



Innst. 282 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:87 S (2014–2015)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag frå stortingsrepresentantane Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Geir S. Toskedal og Kjell Ingolf Ropstad om alkoholås

Til Stortinget

Samandrag

I representantforslaget vert det fremja følgjande forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2015 fremme forslag om at kjøretøy på veg som bedriver persontransport mot vederlag, skal ha alkoholås installert.
2. Stortinget ber regjeringen vurdere overgangsordningar eller statlige incentivordningar for å sikre rask og smidig innføring av alkoholås i de kjøretøy som blir omfattet av en regelendring knyttet til alkoholås.»

Det kan visast til dokumentet for nærare grunngeving for forslaget.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, frå Høgre, Torill Eidsheim, leiaren Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, frå Framstegspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og

Roy Steffensen, frå Kristeleg Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Venstre, Abid Q. Raja, viser til Dokument 8:87 S (2014–2015), representantforslag frå stortingsrepresentantane Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Geir S. Toskedal og Kjell Ingolf Ropstad om alkoholås, og vidare til vedlagte fråsegn, datert 29. april 2015, frå Samferdselsdepartementet v/statsråden i saka.

Komiteen ser at køyring i ruspåverka tilstand er eit alvorleg trafikksikringsproblem nasjonalt og internasjonalt. Data frå Statens vegvesen viser at påverking av alkohol og/eller andre rusmiddel er ein medverkande faktor i 22 pst. av alle vegtrafikkulykker med drepne. Det vert truleg køyrt mellom 10 000 og 15 000 turar dagleg av sjåførar med promille på norske vegar. Promillekøyring blant førarar av tunge køyretøy er vurdert å vere låg i Norge, men nokre tilfelle har vist yrkessjåførar som har køyrt med høg promille under utøving av persontransport. Ein ruspåverka sjåfør representerer ein høg trafikksikringsrisiko og kan gjere uboteleg skade.

Komiteen ser at alkoholås vert trekt fram som eit godt trafikksikringstiltak, fordi det reduserer risikoen for alkoholpåverka køyring og gir vedkommande tid til å tenke igjennom handlinga som er i ferd med å skje.

Komiteen har merka seg at fleire fylkeskommunar i dag stiller krav om alkoholås i køyretøy som vert nytta i skoleskyss. Selskapa vel oftast då å installere alkoholås for heile flåten, for å ha fleksibel bruk av materiell.

Komiteen ser positivt på engasjementet frå representantane for å oppnå ei raskare implementering av alkoholås i køyretøy som vert nytta til persontransport. Komiteen vil vise til at det i februar 2015 vart sett fram eit skriftleg spørsmål i Stortinget,

og at det i samband med det vart varsla eit oppdrag til Vegdirektoratet om å kartleggje økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering. Dette arbeidet er igangsett.

Komiteen ser det som naturleg å avvente vurderinga av iverksetting av nye reguleringar til ein har motteke resultatet av det pågåande kartleggjingsarbeidet. I tillegg vil komiteen peike på at det for tida også i EU pågår eit arbeid knytt til alkoholås, og vil oppfordre til at departementet følgjer diskusjonane og utviklinga der tett.

Komiteen meiner at alkoholås er ein godt utprøvd teknologi som vil kunne bidra svært positivt til å redusere alkoholrelaterte trafikkuulykker. Bruk av alkoholås er ein naturleg del av ei systematisk sikkerheitstenking i vegtransporten. Likevel ligg diverre Noreg langt bak våre nordiske naboar. Sverige har i dag 80 000 alkoholåsar innan yrkestransporten, medan anslaget er 4 000 i Noreg. Komiteen ser difor at det vil vere tenleg å vurdere nye verkemiddel for å sikre ei raskare innfasing av alkoholås i bussar, drosjer og alle køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag. Komiteen meiner det må gjerast ei vurdering av om det er mest fornuftig å nytte påbudsreguleringar eller positive verkemiddel for å gjere alkoholås til ein meir sentral del av trafikksikkerheitsarbeidet i vegsektoren.

Slik status er i dag, med moglegheit for fylka til å innføre krav til alkoholås i nye anbod, ser ein at det er ulike utfordringar knytt til mangelen på eit felles, tydeleg regelverk. I det vidare arbeidet med alkoholås vil komiteen peike på at det er svært viktig at nødvendige avklaringar blir tekne opp også i dialog med berørte partar, slik at endelege konklusjonar vil bli godt forankra. I tillegg er komiteen oppteken av at ein i det vidare arbeidet også ser på utarbeiding av teknologistandard for alkoholås.

Komiteen viser til at resultat frå forsøksordningar med alkoholås er lovande. Ei evaluering som Transportøkonomisk institutt har utført på oppdrag frå det svenske Vägverket, viser at den svenske forsøksordninga førte til ein langvarig effekt med mindre promillekøyning og trafikkuulykker blant deltakarane. Erfaringar med ordninga viser også at den er samfunnsmessig lønsam, jf. TØI-rapport 905/2007 «Forsøk med alkoholås i Sverige. Evaluering av forsøksordning med betinget førerkortinndragning ved promillekøyning».

Komiteen ser at eit nasjonalt krav om alkoholås vil kunne medføre ein ekstra kostnad for kollektivselskapa og for drosjenæringa. I tillegg vil det kunne føre til konkurransevriding for mellom anna buss-transport i turistnæringa. Det kan difor vere behov for å vurdere overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innfasing av

alkolås i dei køyretøya som eventuelt blir omfatta av ei regelendring.

Komiteen vil fremje følgjande forslag:

«I

1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartleggje økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkoholås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EU-direktiv knytt til alkoholås. Det vert forventa at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.
2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet da føreligg, å fremje forslag om innføring av alkoholås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.
3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innfasing av alkoholås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkoholås.»

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, viser til at spørsmålet om alkoholås har vore tema på den politiske dagsordenen lenge. Det kan i samband med det visast til Stortinget si behandling av gjeldande Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti meinte at krav om alkoholås på buss ville vere eit viktig tiltak i samband med «Barnas transportplan». Desse fire partia bad regjeringa komme tilbake til Stortinget på eigna måte vedkomande eit eventuelt påbod av alkoholås.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at krav om alkoholås har vært tatt opp i flere sammenhenger tidligere. Disse medlemmer vil vise til følgende flertallsmerknad i budsjettinnstillingen for 2015, jf. Innst. S. 13 S (2014–2015):

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser videre til Stortingets vedtak fra juni 2013, der Stortinget ba regjeringen vurdere å ta inn bestemmelser om alkoholås i skolebussar i «forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever». Flertallet har merket seg at det i dag er forskjellig praksis i fylkene, og etterlyser regjeringens vurdering og tiltak i denne saken.»

Disse medlemmer viser til kartleggingen fra Stortingets utredningsseksjon, der de har kartlagt status i fylkene på hvor mange som har alkoholås i skole-

bussene. Oversikten viser at det er store forskjeller i fylkene. Aust-Agder, Oppland, Sør-Trøndelag, Troms, Vestfold og Østfold er de fylkeskommunene som er kommet lengst i innføringen av alkolås i skolebuss. Åtte av fylkene har krav om alkolås i dag eller i nye anbud som er på gang. Dette viser at bare halvparten av fylkene har innført alkolås helt/delvis og har krav i nye anbud.

Disse medlemmer mener dette viser at det ikke er tilstrekkelig med en frivillig innfasing, men at man må få dette inn i forskrift slik at alle skolebarn i Norge får de samme sikkerhetskravene.

Disse medlemmer viser til at Frankrike og Finland i dag har krav om alkolås i skolebuss, og allerede i 2011 hadde 85 pst. av alle kommuner i Sverige krav om alkolås i skolebussene.

Disse medlemmer slutter seg til at man utvider det pågående arbeidet med å utrede alkolåstilskottet for skoleskyss til å omfatte all persontransport mot vederlag.

Disse medlemmer mener det er viktig at man får frem fordeler, kostnader og kontrollmuligheter ved innføring av alkolås for all persontransport mot vederlag, samt hvordan man skal håndtere utenlandske kjøretøy som kjører i Norge.

Disse medlemmer ber videre regjeringen vurdere overgangsordninger og/eller insentivordninger for å sikre en rask og smidig innfasing av alkolås i de kjøretøy som blir omfattet av regelendringen knyttet til alkolås.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil også vise til flertallsmerknaden i budsjettinnstillingen for 2015, jf. Innst. S. 13 S (2014–2015):

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser videre til Stortingets vedtak fra juni 2013, der Stortinget ba regjeringen vurdere å ta inn bestemmelser om alkolås i skolebuss i «forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever». Flertallet har merket seg at det i dag er forskjellig praksis i fylkene, og etterlyser regjeringens vurdering og tiltak i denne saken.»

Dette medlem kan ikke se at regjeringen har fulgt opp denne, og etterlyser effektiviteten av merknaden.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen blir fremja av ein samla komité.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene, og rår Stortinget til å gjere følgjande

v e d t a k :

I

1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartleggje økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkolås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EUDirektiv knytt til alkolås. Det vert forventa at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.
2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet da føreligg, å fremje forslag om innføring av alkolås og korleis dette best kan innfasast i kjøretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.
3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innfasing av alkolås i dei kjøretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkolås.

II

Dokument 8:87 S (2014–2015) – representantforslag frå stortingsrepresentantane Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Geir S. Toskedal og Kjell Ingolf Ropstad om alkolås – vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 26. mai 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leiar

Torill Eidsheim

ordførar

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 29. april 2015

Dokument 8:87 S (2014-2015) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Geir S. Toskedal og Kjell Ingolf Ropstad om alkolås

Jeg viser til representantforslag Dok.8:87 S (2014-2015) om alkolås.

Ruspåvirket kjøring er et betydelig trafiksikkerhetsproblem nasjonalt og internasjonalt. Data fra Statens vegvesens dybdestudier viser at påvirkning av alkohol og/eller andre rusmidler er en medvirkende faktor i 22 % av alle fatale kollisjoner, dvs. vegtrafikkulykker med drepte. Det kjøres trolig mellom 10 000 og 15 000 turer daglig med promille av sjåfører på norske veier. Forekomsten av promillekjøring blant førere av tunge kjøretøy er trolig lav i Norge, men det avsløres også tilfeller der yrkessjåfører har kjørt med høy promille under utøvelse av persontransport. En ruspåvirket sjåfør representerer uansett en høy trafiksikkerhetsrisiko for seg selv og andre og kan gjøre ubotelig skade.

Alkolås anses som et godt trafiksikkerhetstiltak, fordi det reduserer risikoen for alkoholpåvirket kjøring og gir vedkommende tid til å tenke igjennom handlingen som er i ferd med å påbegynnes.

Flere fylkeskommuner stiller i dag krav om alkolås i kjøretøy som nyttes i skoleskyss. Selskaper velger da å installere alkolås for hele flåten for å være fleksibel mht vedlikehold og mulig teknisk stans.

Påbud om alkolås har vært tatt opp i flere sammenhenger tidligere. Merknaden fra flertallet i Transport- og kommunikasjonskomiteen er fulgt opp ved skriftlig spørsmål nr. 539 fra stortingsrepresentant Kjell-Idar Juvik. Jeg viser til mitt svar av 9. februar 2015 i den forbindelse hvor jeg varslet et oppdrag til Vegdirektoratet om å kartlegge økonomiske og administrative konsekvenser ved en slik eventuell regulering. Dette arbeidet er igangsatt.

I påvente av Vegdirektoratets arbeid kan økt bruk av alkolås i dag innføres på frivillig basis, gjerne som ett element i konkurranse om oppdrag. Det er viktig at transportørene selv verdsetter verdien av å innføre alkolås i egne kjøretøy, både som et signal om kvalitet og som et verktøy for å sikre dette i sin virksomhet. Tilbydere av persontransport mot vederlag har et spesielt ansvar for å sikre at deres sjåfører er skikket og ansvarlige i sitt arbeid og publikum bør kunne være trygge på at føreren er rusfri og at transporten foregår på forsvarlig måte.

Behovet for raskere gjennomføring av tiltaket enn det som vil følge av en slik frivillig innfasing gjennom anbudssystemet, må etter mitt syn balanseres mot behovet for at det offentlige griper inn, samt en nærmere vurdering av tiltakets effekter og kostnader. Omstillingskostnader for berørte parter vil være en del av en slik vurdering.

Forslaget innebærer at også drosjetransport underlegges krav om alkolås. Også her vil det være ønskelig at tiltaket innføres på frivillig basis av næringen selv. Drosjenæringen er uansett en del av dagens skoleskysstilbud og vil slik kunne bli omfattet av krav både i anbudssystemet og ved et eventuelt påbud om alkolås for skoleskyss. Jeg konstaterer at det i debatten rundt tema har kommet ønske om at alle kjøretøy brukt til yrkestransport skal underlegges krav om alkolås. En slik tilnærming vil innebære at all godstransport har et slikt krav, noe som vil innebære betydelige avgrensingsutfordringer mot utenlandske kjøretøy på norsk jord. Det er derfor viktig at vi har et klarere bilde av fordeler, kostnader og kontrollmuligheter ved innføring av krav om alkolås.

Jeg vil imidlertid be Statens vegvesen om å utvide det pågående arbeidet med å utrede alkolåstiltaket for skoleskyss til å omfatte all persontransport mot vederlag.