



## Alkolås i kommersielle kjøretøyer:

- stanser promillekjøring
- gir konkurransefortrinn
- møter internasjonale krav
- faglig-politiske avtaler
- økt trygghet på veiene

EU/EØS, Nordisk Råd, Nord Amerika



# Trafikkens menneskerett

- Frihet fra trafikkkrus er frihet til å bevege seg trygt i trafikken
- Alkolås må bli like vanlig og akseptert som sikkerhetssele
- Alkolåsen er et forebyggende tiltak – ikke en straff
- En promillekjører er en for mye.

## Alkolås i kommersielle kjøretøyer:

- Gir maksimal trygghet for alle som ferdes på veien
- Er viktig signal fra partene i arbeidslivet om at trafikksikkerhet tas på alvor.
- Ingen ønsker å bli tatt for kjøring i ruspåvirket tilstand
- Ingen ønsker å møte en ruspåvirket sjåfør på veien



**Etablert av NEK (Norsk Elektroteknisk Komite) 17. oktober 2011:**

**Frihet Fra Trafikkrus  
Yrkestrafikkforbundet,  
Norsk Transportarbeiderforbund  
Norges Lastebileierforbund  
Norges Taxiforbund as  
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)  
Trafikkforum (TF)  
Fartskriver  
Dräger Scandianvia –Norge  
KGK Norge AS  
DIGNITA AS**

**Leder, Bjarne Eikefjord  
Forb.sekr. Håvard Galtestad  
Forb.sekr. Geir Kvam  
Rådgiver Robert Aksnes  
Rådgiver, Kristian Bjørnrud  
Adm.dir. Sonja Sporstøl  
Adm.dir. Stig Ohrvik  
Adm.dir. Tom Ringen  
Prod.sjef. David Nilsson  
Prod.sjef, Arne Frogner  
Prod.sjef. Ole Christensen**

*Medlemmene i den norske fagkomiteen «Alkolås for motorkjøretøyer» representerer og ivaretar til sammen interessene til ca. 70.000 norske yrkessjåfører i CENELEC/EUs arbeid med direktiv for alkolåsimplementering i kommersiell trafikk og promillekjørerprogrammer.*



# Mandat og oppdrag

NEK/NK «Alkolås for motorkjøretøyer» representerer Norge inn i arbeidet i CENELEC, som har som oppdrag å utarbeide EU/EØS-standarder, retningslinjer og policy-grunnlag for alkolås i «Offender Programmer», kommersielle kjøretøyer bruk av alkolås i alle kjøretøyer.

## Oppdraget er å:

1. anbefale standardkrav, regler og rutiner for alkolås i bil/motorkjøretøy
2. anbefale retningslinjer for å ivareta datasikkerhet , brukerrettigheter osv.
3. synliggjøre forankringsbehov i regelverk, Lov/forskrift, arbeidsrett m.m.
4. delta i internasjonale fora relatert til arbeidet i komiteen
5. påse at norske interesser blir ivaretatt når det gjelder
  - a. Teknologiske krav
  - b. Datatilsynets krav i forhold til personvern
  - c. Rettssikkerheten for brukerne av alkolås.
6. forberede norske myndigheter og bedrifter på bruk av alkolås

CENELEC kan få mandat og oppdrag fra EU-kommisjonen for å utarbeide standarder, guidelines og andre relevante dokumenter som underlag for EU-direktiver.

Det er bare medlemmer av NEKs Normkomiteer, norske representanter, deriblant forskriftsmyndigheter, som kan delta i europeisk og internasjonalt normarbeid, herunder ha tilgang til fagdokumenter. Tilsvarende ordninger gjelder for den europeiske standardiseringsorganisasjonen, CEN og Standard Norge





# CENELECs rolle for alkolås:

- **Utarbeide felles teknologistandarder for alkolås til motorkjøretøyer for EU/EØS, Nord-Amerika og Sør-Afrika.**
- **Sette kvalitetskrav til alkolås i forhold til: Teknologisikkerhet, funksjonalitetskrav, brukergrensesnitt, brukssikkerhet, lovgiverkrav og brukertrygghet.**
- **Sette normative krav for alkolåsbruk for kommersielle kjøretøyer, “offender programs” og almenntpreventiv bruk.**
- **Være premissleverandør til EUs alkolåsprogram.**

**CENELEC BTTF 116-2 etablert 2003. Norge kom med i 2006.**

**Gjeldende CENELEC/EU-standarder , EN 50436-1 og EN 50436-2, angir krav alkolås bør være sertifisert for. Standardene er revidert og oppdatert i 2013.**

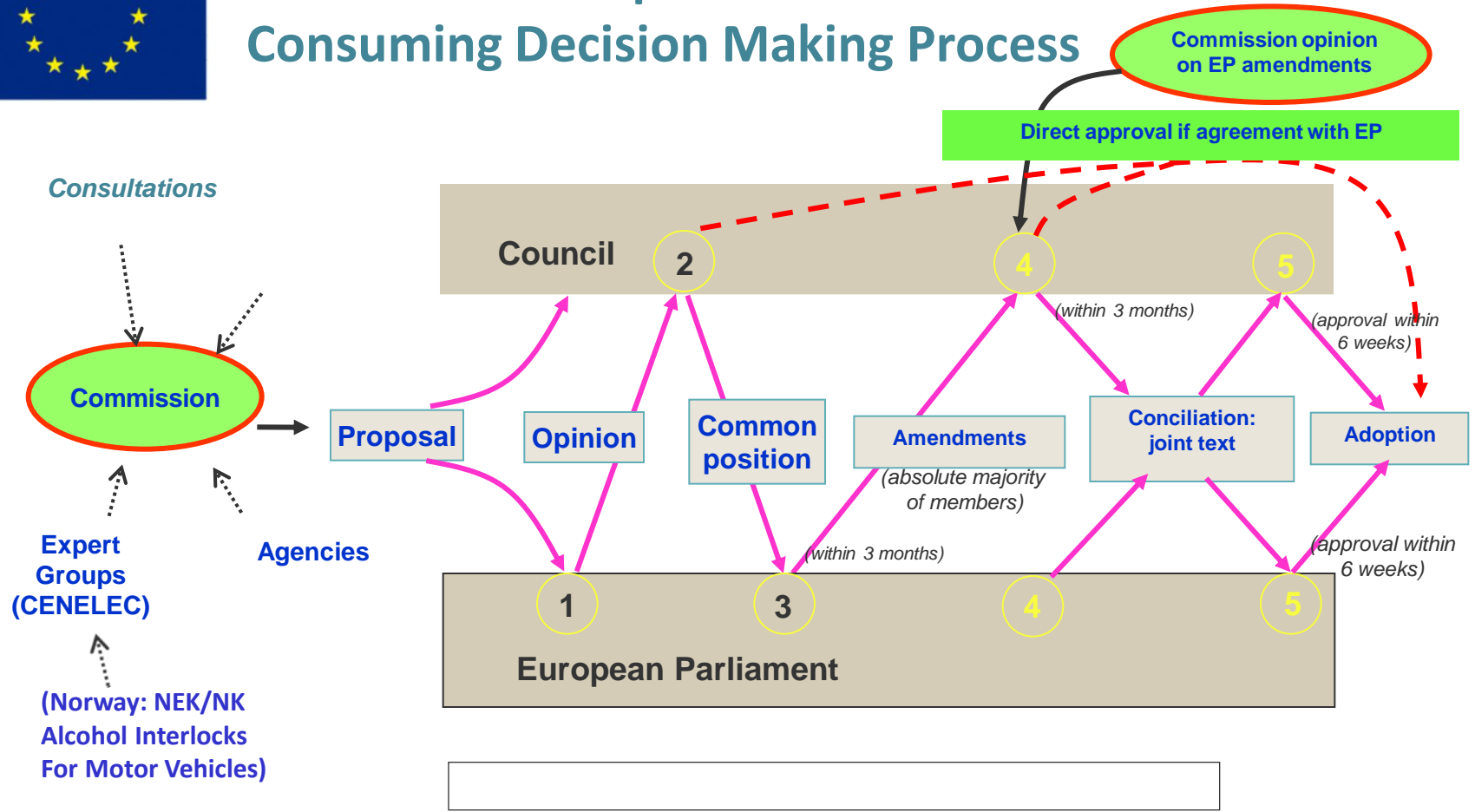
**CENELEC arbeider med krav til datasikkerhet, retningslinjer for myndigheter, arbeidsgivere og brukere av alkolås i kommersielle kjøretøyer.**



# EU-Kommisjonen, tilgang:



## EU Union: Complicated and Time Consuming Decision Making Process



(Olav Grimsbo, Mission of Norway to EU)



## Alkolås innen 2020 i kommersielle kjøretøyer

**EU kommisjonen arbeider med et forslag til EU- Parlamentet som innebærer:**

- Harmonisering av promillegrensen for yrkestrafikk til 0,2
- Påbud om alkolås i alle skolebusser/skoletransport
- Påbud om alkolås i tungtransport /farlig gods og passasjertransport
- Nasjonale «Offender program» med alkolåsbruk
- Forebyggingsprogram i bedrifter som tar i bruk alkolås – bistand til personer som er i faresonen ++



# Norsk krav: Avtaleverk

En rekke transport- og busselskaper har innført alkolås, i hovedsak basert på lokale avtaler, AKAN-avtaler eller generelle HMS-avtaler.

Et lov- og avtaleverk som omfatter bruk av alkolås, må ha klare og forutsigbare handlingstrinn som utløses på ulike nivåer alt etter hvilket omfang alkoholbruken måtte ha.

- *Blåser en person "rødt" for eksempel etter firmafesten, eller skjer det med jevne mellomrom?*
- *Skal slik "rødt-blåsing" få konsekvenser for arbeidssituasjonen, eller skal det etableres et tiltaksapparat som skal ivareta og følge opp mennesker som "går seg fast" i alkolåsen i forbindelse med utøvelsen av sitt arbeide ?*

Null-toleranse for yrkessjåfører og alkoholbruk.

Alkolås i yrkeskjøretøyer betinger et avtaleverk som fanger opp og bistår brukere ved utslag, fremfor å gi "sparken" direkte i tilfeller hvor alkolåsen fungerer etter hensikten.

Arbeidstakerne må ha sikkerhet for at deres interesser blir ivaretatt med adekvat bistand

Alkolås sikrer arbeidstakerne i transportbransjen ved at de ikke av vanvare risikerer å sette eget og andres liv i fare ved alkoholpåvirket kjøretøyføring i trafikken.

***Transportselskaper bør ha en strategi for ruspåvirkning blant ansatte:***

- *Hvordan forholde seg til positive utslag.*
- *Hvilke rutiner som skal følges og saksbehandling i den forbindelse.*
- *Forhåndsopplagt avtaleverk om hvordan positive testutslag skal behandles internt i virksomheten og overfor den som avgav testen i form av oppfølging overfor HMS.*





Alkolås for  
motorkjøretøyer

NEK/NK-BTTF 116-2

# Noen av Norges innspill:

## Innspill til CENELEC, EU-kommisjonen, ICADTS



**Alcohol Interlocks for Motor Vehicles** NEK/NK-BTTF

**M E M O**

To: Casto Lopez Benitez, Director General for Mobility and Transport, European Commission  
Wim Spit, project leader, Ecorus

From: Bjarne Eikefjord, head of Norwegian National Committee, NEK/NK Alcohol Interlocks for Motor Vehicles

Date: July 29<sup>th</sup>, 2013.

Issue: Remarks and comments, referring to Stakeholders Workshop on Alcohol Interlocks, July 1<sup>st</sup> in Brussels.


### M E M O

To: Members of CENELEC BTTF 116-2  
From: Bjarne Eikefjord, Norway  
Date: 20th of February 2011.

Issue: Standard procedures for use of alcolocks registry.

Background:  
With the attention towards " Proposal of the Netherlands concerning the revision of EN 50436-1, Concept version of a Protection Profile," Conv0152/INF, March 22, 2010, Doc. Ref: CLC/BTTF116-2/NL003NP, May 2010.

Legislation or agreements of how to deal with drivers halted by alcolocks.  
The model for this may be both the Swedish local agreements, as well as the Norwegian AKAN-model for alcohol misuse among general labour workforce.




CLC/BTTF116-2/Conv0152/INF  
Januar 2013

**Alcohol Interlocks for Motor Vehicles**


NEK/NK-

BTTF

Guidelines for authorities, transport customers, transport companies, transport workers, unions, governments and political decision makers.




This is a draft document,  
provided by Bjarne Eikefjord  
leader of the Norwegian National Committee.



Alkolås for motorkjøretøyer  
NEK/NK-BTTF 116-2

**Håndbok for bruk av  
alcolås.**


Prosjektansvarlig:



Leder: Bjarne Eikefjord  
Dato: 30.01.2013.

**Norsk utgave**

Copyright: NEK/NK-BTTF 116-2



Alcohol Interlocks as instruments for enhanced road safety and prevention of alcohol problems.

Guidelines for authorities, transport companies, transport workers, unions, governments and political decision makers

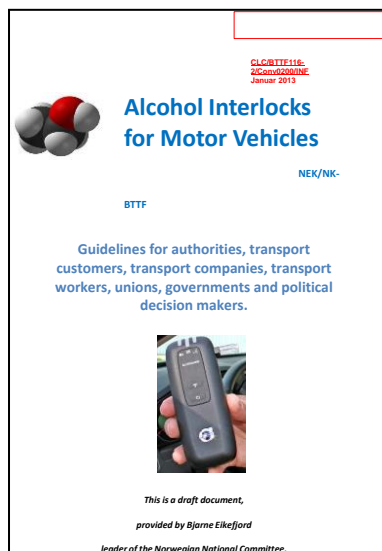
This document is provided by  
**Bjarne Eikefjord**  
Leader of the Norwegian National Committee, "Alcohol Interlocks for Motor Vehicles"  
Leader of "Freedom From Traffic-drugs", [www.rusfrirafikk.no](http://www.rusfrirafikk.no)

**CONTEXT**  
The Norwegian National Committee, "Alcohol Interlocks for Motor Vehicles" have made a report and a program for the comprehensive use of alcohol interlocks in commercial vehicles with the purpose of winding down the scepticism and opposition against the use of alcohol interlocks, and prepare a comprehensive guidelines report for the CENELEC committee and EU-commission preparing an EU-directive for alcohol interlocks in commercial vehicles.

The CENELEC Alcohol Interlock Committee was established in 2003. In the past decade, the committee has done a significant job to create universal technical standards and guidelines for the voluntary use of alcohol interlocks.



## CENELEC:



prEN 50436-3, Edition 2 (Draft 2014-06-04) – 2 –

1 Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements

2 Part 3: Guidance for authorities, decision makers, purchasers and users

9 This draft contains in the first part the changes decided at the BTTF 116-2 meeting on 10 5. December 2013 in Oslo.

### 6.1 Alcohol interlocks, a way to assure quality

Companies and organisations that procure or provide transportation improve road safety through the use of alcohol interlocks to counteract drunk driving. These measures will also improve customers' opinions of the companies, create a better working environment, and procure competitive advantages for their own operations.

The use of alcohol interlocks by companies and organisations is a decision management makes to ensure that their vehicles and machinery are being operated by sober drivers. From several perspectives alcohol interlocks in all company vehicles are preferable. A holistic approach like this requires strong support from staff, determination and patience, and need to be integrated step by step into normal operations. Alcohol interlocks then become an element of a company's alcohol and general quality assurance policies, which are based on concern for social, economic, medical and safety conditions in the field of work. It is recommended to have a policy for each workplace to prevent drink driving and alcohol related damages.

For companies and organisations an alcohol and drug policy should:

- contribute to quality assurance to customers and commissioners,
- contribute to increased traffic safety,
- show concern about the companies employees,
- prevent alcohol and drug problems in the enterprise,
- develop methods for early intervention and enable employers and employees to take action,
- provide help and assistance for employees already having a substance problem.



## CENELEC og EU-kommisjonen

### Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices

#### Draft Final Report

Client: European Commission, DG MOVE

Rotterdam, 18 November 2013

**From:** [reizende-nomar@zeelandnet.nl](mailto:reizende-nomar@zeelandnet.nl)  
**Sent:** Sunday, December 15, 2013 8:58 PM  
**To:** [Bjarne Eikefjord](#)  
**Subject:** The report in draft.

Dear Bjarne,

This is for your information only, this report is not yet sent for formal comments.

Please use it for your own information only.

#### Technical standards for alcohol interlock devices

CENELEC working group BTTF 116-2 designed a European standard for breath-alcohol controlled alcohol interlocks, EN 50436.

In total EN 50436 consists of six parts, some of which are still in the stage of draft.

Parts 1 and 2 of the standard have been adopted by all European member states.

**( NB: UNNTATT NORGE! )**

The two parts are:

- EN 50436-1: Instruments for drink-driving offender programs.
- EN 50436-2: Instruments having a mouthpiece and measuring breath alcohol for general preventive use.

Besides part 1 and 2 the remaining four parts of EN 50436 include:

- EN 50436-3 : Guidance for decision makers, purchasers and users

EN-50436-3 is a Technical Report, containing Guidance for decision makers, purchasers and users.

EN 50436-4 : Connectors for the electrical connection between the alcohol interlock and the vehicle.

Draft document prEN 50436-4 contains an effort to create a standard for the electrical connection between the alcohol interlock and the vehicle. EN 50436-5 : Instruments not having a mouthpiece and measuring breath alcohol for general preventive use.

Parts 1 and 2 of the European standard do not apply to instruments measuring the alcohol concentration in the ambient air in the vehicle, nor to alcohol interlocks not having a mouthpiece. Draft CENELEC document prEN 50436-5 is a first effort to prepare a European standard for instruments *not having a mouthpiece* and measuring breath alcohol for general preventive use.

- EN 50436-6 : Data security

Draft document prEN 50436-6 relates to the ability of alcohol interlock devices to detect events, such as failed tests, and store records of these events.

EN 50436-6 is the latest standardisation document prepared by CENELEC Working Group BTTF. By the end of 2013 it will be presented to CENELEC member countries for approval and vote.



## EU-kommisjonen

DIRECTORATE-GENERAL FOR INTERNAL  
POLICIES

POLICY DEPARTMENT B: STRUCTURAL AND  
COHESION POLICIES

TRANSPORT AND TOURISM

### TECHNICAL DEVELOPMENT AND DEPLOYMENT OF ALCOHOL INTERLOCKS IN ROAD SAFETY POLICY

#### Recommendations

The recommendation sets out in this note take into consideration the opportunity to legislate with a view to extending the statutory use of alcohol interlocks:

☑ as part of rehabilitation programmes targeting certain types of users (e.g. hard-core drink-drivers, recidivists or first-time drink-driving offenders), and

☑ as a preventive measure in specific categories of commercial vehicles i.e. those vehicles that either perform safety-sensitive types of transport services (transporting passengers or dangerous goods) or have a large mass and size that could lead to severe consequences for other road users in road traffic accidents.

On the first, calculations made for this note demonstrated a benefit-cost ratio and that there could be a relatively important contribution to the achievement of the general road safety target set by the EU to reduce by half the number of road victims by 2020. On the second, a universal obligation to fit the devices in all commercial vehicles would not be recommended because of the high implementation costs relative to the current and low estimated number of alcohol-related deaths that occur in accidents involving these types of vehicles.

To this end, a five-year timescale is proposed to legislate in this field, to be followed by an two year period, in which Member States can adopt the relevant Piece of EU-legislation



# Berørte grupper:

## Alkolåsinnføring berører i hovedsak følgende grupper:

- Oppdragsgivere
- Transportbedrifter (Godstransportbedrifter – busselskaper – taxi – renovasjon – servicebiler – tjenestebiler av forskjellig slag)
- Arbeidstagere – førere av disse kjøretøyene

**Alkolåskrav for tungtransportkjøretøyer og kjøretøyer for personbefordring har en sikkerhetsmessig side, og en arbeidsmiljømessig side som vil berøre arbeidsgivere, enkeltmennesker og deres organisasjoner. Eksempelvis registrering og dokumentasjon av startforsøk som blokkeres og loggføres av alkolåset, og hvordan slike tilfeller skal håndteres av arbeidsgiversiden**

**EU-direktiv om alkolås i transportkjøretøyer vil betinge at man har et faglig-politisk avtaleverk og tiltak for bistand til sjåførere som bruker alkolås.**



## 2011: Road Safety Action program

### EU-parlamentet vedtak fra 2011 omfatter blant annet:

- fra 2015 skal det være innført **direktiv** som påbyr alkolås installert i kjøretøy for kommersiell transport
- Alkolås skal være et virkemiddel i landenes "Offender programs"
- etter 2020 skal alkolås være obligatorisk i alle kjøretøyer for farlig gods, passasjertrafikk, og annen tungtransport
- Alkolås skal bli obligatorisk i alle kjøretøyer