



STORTINGET

Innst. 345 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra justiskomiteen

Dokument 8:174 S (2022–2023)

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag 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

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen delegere myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll av kjøretøy til godkjente verksteder.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kamzy Gunaratnam, Odd Harald Hovland og Maria Aasen-Svensrud, fra Høyre, Ingunn Foss og Sveinung Stensland, fra Senterpartiet, Ivar B. Prestbakmo og Else Marie Rødby, fra Fremskrittspartiet, lederen Per-Willy Amundsen og Tor André Johnsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Andreas Sjalg Unneland, og fra Venstre, Ingvild Wethrus Thorsvik, viser til at representantforslaget om å delegere myndighet til å utføre ADR-

kontroll av kjøretøy til godkjente verksted, behandles i denne innstillingen. Komiteen viser også til statsrådets vurdering i brev av 21. april 2023. Brevet følger vedlagt denne innstillingen.

Komiteen registrerer at forslaget går ut på å endre regelverket for årlige kontroller av tunge kjøretøy som frakter farlig gods (ADR-kontroll) slik at kontrollene kan gjennomføres på samme sted, og da samtidig, som EU-kontroll for tungbil. Komiteen bemerker at forslagsstillerne ønsker å delegere myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll av kjøretøy til godkjente verksteder, heller enn kun hos utvalgte trafikkstasjoner hos Statens vegvesen.

Komiteen merker seg at formålet med forslaget er å effektivisere kontrollene for transportørene, med en vurdering om at det vil ha en rasjonaliseringsgevinst for samfunnet. Komiteen forstår at det kan være ønskelig med større samordning av kontrollene.

Videre viser komiteen til at det i statsrådets brev redegjøres for tre ulike kontrollordninger som departementet mener berøres i det foreliggende representantforslaget: ny kontrollordning for emballasje, tanker og bulkcontainere etter forskrift om landtransport av farlig gods kapittel 6a; Periodisk kjøretøykontroll PKK, også omtalt som EU-kontroll; og ADR-kjøretøykontroll. Komiteen påpeker at de tre ordningene har ulikt regelverk og omfang.

Komiteen merker seg at dagens kontrollordning er landsomfattende og gratis. Ordningen sikrer kontinuitet, omfang og opplæring og gir kontrollør nødvendig erfaring og kunnskap til å gjennomføre kontrollene. Komiteen registrerer også at statsråden viser til at ordningen er under utvikling.

Komiteen understreker at uhell med farlig gods kan ha store konsekvenser, og at det er viktig at kontrollordningene er av god kvalitet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til statsrådets svarbrev. Flertallet vil understreke at kun et fåtall kjøretøy i Norge, ca. 4 200, har ADR-godkjenning. Spesialkompetansen og regelverket utvikles i dag internt i Statens vegvesen.

Flertallet vil understreke poenget om at for å opprettholde den nødvendige kompetansen er det viktig at det er en viss kontinuitet og et visst volum i kontrollvirksomheten. Flertallet deler bekymringen for at mange aktører og relativt få kontroller per kontrollør over tid kan svekke kvaliteten på kontrollene. Flertallet vil videre understreke at dagens ordning er landsomfattende og gratis.

Flertallet vil spesielt påpeke at uhell og ulykker med transport av farlig gods kan ha store konsekvenser for mennesker og miljø. Det er derfor avgjørende å sikre ensartet kontrollvirksomhet, god kvalitet og tilstrekkelig kompetanse hos kontrollørene.

Flertallet støtter derfor ikke forslaget.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres merknader til samme forslag da det ble behandlet av transport- og kommunikasjonskomiteen i Innst. 311 S (2020–2021). Disse medlemmer viser til Stortingets vedtak nr. 799, 13. april 2021, hvor Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å overføre myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder. Vedtaket er under behandling, jf. Meld. St. 4 (2022–2023) punkt 7.2. Disse medlemmer mener det er naturlig å avvente utredningen før det er aktuelt å be regjeringen om å delegerer myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll av kjøretøy til godkjente verksteder. Disse medlemmer støtter derfor ikke forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til begrunnelsen i det fremsatte representantforslaget. Det mest effektive og praktiske for eiere av tunge kjøretøy som frakter farlig gods, vil være at årlige kjøretøykontroller kan gjennomføres samtidig på samme sted. Disse medlemmer viser videre til høringsinnspillene fra Norges Bilbransjeforbund, Norges Lastebileier-Forbund og Bilimportørenes Landsforening. Samtlige av disse bransjeorganisasjonene støtter representantforslaget.

Disse medlemmer viser videre til at det nå innføres nye regler for ADR-kontroll av emballasje, tanker og bulkcontainere. For disse kontrollene åpnes det nå i forskrift om landtransport av farlig gods for at private aktører kan søke om å være kontrollinstans. Disse medlemmer viser til at en sentral del av begrunnelsen for at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) nå åpner for denne muligheten, er å unngå at noen få virksomheter blir enerådende på markedet, samt å legge til rette for et bedre tilbud av kontrollinstanser over hele landet.

Disse medlemmer mener de samme hensyn gjør seg gjeldende med samme tyngde når det gjelder myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll av tunge kjøretøy. Godkjente private verksteder har i flere år gjennomført EU-kontroll av de samme kjøretøyene på vegne av det offentlige. Disse medlemmer kan ikke se noen tungtveiende grunner til at ADR-kontroll av tunge kjøretøyer skal behandles på en annen måte enn de nye reglene for kontroll av emballasje, tanker og bulkcontainere.

Disse medlemmer viser avslutningsvis til at en delegasjon av myndigheten til å gjennomføre ADR-kontroll vil ha flere positive effekter. For aktørene vil det være tids- og ressursbesparende å kunne gjennomføre kontrollene samtidig, det vil innebære lavere utslipp som følge av mindre kjøring i forbindelse med kontrollene, og for samfunnet vil det føre med seg en rasjonaliseringsgevinst.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen delegerer myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll av kjøretøy til godkjente verksteder.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen delegerer myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll av kjøretøy til godkjente verksteder.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:174 S (2022–2023) – Representantforslag 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 – vedtas ikke.

Oslo, i justiskomiteen, den 9. mai 2023

Per-Willy Amundsen

leder

Andreas Sjalg Unneland

ordfører



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 kostnadskreven, 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

