

Dokument nr. 15:4.

(1996-97)

Spørsmål til skriftlig besvarelse med svar.

Spørsmål nr. 47- 61.

2. - 11. desember 1996.

Innhold

Spørsmål	Side
47. Fra stortingsrepresentant Sigurd Manneråk, vedr. fellingsavgift for hjortevilt, besvart av miljøvernministeren	3
48. Fra stortingsrepresentant Terje Sandkjær, vedr. promilleregler for ferdsel til sjøs, besvart av handelsministeren	4
49. Fra stortingsrepresentant Lars Sponheim, vedr. parkering for funksjonshemmede, besvart av samferdselsministeren	4
50. Fra stortingsrepresentant Eva Lian, vedr. nedleggelse av skoler og barnehager, besvart av kirke,- utdannings- og forskningsministeren	5
51. Fra stortingsrepresentant Johanne Gaup, vedr. endringer i postens sorteringsnett, besvart av samferdselsministeren	5
52. Fra stortingsrepresentant Jorunn Ringstad, vedr. lønnsrammевurderinger for politi- og lensmannsbetjenter, besvart av justisministeren	6
53. Fra stortingsrepresentant Terje Sandkjær, vedr. trafikksikkerhet og skolevei, besvart av samferdselsministeren	6
54. Fra stortingsrepresentant Hallgrim Berg, vedr. Geilo Røde kors og byråkratisk motstand vedr. redningsøvelser, besvart av miljøvernministeren ...	7
55. Fra stortingsrepresentant Terje Sandkjær, vedr. miljøprosjekt i forbindelse med Rørosbanen, besvart av samferdselsministeren	8
56. Fra stortingsrepresentant Eva Finstad, vedr. Sikkerhet ved piper, besvart av kommunal- og arbeidsministeren	9
57. Fra stortingsrepresentant Tove Kari Viken, vedr. Spiseforstyrrelser, besvart av helseministeren	11
58. Fra stortingsrepresentant Signe Øye, vedr. angrepillen og resept, besvart av helseministeren	12
59. Fra stortingsrepresentant Siri Frost Sterri, vedr. eksamensretten ved universitet og høyskoler, besvart av kirke-, utdannings- og forskningsministeren	12
60. Fra stortingsrepresentant Terje Riis-Johansen, vedr. hjemmelsgrunnlaget for SIRENE, besvart av justisministeren	13
61. Fra stortingsrepresentant Terje Sandkjær, vedr. aldersgrense for erverv av førerkort for klasse CE, besvart av samferdselsministeren	14

Dokument nr. 15:4.

(1996-97)

Spørsmål til skriftlig besvarelse med svar.

Spørsmål nr. 47.

Innlevert 2. desember 1996 av stortingsrepresentant Sigurd Manneråk.

Besvart 10. desember 1996 av miljøvernminister Thorbjørn Berntsen.

Spørsmål:

«Både skriftlig og muntlig har jeg henvendt meg til Direktoratet for naturforvaltning for å få svar på spørsmål vedr. fellingsavgift for hjortevilt. Men hittil har jeg ikke mottatt svar. Av denne grunn rettes nå samme spørsmål direkte til statsråden.

Hvor store beløp i fellingsavgift for hjortevilt er innbetalt fra hver enkelt kommune i Vest-Agder for årene 1993, 1994 og 1995, og hvor store beløp er tilbakeført til de samme kommuner i samme år?»

Vedlegg til spørsmål:

Brev til Direktoratet for naturforvaltning 16. april 1996.

Vedr. fellesavgift for hjortevilt i Vest-Agder

Jeg ber hermed om å få tilsendt en oversikt over hvor store beløp som er innbetalt fra hver enkelt kommune i Vest-Agder som fellingsavgift for hjortevilt i årene 1993, 1994 og 1995.

Jeg ber også om å få tilsendt oversikt over de beløp som er tilbakeført de samme kommuner for de samme år som ovenfor.

Svar:

Jeg kan opplyse at innbetalte fellingsavgifter for hjortevilt er vanskelige å spore tilbake til fylkes- og kommunenivå, fordi Viltfondets regnskap ikke blir spesifisert for fylker og kommuner.

Ifølge Direktoratet for naturforvaltning kan det være mulig å gjøre en beregning over innbetalingene fra de enkelte kommuner de aktuelle årene på grunnlag av opplysninger om fellingsavgiftene og Statistisk sentralbyrås oppgaver over antall tillatt felte hjortevilt.

En bør imidlertid også være oppmerksom på at det heller ikke finnes data på sentralt nivå som kan gi en nøyaktig oversikt over hvor store beløp som blir tilbakeført fra Viltfondet til de enkelte kommunene. Midler fra Viltfondet blir tildelt fylkesmenne av Direktoratet for naturforvaltning, og fylkesmennene tildeler midler til kommunene etter en fastsatt fordelingsnøkkel. Det kan også gis tilskudd etter søknad. Tildeling og tilskudd skjer over flere budsjettposter.

Det er altså ikke mulig å gi noe raskt og presist svar på det spørsmålet stortingsrepresentant Sigurd Manneråk har stilt. Jeg har imidlertid gitt Direktoratet for naturforvaltning beskjed om å vurdere Manneråks spørsmål nærmere, for å se om det er mulig å få fram den informasjonen Manneråk er ute etter med rimelig ressursinnsats.

Spørsmål nr. 48.

Innlevert 3. desember 1996 av stortingsrepresentant Terje Sandkjær.

Besvart 5. desember 1996 av næringsminister Grete Faremo.

Spørsmål:

«Under interpellasjonsdebatten i Stortinget 8.3.1996 om regelverk for fritidsflåten ble følgende forslag oversendt regjeringen: Det henstilles til Regjeringen å fremme forslag om innføring av promilleregler for ferdsel til sjøs.»

Behovet for et fastere regelverk ble understreket av et stort flertall under debatten.

Hvilken framdriftsplan har Statsråden i denne saka?»

Svar:

Forslaget om innføring av promilleregler for ferdsel til sjøs er under behandling i Justisdepartementet.

Regjeringen tar sikte på å fremme proposisjon om promillegrenser for førere av fritidsfartøyer i løpet av vårsesjonen.

Førvrig vises det til Dok. nr. 7A 96 / 97 punkt 3 og punkt 47.

Spørsmål nr. 49.

Innlevert 5. desember 1996 av stortingsrepresentant Lars Sponheim.

Besvart 13. desember 1996 av samferdselsminister Sissel Rønbeck.

Spørsmål:

«Hvordan vurderer statsråden praktiseringen av gjeldende forskrifter om parkering for forflytningshemmede hva angår parkeringstillatelse for passasjer i bil (jfr. forskriftenes § 2 b)? Saken har i den senere tid vært fokusert bl. a. i Oslo og Kristiansand kommuner. Er det grunnlag for endringer som kan gjøre det lettere for sterkt funksjonshemmede som ikke kjører/er i stand til å kjøre egen bil å få generell parkeringstillatelse på linje med for funksjonshemmede som kjører egen bil?»

Svar:

Forskrift om parkering for forflytningshemmede inneholdt tidligere et krav om at en forflytningshemmet passasjer måtte ha behov for såkalt «konstant tilsyn» for å kunne tildeles parkeringstillatelse. På bakgrunn av signaler Samferdselsdepartementet mottok om at praktiseringen av dette kravet kunne ha gitt uheldige utslag, endret departementet forskriften 31. mai 1996, med virkning fra 1. juli s.å.

Endringen består i at kravet om behov for tilsyn er tatt ut, og det er i tillegg lempet noe på øvrige kriteri-

er for behovsprøvingen både for fører og passasjer. Formålet med endringen var primært å gjøre det lettere for en forflytningshemmet passasjer å få parkeringstillatelse. Ordlyden i de bestemmelser som angir kriteriene for behovsprøving for fører og passasjer, forskriftens § 2, henholdsvis bokstav a og b, er etter endringen likelydende. Jeg vedlegger til orientering kopi av forskriften i tidligere og endret utgave.

Med tanke på den relativt korte tid som er gått siden forskriftsendringen, har jeg ikke nå grunnlag for å si noe om hvordan endringen har gjort seg utslag i kommunenes praktisering av forskriften, og dermed heller ikke grunnlag for å ta stilling til om det eventuelt kan være påkrevet med ytterligere endringer.

Jeg kan imidlertid opplyse om at det i forbindelse med forskriftsendringen foretas en gjennomgang av de tilhørende retningslinjene, forslag til søknadsskjema m.v. Retningslinjene er ment som en veiledning til de kommunale saksbehandlere om hvordan forskriftsteksten skal forstås og praktiseres, og formålet er en mest mulig ensartet praktisering i kommunene. I arbeidet med gjennomgangen vil det bli lagt vekt på de synspunkter som i den senere tid er fremkommet i Stortinget.

Spørsmål nr. 50.

Innlevert 5. desember 1996 av stortingsrepresentant Eva Lian.

Besvart 12. desember 1996 av kirke-, utdannings- og forskningsminister Reidar Sandal.

Spørsmål:

«Kan statsråden gi en oversikt over hvor mange skoler og barnehageplasser som ble nedlagt i 1995, er nedlagt hittil i 1996, og eventuelt vedtatt nedlagt i 1997?»

Svar:

Jeg viser til spørsmål fra stortingsrepresentant Eva Lian, mottatt 06.12.96, der det bes om en oversikt over hvor mange skoler og barnehageplasser som ble nedlagt i 1995, er nedlagt hittil i 1996, og eventuelt vedtatt nedlagt i 1997.

Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet innhenter årlig data for grunnskolene gjennom *Grunnskolens informasjonssystem* (GSI). I GSI er det registrert 3 292 grunnskoler, skoleåret 1995/96. Spesialskoler og institusjonsskoler, samt norske grunnskoler i utlandet, er ikke medregnet her. Antall opprettede skoler fra skoleåret 1994/95 til 1995/96 er 15, og antall nedlagte skoler er 38. Dette svarer til en netto reduksjon i antall grunnskoler på 23 fra sko-

leåret 1994/95 til 1995/96. Disse dataene er justerte GSI-data, som vil inngå i den oppdaterte GSI-databasen i februar 1997.

Oversikten over antall skoler i 1996 vil foreligge i februar 1997. Departementet har ikke oversikt over eventuelt vedtatte nedlagte eller opprettede skoler for 1997.

Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet har bedt Barne- og familiedepartementet bidra med oversikt over hvor mange barnehageplasser som er nedlagt i det aktuelle tidsrommet. Barne- og familiedepartementet kan opplyse at det var 11 140 flere barnehageplasser i 1995 enn i 1994. Tall for 1996 foreligger ikke enda. Barne- og familiedepartementet har imidlertid ikke oversikt over omfanget av brutto nedlagte barnehageplasser i 1995. De private barnehagene utgjør over halvparten av alle barnehagene. Mange av disse drives av foreldre, og det er stadig en del nedleggelser. Barne- og familiedepartementet tar i forbindelse med grunnskolereformen i 1997 sikte på å kartlegge hva som skjer med de frittgitte barnehageplassene når 6-åringene begynner i grunnskolen.

Spørsmål nr. 51.

Innlevert 6. desember 1996 av stortingsrepresentant Johanne Gaup.

Besvart 13. desember 1996 av samferdselsminister Sissel Rønbeck.

Spørsmål:

«Jeg viser til mitt spørretimespørsmål 4. desember 1996 om postens sorteringsnett. Det ble fra statsrådens side bekreftet at utredningsarbeidet som pågår om sorteringsstrukturen planlegges avsluttet innen 1. april 1997. Statsråden bekreftet videre at de ansattes organisasjoner ville bli trukket med i dette arbeidet og at utredningsarbeidet ville bli offentliggjort før det endelige vedtaket om framtidig sorteringsstruktur fattes.

Jeg er imidlertid nå gjennom oppslag i Finnmark Dagblad 5. desember 1996, blitt kjent med at det allerede ligger forslag om ny postsortering for Troms og Finnmark, som bl.a. innebærer at Finnmark blir uten sorteringsterminal.

Jeg vil på denne bakgrunn stille samferdselsministeren følgende spørsmål: Vil statsråden sørge for at det ikke legges opp til å foreta endringer i sorterings-

nettet før utredningsarbeidet er avsluttet, og vedtak er fattet om fremtidig sorteringsnett?»

Svar:

Posten Norge BA opplyser at Troms og Finnmark postregion har tatt spørsmålet om antall steder som avgangssorterer A-post i Finnmark opp med sentralledelsen i forbindelse med effektiviseringsplanen for 1997. Posten Norge er av den oppfatning at behandlingen av denne saken bør utsettes, og sees i sammenheng med utredningen om ny produksjonsstruktur som skal være avsluttet innen 1. april 1997. Det vil derfor ikke bli foretatt særlige endringer i sorteringsstrukturen i Troms og Finnmark før man har på bordet et forslag som innebærer en ny produksjonsstruktur for landet som helhet.

Spørsmål nr. 52.

Innlevert 6. desember 1996 av stortingsrepresentant Jorunn Ringstad.

Besvart 12. desember 1996 av justisminister Anne Holt.

Spørsmål:

«Etter tarifforhandlinger skal politi- og lensmannsbetjenter overføres fra Lr 8 til Lr 12 etter den enkelte tjenestemanns kompetansegivende tjeneste/utdanning. Jeg har bragd i erfaring at godkjenningsskriteriene som blir lagt til grunn blir praktisert svært ulikt mellom de enkelte politidistrikt. Hva vil Justisdepartementet foreta seg for å innføre lik og rettferdig praktisering av godkjenningsskriteriene, og vil Statsråden medvirke til at de som har utdanning fra lensmannslinja på Politihøgskolen, og denne linjes utvidede fagkrets med tvangsfyllbyrdelse i forhold til politilinja, også blir overført til Lr 12.»

Svar:

Justisdepartementet ga i rundskriv G-6/96 til politimestrene m.fl. retningslinjer for hvilken kompetanse

som skulle godskrives for overføring av politi-, lensmanns- og sysselmansbetjenter med politiskole fra lønnsramme 08 til lønnsramme 12. Rundskrivet er vedlagt.

Ved innrapporteringer fra politidistriktene er departementet blitt kjent med at godskrivingsreglene er ulikt praktisert i politidistriktene.

Justisdepartementet har i møte 19.11.1996 med Samarbeidsorganisasjonen Norsk Politiforbund/Lensmannsetatens Landslag (SPL) foretatt en gjennomgang av praktiseringen av godskrivingsreglene.

Med bakgrunn i den ulike praktiseringen og møtet med SPL, vil departementet i løpet av kort tid sende ut et rundskriv om praktiseringen. I rundskrivet vil det også bli foretatt en avklaring når det gjelder spørsmålet om godskrivelse av eksamen i tvangsfyllbyrdelse.

Spørsmål nr. 53.

Innlevert 9. desember 1996 av stortingsrepresentant Terje Sandkjær.

Besvart 16. desember 1996 av samferdselsminister Sissel Rønbeck.

Spørsmål:

«Ifølge Aftenposten 9.12.1996 koster det mellom 15 og 20 milliarder kroner å sikre skoleveiene i Norge. Statens bidrag i 1997 er 267 millioner kroner, inkl. 50 millioner til Aksjon Skolevei. Fylker og kommuner har av budsjettmessige hensyn problemer med å prioritere nødvendig sikring av skolevei.

Statsråden har sagt at ho vil prioritere opp arbeidet med trafikksikkerhet. Hva innebærer det med hensyn til satsing på å sikre skoleveiene?»

Svar:

På samme måte som kommuner og fylkeskommuner er ansvarlige for trafikksikring av kommunale veger og fylkesveger, er Staten etter nærmere kriterier ansvarlig for sikring av riksveger. I dette ligger ansvar for utbygging av gang- og sykkelveger, utbedring av krysningspunkter m.v. I kriteriene legges det bl.a. vekt på om det ferdes barn på strekningene. Det totale ansvaret for sikring av barns skoleveg er med andre ord både et lokalt og et sentralt ansvar.

I løpet av de siste ti årene har Staten brukt omlag 2,5 milliarder kroner til bygging av gang- og sykkelveger langs riksveger. I tillegg har Staten bidratt med betydelige beløp gjennom Aksjon Skoleveg. Bevilgningen til Aksjon Skoleveg er foreslått vesentlig øket i 1997 sammenliknet med 1996. En av grunnene til dette er skolestart for 6-åringene neste høst.

Det gjenstår likevel et stort arbeid før alle skoleveger er tilstrekkelig sikret. Jeg kan imidlertid ikke uten videre gå god for Aftenpostens tall om at det trengs mellom 15 og 20 milliarder for å sikre skolevegene i Norge. Aftenposten viser til Vegdirektoratets beregninger på hvor mange strekninger det gjenstår å bygge gang- og sykkelveger langs. Disse beregningene bygger på kriterier om at det bl.a. skal være sammenhengende gang- og sykkelvegnett i alle byer og tettsteder med over 5000 innbyggere. Utenfor byer og tettsteder er kriteriet at gang- og sykkelveger skal bygges dersom årsdøgntrafikken er over 1000 og det samtidig er over 50 syklistere og fotgjengere i døgnet. I disse beregningene er det ikke vur-

dert om det ferdes skolebarn eller ei langs vegene. Det er derfor tvilsomt å si at dette er det samlede behovet for å sikre trafikkfarlige skoleveger.

Samferdselsdepartementet vurderer nå om gjeldende retningslinjer for bygging av gang- og sykkelveger bør endres. Det vurderes bl.a. om Statens Veg-

vesen bør finansiere gang- og sykkelveger langs kommunale veger og fylkesveger hvis dette er mer hensiktsmessig enn å bygge gang- og sykkelveg langs en riksveg. Dette og andre spørsmål vedrørende sikring av skoleveger vil bli nærmere drøftet i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan 1998-2007.

Spørsmål nr. 54.

Innlevert 9. desember 1996 av stortingsrepresentant Hallgrim Berg.

Besvart 16. desember 1996 av miljøvernminister Thorbjørn Berntsen.

Spørsmål:

Friviljuge hjelpemannskap som Geilo Røde Kors møter seig byråkratisk motstand når dei vil halde redningsøvingar på Hardangervidda to gonger i året, noko som er naudsynt for å gjera seg kjende med lokale tilhøve, snø- og isforhold, osv. Ser departementet Raudekrossen som ein samarbeidspartnar, og vil departementet tolke Lov om motorferdsel i utmark og instruere underliggjande organ slik at hjelpekorpsa landet rundt kan setjast i stand til å utføre oppgåvene sine fullgodt?»

Grunngjeving:

Dei friviljuge hjelpekorpsa spelar ei viktig rolle for menneskeleg tryggleik. Det er ikkje få menneskeliv som er berga gjennom åra. Mannskapa brukar fritid og kompetanse til hjelp og tenester som kjem samfunnet til gode.

Det er sjølvstøtt at hjelpekorpsa treng opplæring, nyrekruttering, øving i alt slags terreng og i skiftande ver- og føreforhold.

Då verkar det meiningslaust at dei må slite med byråkratisk motstand, omstendelege søknader i kvart enkelt tilfelle og bli truga av politimelding når dei vil til fjells for å gjera seg kjende med terreng, snø- og isforhold, osv. i framkant av t.d. vinter- og påske-sesongen.

Hardangervidda Nasjonalpark er eit viktig verneområde. Ingen hjelpekorps køyrer snøscooter i utrengsmål. Men det er viktig at dei friviljuge mannskapa blir sette i stand til å kunne gjera jobben sin.

Naturvern og menneskevern bør kunne gå hand i hand.

Dersom styresmaktene legg kjeppar i vegen for hjelpekorpsa som vil trimme sin eigen effektivitet, kan resultatet fort blir ei dårlegare fjellsikring.

Svar:

Det har i spørsmålet skjedd ei samanblanding av det regelverket som gjeld serskild for Hardangervidda nasjonalpark og dei reglane som gjeld generelt etter

motorferdsellova. Nasjonalparkføresegnene gjeld i tillegg til motorferdsellova, og det fører til at det er desse reglane som er avgjerande i dette høvet.

Etter motorferdsellova § 4 første ledd bokstav a er motorferdsel tillate i samband med m.a. redningsteneste. Motorferdsel er tillate til uttrykkingar i redningstenesta og i samband med øving og utdanning som er naudsynt for tenesta.

Innafor nasjonalparken er det derimot slik at ein treng serskild løyve frå forvaltningsstyresmakta (Statskog Vestlandet) til slike øvingar. Geilo Røde Kors Hjelpekorps og Uvdal Røde Kors Hjelpekorps har tidlegare år fått slike løyve etter føresegnene for nasjonalparken til å gjennomføre ein vinterøving/kjentmannstur med snøscooter i februar/mars. Det har blitt sett grense på antallet kjøretøy. Ved dispensasjonstildelinga siste gong, i januar 1996, blei det frå forvaltningsstyresmakta stilt spørsmål om slike øvingar var naudsynte med snøscooter innafor nasjonalparken, og ein ga melding om at det ikkje var sikkert at det ville bli gjeve slike køyreløyver seinare. Ifølgje Statskog har Røde Kors Hjelpekorps pr i dag ikkje søkt om løyve for 1997. Vi føreset at hjelpekorpsa er klar over at slik køyring innafor nasjonalparken utan løyve er ulovleg og vil bli anmeldt på vanleg måte dersom dette finn stad.

Hardangervidda nasjonalpark blei skipa i 1981. På tross av dette har motorferdsla sidan auka i nasjonalparkområdet, noko som har ført til store problem i høve til føremålet og forvaltninga av parken. I samband med og som oppfølging av handsaminga av nasjonalparkmeldinga har Miljøverndepartementet no til slutthandsaming eit framlegg til reviderte føresegner for nasjonalparken. Her tek ein sikte på å redusere den motoriserte trafikken til eit absolutt minimum. Det vil seie at det i første rekkje er naudsynt motorisertkøyring i samband med lovleg landbruksverksemd, jakt, fiske og turistnæring som vil få transportløyve.

Spørsmålet blir om slik øvings- og kjentmannskøyring med snøscooter er naudsynt innafor nasjonalparken, eller om desse øvingane like godt kan finne stad utanfor nasjonalparken. Trening i køyring

med snøscooter kan etter vår oppfatning like gjerne skje utanfor parken. Kjentmanns»-problemet kan løysast på fleire måtar; mellom anna ved å inngå samarbeid med oppsynet/turisthyttevertene som har oppdrag innover fjellet i nasjonalparken kvar vinter. I samband med utrykkingar i fjellet er det ofte dårleg ver. Trening for å meistre slike vertilhøve kan effektivt gjennomførast utanfor nasjonalparkområdet. Ved utrykning innafor nasjonalparken vil det vere fornuftig å sikre seg assistanse frå oppsynet på Hardangervidda, som har brei erfaring og kompetanse i å

ferdast på Vidda under ulike vertilhøve, og som godt kjenner dei topografiske tilhøva.

Det er grunn til å nemne at spørsmålet om øvingskøyring for Røde Kors Hjelpekorps i andre større verneområde, som t.d. Jotunheimen nasjonalpark, er løyst gjennom avtaler som ikkje inneber særskilde øvingsturar med snøscooter innafor verneområdet. Miljøverndepartementet meiner det skulle vere mogleg å få etablert tilsvarende avtaler for Hardangervidda nasjonalpark.

Spørsmål nr. 55.

Innlevert 9. desember 1996 av stortingsrepresentant Terje Sandkjær.

Besvart 17. desember 1996 av samferdselsminister Sissel Rønbeck.

Spørsmål:

En samarbeidsgruppe ledet av Riksantikvaren arbeider med en overordna forvaltningsplan for Røros. Lokalt har det i 1996 vært arbeidet intenst med en *trafikkplan* for sentrum, i samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen, Vegvesenet og NSB. NSB region Nord foreslo øremerking av kr. 5 millioner til dette svært viktige samarbeidsprosjektet, som det eneste miljøprosjektet i forbindelse med Rørosbanen.

Vil statsråden sørge for at NSB kan delta med de planlagte 5 millioner kroner, slik at arbeidet med løsningene på trafikkproblemene i Røros sentrum ikke stopper opp?»

Begrunnelse:

Spørsmål om 5 millioner kroner fra NSB (Miljøprosjekt) til tettstedsutvikling i Røros.

Hovedmål: Styrke verdenskulturminnet Røros.

Delmål: Løse trafikkproblemene i Røros sentrum.

Arbeidet med å løse trafikkproblemene er en hovedutfordring i den videre utvikling av Røros. Mangel på parkeringsplasser utenfor bykjerna medfører uholdbare miljøproblemer i sentrum, og er en direkte trussel for verne kvaliteten.

Reguleringsplan for nedre del av byen og stasjonsområdet skal etter planer behandles tidlig i 1997. Planen skal sikre parkeringsareal, samtidig med bl. a. en moderne skyss-stasjonsutforming av NSB. Planarbeidet er utført i et nært og fruktbart samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen, Vegvesenet og NSB.

NSB er en krumtapp i dette arbeidet. NSB har stilt sine arealer til rådighet for prosjektet, med muligheter for 250 parkeringsplasser, bussterminal og full-

verdigg skyss-stasjon. I tillegg må det foretas estetisk opprusting av stasjonsområdet, fordi det i stor grad skjemmer hovedporten til Bergstaden. Nødvendig forskyving av riksvegen forutsettes løst i vegvesenets regi. Det er viktig at økonomien i prosjektet er avklart, slik at arbeidet i marka kan starte mest mulig umiddelbart etter planavklaring.

Når planarbeidet har gått så raskt og kommet så langt skyldes dette i stor grad aktiv holdning og initiativ fra NSB. I den finansieringspakken man utarbeidet i samarbeidsopplegget forutsettes NSB å bidra med 5 millioner kroner. NSB region Nord fulgte opp med forslag om øremerking av 5 millioner kroner til Røros stasjon, som det eneste miljøretta prosjektet vedrørende Rørosbanen. Ved sentral behandling er beløpet tatt ut av planen.

NSB, region Nord har påpekt at satsingen gir et nødvendig miljøløft for Røros, og innser at midlene er nødvendige dersom man skal lykkes med det til nå fruktbare samarbeidet. Betydelige interesser, med Riksantikvaren i fremste rekke, er mobiliserte for å ta et løft. Som et typisk samarbeidsprosjekt er det viktig at alle aktørene følger opp. Bergstadens nasjonale og internasjonale stilling er nokså enestående, og det bør etter min oppfatning være en høyt prioritert oppgave at Samferdselsdepartementet sørger for at NSB følger opp sin fine innsats i «spleiselaget», også økonomisk. Dette er et typisk eksempel på at relativt små midler kan bidra til å utløse en betydelig satsing!

Svar:

Jeg har fått opplyst at reguleringsplanen for nedre del av byen og stasjonsområdet etter planen skal behandles tidlig i 1997 og at planen skal sikre parkeringsareal som et tiltak for å redusere biltrafikken i sentrum. Det fremgår at NSB har stilt areal til dispo-

sjon med muligheten for 250 parkeringsplasser, bussterminal og fullverdig skyss-stasjon. I en finansieringspakke som er utarbeidet i samarbeidsopplegget er det dessuten lagt opp til at Jernbaneverket skal bidra med 5 mill. kr til opprustning av selve stasjonsområdet.

Det er ikke avsatt midler til dette prosjektet i det budsjett for 1997 som foreløpig er vedtatt av Stortinget. NSB (nå Jernbaneverket) prioriterte heller ikke dette i sine budsjettinnspill. NSB har derimot i sitt høringsutkast til «Norsk jernbaneplan 1998-2007. Planforslag for utvikling av kjørevegen» innenfor basis og høy økonomisk planramme foreslått avsatt 5 mill. kr til miljøprosjekt på Røros stasjon. Forslaget er å oppfatte som ett av mange viktige prosjekter innen regionens ansvarsområde. Det fremgikk av høringsutkastet at dette var et foreløpig planforslag fra NSBs side.

NSBs endelige forslag til Norsk jernbaneplan 1998-2007 ble oversendt til Samferdselsdepartementet den 1. oktober 1996. Planforslaget er nå til behandling i Samferdselsdepartementet som tar sikte på å kunne legge frem Norsk jernbaneplan 1998-2007 i en stortingsmelding i løpet av vårsesjonen 1997.

Størrelsen på beløpet som det her opereres med til opprustningen av stasjonsområdet, ligger innenfor den fullmaktsgrense som Jernbaneverket selv normalt har frihet til å iverksette innenfor vedtatt budsjettamme til investeringer i kjørevegen, og som derfor heller ikke normalt vil bli spesifisert i plan-sammenheng. Jeg har imidlertid merket meg tiltaket og vil vurdere dette i sammenheng med det videre arbeidet med Norsk jernbaneplan 1998-2007.

Spørsmål nr. 56.

Innlevert 10. desember 1996 av stortingsrepresentant **Eva R. Finstad.**

Besvart 17. desember 1996 av kommunal- og arbeidsminister **Kjell Opseth.**

Spørsmål:

«Har departementet sett på de kravene som stilles til frittstående ildsteder som selges på det norske markedet og de undersøkelser som er foretatt av SINTEF? Mener Statsråden dette er tilfredsstillende?»

Begrunnelse:

Spørsmålet om sikkerhet ved piper er tatt opp både i Forbrukermagasinet REFLEKS, i Forbrukerrapporten og i tidsskriftene til Statens Bygningstekniske etat hvor det sies: Rapporten fra Feiervesenets kontroll viser at det kan være monteringsfeil på 50% av alle installasjoner.»

Statsråd Gunnar Berge sa i 1994 som svar på et spørretimespørsmål, at antall boligbranner i Norge var beklagelig høyt, og at han tok sikte på å legge frem et lovforslag for Stortinget samme vår. Stortinget behandlet saken våren etter og endringene ble vedtatt ved Lov av 5. mai 1995 nr. 20.

Imidlertid ba Stortinget Regjeringen fremme et nytt lovforslag til utfylling av forskriftshjemler i loven. Det gjaldt Kommunal- og arbeidsdepartementets adgang til bl.a. å gi regler om pålegg til å utbedre eldre bygg opp til dagens gjeldende tekniske krav.

Kommunalministeren sa samtidig at Regjeringen arbeidet med forskrifter til de nye lovbestemmelsene og at regelverket skulle tre i kraft fra 1. januar 1997. Kommunalministeren sa videre: Kontrollen blir nå lagt til aktører selv for nettopp å styrke kontrollen gjennom hele planleggings- og byggeprosessen og

ikke bare for det ferdige byggverk. Myndighetenes rolle blir å påse at kontrollen blir utført.»

Jeg har nå forstått at det vil bli en ytterligere utsettelse av lovendringene og det tilhørende forskriftsverk slik at de ikke vil bli iverksatt før 1. juli 1997. Mener Statsråden dette er tilfredsstillende?

Jeg stilte i mars 1996 Kommunalministeren et spørsmål som også gjaldt produksjon av frittstående ildsteder fordi undersøkelser foretatt av SINTEF viser at det er direkte farlig hvis pipene ikke er bygget til å tåle den temperaturen som disse ildstedene kommer opp i. Videre er kravene som stilles til ildsteder som eksporteres langt høyere enn kravene som stilles til tilsvarende ildsteder på det norske markedet.

Svar:

I samband med revisjon av forskrifta om dei tekniske krava til byggverk, har ein også gått gjennom krava til varmeanlegg, mellom anna til eldstad og skorstein o.a. I samband med dette er mykje materiale vurdert, herunder forskningsrapportar, sakkunnige fråsegner og dei synspunkta ein har fått frå høringsinstansane. Eg kan ikkje sjå at det er grunnlag for å endre på sjølve krava i forskriftene. Sverige, Danmark og Tyskland har, som Noreg, funksjonsretta krav om at varmebelastning frå eldstad og skorstein ikkje skal medføre fare for brann på bygningsdelane i nærleiken. Temperaturen på veggar, golv og tak

nær eldstad/skorstein skal såleis ikkje vere for høge. Temperaturen på røykgassen frå eldstaden skal heller ikkje vere høgare enn det skorsteinen tåler. I rettleiinga til forskriftene er det sett som norm for eldstad, som skal settast opp utan brannmur, at minste fråstand frå vegg skal vere 60 cm. Tilsvarande norm er 40 cm i Tyskland, 50 cm i Danmark og Sverige. Eg synest dette tyder på at forståinga av krava ikkje kan vere så gale i Noreg. Ut over dette vil den nye rettleiinga til forskriftene gi eit betre grunnlag for å nytte regelverket på ein rett måte.

Det er eit problem at krava til byggesakshandsaming ved installasjon av eldstad alt for ofte ikkje blir følgd. Statens bygningstekniske etat (BE) har bede produsentane om å få kravet til byggesakshandsaming betre fram i sine salsbrosjyrar, i tillegg til å få forhandlarane til å opplyse kjøparane om dette. BE har òg teke dette opp med kommunane. Her må også borgarane sjølve ta ansvar. Departementet vil leggje vekt på dette når ein skal informere om dei nye reglane i plan- og bygningslova med nye forskrifter. Dei nye krava til aktørane i byggesak om ansvar og kontroll mv, som vil gjelde frå 1. juli 1997, vil også kunne vere med på å få til eit betre resultat i denne samanhengen.

Reglane i Byggeforskrift 1987 for godkjenning av produkter til bygg blei endra 12. april i år. Produsenten må syte for at det følgjer med dokumentasjon som viser at eldstaden held dei krava som gjeld, på grunnlag av prøving etter fastsette normer hos ein uavhengig prøvingsinstitusjon. Det er no klårare enn før at til dømes eldstad skal vurderast i høve til den staden den skal installerast, slik at fråstand til vegg o.a. blir rett etter tilhøva på staden. Som tidlegare skal det vere samsvar mellom den røykgasstemperaturen ein eldstad avgir og den temperaturen skorsteinen som skal nyttast tåler. Igjen er det viktig at kommunen får saka til handsaming, for å kunne vurdere saka og for å kunne godkjenne den installatøren som skal vere ansvarleg overfor bygningsstyresmaktene

for at krava blir følgd. I tillegg må kommunen få anlegget registrert, slik at feieren seinare kan følgje opp bruken med kontroll. I tillegg til den vurdering som skal gjerast av dei lokale bygningsstyresmakter i det einskilde tilfelle, skal BE som sentral bygningsstyresmakt føre tilsyn med at systemet for dokumentasjon fungerer etter føresetnadene. Med endringane ovanfor i forskriftene og dei tiltak som elles blir gjort, kan eg ikkje sjå at det har vesentleg innverknad at ikraftsetting av lovendringane blei utsett til 1. juli 1997.

Tilsyn med eldre eldstader skal feieren gjere. Branntryggleiksløvgjevinga gjev heimel for brannstyresmaktene til å gje dei pålegg som er naudsynte for at anlegga skal haldast i slik stand at bruken blir trygg. Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern (DBE) følgjer opp denne sida overfor kommunane.

Etter det eg har fått opplyst frå BE ligg det ikkje føre undersøkingar frå SINTEF som viser at det er nokon fare som følgje av høge temperaturar frå eldstader ved å bruke godkjente elementpiper. Norges branntekniske laboratorium (NBL) har gjort mange prosjekt og har lang røymsle med prøving og feltundersøkingar. Dette gjev grunnlag for at dei kan seie at sprekkdanning i elementskorsteinar ikkje gjev risiko for brann dersom det ikkje er feil ved monteringa eller at pipeløpet er påført skade.

Eit prosjekt ved NBL vurderer norske prøvingsreglar for eldstader mot tilsvarande reglar i andre land. BE har teke initiativ overfor NBL for å undersøke korleis fyring går for seg i praksis. Begge desse prosjekta vil vere med på å gi grunnlag for ei vurdering av prøvingsreglane for eldstader, slik at dei kan haldast på eit forsvarleg nivå.

På bakgrunn av dette kan eg ikkje sjå at det er grunnlag for å endre reglane for eldstader. Rettleiinga til forskriftene vil bli bedra, og fagetatane vil, saman med departementet og Brannvernforeningen ofl., gjere det ein kan for at dei lokale styresmakter og publikum følgjer opp reglane betre enn i dag.

Spørsmål nr. 57.

Innlevert 10. desember 1996 av stortingsrepresentant Tove Kari Viken.

Besvart 17. desember 1996 av helseminister Gudmund Hernes.

Spørsmål:

Helseministeren har uttalt at spiseforstyrrelser er et av Regjeringens satsingsområder. Dette ser jeg som svært gledelig og vil i den forbindelse stille følgende spørsmål: Vil departementet legge frem forslag til en plan for behandling av spiseforstyrrelser?

Vi er kjent med at det ligger en søknad i departementet om godkjenning av en etterutdanning for behandlere i primær- og spesialisthelsetjenesten. Når vil denne søknaden bli behandlet, og hva vil departementet gjøre for raskt å bygge opp en tilstrekkelig kompetanse på dette området?»

Svar:

Spiseforstyrrelser ble i 1990 valgt ut som ett av satsingsområdene i Regjeringens «Handlingsplan for statlig stimulering av psykisk helsevern og mental helse».

Det er utarbeidet undervisnings- og veiledningsmaterieell for personell i helsetjenesten. Videre har det vært sett på undervisningsplaner til lege-, psykolog- og sykepleierutdanningen. Primærforebygging har vært prioritert, og Kirke-, undervisnings- og forskningsdepartementet og Statens helsetilsyn har hatt et samarbeidsprosjekt rettet mot skoleverket. Det er i den forbindelse blitt utgitt veiledere og undervisningsmaterieell til bruk i skolen. Statens helsetilsyn og Norges Idrettshøyskole har arbeidet med forebygging rettet spesifikt mot idrettsungdom, og utgitt opplysningsmaterieell for unge idrettsutøvere. Statens helsetilsyn har for å heve kompetansen blant helsepersonell utgitt veiledningshefte for helsetjenesten generelt og eget materieell spesielt for skolehelsetjenesten.

I regi av universitetene, profesjonsforeningene og institusjonene arrangeres det kurs for å øke kompetansen om pasienter med spiseforstyrrelser.

Helsetilsynet oppnevnte i 1993 en arbeidsgruppe som fikk i oppdrag å ta stilling til nasjonale, flerregionale og regionale funksjoner innen psykisk helsevern for voksne. Arbeidsgruppen utarbeidet utredningen «Styring av høyspesialiserte tjenester innen psykisk helsevern for voksne». Her er spiseforstyrrelser nevnt som en av de funksjoner som bør etab-

leres på regionnivå. Arbeidsgruppen mener at det må etableres kompetansesentra i alle helseregioner på basis av den kompetanseoppbygging som allerede har funnet sted, eller er under utvikling.

Sosial- og helsedepartementet har bevilget midler til et kompetansesenter for spiseforstyrrelser i Tromsø. Senteret åpnet 1.10.96, og er det første regionale kompetansesenter for pasienter med spiseforstyrrelser. Senteret er et samarbeid mellom universitetet i Tromsø og de tre nordligste fylkene. En av de viktigste oppgavene til senteret blir å utvikle kompetanse blant fagpersoner i den kommunale og fylkeskommunale helsetjenesten. Videre skal det foregå veiledning av helsepersonell og pasienter via telemedisin, og det skal etableres utdanningsprogrammer og stipendiatorordninger.

I Oslo kommune er det vedtatt at barneavdelingen ved Aker sykehus skal opprette et tverrfaglig behandlingssenter for barn og ungdom med spiseforstyrrelser. Senteret vil bli en del av sosialmedisinsk seksjon for barn og ungdom.

Statens ernæringsråd leder en arbeidsgruppe som skal foreslå forebyggende tiltak mot spiseforstyrrelser.

I Statsbudsjettet for 1996 er det meldt om arbeid med å kartlegge helsevesenets kompetanse i behandling av spiseforstyrrelser. Statens helsetilsyn har sendt ut spørreskjema til avdelingsoverleger og sjefpsykologer ved landets barne-, ungdoms- og voksenpsykiatriske poliklinikker og avdelinger, og medisinske- og barneavdelinger ved somatiske sykehus. Det blir spurt om hvordan tilbudet til pasienter med spiseforstyrrelser organiseres, og hva som blir gjort for å bygge opp kunnskap på feltet. Undersøkelsen skal være ferdig i løpet av våren 1997.

Når resultatet fra kartleggingsundersøkelsen foreligger, tar en sikte på å holde en konsensuskonferanse. På grunnlag av dette arbeid vil departementet fremme forslag til tiltak og styrking av behandlingstilbudet.

Søknaden om etablering av klinisk etterutdanning i nervøse spiseforstyrrelser er besvart 31.10.96, med henvisning til nevnte kartleggingsundersøkelse.

Behandlingstilbudet til personer med spiseforstyrrelser vil bli omtalt i stortingsmeldingen om tjenester til mennesker med psykiske lidelser.

Spørsmål nr. 58.

Innlevert 10. desember 1996 av stortingsrepresentant Signe Øye.

Besvart 17. desember 1996 av helseminister Gudmund Hernes.

Spørsmål:

Stortinget vedtok i Innst. S.nr. 231 om Erfaringene med lov om Svangerskapsavbrudd mv. at angrepillen skal kunne selges reseptfritt på apotek.

Kan helseministeren redegjøre for status i saken?»

Svar:

Angrepillen er en p-pille som tas etter ubeskyttet samleie. Det tas 2 piller innen 72 timer og deretter 2 piller etter 12 timer. Pillen er en ordinær p-pille, men det er pakket bare 4 piller i hver pakke. Denne bruken av p-piller gir noe lavere beskyttelse enn ordinært p-pillebruk og er ment som en nødløsning. Den gir ikke alvorlige bivirkninger. Det er viktig at denne type medisiner er lett tilgjengelig.

Statens legemiddelkontroll vedtok den 23. januar 1996 at angrepillen skal selges reseptfritt. Produsen-

ten, Schering A.G., har imidlertid nektet å selge preparatet reseptfritt - angivelig av frykt for feilbruk med risiko for fosterskade. Preparatet er nå i salg etter resept.

Norske gynekologer og eksperter fra WHO har støttet vedtaket om reseptfrihet. Etter flere års bruk i flere land er det ikke holdepunkter for fosterskader eller andre alvorlige bivirkninger.

Gjentatte forhandlinger med produsenten har ikke gitt resultat. Dersom beslutningen om reseptfrihet settes ut i livet vil produsenten trekke preparatet fra markedet. Norske myndigheter kan ikke pålegge produsenten å selge preparatet reseptfritt. Heller ikke Stortingets vedtak kan tvinge produsenten til slikt salg. Preparatet er på resept i alle andre land. I noen land, bl.a. Sverige, kan p-piller forskrives av helseøstre og jordmødre. Departementet vurderer om en slik ordning også kan etableres i Norge både for angrepillen og vanlige p-piller.

Spørsmål nr. 59.

Innlevert 10. desember 1996 av stortingsrepresentant Siri Frost Sterri.

Besvart 18. desember 1996 av kirke-, utdannings- og forskningsminister Reidar Sandal.

Spørsmål:

«Hvordan vil statsråden gripe inn for å hindre at den frie eksamensretten blir undergravet?»

Begrunnelse:

Ifølge oppslag i Bergens Tidende 29.11.1996 og pressemelding fra NTB 29.11.1996 har Det Akademiske Kollegium ved Universitetet i Bergen besluttet å kreve kr. 10.000 i gebyr fra privatister som ønsker å fremstille seg til hovedfagseksamen. Jeg er tidligere også gjort kjent med ønsker fra Universitetet i Oslo om å gjøre endringer i studieopplegget som i sin konsekvens vil stenge for at privatister kan fremstille seg til hovedfagseksamen.

Jeg viser til § 40 i lov om universiteter og høyskoler når det gjelder bestemmelser om eksamensrett og hvilke begrensninger som kan legges på adgangen til å fremstille seg til eksamen.

Av § 40 nr. 4 fremgår det at institusjonen kan kreve et vederlag av eksamenskandidater til dekning av institusjonens merutgifter. Et gebyr på kr.10.000 vir-

ker etter mitt skjønn urimelig høyt og vil kunne innebære en undergraving av intensjonen i § 40 om fri eksamensrett. Krav til obligatorisk kurs eller obligatorisk praksis, j.f. § 40 nr. 21 må også vurderes ut fra den samme intensjon.

Det vil neppe være mange som er i stand til å kunne fremstille seg til en hovedfagseksamen som privatist. Eksamen på dette nivå er i seg selv svært krevende. Desto viktigere må det være å verne om den prinsipielle retten slik at den fortsatt blir reell.

Svar:

Jeg viser til brev av 10. desember 1996, med spørsmål om hvordan jeg vil gripe inn for å hindre at den frie eksamensretten blir undergravet.

Spørsmålet har sammenheng med § 40 i lov om universiteter og høyskoler av 12. mai 1995, og reiser to problemstillinger. For det første hvilke faglige grunner som kan medføre at kandidater som ikke er tatt opp til studiet, blir nektet å melde seg til eksamen, og for det andre hvilken myndighet institusjo-

ner under loven har til å fastsette at det skal kreves vederlag av denne gruppen studenter.

Etter loven kan oppmelding til eksamen nektes dersom kandidaten ikke har fulgt obligatorisk undervisning eller gjennomført obligatorisk praksis. Det fremgår av departementets merknad til bestemmelsen i Ot.prp. nr. 85 (1993-94) om lov om høgre utdanning at følgende kriterier er avgjørende for at en obligatorisk del av undervisningen skal kunne anses som et krav som må være oppfylt for å kunne gå opp til eksamen som privatist:

- kurset, oppgaven, praksisopplæringen el. gir i seg selv en vesentlig kompetanse (ferdighet) som er en del av formålet med utdanningen
- denne kompetansen kan ikke prøves ved ordinær eksamen

Eksempler på slik obligatorisk undervisning vil være praktiske laboratoriekurs, de kliniske deler av medisinerutdanningen og annen praksisopplæring i utdanninger for yrker der omsorg for og kontakt med pasienter, klienter, elever oa. står sentralt.

Vedtak om å nekte privatister eksamensrett vil etter dette måtte bygge på faglige vurderinger, og institusjonene må ved disse vurderingene være lojale

mot de premisser som følger av departementets merknad til loven i Ot.prp. nr. 85 om lov om høgre utdanning.

Det er etter loven opp til styret ved institusjonen å vurdere om det skal kreves vederlag av privatister. Dersom styret fatter slikt vedtak, skal størrelsen på vederlaget holde seg innenfor det som kan regnes som «merutgifter», dvs ekstra kostnader ved slik eksamen.

Bevilgningene til universitetene og høgskolene er gitt for å dekke den faglige virksomhet i forhold til et fastlagt studenttall. Loven sier at det kan kreves vederlag for å dekke de merkostnadene som følger av privatister. I motsatt fall måtte det benyttes midler som er tiltenkt den ordinære virksomheten. Når en institusjon får mange som vil benytte den frie eksamensretten, ville det kunne være en betydelig utgiftspost.

Det er i brevet vist til at Universitetet i Bergen krever kr. 10 000 for å gå opp til hovedfagseksamen som privatist ved Det samfunnsvitenskapelige fakultet. Etter det universitetet selv oppgir, er de faktiske kostnadene høyere. På bakgrunn av disse opplysningene er vedtaket i samsvar med lovens forutsetninger.

Spørsmål nr. 60.

Innlevert 10. desember 1996 av stortingsrepresentant Terje Riis-Johansen.

Besvart 17. desember 1996 av justisminister Anne Holt.

Spørsmål:

«Jeg viser til spørretimespørsmål 4.12.1996 om hjemmelsgrunnlaget for SIRENE, der det ikke ble gitt fyldestgjørende svar. Dokumentet 17A i Schengen-acquis viser til at rettsgrunnlaget finnes i SIRENE-håndboken. Kan justisministeren presentere eller gjøre rede for den delen av dokumentet som angir rettsgrunnlaget for SIRENE?»

Svar:

Innledningsvis vil jeg opplyse at det dokument 17 A som omtales i spørsmålet er den Ministererklæring som godkjenner Sirene-håndboken. Den er ikke en del av Schengen-acquiset.

Sirene-håndboken er en samling retningslinjer for Sirene-kontorene, herunder oppgaver, saksbehandlingsregler og andre prosedyrer som er avtalt mellom partene i samarbeidet.

Rettsgrunnlaget for Sirene-kontorene er, som beskrevet i min besvarelse av spørretimespørsmålet av 4.12.96, i Schengen-konvensjonen. Dette framgår av Sirene-håndbokens kapittel om rettsgrunnlaget der første setning kort og godt sier:

«Artikkel 108 (nr. 1-4) utgjør rettsgrunnlaget for SIRENEs eksistens.»

Videre heter det:

«SIRENE-kontorene skal således minst utveksle opplysninger om SIS. De kan for øvrig etter nasjonale bestemmelser, som blant annet kan bygge på gjennomføringskonvensjonens artikkel 39 og 46, utveksle andre opplysninger med de ansvarlige organer i de kontraherende parter, som disse har utpekt med hensyn til denne type opplysninger.

Disse utvekslinger av opplysninger er omfattet av avsnitt VI i konvensjonen (artikkel 126 - 130).

De skal f.eks ikke framsende opplysninger om asylsøknader.

Denne generelle beskrivelse av formålet med SIRENEs oppgaver, skal suppleres med en oppregning av de artikler i konvensjonen, som på den ene eller andre måte har innflytelse på deres aktiviteter.»

Resten av Sirene-håndbokens kapittel om rettsgrunnlaget består i sitater fra de aktuelle artikler i Gjennomføringskonvensjonen, herunder artikkel 5, 25, 39, 46, 94-102, og 104-110.

Sirene-håndboken vil bli framlagt for Stortinget på lik linje med de øvrige dokumenter vedrørende Schengen-samarbeidet når Stortinget skal behandle dette.

Spørsmål nr. 61.

Innlevert 11. desember 1996 av stortingsrepresentant Terje Sandkjær.

Besvart 18. desember 1996 av samferdselsminister Sissel Rønbeck.

Spørsmål:

Som en følge av EØS-avtalen er aldersgrensen for å oppnå førerkort for tunge kjøretøyer (klasse CE) endret fra 20 til 18 år. Det er en utbredt oppfatning at dette er negativt m.h.t. trafikksikkerhet, og saken har derfor medført betydelig uro bl. a. i transportorganisasjoner, hos skoler med yrkessjåføroppplæring, i Statens vegvesen og hos politiet.

Deler statsråden en slik uro, og vil statsråden i så fall arbeide for at Norge eventuelt kan få unntak fra 18-årsgrensen?»

Svar:

Aldersgrensen for å ta førerkort klasse C/CE var 20 år frem til 1. mars 1994. Som følge av EØS-avtalen, særskilt kjøre- og hviletidsbestemmelsene, jf Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, ble aldersgrensen for denne førerkortklassen generelt hevet til 21 år, men med adgang til ved fylte 18 år å få utstedt førerkort klasse C/CE begrenset til kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 7500 kg. For utstedelse av klasse C/CE uten denne begrensningen, var kravet at kandidaten måtte fremlegge eksamensbevis for fullført godkjent yrkesopplæring for førere av kjøretøyer i godstransport på veg i samsvar med EUs regler om minstekrav til slik opplæring.

Med virkning fra 1. januar 1997 blir aldersgrensen for førerkort klasse C/CE senket fra 21 til 18 år, i samsvar med EØS-avtalen, jf Rådsdirektiv 91/439/EØF om førerkort.

18-årsgrensen gjelder utelukkende adgangen til å få førerkort utstedt. Størrelsen på de kjøretøyer som

kan benyttes vil reguleres av om kjøringen faller inn under ovennevnte regelverk om kjøre- og hviletid. Der kjøringen faller inn under dette regelverket, vil en førerkortinnehaver som ikke er fylt 21 år, måtte ha bevis for fullført transportfaglig yrkesopplæring for å kunne benytte et kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg. Med dagens regelverk vil det kun være enkelte særskilte typer transport 18-åringer uten yrkesopplæring vil få adgang til å utføre med store vogntog, herunder eksempelvis ikke-kommersiell transport av gods for privat bruk, transport for militæret eller politi og i forbindelse med vegvedlikehold. Totalt sett utgjør dette en meget beskjeden del av den samlede transportvirksomheten med tunge kjøretøy.

Førerkortdirektivet ble gjort til en del av EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning av 21. mars 1994, med Stortingets senere samtykke, jf St.prp. nr. 40 (1993-94). Bortsett fra en overgangsperiode for ny førerkortblankett, ble det ikke gjort unntak fra direktivet for Norge i EØS-avtalen.

Under arbeidet med de nødvendige endringer i førerkortforskriften, for å implementere førerkortdirektivet, ble det klart at en måtte vurdere bestemmelsene om førerkort og reglene for kjøre- og hviletid hver for seg.

Formelt finnes det ikke grunnlag i de nevnte rettsakter for å be om unntak av denne karakter fra EF-TAs overvåkningsorgan (ESA).

Jeg kjenner ikke til konkrete forslag fra eller planer i Kommisjonen om å heve aldersgrensen for adgang til erverv av førerkort klasse C/CE. På bakgrunn av ovennevnte synes det lite formålstjenlig å arbeide for et eventuelt unntak fra 18-årsgrensen.

