



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
firmapost@vegvesen.no

Deres ref: 21/265337-2

Vår ref: GAM/DN

Oslo, 11. august 2022

ADR-kontroller ved Statens vegvesens trafikkstasjoner – innspill til bransjemøte.

Bilimportørenes Landsforbund, Norges Bilbransjeforbund, Norsk Scania AS og Norges Lastebileier-Forbund (Bransjen) har i lang tid etterlyst forbedringer for ADR-kontroller ved Statens vegvesens (SVV) trafikkstasjoner. Det gjelder både ved førstegangs registrering og årlige kontroller. Bransjen mener det er på høy tid å tilpasse disse kontrollene for enklere og større tilgjengelighet for transportnæringen. Det henvises også til deres svarbrev av 21. desember 2021.

Vi viser til Samferdselsdepartementets oppdrag til Statens vegvesen om reformering av Trafikant- og Kjøretøyområdet av 2018. Her er dette presisert:



Oppdrag fra Samferdselsdepartementet
Oppdraget – 26.10.2018

- Statens vegvesen bes videreføre arbeidet med modernisering av TK-området ved å utforme forslag til ny
 - tjenesteleveransemodell
 - tjenestestruktur
- Vurdere om oppgaver kan overføres til private
- Involvere aktuelle interessenter i det videre arbeidet

Bransjen har i fellesskap belyst ulike utfordringer og har forslag til mulige løsninger:

1. 1. gangs registrering med tilhørende ADR-godkjenning.

Praksis i dag er at et ADR-kjøretøy må gjennomgå TSO- og TS1-godkjenning først ved nærmeste SVV kontrollstasjon. Når kjøretøyet er registrert kan det bestilles ADR-kontroll ved en av de 11 trafikkstasjonene som har dette, alternativt ved de 13 «hjelpstasjonene» hovedsakelig i Nord-Norge.

Utfordringen med dette er at det, fra et kjøretøy meldes til dokumentgodkjenning (TSO) til det er operativt for bileier, går altfor lang tid. I dag kan dette ta opptil to måneder, samt at kjøretøyet må fremvises på to ulike kontrollstasjoner der den nærmeste ikke kan utføre ADR-kontrollen. Dette medfører lange transportstrekninger, mange arbeidstimer, og unødig miljøbelastning. Dette er godt belyst i tidligere kommunikasjon.

Bransjen ber om at SVV koordinerer disse kontrollene til en sammenhengende kontroll med en samlet godkjenning som resultat. Dette innebærer at SVV, for kontrollstasjoner som ikke har ADR, sender personell til nærmeste kontrollstasjon for kjøretøyet, eller etablerer ADR-kontroll ved langt flere lokasjoner.

2. **Fornyelse av ADR-godkjenning.**

Vi viser til avklaringen knyttet til gjeldende krav for gjennomføring av ADR kontroller. Slik vi forstår dette er det to forskjellige bestillinger som kan gjøres.

- A. ADR der PKK er gjennomført senest 1 måned før og
- B. ADR kontroll med en utvidet teknisk kontroll.

Vi antar en kontroll der PKK er gjennomført, vil bidra til å øke kapasiteten på det enkelte kontrollsted.

Bransjen vil be SVV, som i punkt 1 over, slå sammen kontrollene til en sammenfallende kontroll. Bakgrunnen for dette er at samtlige kontrollpunkter for ADR er sammenfallende med kontrollpunkter i PKK. Se vedlagte kontrollskjema fra SVV trafikkstasjon. Kontrollen for ADR skiller seg fra kun ett punkt; «Annet». Her ber vi om en definisjon hva dette omfatter.

3. **Geografisk lokalisering av kontrollsteder for ADR-kjøretøy.**

SVV har i dag 11 kontrollsteder, samt 13 «hjelpestasjoner» i Nord-Norge for ADR-kontroll som utføres årlig. Dette er åpenbart for lite og må økes vesentlig for å redusere ventetider, transporttider, miljøbelastning og ressursbruk. Til tross for at SVV arbeider med øket tilgjengelighet i form av lokasjoner og personell, vil dette ikke sikre en effektiv kontroll for næringslivet.

Samarbeidsavtalen mellom DSB og SVV, hvor DSB har delegert kontrollansvaret til SVV, er oppdatert 28.09.2020 (vedlagt) som seneste utgave, og i denne ligger det ingen begrensning i at SVV kan delegerer videre kontrollansvaret til andre instanser. Dette for å øke antall kontrollsteder.

Bransjen ber SVV om å tydeliggjøre sin strategi for fremtidig utvikling av ADR-kontrollene. Vi ber også SVV om å vurdere delegering av kontroller til eksterne aktører for å øke tilgjengeligheten

4. **Kompetanse for kontrollører.**

SVVs krav til kompetanse og erfaring til kontrollører er definert i svarbrevet, og dette skiller seg lite ut fra den ADR-kompetansen en sjåfør må ha. Det eneste avviket fra er fagutdanningskravet; mekaniker eller ingeniørutdanning, samt 6 måneders praksis

sammen med erfaren kontrollør. Dette fagutdanningskravet oppfylles av mange PKK-kontrollører i dag.

Kontrollører (kategori B) i forskrift om opplæring i PKK (kontrolloplæringsforskriften) modul 4B §19 c) kan utvides til å omfatte også årlig kontroll av ADR-kjøretøy. Dette vil være for de få punktene som en ADR-kontroll avviker fra en PKK. Videre er faglærte mekanikere mer enn kompetente da de daglig reparerer og har service på de samme kjøretøyene. DSB stiller ingen kompetansekrav til kontrolløren gjennom ADR-regelverket.

Bransjen ber SVV om igjen revurdere kompetansekravet, og heller stille krav om akkreditering av PKK-kontrollører som kan utføre ADR-kontroll ved akkrediterte verksteder. På denne måten vil belastning på SVVs kontrollører reduseres, bransjen få tilgang på lovpålagte kontroller utført i nærhet og i sammenheng med øvrige verkstedrelaterte oppgaver. SVV kan akkreditere kontrollører på lik linje som egne kontrollører i dag, og bransjen vil få større tilgjengelighet.

Kvalitetskravet blir på lik linje med det som kreves for PKK som i dag er strengt med tanke utførelse og rapportering, og ikke minst oppfølging av både kompetanse og autorisasjoner.

5. Timebestilling

Selvbetjentløsningen som i dag er tilgjengelig er en løsning som Bransjen tror vil være korrekt i digitaliseringen av tjenester, men det forutsetter mulighet for timebestilling også av vogntog, dvs. 2 kjøretøy til samme tid. Videre må SVV se på planleggingen av frie timer for kontroll. I dag er det lange ventetider på å få timer, samt at trafikkstasjonene legger ut for få timer frem i tid i et altfor smalt tidsvindu.

Bransjen ber SVVs trafikkstasjoner øke tilgjengeligheten og tidsvinduet for bestilling av hallkontroller uansett kontrolltype, og ber om en redegjørelse på hvordan dette kan oppnås.

6. ADR-godkjente verksteder

Det er en misforståelse i kommunikasjonen om at det finnes ADR-godkjente verksteder utover de av [DNV akkrediterte kontrollsteder](#).

Derimot finnes en rekke verksteder hos bilforhandlere som med sine anlegg er teknisk oppbygget for å kunne utføre arbeid på ADR-kjøretøyer. samme verksteder er godkjente i SVVs godkjenningsordning for verksteder i sin kategori.

I å eventuelt tillate ovennevnte verksteder å utføre arbeid på tanker o.l. vil det være DSB som gjennom DNV kan godkjenne og akkreditere, men øvrig arbeid på ADR-kjøretøyer skiller seg ikke fra det arbeid som daglig utføres av tungbilverkstedene. De verkstedhallene som er bygget for arbeider på ADR-kjøretøy blir brukt til dette.

Bransjen ber om at SVV gjøre en vurdering om å etablere en egen tilleggskategori for verksteder for utførelse av service- og reparasjoner på ADR-kjøretøy dersom SVV mener at det skal stilles tilleggskrav til kompetanse, utstyr og lokaler. Dette krever endring i

forskrift om arbeid på kjøretøy hvor det tydeliggjøres hva som er tillatt eller ikke av utført arbeid på ADR-kjøretøy.

7. Kontroll av gass-kjøretøy

Gjennom tidligere korrespondanse er det avklart at kontroll av gass-kjøretøy kan utføres utendørs hele året, uten gassklarering. Den tidsbegrensningen som er kommunisert internt i SVV er ikke gyldig, og det vil være opp til den enkelte trafikkstasjon å vurdere sin tilgjengelighet, hele året. Videre er det i svarbrevet nevnt at hjemmelen i §29 om «Arbeid på tanker, rørledninger...» er svak, her står det:

«Når virksomhet skal utføre arbeid i eller på tanker, rom, rørledning eller liknende hvor det er eller kan ha samlet seg brannfarlig vare eller helsefarlig stoff, skal virksomheten iverksette nødvendige tiltak for at arbeidet kan utføres uten risiko for liv eller helse.

Før arbeidet tar til skal virksomheten sørge for at det blir foretatt kontroll og nødvendige målinger for å forsikre seg om at arbeidsatmosfæren er farefri. Kontrollen skal foretas av en kompetent person som er gitt spesiell opplæring til oppgaven. Når arbeidsatmosfæren anses farefri skal kontrolløren skrive ut et arbeidssertifikat som gir tillatelse til arbeidet»

Ved bruk av gassdeteksjonsutstyr vil kravene i denne paragrafen bli oppfylt, og dersom man i tillegg har transportørens erklæring på at kjøretøyet er inspisert for lekkasjer før innkjøring i hall, bør denne korte kontrollen kunne gjennomføres effektivt. Om nødvendig kan sjåfør følge kontrollen da han har inngående kjennskap til utstyret.

Bransjen ber SVV om å redegjøre for pågående arbeid med å effektivisere denne kontrollen, samt angi hvilke mål SVV skal oppnå.

8. Konsekvenser for et transportselskap i dagens kontrollregime.

Ved en årlig kontroll tas kjøretøyet ut av drift med tapte produksjonsinntekter hele den dagen skal til kontroll, faste utgifter løper uansett, og sjåfør skal ha lønn. Dette er uansett om kontrollen tar 10 minutter eller 2 timer. Med ADR-kontroll og PPK på ulike tidspunkter må dette skje to ganger, men med tilpasning ville dette være gjort kun en gang.

Bransjen mener disse få og små avvikene fra en ordinær PPK ikke forsvarer kontrollregimet slik det er nå. For en transportør er det snakk om store beløp i året hvor et kjøretøy må tas ut av produksjon på kontrolldagen.

Bransjen har et sterkt ønske om å bidra til en mer effektiv løsning for ADR-kontroller, og ber om at SVV inviterer til et møte med Bransjen senest innen utgangen av uke 38, 2022.

Brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Adm. direktør

Bilimportørens Landsforening



Tore Lillemork
Teknisk direktør

Norges Bilbransjeforbund



Dag Nordvik
Teknisk fagsjef



Knut Martin Breivik
Avd. leder Drift og Utvikling

Vedlegg:

- Kontrollskjema ADR-kontroll SVV
- Samarbeidsavtale for ADR-kontroller mellom DSB og SVV.