

hvad et andet EU-lands kompetente myndigheder har kontrolleret og godkendt.

Den manglende danske anerkendelse af et lovligt fransk ADR-certifikat virker som en teknisk handelshindring over for udenlandske tankproducenter og danske købere af udenlandske tanke.

De selvsamme tanke kan efter spørgerens opfattelse fuldt lovligt køre på danske landeveje, når blot kørslen udføres af en bil på for eksempel franske nummerplader.

Svar (17/11 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg kan oplyse, at det er Færdselsstyrelsen, der administrerer bestemmelserne om transport af farligt gods, herunder udsteder ADR-attester, mens det er Beredskabsstyrelsen og Arbejdstilsynet, der forestår selve godkendelsen af tanke til transport af farligt gods.

Færdselsstyrelsen har overfor mig oplyst, at det er korrekt, at en udenlandsk ADR-attest ikke umiddelbart kan konverteres til en dansk ADR-attest.

Dette skyldes, at Danmark fra begyndelsen af 1999 har stillet skærpede krav til indholdet af ADR-attesten for tanke, der godkendes fra dette tidspunkt. På baggrund af to uheld med tanke, hvor de transporterede stoffer var uforenelige med de materialer, der var anvendt til konstruktion af tanken, blev der således administrativt – og som led i tankgodkendelsesproceduren – fastsat skærpede krav til de danske ADR-attester, idet Beredskabsstyrelsen af sikkerhedsmæssige årsager fandt det nødvendigt, at specificere samtlige de stoffer, der er godkendt til transport i den pågældende tank (stoflister).

Udarbejdelsen af stoflister er ikke praksis i alle lande, og en gyldig udenlandsk ADR-attest kan derfor ikke umiddelbart konverteres til en dansk ADR-attest.

I forbindelse med arbejdet med den kommende udgave af ADR (ADR 2001), er der taget initiativ til at søge at fastlægge en fælles holdning i alle de lande, der har tiltrådt ADR til, hvordan de tilladte stoffer for en given tank skal anføres på ADR-attesten.

Det er min opfattelse, at dette på sigt vil resultere i en mere smidig procedure i forbindelse med udstedelsen af danske ADR-attester for importerede tanke.

Styrelsen har endvidere oplyst, at der på baggrund af tidligere henvendelser fra branchen om dette emne, i september 1999 blev indført en forenklet procedure for godkendelse af importerede tryktanke.

Proceduren medfører blandt andet, at importerede tryktanke med gyldig ADR-godkendelse er fritaget fra Arbejdstilsynets krav om konstruktionsgodkendelse og fremstillingskontrol. Den forenklede procedure, der er blevet godt modtaget i branchen, har medført en betydelig reduktion i sagsbehandlingstiden.

På baggrund af de tiltag, der allerede er gennemført og de igangværende internationale drøftelser, finder jeg ikke anledning til på nuværende tidspunkt at tage initiativ til ændringer på området.

Spm. nr. S 393

Til trafikministeren (7/11 2000) af:

Erik Jacobsen (V):

»Kan ministeren bekræfte, at det er lovligt at udføre cabotagekørsel i Danmark med tankvogne til transport af farligt gods, der er konstrueret og bygget efter normerne i ADR-reglerne, som i øvrigt er ratificeret af både Danmark og Frankrig, og forudsat at der foreligger et ADR-certifikat udstedt af de kompetente franske myndigheder, hvis ministeren ikke vil gennemføre en gensidig anerkendelse af ADR-certifikater?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 392.

Svar (17/11 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

International vejtransport udføres på grundlag af fællesskabstilladelser, jf. bestemmelserne i Rådets forordning nr. 881/92 om adgang til markedet for vejtransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats områder eller gennem en eller flere medlemsstats område.

Særlige bestemmelser om cabotagekørsel fremgår endvidere af Rådets forordning nr. 3118/93 om betingelserne for transportvirksom-