



STORTINGET

Innst. 170 L

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 31 L (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (alkolås)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet foreslår i proposisjonen endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) for å tilrettelegge for innføring av påbud om alkolås i kjøretøy som benyttes til transport mot vederlag.

Alkolås er en teknisk innretning som kobles til bilens tenningssystem og fungerer som en startspærre dersom føreren har promille over tillatt grense.

Forslaget legges fram for å følge opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 582 av 2. juni 2015 om å innføre krav om installering av alkolås i alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag på veg.

Det fremmes forslag om ny § 18 i vegtrafikkloven. Bestemmelsen gir departementet hjemmel til ved forskrift å pålegge den som driver transport mot vederlag på veg, å sørge for at kjøretøyet har installert alkolås. Bestemmelsen retter seg mot transportvirksomheter eller enkeltpersoner. Formålet med lovforslaget er å øke trafikksikkerheten ved å redusere førerens mulighet for å kunne kjøre med promille, samt øke trygghetsfølelsen for passasjerer og trafikanter.

Den foreslåtte bestemmelsen hjemler nærmere regulering i forskrift. Hvilke kjøretøygrupper som skal omfattes av påbudet, krav til alkolåsen og krav til verksteder som kan installere alkolåsen, vil bli nærmere regulert i ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.

Høringsinnspill som berører forslaget til forskriftens virkeområde, unntak og overgangsordning, vil bli omtalt i denne proposisjonen, da problemstillingene anses sentrale for å følge opp anmodningsvedtaket. Det kan allerede nevnes her at påbudet i første omgang foreslås avgrenset til norske busser og minibusser som benyttes til persontransport mot vederlag.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Den foreslåtte nye lovbestemmelse § 18 i vegtrafikkloven vil i seg selv ikke medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige eller private aktører. Konsekvensene må utledes av forskrifter som vil bli gitt i medhold av hjemmelsbestemmelsen, herunder forslag til forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.

Innføring av påbud om alkolås i forskrift vil gi både økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen (SVV). SVV vil etter forslaget få ansvaret for ordningen, som reguleres i forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. Dette innebærer løpende utvikling av regelverket og retningslinjer for tilsyn.

Videre må det påregnes ressurser til godkjenning av alkolåsverksteder, tilsyn med verksteder, forberedelse av klagesaker og vegkantkontroll. Det vil også være et behov for å utvikle og vedlikeholde Statens vegvesens elektroniske register over godkjente kontrollorgan og verksteder, PKK- og verkstedregisteret, samt opplæring og vedlikehold av kompetansen til kontroll- og tilsynspersonell.

En vesentlig del av bussmateriellet, i dag om lag 11 000 busser, utfører kollektivtransport med fylkeskommunen som oppdragsgiver. Påbudet om alkolås vil slik kunne medføre økte kostnader ved fylkeskommunenes kjøp av kollektivtjenester med buss, både for

framtidige kontrakter og for kontrakter som allerede er inngått. Enkelte fylkeskommuner har gitt tilbakemelding om at påbudet om alkolås vil kunne påføre fylkeskommunene en kostnad for ettermontering av alkolås i de bussene som ikke allerede har dette montert. Den foreslåtte overgangstiden på fem år gir imidlertid muligheter for tilpasninger, og det kan derfor vanskelig anslås på hvilket tidspunkt og med hvilket omfang kostnadsvirkningen vil slå inn for den enkelte fylkeskommune. Kostnaden i gjennomsnitt per buss ved anskaffelse av alkolåsen vil være om lag kr 12 000. Årlig kapitalkostnad basert på avskrivning av bussmateriell på syv år, tillagt årlig driftskostnad (service m.m.), anslås til om lag kr 3 200 per buss.

Endringer i regelverk som medfører økte utgifter for kommunesektoren, skal i utgangspunktet kompenseres.

Merkostnadene for fylkeskommunene vil være marginale. Det legges derfor ikke opp til særskilt kompensasjon knyttet til innføringen av alkolås.

Transportselskaper vil bli direkte berørt av påbudet. Oslo Economics har anslått at kostnadene for transportvirksomhetene ved tiltaket først og fremst er knyttet til innkjøp av alkolås for installasjon, montering, service, kalibrering og avinstallering. Når kostnaden slår inn for selskapene, vil avhenge av tidspunkt for utskifting eller innkjøp av nye kjøretøy og på registreringstidspunktet for disse. Tidskostnaden ved bruk av alkolås anses som neglisjerbar, da det normalt bare tar noen få sekunder å bruke alkolåsen. Påbudet vil gi inntekter på leverandørsiden av alkolåser og for alkolåsverksteder. Godkjenning av verkstedene skal finansieres ved gebyr.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leitrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnas, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at Stortinget våren 2015 vedtok at det skal installeres alkolås i kjøretøy på veg som driver persontransport mot vederlag og at Samferdselsdepartementet nå foreslår endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) for å tilrettelegge for innføring av påbud om alkolås i kjøretøy som benyttes til transport mot vederlag, og fremmer forslag om ny § 18 i vegtrafikkloven. Bestemmelsen skal gi departementet hjemmel til ved forskrift å pålegge den som driver transport mot vederlag på veg, å sørge for at kjøretøyet

har installert alkolås. Bestemmelsen retter seg mot transportvirksomheter eller enkeltpersoner. Påbudet foreslås i første omgang avgrenset til norske busser og minibusser som benyttes til persontransport mot vederlag.

Komiteen viser til at det pågår en prosess i EU med mål om å pålegge bilfabrikanter å legge til rette for alkolås, og det blir et vilkår for å få typegodkjenning at det skal kunne installeres alkolås. Europakommisjonen la i mars 2017 fram en lovgivningspakke til Europaparlamentet nettopp i denne saken.

Komiteen viser til at en innføring av påbud om alkolås i forskrift vil gi både økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen (SVV). Videre må det påregnes ressurser til godkjenning av alkolåsverksteder, tilsyn med verksteder, forberedelse av klagesaker og vegkantkontroll.

En vesentlig del av bussmateriellet, i dag om lag 11 000 busser, utfører kollektivtransport med fylkeskommunen som oppdragsgiver. Komiteen mener påbudet om alkolås slik vil kunne medføre økte kostnader ved fylkeskommunenes kjøp av kollektivtjenester med buss, både for framtidige kontrakter og for kontrakter som allerede er inngått.

Komiteen viser til at enkelte fylkeskommuner har gitt tilbakemelding på at påbudet om alkolås vil kunne påføre fylkeskommunene en kostnad for ettermontering av alkolås i de bussene som ikke allerede har dette montert.

Komiteen forutsetter at alkolås som teknisk innretning utelukkende skal brukes som en sikkerhetsforanstaltning og teknisk startsperr som hindrer kjøring i alkoholpåvirket tilstand med betalende passasjerer. Apparatene må ikke brukes til logging eller overvåking av ansatte, og data skal ikke lagres i apparatene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener endringer i regelverk som medfører økte utgifter for offentlige transportkjøpere, skal kompenseres.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at offentlige transportkjøpere kompenseres for merutgiftene som følger av påbudet om alkolås.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er hensiktsmessig å innføre krav til alkolås på alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag på veg. Disse medlemmer fremhever imidlertid viktigheten av at regler om alkolås ikke bare skal gjelde

norske registrerte befordringsmidler, men også utenlandske. Disse medlemmer mener det er avgjørende at det arbeides aktivt internasjonalt for å oppnå like rammevilkår, og dermed også øke sikkerheten i trafikken.

Disse medlemmer mener at krav til alkolås på alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag på veg, bør innføres på nye kjøretøyer fra 2020 med en overgangsordning på tre år etter dette for ettermontering i kjøretøyer registrert før denne tid.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et lovarbeid for at alkolås skal installeres i alle kjøretøy som brukes til betalt personbefordring.»

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet meiner kostnadane ved innføring av alkolås, slik det vert føreslege frå regjeringa, vert for store. Desse medlemene meiner òg det er svært uheldig at regjeringa ikkje vil støtte ein kompensasjon for transportkjøparane, som stort sett er fylkeskommunane, ved innføring av alkolås. Det er heller ikkje klarlagt godt nok korleis og kor omfattande ordninga skal vera, og kvar service på alkolås kan gjennomførast.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen igangsette et lovarbeid for at alkolås skal installeres i alle kjøretøy som brukes til betalt personbefordring.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at offentlige transportkjøpere kompenseres for merutgiftene som følger av påbudet om alkolås.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i vegtrafikkloven (alkolås)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk skal ny § 18 lyde:

§ 18 Krav om alkolås ved transport mot vederlag

Departementet kan fastsette i forskrift at det skal være montert alkolås i kjøretøy som benyttes ved transport mot vederlag, og gir nærmere bestemmelser om godkjenning, montering og kontroll av alkolåsen. Utgifter til anskaffelse, montering og kontroll av alkolåsen dekkes av den som driver transport mot vederlag. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, herunder bestemmelser om virkeområde, hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes, og om pålegg om retting ved kontroll langs veg.

II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. mars 2018

Helge Orten

leder

Siv Mossleth

ordfører

