

**Spm. nr. S 900**

Til *justitsministeren* (1/4 86) af:

**Inger Harms (SF):**

»Finder ministeren, at de forhold, der gør sig gældende f.eks. en søndag aften ved toldområdet ved Padborg, hvor lastbiler med alle former for last, også de såkaldte farlige transporter, står pakket sammen på ét område, er i overensstemmelse med ADR-konventionen?«

**Begrundelse**

Spørgeren skal blandt andet henvise til ADR-konventionen, som Danmark har tiltrådt den 1. august 1981, vedrørende internationale regler for transport af farligt gods ad vej. I denne konvention hedder det i afsnit 10.321 om opsyn med køretøjer, at »transporterende enheder med farlige stoffer skal holdes under opsyn, men kan også parkeres isoleret uden opsyn i fri luft på en lagerplads eller et fabriksområde, som er absolut sikkert. I mangel af disse parkeringsmuligheder kan den transporterende enhed parkeres på et ubefærdet sted, som opfylder visse betingelser.« Og i afsnit 11.508 om eksplosive stoffer hedder det om standsning ved toldsteder, at »køretøjet skal parkeres mindst 50 meter fra toldstedet, og medhjælperen skal derefter underrette myndighederne på toldstedet om ankomsten.«

Hvis ministeren henviser til reglerne om standsning i kortere tid af driftsmæssige hensyn, ønsker spørgeren en redegørelse for, hvilke kompetente myndigheder der skal give tilladelse, og om en sådan tilladelse gives med permanent virkning.

*Svar* (9/4 86):

**Justitsministeren** (Ninn-Hansen):

Statens brandinspektion, der varetager godkendelses- og prøvningsbeføjelserne m.v. i henhold til ADR-konventionens bestemmelser, har over for justitsministeriet oplyst, at den eksisterende toldbehandlingsprocedure ved Padborg efter brandinspektionens opfattelse er i overensstemmelse med reglerne i ADR-konventionen.

I forlængelse af de tidligere besvarelser – bl.a. af spørgsmålet om en udvidelse af det eksisterende toldbehandlingsområde – har

politimesteren i Gråsten i øvrigt oplyst, at der efter netop afsluttede forhandlinger mellem de implicerede parter, herunder de tyske myndigheder, er opnået enighed om, at der snarest skal etableres særlige parkeringsfelter for farlige transporter. Parkeringsfelterne, der vil gælde for færdsel i både nord- og sydgående retning, vil blive etableret på hensigtsmæssige steder, således at der herved særligt tages hensyn til mulighederne for i givet fald at fremføre redningskøretøjer til toldbehandlingsområdet.

Politimesteren har endelig henvist til, at kontrollen med farlige transporter i området prioriteres meget højt, og at der i den forbindelse foretages hyppige eftersyn m.v.

**Spm. nr. S 901**

Til *undervisningsministeren* (2/4 86) af:

**Ritt Bjerregaard (S):**

»Vil ministeren tage skridt til, at indehavere af den tekniske licentiatgrad får titlen dr.ing.?«

**Begrundelse**

I en leder i Ingeniøren nr. 12, den 21. marts 1986, argumenteres der overbevisende for, at den tekniske licentiatgrad, som er en videnskabelig overbygning på ingeniørstudiet, bør betegnes »dr.ing.«, så den bliver sammenlignelig med tilsvarende overbygninger i andre lande. Lederen forklarer, at danske ingeniører med videnskabelig overbygning bliver stillet alt for ringe i udlandet sammenlignet med andre med tilsvarende kvalifikationer. Det er besværligt og ind imellem umuligt at argumentere for, at en licentiatgrad svarer til en doktorgrad.

Med den interesse, vi i Danmark har for at fremme samarbejdet med andre lande – ikke mindst på det praktisk-videnskabelige plan – er det vigtigt, at også denne i grunden mindre sag bringes i orden.

*Svar* (8/4 86):

**Undervisningsministeren** (Bertel Haarder):

Jeg synes også, at det er vigtigt, at danske ingeniører i udlandet ikke stilles ringere end andre på tilsvarende niveau alene på grund af nogle formelle bestemmelser. Spørgsmålet