kostnadene til ettermontering og årlig service, som ifølge Oslo Economics beløper seg til henholdsvis kroner 12.500 og kroner 1.500 per buss. Det virker dermed som om Statens vegvesen indirekte forutsetter at transportoperatører og -kjøpere skal dekke disse kostnadene. Dette til tross for at punkt tre i Stortingsvedtaket 582 eksplisitt sier at behovet for "statlege insentivordninger" skal vurderes.

Innføring av krav om alkolås og ettermontering i eksisterende kjøretøy vil ha følgende kostnadmessige konsekvenser for ulike deler av bussbransjen:

- Når det gjelder den fylkeskommunale anbudstrafikken, vil ordlyden i enkelte kontrakter medføre at oppdragsgiver i form av fylkeskommunene må kompensere operatørene for de aktuelle kostnader. I andre tilfeller må busselskapene ta regningen selv. Dette medfører uansett at det direkte eller indirekte blir mindre midler til drift av kollektivtrafikken, noe som må unngås for ikke å redusere konkurransekraften og attraktiviteten. De utførende ledd bør dermed kompenseres for de økte kostandene ved ettermontering og service, noe som bør gjøres via øremerkede midler til det leddet i verdikjedene som må bære de aktuelle kostnader.
- Turbilselskapene og ekspressbussaktørene møter sterk konkurranse og har svært lave driftsmarginer. Kostnader ved pålegg om ettermontering av alkohol vil ytterligere svekke økonomien, og disse aktørene bør få kompensasjon ved at hele eller deler av kostnadene refunderes når det foreligger bekreftelse på at alkohol er ettermontert. Dette er særdeles viktig for turbilsektoren hvis utenlandske kjøretøy skal slippe krav om alkohol, noe som er nærmere omtalt i dette høringsnotatets punkt 2.

Overgangsordninger omtalt under punkt 5 i dette høringssvaret og kompensasjon kan naturligvis ses i sammenheng. En omfattende kompensasjonsordning kan medføre at overgangsperioden kan kortes ned for å sikre en raskere implementering, noe som også er trukket frem fra Oslo Economics side. Et alternativ kan være å gi full kompensasjon de første 3 år etter iverksettelse og halv kompensasjon inntil endelig frist for ettermontering inntreffer.

## 7. Særskilte spørsmål

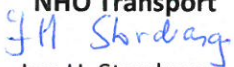
Statens vegvesen ber spesielt om konkrete innspill eller kommentarer til visse punkter i sitt høringsnotat datert 06.02.17. Muligheter for ambulerende virksomhet omtalt i høringsnotatets punkt 16.6 og paragraf 15 i forslag til forskrift er allerede kommentert under punkt 4, og overgangsordninger beskrevet i notatets punkt 18.5.2 og § 27 i forslag til forskrift er omtalt under punkt 5. For øvrig har NHO Transport følgende kommentarer til de spesifikke spørsmål:

- Under punkt 15.6 reises det spørsmål om serviceintervall, og NHO Transport støtter kravet i § 9 i forslag til forskrift. Leverandørens anvisning bør dermed legges til grunn på dette feltet. Det kan også ta lang tid å få tak i nødvendig servicepersonell fra et alkoholverksted, og fristen for maksimal overskridelse av servicetidspunkt gitt i § 10 i forslag til forskrift bør dermed være mer enn 30 dager for å unngå stopp i løpende produksjon.
- I § 8 i forslag til forskrift omtalt under punkt 15.5 i høringsnotatet åpnes det for at alkohol kan åpnes med en engangskode og settes ut av funksjon i maksimalt 8 timer. Ved feil kan det ta langt lengre tid å få tak i servicepersonell fra godkjent alkoholverksted, og dette intervallet bør dermed utvides til 8 dager.
- Punkt 16.5.2 omhandler blant annet § 14 i forslag til forskrift og gebyr for godkjenning. Spørsmål er om dette bør belastes hvis ikke godkjenning gis. Det antas at avslag på godkjenning begrunnes og at det dermed er muligheter for å søke om ny godkjenning når bestemte mangler er utbedret. Gebyr bør ikke betales 2 ganger, og dermed må ikke gebyr avkreves hvis ikke godkjenning oppnås.

- Spørsmålet om transportvirksomheten eller fører skal gis pålegg ved manglende alkoholås ved kontroll langs veien reises i punkt 18.1.3. NHO Transport mener at § 23 i forslag til forskrift bør begrenses til virksomheten fordi denne har det primære ansvaret for nødvendig installasjon og vedlikehold av alkoholåser.
- Punkt 16.6 i høringsnotatet og § 28 i forslag til forskrift omhandler tidspunkt for ikrafttredelse, som foreslås til 6 måneder etter at forskriften er vedtatt. Det går lang tid fra anbudsutlysning til bestilling og levering av busser. 6 måneder frem til ikrafttredelse er dermed noe knapt. Antageligvis vil det også ta lengre tid å få godkjent et kritisk antall alkoholåserverksteder innen dette tidsrommet såfremt de rigide kravene gitt i kapitlene 3 og 4 i forslag til forskrift skal legges til grunn.

NHO Transport vil i tillegg anføre at den såkalte fristarttiden på opptil 30 minutter angitt i § 6 i forslag til forskrift og omtalt i punkt 15.3 er noe knapp og rigid. Noen rutebilsjåførere har lengre pauser enn 30 minutter, og ved turbilkjøring kan sjåføren gjerne vente på passasjerer i lengre tidsrom eller bli stående stille på ferjer eller ferjeleier. Det er i slike situasjoner viktig at ny pusteprobe ikke fører til forsinkelser. Det samme gjelder ved bytte av fører omtalt under samme punkt og i samme forslag til forskriftsparagraf.

NHO Transport håper at gitte kommentarer vil bli hensyntatt i det videre arbeid. Hvis ønskelig, stiller gjerne representanter for foreningen på et møte for å utdype de ulike punktene.

Vennlig hilsen  
**NHO Transport**  
  
Jon H. Stordrange  
Administrerende direktør