

Direktoratet for sikkerhet og beredskap

Deres dato: 11. september 2024

Deres ref.: 2019/3034

Vår ref.: 2801/2024 AW

Vår dato: 10. desember 2024

Innspill til høring av forslag til forskrift om håndtering av farlig stoff fra Drivkraft Norge

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i det norske markedet. Våre medlemmer dekker om lag 95 % av både drivstoffmarkedet og hurtiglademarkedet i Norge.

Det vises til høringsnotat datert 11. september om forslag til endring av forskrift om håndtering av farlig stoff. Våre innspill reflekterer en tilbakemelding fra våre medlemmer som eier og drifter tankanlegg i Norge og fra våre medlemmer som omsetter LPG i Norge.

Foreslåtte endringer i kapittel 9 berører selskaper med tankanlegg

Deres forslag til endringer i kapittel 9 vekker vår bekymring. Eksisterende §9, andre ledd, foreslås utvidet med flere bokstaver som definerer diverse anleggstyper. Det er bokstav i) og j) som berører tankanlegg.

I bokstav i) fremkommer det at prosessanlegg med farlig stoff i virksomheter med krav til samtykke skal kontrolleres av akkreditert inspeksjonsorgan. En VRU (Vapor Recovery Unit- Dampgjenvinningsenhet som brukes til å gjenvinne tankdamp) vil komme i denne kategorien. I bokstav j) fremkommer det at tankanlegg med farlig stoff i virksomheter med krav til samtykke, skal kontrolleres av akkreditert organ. Dette gjelder i praksis alt av tankanlegg med en viss størrelse.

Som det framgår av høringsnotatet benytter dagens regelverk begrepet uavhengig kontrollør, men i forslaget til ny forskrift §9 er begrepet uavhengig kontrollør foreslått endret til akkreditert inspeksjonsorgan. Slik vi forstår dette er forslaget at all inspeksjon som utføres på anlegg iht. bokstav i) og j) skal gjøres av et akkreditert inspeksjonsorgan. Et slikt organ skal også utøve generell systematisk tilstandskontroll på tankanleggene. Det er med andre ord ikke lengre godt nok å være teknisk kontrollorgan eller brukerinspektorat etter forskrift om trykkløst utstyr for å kunne utføre uavhengige kontroller etter forskrift om håndtering av farlig stoff. Akkrediterte inspeksjonsorgan må med andre ord ta over et arbeid som i dag utføres av allerede gode inspeksjonsfirma som har levert gode resultater i årevis.

For at et selskap skal kunne bli akkreditert inspeksjonsorgan må det søkes til Norsk Akkreditering, og krav definert i NS-EN17020:2012 må tilfredsstilles. Det er per i dag kun

noen få selskap som er akkreditert til å utøve kontroll på tankanlegg, og det er kun seks som er akkreditert etter forskrift om trykkpåkjent utstyr.

Etter vår forståelse legger forslaget opp til at europeisk akkreditering ikke lenger er tilstrekkelig, selv om Norsk Akkreditering samarbeider med og anerkjenner akkrediteringer gjort av andre europeiske akkrediteringsorganer. (<https://www.akkreditert.no/hva-er-akkreditering/>). Dette utelukker i så fall mange utenlandske aktører som leverer inspeksjonstjenester med god kvalitet til norske kunder.

Frekvensen for tilstandskontroll er foreslått til minst hvert 5. år. Det åpnes imidlertid for at samtykkepliktige virksomheter kan fravike dette dersom det foreligger et program for risikobasert inspeksjon (RBI) etter anerkjent norm. For eksempel API580/581 og NS-EN 16991.

Forslag til forskrift § 9 definerer ikke hva som skal kontrolleres på tankanleggene

Vi har identifisert flere uklarheter knyttet til hva som vil utløse kontroll iht. § 9 i forslaget til forskrift.

Forslag til forskrift definerer ikke hva som skal kontrolleres på tankanleggene utover at det skal være kontroll utført av akkreditert organ. I dag foregår kontrollene av tanker og rør ved at disse kontrolleres av sakkyndige, gjerne utenlandske selskap, etter anerkjente standarder som EEMUA og API. Vi er ikke kjent med at det finnes internasjonale standarder for kontroll av tankanlegg. For VRU-er det et krav fra Miljødirektoratet at det skal være årlig utslippskontroll av enheten. Ved disse kontrollene er det da vanlig at det også utføres ettersyn/service. For brann- og gass-systemer er det vanlig at leverandøren tester dette med et gitt intervall. Nødstoppsfunksjonen testes normalt av tankanleggenes ansatte ved gitte intervaller.

Dersom tankanlegg, i tillegg til kontroller og inspeksjoner nevnt ovenfor skal ha inn et akkreditert organ hvert 5. år vil dette koste oss ekstra og nytten kan trekkes i tvil. Vi mener også at et slikt kontrollorgan umulig kan være ekspert på alt som er på et tankanlegg. Det vil bli ekstremt omfangsrikt og kostbart dersom et akkreditert inspeksjonsorgan skal kontrollere hvert enkelt utstyr og komponent som er installert på et tankanlegg, eller at de i hvert enkelt tilfelle selv skal definere hva som skal kontrolleres og hvordan, særlig når det ikke finnes noen internasjonal standard som definerer metode og omfang.

Det er videre en vesentlig svakhet at forskriften er så vag på hva en kontroll innebærer. Erfaringsmessig kan en inspeksjon framstå svært tilfeldig fra DSB sin side da det ofte er tilfeldig hva slags utstyr eller komponent som er underlagt kontroll av når denne var sist kontrollert av et akkreditert organ, eller planlagt kontrollert neste gang.

Forslag til forskrift definerer heller ikke hva som regnes som installasjon, og hva som regnes som vedlikehold. Vil for eksempel et bytte av ventil utløse kontroll av akkreditert

inspeksjonsorgan? Vil re-montering av sikkerhetsventil etter kontroll utløse kontroll med akkreditert inspeksjonsorgan?

Oppsummerte tilbakemeldinger på forslag til endringer i § 9 for tankanlegg

Oppsummert er vi bekymret over følgende konsekvenser forslag til endringer i §9 kan ha for kontrollen av tankanlegg:

- Bransjen har gode erfaringer med dagens inspeksjonsorgan og et krav om kun bruk av akkrediterte inspeksjonsorgan vil etter vårt syn ikke bidra til bedre kontroller. Vi mener fokuset i reguleringen bør være på kompetanse og faktisk gjennomføringsevne hos kontrollørene og ikke om disse er akkrediterte selskaper eller ikke.
- Med forslaget til krav om akkreditering mener Drivkraft Norge at det kan bli vanskelig og urimelig kostbart å få tak i inspeksjonsorgan til å gjennomføre de påkrevde kontrollene.
- Vi vil understreke at det er viktigere at reguleringen fokuserer på hva som skal kontrolleres og dokumentasjon av dette, enn av hvem som skal gjennomføre kontrollene.
- Det er etter vårt syn sentralt at det er de samme som kontrolleres på like anlegg, over hele landet. Vi mener derfor det er behov for å definere omfanget av kontrollene. Dersom dette er detaljer det ikke ønskelig å regulere på forskriftsnivå, oppfordrer til å utarbeide en veiledning for inspeksjonsorganene som definerer dette bedre. Her bør bransjen tas med på råd.

Merknader til forslag til endringer i kapittel 12 om innmelding av farlig stoff

Under kapittel 12.3 drøftes leverandørs plikt til å kontrollere at anlegget er meldt inn til DSB. Vi viser til forslag til ordlyd i § 12 nytt fjerde ledd:

"Den som driver handel med farlig stoff skal ikke levere farlig stoff til anlegg med tank før anlegget er meldt inn i tråd med bestemmelsene over. Der det er levert farlig stoff til anlegget før (sette inn dato for ikrafttredelse av endringsforskriften), gjelder plikten til å kontrollere at anlegget er meldt inn fra første leveranse etter denne dato. "

Dagens praksis hos våre medlemmer som leverer LPG i Norge er at de krever at innmelding skal dokumenteres før det fylles LPG på anlegget første gang. Vi har en kommentar til teksten i punkt 12.3 i høringsnotatet. Der står det at: «*Imidlertid opplyser bransjen om at det blir vanligere at levering av LPG settes ut til ulike transportfirmaer. Noen gassleverandører har ikke lenger egne eide biler med ansatte sjåførere, og disse gassleverandørene har således mindre kontroll mht. hva sjåførene faktisk sjekker ved levering.*»

Drivkraft Norge mener dette ikke medfører riktighet. Våre medlemmer rapporterer om at de ikke har overlatt ansvaret for kontroll med kvitteringer for innmelding av anlegg til DSB, til sjåførene. Dette har vært regulert gjennom kontraktsdokumentene mellom partene slik at kundene ikke har fått bestille leveranser uten at kvittering er fremvist på forhånd.

Det er imidlertid noe ulik praksis på hvordan denne dokumentasjonen arkiveres hos leverandørene. Noen har historisk fått eller sett kopi av kundenes kvitteringer for innmelding av farlig stoff før leveranse og har krysset av i sitt ERP-system for dette, andre har arkivert kvittering for dette sammen med avtalen med kunden. Dette betyr at aktørene har ulik mulighet til å framvise historiske kvitteringer for innmelding av anlegg til DSB.

Drivkraft Norge påpeker at det ikke er definert hvordan kontrollen av at anlegget er meldt inn skal dokumenteres. Det er ikke krav om at aktørene skal ta vare på dokumentasjonen og vi mener derfor at dagens praksis med å holde oversikt over at anlegg er meldt inn, bør være tilstrekkelig.

Videre mener Drivkraft Norge, på prinsipielt grunnlag, at et krav om at leverandørene må innhente kopi av kvitteringer for alle eksisterende kunder reaktivt, i forkant av neste leveranse, vil være en urimelig byrde. Vi mener at ved en eventuell innføring av et slikt krav bør det i så fall gis en frist, for eksempel ett år, på å framskaffe dokumentasjon om innmelding av anlegg hos eksisterende kunder, da det vil være urimelig å nekte eksisterende kunder leveranse fram til de kan framvise en kvittering de allerede har framvist. For eventuelt å lette dette arbeidet foreslår vi en dialog mellom leverandørene og DSB der DSB kan bistå med lister over å identifisere allerede innmeldte anlegg.

Merknader til forslag til endringer i kapittel 14, forebyggende sikkerhetstiltak

Når det gjelder omtalen i kapittel 14.2 og forslag til ny § 15 første ledd bokstav b) om forebyggende sikkerhetstiltak er vi enige i forslaget om at containere som brukes som fyrrom skal ha et krav til trykkavlastningsflate. For containere som kun brukes som oppbevaring av gasstank er vi ikke enig i forslaget om at det skal etableres trykkavlastning for disse. Vi mener at for slike installasjoner bør det holde med god ventilasjon, på samme måte som i forslag til ny § 15 første ledd bokstav a).

Med hilsen

Drivkraft Norge

Kristin Bremer Nebben

Administrerende direktør