



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Justis- og beredskapsministeren

Stortinget - Justiskomiteen
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
23/1684

Dato
21.04.2023

Dokument 8:174 S (2022–2023) – representantforslag om å delegere myndighet til å utføre ADR-kontroll av kjøretøy til godkjente verksted

Jeg viser til brev 27. mars 2023 hvor Justiskomiteen ber om Justis- og beredskapsdepartementets uttalelse om representantforslag 174 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen om å delegere myndighet til å utføre ADR-kontroll av kjøretøy til godkjente verksteder.

Slik jeg forstår representantforslaget omtaler det tre ulike kontrollordninger:

1. Den nye kontrollordningen for emballasje, tanker og bulkcontainere etter forskrift om landtransport av farlig gods kapittel 6 a. Formålet med dette regelverket er å gi regler for utpeking av kontrollorgan som skal godkjenne, kontrollere og prøve emballasje (inklusive IBC og storemballasje), tanker og bulkcontainere til transport av farlig gods. Reglene i ADR¹ om dette handler om å påse at slike beholdere kan brukes til å transportere det farlige godset det er beregnet for, på en sikker måte. Kontrollorganene skal være akkrediterte. Akkreditering utføres av nasjonalt akkrediteringsorgan. Akkreditering er en kostnadskrevenende, uavhengig vurdering av en bedrifts kompetanse, integritet og uavhengighet.
2. Periodisk kjøretøykontroll((PKK), også omtalt som EU-kontroll). Her kontrolleres

¹ ADR – den til enhver tid gjeldende utgave av den europeiske avtale om internasjonal veitranport av farlig gods, inngått 30. september 1957, med bilag A og B.

trafikksikkerhet, f.eks. lys, sikt, hjul, belter og bremses, i tillegg til miljøforhold som støy og avgasser. PKK gjennomføres av bilverksteder som er godkjent av Statens vegvesen. Kontrollør må ha fagbrev. Ordningen omfatter flere millioner kjøretøy.

3. ADR-kjøretøykontroll. Kontroll og godkjenning av ADR-kjøretøy etter ADR kapittel 9 handler om at kjøretøyet er egnet til å kunne transportere farlig gods, f.eks. med tanke på å forebygge varmgang og brann. ADR-kjøretøykontroll forutsetter spesialkompetanse om regelverk og teknologi for ADR-kjøretøy. *Totalt dreier dette seg om kun ca. 4200 kjøretøy.*

Jeg har forståelse for at det kan virke hensiktsmessig å gi godkjente verksteder myndighet til å utføre ADR-kjøretøykontroll. De nevnte forskjellene mellom de tre ulike kontrollordningene begrunner imidlertid også ulikhetene mellom ordningene.

Som nevnt finnes det flere millioner kjøretøy i Norge. Kun en liten andel av disse, ca. 4200, har ADR-godkjenning. Det er dermed betydelig færre ADR-kjøretøy enn andre kjøretøy. Kompetansen på denne typen kjøretøy og regelverket for dette er en spesialkompetanse som Statens vegvesen pr. i dag utvikler internt i sin egen organisasjon. For å opprettholde den nødvendige kompetansen er det viktig at det er en viss kontinuitet og volum i kontrollvirksomheten. Dersom ADR-kontrollene settes ut vil en kombinasjon av mange aktører og relativt sett få ADR-kontroller føre til at det kan gå lang tid mellom hver kontroll den enkelte kontrollør utfører. Dette vil kunne svekke kvaliteten på kontrollene som utøves.

Statens vegvesen har i dag et landsomfattende og gratis tilbud for ADR-kontroll av alle typer kjøretøy (AT, FL, EX/II, EX/III og MEMU). Dagens ordning er godt innarbeidet og vedlikeholdt med tanke på personell, kompetanse, kontrollverksteder og kvalitetssikring. En ev. privatisering av tjenesten vil blant annet føre til at tilbyderne vil måtte ta betalt for tjenesten. Gitt det lave antallet ADR-kontroller er det også usikkert om aktørene vil kunne forsvare investeringene som må gjøres for etablering og lønnsom drift. Med en privatisering vil det dermed kunne være en risiko for færre og mer sentraliserte ADR-kontrollstasjoner enn i dag, og dermed et dårligere distrikttilbud med lengre avstander.

Statens vegvesen og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har jevnlig dialog for å kunne forbedre tjenester, kapasitet og tilgjengelighet på ADR-området. For eksempel har Statens vegvesen åpnet for at alle ADR-stasjoner også kan utføre førstegangskontroller, uavhengig av om de er definert som hoved- eller hjelpestasjon. Statens vegvesen arbeider også for å kunne tilby flere timer for ADR-kontroll i timebestillingsløsningen.

Representantforslaget viser til at det i Norges naboland er mulig å oppfylle kontrollforpliktelsene samtidig hos godkjente aktører. Disse landene har imidlertid kvalifiseringskrav for kontrollaktiviteten som går langt ut over det som kreves for PKK i

Norge. I Sverige er det krav om akkreditering og nesten alle kontrollene foretas av to foretak (med forskjellige kontrollsteder). I Danmark er det krav om at kontrollstedet skal etablere et kvalitetssystem i henhold til standard som skal godkjennes og overvåkes av dansk myndighet eller utpekt organ. I Finland og Tyskland praktiseres det personlig sertifisering av kontrollør, og et av kriteriene for sertifisering er at kontrolløren ikke skal ha noen andre kommersielle interesser i kjøretøyer annet enn kontroll (fullstendig uavhengighet av salg, reparasjon, utleie mv.).

PKK og ADR-kontroll er som nevnt vesensforskjellige og stiller ulike krav til kontrollørens utdanning og kompetanse. Jeg tilrår derfor ikke en delegering av myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til verksteder som er godkjent for PKK. Uhell og ulykker med transport av farlig gods kan ha store konsekvenser. Det er avgjørende å sikre ensartet kontrollvirksomhet, god kvalitet og tilstrekkelig kompetanse hos kontrollørene.

Med hilsen



Emilie Mehl