

Møte torsdag den 3. mai kl. 18

President: M o r t e n L u n d

D a g s o r d e n (nr. 34):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising) (Innst. O. nr. 64 (2000-2001), jf. Ot.prp. nr. 32 (2000-2001))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Innst. O. nr. 65 (2000-2001), jf. Ot.prp. nr. 40 (2000-2001))
3. Referat

Statsråd Terje Moe Gustavsen
overbrakte 14 kgl. proposisjoner (se under Referat).

S a k n r . 1

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising) (Innst. O. nr. 64 (2000-2001), jf. Ot.prp. nr. 32 (2000-2001))

Presidenten: Den første som får ordet, er Sverre Myrli på vegne av saksordføreren, Ola Røtvei, som er i Lagtinget.

Sverre Myrli (A): Det har forut for denne debatten vært til dels stor diskusjon om det er riktig å åpne for innføring av vegprising. Mange har – og det er kanskje ikke så rart – hatt en del vanskeligheter med å skille mellom vegprising og det vi tradisjonelt kjenner som bompenger, som vi etter hvert har gode erfaringer med her til lands.

Bompenger har tradisjonelt vært en måte å få bygd vegprosjekter på raskt. Bompenger er altså en måte å ta inn penger på for å finansiere vegprosjekter, mens formålet med vegprising, som flertallet nå åpner for, er å kunne ta i bruk trafikkregulerende tiltak. Jeg gjentar en gang til: Formålet med bompenger er tradisjonelt å finansiere veger – ta inn penger og bygge veger – mens formålet med vegprising er å regulere trafikken på bestemte steder til bestemte tider.

Allerede ved behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan i 1997 var et stort flertall i Stortinget positivt til å innføre vegprising som et trafikkregulerende virkemiddel. Det er derfor gledelig at Stortinget nå i dag etter alle solemerker vedtar å åpne for at en kan innføre vegprising.

Formålet med vegprising skal – og jeg sier det for tredje gang – være trafikkregulering. Det skal ikke være mulig å ta i bruk vegprising uten at en det enkelte sted kan dokumentere reelle kø- og miljøproblemer. Det som også er viktig å få fram etter siste ukers debatt, er at det ikke blir mulig etter det som flertallet nå legger opp til, å ta i bruk vegprising de stedene der det i dag eksisterer bompengefinansierte vegprosjekter. Altså: En kan ikke ha både vegprising og bompengefinansiering i de samme

områdene. Før det kan bli aktuelt å innføre såkalt vegprising i storbyene våre hvor vi i dag har bompengeringer – og dette er jo et virkemiddel som utelukkende vil være aktuelt i eller rundt de største byområdene våre – så må en altså reforhandle eller avvikle de pakkene før en kan ta i bruk vegprising.

Et annet område som har vært diskutert, og som også er viet oppmerksomhet i komiteinnstillingen, er de lokale myndigheters ansvar i spørsmålet om å ta i bruk vegprising. Hovedregelen som flertallet nå legger opp til, er at berørte kommuner og fylkeskommuner må slutte seg til forslaget om å innføre vegprising i hvert enkelt tilfelle.

Så har mindretallet i komiteen, Høyre og Fremskrittspartiet, helt klart et poeng i at det ikke er uproblematisk at Stortinget i enkelte tilfeller kan fatte vedtak om å pålegge vegprising. Jeg skal helt klart innrømme at det er en ikke uproblematisk problemstilling.

Nå må jeg jo si at de erfaringene som en har gjort etter mange år med bompengefinansierte vegprosjekter, er – så vidt jeg kjenner til – at prinsippet om at det skal være lokal politisk tilslutning, har blitt fulgt i alle de saker som har vært til behandling. Grunnen til at flertallet åpner for at Stortinget skal kunne pålegge vegprising i helt spesielle saker, er f.eks. – og det er et tenkt eksempel – at berørte fylkeskommuner og kommuner går inn for å ta i bruk vegprising i en by eller i et storbyområde, og kanskje én kommune motsetter seg dette. Spørsmålet er jo da om det er riktig at én enkelt kommune skal kunne nedlegge veto og si at det ikke vil bli innført vegprising. Derfor åpner en altså for at Stortinget skal kunne pålegge vegprising, men Stortinget må da fatte vedtak i hvert enkelt tilfelle.

Jeg vil imidlertid si at jeg trur at problemstillingen er teoretisk. Jeg skulle like å se det stortingsflertallet som vedtar et bompengeprojekt hvis det lokalt ikke er tilslutning til prosjektet. På samme måte er jeg helt sikker på det vil bli med vegprising. Jeg trur det aldri vil kunne skje at Stortinget pålegger et område å innføre vegprising hvis det lokalt ikke er tilslutning til det.

Et annet viktig element i det som det nå legges opp til, er at nettoinntektene fra vegprising som hovedregel skal fordeles med 50 pst. til staten og 50 pst. til kommuner og fylkeskommuner. Den endelige fordelingen mellom de ulike forvaltningsnivåer og innen det enkelte forvaltningsnivå, altså hva staten, de berørte fylkeskommuner og kommuner skal bruke inntektene til, må avklares i hver eneste sak, gjennom Stortingets behandling av de enkelte vegprisingsproposisjoner.

Det som det nå også legges opp til, for så vidt i motsetning til det som var skissert i Norsk veg- og vegtrafikkplan for fire år siden, er at nettoinntektene fra vegprising skal øremerkes til transportformål i det berørte området. Altså: Dersom det blir innført vegprising, skal myndighetene ikke kunne bruke inntektene fra vegprising til alle andre gode formål. Inntektene skal altså øremerkes til transportformål. Og like viktig: Det åpnes altså for at en skal kunne ta i bruk inntektene til kollektivtransport, også driftsrettede tiltak, i tillegg selvfølgelig til trafiksikkerhets- og miljøtiltak og andre tiltak som naturlig hører inn under begrepet transportformål. Det er

ingen ønsker, slik jeg ser det, om at Stortinget bør legge begrensninger på hvilke lokale transportformål inntektene skal kunne brukes til, så lenge det er en eller annen form for transportformål.

Jeg trur det etter hvert, hvis det skulle bli innført vegprising, vil være stor interesse for å bruke midler både til drift av og investering i kollektivtransport, tiltak for å bedre miljøet og trafikksikkerheten, bygging av slike ting som kollektivterminaler og innfartsparkeringsplasser og selvfølgelig til drift og vedlikeholdsrettede investeringer i det tradisjonelle vegnettet. Men inntektene skal som sagt utelukkende kunne brukes til transportformål.

Jeg skal ikke legge skjul på her i dag at innføring av vegprising, der det måtte bli aktuelt i store byområder, også vil kunne medføre negative konsekvenser. Alle atferdsregulerende tiltak vil kunne ha negative konsekvenser for enkelte. Det har mindretallet helt klart rett i. Men erfaringene, jeg trur nesten jeg kan si fra storbyområder verden over, er at en klarer ikke å løse kapasitetsproblemene inn og ut av byområdene i rushtida bare ved å bygge nye vegger. Så vidt jeg veit, er det ingen store byer som har klart å løse transportutfordringene i rushtida med bare nye og større og breiere vegger. Det må også på en eller annen måte settes inn trafikkregulerende tiltak, sjøl om det, som sagt, også vil kunne ha negative konsekvenser.

Så har jeg lyst til å legge til: I tillegg til at en skal bygge ut vegnettet og innføre trafikkregulerende tiltak på en eller annen måte, som f.eks. vegprising, må en bygge ut kollektivtransporten i de enkelte områdene. Alle tre elementene er antakeligvis like viktige for å løse transportproblemene inn og ut av de store byene, både her til lands og antakeligvis også internasjonalt.

Det er viktig å presisere: Enkelte har framstilt det som at nå vil det bli innført vegprising nesten land og strand rundt i hele kongeriket. Det er overhodet ikke riktig. Staten skal ikke innføre vegprising noe som helst sted. Men det stortingsflertallet gjør i dag, eller flertallet i Odelstinget rettere sagt, er å endre lovverket slik at en kan åpne for innføring av vegprising. Jeg gjentar det en gang til: Det vil ikke nå bli innført vegprising over store deler av landet vårt som følge av vedtaket i Odelstinget i dag. Det skal være lokale myndigheter som eventuelt tar initiativ og bringer saken videre oppover i systemet for endelig avgjørelse i Stortinget, hvis en ønsker lokalt å innføre vegprising. Og som jeg sa tidligere i innlegget: Det er klart at dette vil bli aktuelt bare i og rundt de største byene våre, og vi har ikke så veldig mange store byer i Norge som sliter med betydelige trafikkproblemer i rushtida.

Jeg sa også tidligere, og gjentar det enda en gang: Det vil ikke være mulig å innføre vegprising samtidig som en har bompenger i et område. Jeg vil derfor avdramatisere noe det som enkelte, fire måneder før valget, ønsker å framstille som at staten nå innfører vegprising over store deler av landet vårt.

Det en kanskje kan se for seg i og rundt de store byene våre, hvor en i dag har – de fleste steder i alle fall – en eller annen form for bompengerekkering, bompengepakker, er en kombinasjon av tradisjonell bompengerekkering

og en form for vegprising. Mange har sagt at det vil bli enorme kostnader for barnefamilier og andre som må kjøre til bestemte tider. Som jeg sa i stad: Jeg skal ikke legge skjul på at det vil ha negative konsekvenser for enkelte, det kan det sikkert ha. Men en kan også tenke seg at en kan snu på flisa, at det blir billigere å kjøre på enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet i forhold til det som en vanligvis kjenner til. Hvorfor kan det ikke være aktuelt på tidlig morgen eller litt ut på formiddagen å sette ned bompengerekkeringene istedenfor å sette dem opp i rushtida? Her fins det mange måter en kan få inn penger på, og samtidig regulere biltrafikken.

Det er nødvendig å regulere trafikken i storbyområdene. Vi åpner som sagt for, der det er ønskelig, å ta i bruk vegprising som ett virkemiddel. Men også andre virkemidler må tas i bruk, og i tillegg må altså kollektivtransporten i det enkelte området bygges ut. Vegprising er ett tiltak som kan iverksettes. Og sjøl om det bare er fire måneder igjen til valget, syns jeg det hadde vært feigt hvis Stortinget ikke hadde åpnet for å ta i bruk vegprising som et effektivt trafikkregulerende tiltak.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore Aksel Nistad (Frp): Det var interessant å høre representanten Myrli gjenta og gjenta dette med veiprising, men han sa veldig lite om noe som står til slutt i innstillingen. Jeg skal bare lese det. Arbeiderpartiet, og da bl.a. med følge av sentrumskameratene, selvsagt, «viser til muligheten for å innkreve ekstra drivstoffavgift innenfor et avgrenset geografisk område som alternativ til finansiering av vegprosjekter, og at slik avgift er innført i Tromsø».

Vil nå Arbeiderpartiet, i tillegg til både bomavgifter og vegprisingsavgifter og alle de andre avgiftene som i dag finnes på bil og bilbruk, også sette i gang med en slik drivstoffavgift som man har i Tromsø? Vil de nå også ha den i stor skala i landet i tillegg til alt det andre?

Sverre Myrli (A): Jeg nevnte i innlegget mitt at mange, eller kanskje vi kan si de fleste, av de store byene våre har bompengefinansierte inn- og utfartsårer på en eller annen måte.

I Tromsø har en tradisjonelt hatt et system hvor en har krevd inn ekstra avgift på bensin, som har vært med på å finansiere vegsystemet i Tromsø. Men det er ikke noe som Stortinget har vedtatt innført i Tromsø helt uten videre, det er fordi en lokalt, i Tromsø by og i Tromsø fylke, har ment at det var en riktig måte å ta inn penger på for å finansiere infrastruktur i Tromsø. Så svaret til Nistad er enkelt og greit nei, i alle fall fra Arbeiderpartiets side, og jeg trur sikkert jeg kan prate også for flertallet i salen i dag. Men i alle fall fra eget parti vil det ikke være aktuelt her i Stortinget å ta initiativ til at en slik ekstra drivstoffavgift som en har i Tromsø, skal pålegges innført i andre deler av landet vårt. Det er i så fall noe som en lokalt må ta initiativ til, på samme måte som en må når det gjelder tradisjonelle bompengeprosjekter, og på samme måte som en må i forhold til en eventuell innfø-

ring av vegprising. Grunnen til at flertallet spesielt nevner ekstra drivstoffavgift, er situasjonen nettopp i Tromsø, hvor en er gjort kjent med at en både i Tromsø og i Troms fylkeskommune jobber med at en skal kunne videreføre drivstoffavgifta, og at en etter hvert også skal kunne bruke inntekter fra den til å pløye inn i drifta av kollektivtransporten. Derfor sier flertallet i dag at det er en positiv til. Hvis en lokalt ønsker det, bør ikke vi i Stortinget ha noen motforestillinger til det, og hvis det ikke er mulig innenfor eksisterende lovverk, ber en om at Regjeringa kommer tilbake til saken og eventuelt legger den fram for Stortinget.

Oddvard Nilsen (H): Det er ikke til å komme forbi at det er Arbeiderpartiet og de andre partiene som står bak dette med bensinprisen og åpner for at også bensinprisen kan brukes som avgiftsgrunnlag rundt omkring i Norges land. Det er ikke tvil om det, det er det som står der. Det er riktig at det er relatert til Tromsø, men det er ikke foretatt noen avgrensninger i så måte. Men det var ikke det jeg ønsket replikk til.

På en måte forsøkte representanten Myrli å avdramatisere virkningen av vegprising, og det gjorde han ved å påpeke at man ikke kunne ha vegprising samtidig som man hadde bompenger, som om det liksom skulle være det store godet for forbrukerne! Representanten Myrli vet jo utmerket godt at dette forslaget ikke er relatert til noe forbrukerhensyn. Det skyldes utelukkende at man ønsker å forsvare statens interesser. Det sier seg selv at hvis man setter inn vegprising på en strekning, vil man ha et trafikkregulerende tiltak. Da vil antall bilister synke, og statens inntekter fra bompengene vil bli borte. Og staten har gjennom bompengeavtalen forpliktet seg til å dekke eventuelt underskudd ved en del av disse selskapene. Så dette er rett og slett bare en fiks måte å sørge for at staten får beholde sine inntekter på. Det må ikke fremstilles som om dette på mange måter er en gunstig løsning for forbrukerne.

Sverre Myrli (A): Aller først til det Nilsen tok opp i forhold til ekstra drivstoffavgift, at det i det som flertallet uttaler, ikke er gjort noen avgrensninger, og at det bare skal gjelde Tromsø. Det er i og for seg riktig. Men nå er det jo sånn at det fins ikke et eget lovverk i Norges Lover som bare gjelder for Tromsø, det er klart at de lovene som gjelder for Tromsø, også må gjøres gjeldende for resten av kongeriket. Men jeg har lyst til å understreke det jeg også sa i stad, at det er ingen, trur jeg, i denne salen som er interessert i å innføre den ekstra – skal vi kalle det – bensinavgifta som en har i Tromsø, i andre byer hvis en lokalt ikke er innstilt på å gjøre det. Grunnen til at det er på den måten det er i Tromsø, er, som jeg sa i stad, at en i Tromsø mente at det var en grei og effektiv måte å få inn penger til å finansiere vegnettet på.

Så syns jeg nok Nilsen dramatiserer situasjonen noe – eller mye, vil jeg vel kanskje si – jeg må ærlig talt si at jeg hadde litt vanskelig for å skjønne hva som var hovedpoenget hans. Men jeg kan understreke det som i alle fall er mitt hovedpoeng med innføring av vegprising. Det er

overhodet ikke det inntektsmessige. Skulle vi ha tatt inn mer penger til å finansiere veg- eller kollektivtransport, er det klart at det er helt andre måter å gjøre det effektivt på. Jeg vil tru at det mest effektive er dagens bompengepakker, dagens måte å innkreve bompenger på, at det inntektsmessig er en mer effektiv måte å ta inn penger på. Det var kanskje det som var noe av poenget til Nilsen også, at inntektene kunne gå ned. Men jeg har bare lyst til å slå fast nok en gang: Grunnen til at flertallet i dag ønsker å åpne for å innføre vegprising, er rett og slett for å kunne ta det i bruk som et trafikkregulerende tiltak. Mange steder er det store kø- og miljøproblemer i rush-tida, og vi har et ansvar for å iverksette virkemidler for å løse opp i det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Det er allerede gått to og en halv måned siden Stortinget behandlet Nasjonal transportplan. Skillelinjene og de viktigste argumentene i spørsmålet om nettopp vegprising ble relativt godt belyst i debatten om Nasjonal transportplan den 15. februar.

Kristelig Folkeparti ønsker å ta i bruk vegprising som et virkemiddel for å redusere kø- og miljøproblemene knyttet til biltrafikken i de største byene. Luftforurensningen fra biltrafikken er en av de viktigste kildene til dårlig byluft og forårsaker helseplager for svært mange. Vegprising er ett av flere tiltak som kan bidra til å redusere problemene.

Vegprising er trafikkregulering, sa representanten Myrli noen ganger, og vegprising innebærer altså at trafikanter må betale for å bruke bestemte deler av veinettet til bestemte tider.

Regjeringen har lagt opp til at det ikke skal brukes vegprising og bompenger samtidig i samme område – som vi nå har fått en liten diskusjon rundt. Men man kan reforhandle dette med bompenger med kommunene, slik at man eventuelt kan få til en tidsdifferensiert bompengordning, som blir en slags form for vegprising. Vi håper at dette i flere byer kan tas i bruk raskere på den måten enn om man må vente til allerede gjennomførte bompengeprojekter er nedbetalt og de tilhørende bomstasjonene tatt ned. Oslo har da noe å lære bl.a. av Bergen og også av Trondheim, der bompenger kun kreves inn på dagtid, ikke om kvelden eller i helgene, og altså gjør det rimeligere på andre tidspunkter av dagen enn det det er i dag.

Regjeringen har lagt opp til at vegprising skal være et supplement til dagens drivstoffavgifter. Kristelig Folkeparti har lenge kjempet for at drivstoff og bilkjøring ikke skal være dyrere i distriktene enn i byene. Dessverre har et flertall av bl.a. Arbeiderpartiet og Høyre sagt nei til våre forslag om et prisutjevningssystem. Med vegprising får vi en ordning som faktisk gjør bilbruk i byene dyrere enn bilbruk i distriktene, og det er vel egentlig fornuftig. Det er i tråd med belastningen biltrafikken påfører miljøet. Drivhuseffekten av bilkjøring er den samme uansett, og det betaler bilistene for gjennom CO₂-avgiften på drivstoffet. Men de lokale miljøproblemene biltrafikken fører til i byene, har ikke bilistene fått regningen for før

nå. Det er faktisk faglig riktig å gjøre det dyrere å kjøre bil i byen enn på landet, og i tillegg så er det god distriktpolitikk.

Kristelig Folkeparti er enig i hovedreglen om at det skal være lokal tilslutning til et forslag om å innføre vegprising. Men vi mener det er nødvendig med den åpningen som Stortinget vedtar, om at man kan gjøre vedtak uten kommunal tilslutning i spesielle tilfeller. Det kan særlig være aktuelt i tilfeller der en kommune står alene om motstanden mot et slikt forslag, og eventuelt i spesielle tilfeller der det er staten som må ta kostnaden ved å bygge ut infrastrukturen som kreves, dersom det ikke settes i verk tiltak for å redusere nettopp rushtrafikken.

Samferdselsdepartementet foreslår i tråd med høringsnotatet at nettoinntektene fra vegprising skal øremerkes transportformål i det berørte området, og det kan vel være med på å skape lokal forståelse. Kristelig Folkeparti mener det er viktig at inntektene fra vegprising går til transportformål, og vi vil særlig prioritere bedre kollektivtilbud, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Ikke minst er det viktig at midlene også kan gå til drift av kollektivtilbudet, ikke bare til investeringer.

En av innvendingene mot vegprising har vært fordelingseffekten. Argumentet om at det rammer barnefamilier og folk med lav inntekt, kan brukes mot enhver avgift. Det er ikke mer relevant i forhold til vegprising enn andre avgifter.

Vegprising vil medføre høyere kostnader for dem som må kjøre bil i rushtiden. På den annen side: Brukerne av vegnettet vil jo få økt nytte ved bedre framkommelighet og mer forutsigbar kjøretid. Beboere i de aktuelle områdene vil få et bedre bomiljø og en bedre alternativ transport, da en slik ordning vil kunne bidra til et bedre kollektivtilbud.

Kristelig Folkeparti er opptatt av barnefamilienes kår. Å gå imot vegprising er ikke noe spesielt målrettet i den henseende.

Fra vår side understreker vi at det ikke er mulig å utforme alle enkeltavgifter med et fordelingsperspektiv, og at dette i første rekke må ivaretas gjennom skattepolitikken. Fra Kristelig Folkepartis side vil jeg samtidig understreke at et godt og rimelig kollektivtilbud er en forutsetning for vegprising, og for at vegprising ikke skal få for store negative fordelingskonsekvenser.

Oddvard Nilsen (H) (komiteens leder): La meg først få avklare litt knyttet til bompenger og veiprising, som jeg var inne på. Det er jo slik at ethvert bompengeselskap i Norge har gjeld, og at den gjelden skal dekkes ved hjelp av det trafikkvolumet som er der, og den prisen som settes pr. passering. Det vil igjen si det samme som at det ikke er mulig å innføre veiprising slik som veiprising skal forstås, samtidig, fordi den prisen skal settes så høyt at man får en avvisning. Det vil igjen si at inntekten til et slikt bompengeselskap vil bli redusert, og i siste omgang vil det på grunn av bompengavtalen være staten som må betale det mellomlegget som blir der. Det er slik jeg har oppfattet det, og som jeg mener det er. Det er det som er grunnen til at man ikke kan kombinere disse to tingene.

Det er det som er forklaringen. Det er ikke noen gest til noen. Det er rett og slett en praktisk ordning fordi man har gjeld, og gjelden skal betales gjennom renter og avdrag som bestemmes av trafikken som går der, og den prisen som legges på. Og setter man inn veiprising, slik at man reduserer trafikken, så har vi et finansieringsproblem. Det er slik det er.

Denne saken om veiprising eller rushavgift har vært behandlet mange ganger i Stortinget i ulike sammenhenger, og det samme gjelder også det lovforslaget vi behandler. Flertallet har i grunnen over mange år signalisert at de ønsker veiprising i Norge. I så måte er denne dagen ikke noen lykkedag for norske bilister, heller tvert imot. Argumentene for og imot veiprising, hvem som har vært for, og hvem som har vært imot, er rimelig klart, så det kommer vel ikke som noen overraskelse at Høyre er mot veiprising eller rushavgift. Det har vi faktisk vært mot i veiplaner helt siden slutten av 1980-årene.

Utgangspunktet er at bilistene skal betale for de kostnader som de påfører samfunnet til enhver tid. Det som ofte ikke trekkes fram, er at er det noen i Norge som betaler for kostnadene sine, er det privatbilistene. De betaler gjennom kjøpsavgifter på bil, gjennom årsavgiften og gjennom bensinavgiften. I tillegg har de også finansiert gjennom bompenger en lang rekke av de prosjektene som det nå skal innkreves veiprising på. Det er et faktum. Høyre er imot veiprising og kommer derfor ikke til å stemme for dette lovforslaget.

Man sitter og lurer på: Hva er det i grunnen flertallet er for? De sier de er for veiprising, men i alle debatter alle steder flykter de når vi kommer til diskusjonen om hvor høy denne avgiften må være for at de skal oppnå det de er på jakt etter. Da skylder de på at dette skal lokalpolitikkerne fatte vedtak om. Men sannheten er at det finnes bare én undersøkelse knyttet til dette, meg bekjent, og det er den Transportøkonomisk institutt har gjort i Oslo, som viser at prisen må være på mellom 30 og 50 kr pr. passering. Da vil man oppnå en effekt på ca. 4 pst. reduksjon i rushtiden og 1 pst. reduksjon totalt sett. Jeg ber flertallet svare på om det er dette de mener. Er det 40, 50, 60 kr de mener, eller er det ikke veiprising de snakker om?

Jeg tror ikke at et eneste lokalsamfunn i Norge vil tørre å gjøre et slikt vedtak. De kommer ikke til å vedta veiprising, de kommer til å vedta en lavere takst, og da er det ikke lenger veiprising vi snakker om, da er det et finansieringssystem.

Jeg må be flertallspartiene, unnskyld uttrykket, være så snille og si rett ut: Ja, vi ønsker å bruke en pris på mellom 40 og 60 kr for å oppnå en trafikkregulerende hensikt. Det er vårt standpunkt. Vi vil gi det signalet lokalt også, og ikke akseptere det i fremtiden hvis det f.eks. skulle komme en søknad fra en eller annen by som ønsker 12 kr eller 16 kr. Vi vil si, nei, det er ingen veiprising. Det er en bompengefinansieringsordning!

Jeg sitter og lurer litt på hva flertallet i grunnen har ment med det de sier. De eneste, spør man meg, som kan glede seg over utviklingen her, er faktisk Finansdepartementet. De har fått et fantastisk kort i hånden. Jeg tror de

(Nilsen)

i fremtiden vil argumentere med i Norge skal vei- og kollektivtransport finansieres gjennom brukerbetaling, og det skal skje gjennom veiprising. Og de kommuner eller de steder som har et kjøproblem, som ønsker å bygge veier, og som ikke innfører dette, vil selvsagt få det vanlige svaret at de ikke har utnyttet sitt skattepotensial, og vil bli bedt om først å gjennomføre det. Og har jeg noe som helst argument for å si det? Ja, det har jeg, for jeg har i løpet av de årene jeg har vært i samferdselskomiteen, merket meg hvorledes flertallet har argumentert når det gjelder bompengeprosjekter. Mange statsråder har reist rundt i Norge og sagt at hvis dere skal få dette til, må dere selvsagt bidra med bompenger. Gjør dere ikke det, får dere heller ikke prosjektet. Jeg ser nøyaktig den samme utviklingen knyttet til veiprising, bare i langt større grad enn det vi til nå har sett.

Og så er det dette med fordelingseffekten. Jeg merker meg med glede at flere partier er inne på det. Det undrer meg at partier som tradisjonelt er opptatt av fordeling – virkelig fordeling – ikke innser at veiprising selvsagt vil ha en meget skjev fordelingseffekt. Og hvorfor det? Jo, veiprising vil selvsagt ramme de samme gruppene, som representanten Kofoed-Larsen var inne på. Og det er mange avgifter. Det er de samme gruppene som har fått økt elavgiften, og det er de samme gruppene som har fått økt årsavgiften på bil. Fradragsgrensen på kjøring til jobb har økt inneværende år, og også systemomleggingen knyttet til kjøring til jobb er endret. Alt dette rammer dem som har minst, og summen kommer til å bli ganske høy. Da må man ikke komme og si at dette ikke har fordelingseffekter! Ikke ett element alene, men summen av alt dette rammer selvsagt hardest de menneskene som er i etableringsfasen, de som har dårligst råd. Det må man innrømme og si at sånn er det. Den effekten vil man få. Det undrer meg ikke at en del OECD-økonomer faktisk setter spørsmålstegn ved Norge, som er så opptatt av fordelingseffekter, men som i så høy grad bruker avgifter – nettopp fordi det rammer den gruppen som har minst.

Jeg har merket meg at andre har sagt at dette skal man kompensere på andre måter, over skatteseddelen, ved kjøp av bil osv. Min erfaring fra dette hus er at det aldri har skjedd. Gang på gang har det samme flertallet sagt at de skal øke prisen på bruk av bil, men gjøre det billigere å kjøpe bil. Er det noen i denne sal som noensinne har opplevd det? Det går bare én vei. Det blir dyrere både å kjøpe bil og å bruke bil, og det rammer nøyaktig den samme gruppen, nemlig den gruppen som om morgenen skal frakte unger til skole, til barnehage og hente om ettermiddagen. Det er den gruppen man rammer.

Det er ikke lystige utsikter knyttet til dette. Det eneste positive med forslaget er at vi får en reell og skikkelig fight i valgkampen når det gjelder dette. Det gleder jeg meg til, fordi jeg er ganske opptatt av dette. Jeg synes dette er en utrolig urettferdig ordning! Jeg er overbevist om at den kommer til å bli brukt. Jeg er overbevist om at den kommer til å bli misbrukt som en finansieringsordning istedenfor en reguleringsmekanisme. Jeg er overbevist om det!

I tillegg kommer altså dette med bensinprisen, som flertallet nå sier bare gjelder Tromsø. Å nei, bare vent, så vil det vises kreativitet mange andre steder i Norge, der man utmerket godt kan tenke seg den samme løsning! Og da har vi også fått bensinavgiften, som alle i dette huset, bortsett fra SV, i fjor var for at man måtte redusere. Nå åpner man altså for at den kan økes rundt omkring i Norges land. La oss håpe at valget tilsier en annen sammenheng av Stortinget, slik at vi får fjernet denne knaggen knyttet til veiprising.

Thore Aksel Nistad (Frp): Lommeboka bestemmer, sier Arbeiderpartiet ofte om Fremskrittspartiets politikk. Men 30–50 kr pr. passering av sosialistenes nye bomring blir jo resultatet etter avstemningen i kveld, tror jeg. Og når man tar 30–50 kr pr. passering, blir det snart sånn at det bare blir Røkke og Hegnar som har råd til å kjøre til og fra arbeid. Hvem ellers vil ha råd til å bruke 12 000 kr pr. år for å komme seg på arbeid eller i barnehagen med barna sine? Det er nemlig i rushtiden, akkurat når folk skal til og fra arbeid, at Arbeiderpartiet og sentrum vil ha denne avgiften. De som skal ned i byen midt på dagen, kl. 12, for å ta seg en kopp kaffe, slipper glatt unna. Det er de som ikke gjør noe. Men de som skal jobbe, skal straffes enda en gang til.

Og i tillegg tar altså nå Arbeiderpartiet, godt hjulpet av sentrum, inn 40 milliarder kr fra bilistene og leverer 10 milliarder kr tilbake til veibruk. Bare bomavgiftene, som representanten Myrli her så fint sa skulle fjernes når prosjektene var nedbetalt, utgjør 2 milliarder kr i året. Og bomstasjoner, hva er det? Jo, det er blitt våre nye sysselsettingsstasjoner. Nå popper de opp over hele landet, og enda flere kommer. Komiteen har nå fått tre nye bomstasjoner til behandling. For en stund siden hadde vi piggedekkgiften, som også denne forsamlingen innførte. Til og med Høyre i Byrådet grep den begjærlig og innførte den med en gang. I dag tar vi opp muligheten for å innkreve en ekstra drivstoffavgift innenfor et avgrenset geografisk område samt veiprising. Den ene gode ideen etter den andre blir begjærlig grepet av sentrumspartiene og Arbeiderpartiet, og den eneste som gleder seg, er finansministeren. Han er den eneste som gleder seg til å få den stakkars bilisten og til å få alle disse pengene inn på bok.

Og nå forbereder man altså arvtakeren til bomstasjonen. Så snart et veiprojekt er nedbetalt, skal nok ikke bomstasjonen tas ned. Nei, da står den der så fint oppplassert med boder for innkreving, og da er det bare å sette i gang veiprisingen. Og hva vil det si i Oslo? Den er på 13 kr i dag, og etter de beregninger som TØI har gjort, må man opp i 30–50 kr. Det blir litt av en smell for befolkningen – fra 13 kr og helt opp til 30–60 kr. Veiprising er bare et nytt ord. Hensikten er overhodet ikke å få flyt i trafikken – det tror jeg ikke noe på. Vil man virkelig forbedre trafikkforholdene, burde man først bygge ut veiene. Da får man flyt i trafikken, og da får man gode trafikkforhold. Samtidig burde man fjerne en hel del regler og konsesjoner.

I dag er det jo slik at NSB ikke er i stand til å frakte folk. Til og med statsråd Kosmo var så ærlig at han sa

at han ikke ville kjøre tog lenger. Man kan heller slippe til private når det gjelder jernbanedrift. Men hva er det Arbeiderpartiet gjør? Jo, de får med seg sentrum, og så bærer de mer havre til en døende hest.

Å slippe til busser? Nei, det gjør man heller ikke – det er farlig! Man får ikke tillatelse til å kjøre fordi Jernbanen sier nei. Den skal ha monopol.

Hva er det da en stakkar står tilbake med når man skal til og fra arbeid? Jo, vi står tilbake med bilen som den eneste muligheten. Og den, sier altså Arbeiderpartiet og sentrum, er en styggedom, mens vi i Fremskrittspartiet alltid har sagt at bilen er et gode – bilen kommer til å forbli et gode for oss.

Jorunn Ringstad (Sp): Senterpartiet har vore med i fleirtalet som flere gonger har uttala seg positivt om prinsippa for vegprising, og det er jo rett at Stortinget har diskutert prinsippa for vegprising flere gonger før.

For Senterpartiet er eit viktig argument for å gå inn for vegprising at det er eit tiltak som skal vere trafikkregulerande, og at vegprising berre er aktuelt der det kan vere eit verkemiddel for å redusere køproblema og for å betre dei lokale miljøforholda. Vegprising vil difor vere med på å kunne avhjelpe kødanning i rushtida ved å medverke til å fordele trafikken og få fleire til å nytte kollektiv transport. Vegprising vil ut frå kriteria kunne vere aktuelt i dei store byane, og det vil difor ikkje kunne bli slike prosjekt utover det ganske land.

Men eg ser òg at vegprising ikkje kan oppfattast som positivt for alle. Dei som av ulike grunnar er avhengige av å bruke eigen bil til fastsette tider, vil med vegprisingssystemet kunne få høgare utgifter enn i dag og høgare utgifter enn dei som kan bruke kollektiv transport eller reise utanom rushtida. Ut frå det eg har sagt, ligg det òg at eit godt kollektivtilbod er viktig som alternativ til bruk av eigen bil. Samtidig skal vi ikkje sjå bort frå at dei som er avhengige av å bruke eigen bil, kan sleppe køproblema dersom vegprisinga blir effektiv, og dermed kan dei kome raskare fram. Med mindre kødanning kan òg ulukkestalet påverkast i positiv retning.

Det er grunn til å merke seg at det i lovforslaget er slått fast at vegprising berre skal innførast der dei kommunar og fylkeskommunar det gjeld, gir si tilslutning til gjennomføringa. Samtidig er vi samde i at ein kommune ikkje skal kunne blokkere eit slikt tiltak dersom dei andre kommunane i området det gjeld, ynskjer eit slikt tiltak. Viktig er det òg å ta med at det skal innhentast samtykke frå Stortinget i kvart enkelt tilfelle, og at lokale styresmakter skal ha innverknad på prisnivået og takstoppellet. Prisnivå og takstoppellet skal ein ta stilling til i kvart enkelt tilfelle. Når kvar enkelt ordning skal vurderast etter maksimalt ti år, er det òg ei sikring for vurdering av eventuelle negative sider.

Bruk av nettomidlane som kjem inn ved vegprising, er eit viktig moment. Midlane skal brukast til transportformål i området som er omfatta av vegprisinga. Transportformål skal ikkje berre vere vegbygging, som vi ofte tenker på når det gjeld bompengar, men f.eks. også kollektivtransport, trafikktryggingstiltak og miljøtiltak.

Sjølv om vi i Senterpartiet ser ulempene enkelte vil få ved innføring av vegprising, vurderer vi fordelane med vegprising slik at dette tiltaket må ein kunne bruke der vilkåra er til stades, og der det er ynske om det. I Senterpartiet ser vi altså både fordelar og ulemper, og slik vil det ofte vere med mange tiltak. Primært ynskjer vi vel alle at det skal vere rikeleg med statlege midlar, slik at vi kunne sleppe å ta i bruk bompengar og vegprising.

Eg har lyst til å streke under at når vi i Senterpartiet no går inn for det lovverket vi handsamar i dag – noko som opnar for at ein kan ta vegprising i bruk – vil det innebere, sett frå vår side, at vi kan få ein del slike prosjekt. Men vi vedtar jo ikkje konkrete prosjekt her i dag – det er ei opning i lovverket. Dei konkrete prosjekta må ein kome tilbake til seinare.

Odd Einar Dørum (V): Det Stortinget vedtar i dag, er i praksis – avkledd alt – en beskatning som vi i Norge har på biltransport for å finansiere viktige samferdselstiltak. Det er ingen grunn til å framstille det som noe annet.

Fordelen med denne beskatningen, på praktisk norsk, er at vi når vi har som alternativ å stå og vente i en evighetskø, men har den praktiske løsningen, vet at pengene går fra et formål – pengeboken til den enkelte – til et konkret avlesbart formål. Det er faktisk det som gjør at vi kan godta det. Og det som også gjør at veipringsalternativet som er presentert for Stortinget i dag, og som ligger i lovteksten, er akseptabelt sett med mine øyne, er at det er penger som går fra noe lokalt til noe annet lokalt. Det går på beskatning av biler som passerer konkrete knutepunkter i trafikken, til fordel for lokale transportløsninger. Det kan være kollektive transportløsninger, men det kan også være, slik som det står i proposisjonen og i komiteinnstillingen, miljørettede tiltak på veg. For eksempel i den delen av landet som vi er i, kan det være miljøtunneler, og det kan være sikring av kollektivtransporten. Det er åpnet for at man kan bruke av dette også til å drifte kollektivtransport, men det er lagt inn en, etter min mening, betimelig advarende pekefinger, ved at man sier at hvis man nå får løst de faktiske kø- og miljøproblemene som er en forutsetning for å innføre vegprising, så har man ikke noen garanti for at de pengene kommer inn etterpå. Man sier rett ut at det får man ikke. Det må man sikre på en annen måte.

Vegprising er, slik som jeg ser det, i praksis et virkemiddel for å regulere trafikk, men det forutsetter samtidig et alternativ i en kollektivtransportløsning. For min del, som Oslopolitiker, vil jeg ikke innføre dette uten at det samtidig skjer noe som betinger at kollektivtransporten har en type troverdighet. Det sier jeg selv om vi er i en del av landet hvor kollektivtransporten, spesielt i Oslo, har tyngde. Det gjelder både T-bane, trikk og buss, og også NSB- og SL-systemet. Selv om vi er i en del av Norge hvor dette faktisk har en viss tyngde, velger jeg å uttrykke meg på denne måten. Samtidig trenger man ikke å se så langt, for nettopp i Oslo og Akershus kan man konstatere at NHO i disse dager har gått ut og nærmest krevd at man forlenger trafikkantbetalingen i en eller annen form for å sikre viktige samferdselsprosjekter. Man

vet at dette er måten man kan sikre tiltakene på. Jeg tar til etterretning at noen gjør dette, for jeg tror at det er livsviktig at det skjer.

Min og Venstres form for vegprising vil jeg definere som «vegprising light». Jeg velger å si det på den måten, fordi det var noen som på et eller annet tidspunkt i debatten om vegprising her i Norge, så for seg at man nærmest skulle ha avgifter differensiert pr. løpende hundre meter, kilometer eller hva det var. Slik ser jeg det ikke. For meg er vegprising et system som kan knyttes til en eller annen tillempet utgave av det vi har vært vant til og kjenner som bomringer. De må gjerne være annerledes plassert og annerledes teknisk konstruert enn dem vi har nå, men knyttes til disse. Så får vi en differensiering i pris i rushtiden, og kanskje også en differensiering i helger og på nattetid. I de bomringsystemene vi har, har vi allerede en type vegprising light, light, light to steder. Vi har det i den avtalepakken vi har laget på Nord-Jæren, med én sats i rushtiden og en annen sats utenom den, og vi har det i en litt mindre utgave, når det gjelder prisvariasjon, i den ringen som eksisterer rundt Trondheim. Fenomenet er ikke ukjent.

Når jeg ser på dette som en politisk praktiker, er jeg opptatt av virkemidler for å få til løsninger. Jeg tror at det vi får på bordet i Odelstinget nå i dag, er et virkemiddel i tillegg til andre for å få til løsninger. Ingen av disse løsningene blir til uten at det er bygd koalisjoner lokalt som erkjenner at dette er nødvendig, altså at vi kommer til det punkt hvor vi kan se på folk og si: Vil du stå på din rettferdige plass i din rettferdige kø og fremme ditt rettferdige krav, eller vil du ha en løsning som du kan akseptere? I Norge vet vi at vi ofte har måttet godta løsninger som representerer denne formen på beskatning på samferdsel, for å få til et løft.

Jeg ønsker ikke å pakke inn de standpunktene jeg har tatt. Jeg synes at det blir helt galt. La meg bare si at det i andre deler av verden føres en debatt om vegprising som er mer intens enn det vi har i vårt land. Dette er et tema forskjellige steder på kontinentet. Det vi skaffer oss nå – hvis jeg skal omskrive dagens bomringsystem og putte det inn i det – er et verktøy hvor vi gjennom en moderne form for bompengavtale kan innføre tidsdifferensiering og samtidig ha mer frihet til å bruke pengene til en del andre formål enn det vi har gjort før. Men hvis vi går tilbake og f.eks. ser på dagens system rundt Oslo, vil vi se at også i det systemet går det noen presenter av beløpet til kollektivsatsing. Når man ser på det praktiske innholdet i de systemene man har utviklet, synes jeg ikke at spranget fra dagens systemer i Norge til de systemene som denne lovgivningen åpner for, brukt klokt av norske politikere, er så veldig stort. Men det gir en større fleksibilitet og en større handlefrihet sett fra Venstres ståsted. Det er derfor vi går inn for det. Men våre vilkår er at det skal brukes i en lokal situasjon, hvor vi har kollektive løsninger som samtidig gir trygghet og styrke med hensyn til de alternativene vi står overfor.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddvard Nilsen (H): Det er ikke vanlig å gi ros fra Stortingets talerstol, men det skal Dørum få. Han sier i grunnen det han mener, og det er bra.

Jeg har to spørsmål som jeg ønsker at Dørum skal svare på. Det jeg har etterspurt i salen, men som jeg sikkert ikke får svar på, er den prinsipielle holdningen til veipricing, hvilke virkemidler man skal ta i bruk, hvor høy pris man skal ha og om man i virkeligheten mener at man skal ha avgrensning i trafikken, og om det kan ha en konsekvens for hvor høy prisen blir. Men det var ikke det jeg hadde tenkt å spørre om.

Hvis man aksepterer prinsippet om at kø skal prises, betyr det f.eks. at Venstre ser for seg at man også skal prise kollektivtransporten? Hvis man først aksepterer prinsippet om at det er køen som skal prises, skal man da også legge økte kostnader på kollektivtransporten i rushtiden? Jeg bare spør, fordi jeg tror det er veldig viktig å få avklart dette. Jeg tror jeg vet svaret, men det står ingenting om dette i flertallets merknader i innstillingen.

Det neste spørsmålet er: Synes ikke Dørum det er et paradoks at man bruker som en sterk begrunnelse for veipricing at man skal øke kollektivtransporten, når det faktisk, om jeg ikke husker helt feil, kun var Høyre og Venstre som i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan gikk inn for å øke satsingen på kollektivtransport? Hva synes Dørum om det?

Odd Einar Dørum (V): Av og til får man vennlige spørsmål som gjør at man kan gi ryddige svar. Det er bare noen i Norge som har levert en gripende avskjedssøknad hvor man mente at man skulle prise ut kollektivtransporten i rushtiden, og det var et av selskapene innen NSB på et eller annet tidspunkt, under mottoet: Vi har for mange passasjerer, la oss bli kvitt dem og gjøre det dyrere i rushtiden. Jeg synes personlig at dette var en ganske sterk avskjedssøknad, og vil gjerne si det fra Stortingets talerstol. Jeg la merke til at kursen ble korrigert fort.

Kollektivtransporten skal jo nettopp i rushtiden, av samfunnsmessige og av miljømessige grunner, sørge for å ta den transporten som vi da ikke vil ta ut gjennom bilen. Bilen gir oss ellers en unik frihet, det er det ingen grunn til å underslå – den er en stor velsignelse og gir frihet. Men på arbeidsreisen og i rushtiden, spesielt rundt de store byene våre, skaper bilen i seg selv samfunnsmessige kostnader knyttet til forurensning. Det er de kostnadene vi i praksis prissetter, og så belønner vi samtidig kollektivtransporten. Så det er en form for pisk og gulrot, og derfor la jeg også vekt på at det må være en samtidighet i grepet.

Jeg skal ikke filosofere over debatten om Nasjonal transportplan som nå ligger bak oss, heller ikke over at noen partier plutselig fikk mange penger rett etterpå, det er slikt som tilhører valgår. Og la det være slik, la oss ta det i den mest vennlige oppfatning at folk faktisk tror på kollektivtransport og tolker det slik at det er noen som plutselig kommer på at det der hadde de kanskje glemt. Jeg tror selv at hvis vi skal ha noen sjanse – jeg skal være veldig konkret – må Stortinget, hvis man i denne delen av landet vil spare seg fra f.eks. all verdens utbyggings-

prosjekter på veg, ta innover seg at T-banen i Oslo frakter 70 millioner passasjerer, og man klarer ikke å refinansiere den uten at stat, kommune og trafikanter samarbeider. Alternativet til å la den forfalle gjør jo bare at presset på samferdselsprosjektene dukker opp, og så kommer mennesker med flotte OPS-prosjekter som kan løse alt på veg, og da har vi undergravd kollektivtransporten ytterligere.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Jeg tviler på at vi kan løse køproblemene på vegene rundt våre aller største byer ved bare å bygge ut vegsystemet. Jeg tror vi derfor må tenke nytt, og i en slik sammenheng framstår vegprising som et spennende virkemiddel. Ved å ta i bruk vegprising lokalt som ett av flere tiltak i lokale transportpakker vil en kunne finne effektive – og ikke minst spennende – måter å løse køproblemene og styrke kollektivtilbudet på i storbyområdene. På denne måten vil også miljøet lokalt bli bedre.

Jeg er derfor fornøyd med at Stortingets flertall ser ut til å slutte seg til hovedprinsippene i lovforslaget.

Lovforslaget omfatter et prinsipielt rammeverk for bruk av vegprising, og åpner for at det i et nærmere fastsatt område kan innføres vegprising dersom forholdene skulle tilsi det. Formålet skal være trafikkregulering, og det skal ikke være aktuelt å ta virkemiddelet i bruk uten at det framstår som effektivt og hensiktsmessig med sikte på å redusere køproblemer og til å bedre lokale miljøforhold.

I henhold til forslaget skal vegprising som en hovedregel kun tas i bruk når det foreligger tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner gjennom lokale vedtak i hvert enkelt tilfelle. Det åpnes imidlertid for at Samferdselsdepartementet i helt spesielle situasjoner kan foreslå at vegprising pålegges. Iverksetting av en ordning med vegprising skal i hvert enkelt tilfelle skje etter samtykke fra Stortinget.

Jeg har registrert at et flertall i samferdselskomiteen i komiteinnstillingen i saken påpeker at et slikt statlig pålegg kun kan skje i særlige unntakstilfeller. Dette er også min intensjon, og jeg vil derfor understreke at det skal foreligge helt særskilte omstendigheter dersom staten skal pålegge bruk av vegprising.

I forslaget tas det ikke stilling til prisnivået. Dette må fastsettes ved konkret utforming av den enkelte ordning – det vil være en viktig del ikke minst av den lokale behandlingen – og vil inngå i framlegget for Stortinget. I den sammenheng vil bl.a. fordelingseffekter måtte stå sentralt. Det skal utformes forskrifter om takstfastsettelse, tilleggsavgift og fordeling av nettoinntekter. Stortinget vil bli orientert om innholdet i forskriftene så snart disse er utarbeidet. Arbeidet med forskriftene vil bli igangsatt så snart Stortinget har behandlet og vedtatt lovforslaget.

Kostnadene ved etablering og drift av en ordning med vegprising skal dekkes av inntektene. Nettoinntektene skal fordeles mellom staten og kommunesektoren, med

50 pst. på hver. Staten kan fastsette en annen fordelingsnøkkel dersom en lik fordeling vil gi åpenbare skjevheter. Fordelingen innenfor kommunesektoren må vurderes nærmere i det enkelte tilfelle på bakgrunn av de transportoppgaver som skal løses. Den endelige inntektsfordelingen mellom de ulike forvaltningsnivåene skjer gjennom Stortingets behandling av det enkelte forslag om vegprising.

I henhold til forslaget skal nettoinntektene fra en ordning med vegprising øremerkes transportformål, bl.a. til utbygging og drift av kollektivtransport i det berørte området. Det legges ikke begrensninger på type transportformål.

Det må være en forutsetning at kollektivtilbudet utformes slik at det blir et godt alternativ. En helt sentral side er dermed bruk av midler fra vegprising til investering og drift av kollektivtransport.

Jeg har også merket meg at et flertall i samferdselskomiteen ber Samferdselsdepartementet legge til rette for at lokal ekstra drivstoffavgift også skal kunne brukes til drift av kollektivtrafikk, og at det om nødvendig fremmes egen sak om dette. Jeg vil for min del understreke at det på ingen måte ligger til rette for noen omfattende bruk av dette. Men lokalt er det ytret et klart ønske om dette gjennom bl.a. vedtak fra Tromsøs side, og fordi dette så klart kommer fram gjennom et lokalt initiativ fra Tromsøs side, vil vi se nærmere på dette og komme tilbake til Stortinget med det senere.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddvard Nilsen (H): Statsråden var i en setning så vidt inne på dette med fordeling av nettoinntektene, hvordan disse skal fordeles. Og dette blir jo litt hypotetisk, og kanskje vil ikke statsråden svare på det. Men hvor lenge tror statsråden at Finansdepartementet vil sitte og se på det hvis en innfører veipricing, noe som vi må anta, og en ikke får noe trafikkregulering i dette området? Det blir snakk om atskillige penger, f.eks. i Oslo og i Bergen kan det faktisk komme opp i en milliard. Hvor lenge tror statsråden at Finansdepartementet vil sitte og se på at kommuner på den måten har fått en beskatningsrett som de kan bruke, før Finansdepartementet sier at nei, dette er en så stor del av den finanspolitiske delen at dette vil vi ha kontroll over? Dette blir rent teoretisk, men jeg må si at dette frykter jeg. Jeg frykter sterkt at dette til syvende og sist bare blir en annen måte som Finansdepartementet kommer inn på, og at man ikke får beholde pengene selv om man nå på en måte gjør et prinsippvedtak om at disse skal brukes i samferdselssektoren. All erfaring tilsier at dersom denne inntekten blir så betydelig som den kan bli, vil man ikke gi anledning til det fordi det har virkninger i norsk økonomi, og da vil selvfølgelig dette hus og dels Finansdepartementet også ha kontroll over det.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: La meg først vise til det som framgår både av forslaget og av flertallsinnstillingen, nemlig at bruk av vegprising betinger reell lokal

tilslutning. Uten en slik lokal tilslutning vil det naturligvis være umulig å innføre vegprising, for jeg tror det er flere enn dem som – skal vi si – i en enkelt operasjon kunne tenke seg gjøre det, som ville tenke på neste valg. Jeg tror faktisk det ville være helt umulig for denne sal å «overrule» en lokal motstand mot vegprising av generell art.

Så ligger det i lovforslaget en forutsetning om at man hvert tiende år skal ha en revisjon av vegprisingsordningen. Poenget med denne revisjonen er at dersom vegprisingsordningen har ført til en god utbygging av kollektivtransporten og har ført til at man kanskje bl.a. gjennom det har redusert framkommelighetsproblemet, så vil man forhåpentligvis komme i den situasjon at vegprising ikke lenger kan begrunnes med framkommelighetsproblemer, og da vil det ikke lenger være anledning til å bruke det. Ved denne revisjonen vil man også naturligvis måtte bygge på lokale vurderinger og lokale vedtak på samme måten som ved etablering av vegprising. Og dersom man da får lokale beslutninger som sier at dette opphører, ja så vil jeg også i denne sammenheng si at da vil det være umulig å «overrule» de lokale kommunene. Dermed vil det i praksis være umulig å få denne «overrule»-effekten under én klar forutsetning, og det er at man har tro på at lokaldemokratiet fungerer og at man har tro på at denne sal har respekt for lokaldemokratiet. Og jeg for min del har tro på begge deler.

Thore Aksel Nistad (Frp): Statsråden bruker mange fine argumenter, som bedre miljø, redusert luftforurensning, bedre flyt i trafikken, lokale ønsker osv. Slike argumenter hører vi om igjen hver gang han har tenkt å innføre en eller annen ny avgift.

Jeg lurer på hvorfor man egentlig ikke går inn til kjernen av problemet, som er et offentlig styrt kollektivsystem som ikke fungerer, samt dårlige veier. Det er kjernen av problemet i dag. Hvorledes har statsråden tenkt at dette dårlige kollektivsystemet skal ta seg av alle passasjerene hvis, mot all formodning, alle bilistene en eller annen dag skulle parkere bilene sine og bruke kollektivtransport? Hva ville statsråden da gjøre, og hvordan ville han da løse dette når alt skal være styrt av det offentlige? Vi ser jo i dag at det ikke fungerer – ikke fungerer trikkesystem, ikke fungerer NSB, ikke fungerer T-banen. Alt er dårlig, det er gammelt og elendig. Og de som vil, får ikke konsesjon, de får ikke lov til å konkurrere med det som er offentlig. Hvordan ville man løse dette hvis man plutselig en dag skulle oppleve at alle gikk over til kollektivtrafikk?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: La meg innledningsvis si at jeg kan til en viss grad forstå at når man bruker ord som bedring av miljø og bedring av kollektivtrafikken, så kan det kanskje være litt fremmed for representanten Nistad, men i alle fall er det dette som er våre hovedmålsettinger gjennom bl.a. dette virkemiddelet.

La meg også slå fast at når man sier at kollektivtrafikken ikke fungerer, er det en sannhet med mange modifikasjoner. La meg først peke litt på det positive. I Oslo er det slik at T-banen frakter rundt 70 millioner passasjerer

hvert år. Det er slik at bortimot 70 pst. av de sentrumsrettede arbeidsreisene i Oslo foregår kollektivt. Oslo er faktisk en av de byene i Europa som har den høyeste andelen av sentrumsrettede arbeidsreiser kollektivt. Da kan man være retorisk nok til å stille det motsatte spørsmålet: Tenk om alle de skulle prøve å kjøre bil? Det ønsker ikke jeg, og jeg håper inderlig at heller ikke andre ønsker at det skulle skje.

Så har jeg ikke noen problemer med å erkjenne at vi har store utfordringer på kollektivsiden. Men det er nettopp de vi vil gripe fatt i med mange virkemidler, der bl.a. for noen få byers vedkommende vegprising kan være aktuelt for gjennom det å styrke det finansielle grunnlaget for kollektivtransporten og sørge for å bringe rent faktisk folk over fra veg til kollektivtransport. Og det er ikke riktig slik representanten Nistad antydte, at det ikke er aktuelt f.eks. å gjøre noe på bussiden. Representanten Nistad vet utmerket godt at Regjeringen foreslo en oppmyking av konsesjonspolitikken når det gjelder ekspressbuser, og at vi heldigvis fikk Stortingets tilslutning. Det er ett annet eksempel. Men vi vil ikke minst komme tilbake til dette i forbindelse med NSB om kort tid, og vi vil sette i verk en rekke tiltak for å styrke kollektivtransporten, så også i tillegg til vegprising.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Veiprising løser kø- og miljøproblem. Veiprising, differensierte bompengesatser – det koster mer i rushtiden enn ellers i døgnet, gjerne gratis på andre tider, og det vil bli en ganske bra forskjell. Bergen og Trondheim har jo prøvd seg på dette med differensierte bompengesatser. Men forutsetningen for veiprising var altså, som jeg også sa tidligere, et godt og rimelig kollektivtilbud. Og øremerkingen skulle skje lokalt, og det tror jeg faktisk betyr mye. Det har jeg også fått tilbakemelding på i denne saken. Og så er det et spørsmål da: Hvor mye koster kollektivtransport i dag på strekninger som vi tenker på i denne sammenhengen, f.eks. inn til Oslo? Hvor mye koster kollektivtransport i forhold til hva det koster å kjøre gjennom bomringen med bil? Det koster faktisk 13 kr med bil. Det koster vel dobbelt så mye med kollektivtransport. Er det riktig? Er det riktig at bilen skal være billigere enn å kjøre kollektivt de samme strekningene? Det kan ikke være riktig, så her er det tydeligvis en jobb å gjøre.

Hvilke tiltak kunne Høyre se for seg for å bidra til en løsning rundt kø- og miljøproblem i de store byene? Oddvard Nilsen var opptatt av at de lokale også skulle bidra til kollektivtilbudet ved veiprising. Det tror jeg faktisk en del av dem ikke er så lei seg for. Men her må nok også staten likevel inn med atskillig større ressurser for å få til det bedre og billigere kollektivtilbudet som vi ønsker skal løse en del av problemene i denne sektoren.

Og så ble det snakk om satsing på kollektivtransport i arbeidet med Nasjonal transportplan. Kristelig Folkeparti foreslo faktisk en stortingsmelding nettopp om kollektivtransport for å få en bred vurdering av hele den komplekse biten som heter kollektivtransport, og målsettin-

gen med denne stortingsmeldingen skulle altså være en kraftig vekst av kollektivtrafikken. Det ble nedstemt. Det fikk ikke flertall – dessverre. Derfor la vi fram en egen plan for den satsingen på kollektivtransport som vi mener er riktig og viktig for å løse de miljø- og trafikksikkerhetsproblemene vi har. Vi gjorde det samme i budsjettforliket med Arbeiderpartiet i inneværende års budsjett, la inn ekstra midler til nettopp kollektivtransport. Og det kan etter valget bli spennende å se hvordan og hvor vi skal klare å få flertall for nettopp å satse på denne kollektivtransporten som alle partiene egentlig sier de er opptatt av.

Sverre Myrli (A): I kjent stil har særlig Fremskrittspartiet og representanten Thore Aksel Nistad i debatten i dag på vanlig måte vært opptatt av å få fram at dette er en ekstra beskatning av bilistene, som jeg tror var det begrepet han brukte, og framheve alt det bilistene betaler i skatter, avgifter og bompenger. Det skal bli artig å se Fremskrittspartiets prinsipielle motstand mot bompenger, skatter og avgifter i vegsektoren når Stortinget litt lenger utpå våren skal ta stilling til Regjeringas framlegg om delvis bompengefinansiering av Rv 4 gjennom Oppland. Så vidt jeg vet, kan det bli en interessant diskusjon når saken kommer til behandling i Stortinget. Men den debatten kan vi kanskje komme tilbake til da.

Debatten i dag minner meg egentlig ganske mye – og jeg har sittet og notert en del argumenter som har blitt brukt fra talerstolen – om en debatt vi hadde ganske tidlig i denne stortingsperioden, debatten om å åpne for at en lokalt kunne innføre såkalt avgift for bruk av piggdekk. Det var en voldsom diskusjon forut for den debatten, og det ble framstilt som om det nesten skulle innføres piggdekkavgift over hele landet. Alle skulle nå få piggdekkavgift, ingen skulle få lov til å kjøre med piggdekk. Så vidt jeg veit, er det bare Oslo som har innført piggdekkavgift etter at Stortinget åpna for at en lokalt kunne vedta det. I Oslo skal nå avgifta fjernes fordi en er oppe i det som var målsettinga, at 80 pst. av bilene skulle kjøre med piggfrie dekk. Alle de farene som ble lansert den gangen diskusjonen gikk om hvor vanskelig det var å gå over til piggfrie dekk, er nå borte, og en har som sagt nådd målsettingen om 80 pst. Det var upopulært å åpne for at en skulle gjøre det – selvfølgelig. Men hadde det vært riktig at Stortinget ikke hadde åpnet for det når f.eks. Oslo ville innføre det, og jeg husker godt – med Høyre-byrådet i spissen?

Jeg trekker paralleller til denne saken vi i dag har til behandling. Og vi kan holde oss til Oslo, Oslo-området er det området i landet hvor vi har de største trafikkproblemene i rushtida. Så vidt jeg erindrer, var også tidligere Høyre-byråd for samferdsel, Merete Agerbak-Jensen, en sterk tilhenger av å innføre vegprising, fordi hun så på det som et virkemiddel for å være med på å løse rushtidsproblemene i trafikken. Hvis en i Oslo og Akershus, eller i Trondheims- eller Bergensområdet, ønsker å ta i bruk vegprising, skulle vi da, på samme måte som vi diskuterte i piggdekkdebatten, ikke åpne for at en lokalt kan ta det i bruk? Sjølsagt bør vi det. Og det er det vi gjør i dag.

Vi åpner for det der en lokalt ønsker å ta i bruk slike virkemidler. Jeg har for egen del iallfall ingen planer om fra Stortingets talerstol å lansere ideen om byer eller byområder som bør ta i bruk vegprising. Det må byområda sjøl bestemme. Men samtidig synes jeg det hadde vært feigt hvis vi ikke hadde åpna for det i lovverket.

Oddvard Nilsen (H): Det var i grunnen ikke meningen å ta ordet en gang til, men når man på en måte blir direkte kalt opp, får man gjøre det. Kort og greit til hvordan vi ser på dette med kollektivtransport:

Jeg har aldeles god samvittighet. Det vil ikke være ukjent for komiteen at det faktisk var Høyre som i budsjettet for 2001 lanserte ideen om ungdomskortet. Jeg ser at statsråden i etterkant har vært ute og sagt at det er en god idé – flott, kjempebra. Det er vi som på en måte også har sagt at vi burde få i gang kvalitetskontrakter, sørge for at man fikk økt betaling dersom man greide å få tak i flere passasjerer. Det var også vi som i Nasjonal transportplan la inn penger til kollektivtransport. Jeg er enig med representanten Dørum og tror ikke det er mulig å få til noen skikkelige håndgrep i norsk kollektivtransport hvis man ikke på den ene siden ser på hvorledes man skal utnytte pengene bedre, og på den andre siden også innser at det kommer til å koste noen kroner.

Det er vi villig til å gjøre. Og uansett hva som måtte skje etter valget, kommer vi til å stå på det standpunktet. Men det er et sett av virkemidler man må sette inn. Jeg tror ikke vi finner en løsning ved å velge ett, og vi er villig til å diskutere dette. Men akkurat på dette området har jeg ganske god samvittighet i forhold til den holdning partiet har hatt.

Når det gjelder Oslo og piggdekk, som representanten Sverre Myrli var inne på, så er det riktig at Høyre var imot. Nå lar alternativ seg aldri bevise her i verden, men vi får jo se hva Bergen oppnår på piggdekk uten piggdekkavgift. Det er ikke helt sikkert at man alltid må piske. Det kan godt tenkes og ja, jeg tror at mennesker er fornuftige. Driver man skikkelig informasjon og forteller mennesker at dette er fornuftig, er min grunnholdning at jeg tror folk opptrer miljøvennlig. Men da må man også på en måte stimulere til å gå i den retningen. Det er klart at der har vi kanskje forskjellig politisk ståsted. Jeg tror på det, og mener at dette kan man utmerket godt få til.

Når det gjelder veipricing knyttet til Oslo, synes jeg det er en interessant diskusjon. En av de diskusjonene som kommer til å komme om veipricing, er jo selvsagt: Hvem er det i virkeligheten som betaler? Tar man f.eks. det stedet min dialekt sier jeg kommer fra, så har altså Askøybrua i dag en bompengetakst på 60 kr – 100 kr frem og tilbake, Nordhordlandsbrua har det samme og Osterøybrua har det samme. En ung mann eller kvinne som har betalt bompenger i hele bompengeperioden på den broen, vil ha betalt 185 000 kr i bompenger pluss renter når broen er nedbetalt. Skal de da også møtes med veipricing på 60 kr etterpå?

Ser man ikke at hele forutsetningen som lå til grunn, nemlig at de en gang skulle kunne kjøre inn gratis fordi de har betalt inn så mye penger, blir borte? Ser man ikke at hele systemet, hele tilliten til det politiske systemet vil

smuldre bort fordi man føler seg lurt? Det er en av mine hovedgrunner til at jeg er imot veipricing som sådan fordi det er et virkemiddel som kommer til å bli brukt til å begrense trafikken, men som også kommer til å bli en inntektskilde. Og det er kun mulig for storbyene å innføre det, og det er de som bor utenfor storbyene, som skal betale, og de har allerede betalt både på vei og på bro.

Odd Einar Dørum (V): Jeg finner det riktig på slutten av debatten å gi en saksopplysning fra Stortingets talarstol som gjelder Oslo.

Det er et faktum at da det ble forhandlet mellom de partiene som nå har byråd i Oslo, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, var en av de sakene som ble lagt fram, en meget forsterket satsing på kollektivtransport, først ved å ta inn et vedlikeholdsetterslep og deretter å investere i nytt vognmateriell. Det førte til et kappløp som også Arbeiderpartiet og SV deltok i, og det førte da til en bred samling om dette. Det er i grunnen en god nyhet, for det forteller at viljen til å styrke kollektivtransporten i et av landets tettest befolkede områder er til stede, at det bæres på en skikkelig måte. Jeg synes at det må være sagt siden man i debatten om veipricing som virkemiddel og tenkt virkemiddel har lagt vekt på at kollektivtransporten skal styrkes. Det har også vært en vilje til det. Jeg skal ikke kommentere det som kunne vært sagt lokalpolitisk om det, annet enn at jeg synes det er rett å si det. Det betyr altså at politiske konstellasjoner som en ikke alltid tiltror å gjøre dette hver for seg, de gjør det sammen. Og det utradisjonelle i at Høyre, slik som det er skildret av andre, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, som ville det, gikk inn for denne løsningen, det utløste et konstruktivt politisk kappløp. Det kappløpet må folk glede seg over, men et kappløp om politiske løsninger er ikke det samme som at de er finansiert.

Dermed vil jeg gjerne si at noe av det mest konstruktive når det gjelder den delen av landet vi er i nå, er at NHO i Oslo og Akershus har gått ut og sagt at vi trenger trafikantbetaling fordi man skal sikre mange av de prosjektene som er omtalt i samferdselskomiteens innstilling om Nasjonal transportplan. Så det kan godt tenkes at virkemidlene vi har snakket om i dag, vil komme der, og jeg tok ordet for å si at noen av forutsetningene for å skape løsninger er at løsningsviljen er til stede lokalt. Jeg sa det også, at en slik løsningsvilje handler egentlig om at flere grupperinger er villig til å bære byrdene sammen. I det politiske landskapet jeg kjenner fra hovedstaden, er det slik nå for tiden, og det er en god nyhet for dem som lever her. Og så får vi håpe at vi klarer å levere resultatene enten vi sitter her eller der i politikken.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1 (Votering, se side 458)

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Innst. O. nr. 65 (2000-2001), jf. Ot.prp. nr. 40 (2000-2001))

Thore Aksel Nistad (Frp) (ordfører for saken): Samferdselsdepartementet la i proposisjonen fram forslag om endringer i lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk. I proposisjonen blir følgende emner behandlet:

- Forslag til ny § 13 a, forbud mot utstyr som kan varsle om eller forstyrre trafikkkontroller.
- Forslag til endring av § 17 første ledd, plikt til å medbringe vognkort til tilhenger.

Som bakgrunn for lovforslaget om ny § 13 a vises det til at Justisdepartementet har registrert at stadig nye typer varslingsutstyr nå er tilgjengelig for bruk i motorvogn. Utstyr som varsler om radarkontroller, har vært i bruk i lengre tid, og det er også registrert utstyr som varsler om hastighetsmålinger utført ved laser.

I 1998 kom det nytt utstyr på markedet som forstyrrer laserlyset i laserfartsmåler slik at denne ikke mottar kvalifiserte signaler tilbake.

Komiteens flertall, Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener at bruk av slikt utstyr underminerer politiets kontrollvirksomhet, og er bekymret for at slikt utstyr hjelper notoriske råkjørere å unngå straff.

Flertallet antar at anskaffelse av slikt utstyr i hovedsak er motivert ut fra et ønske om å bryte fartsgrensene uten risiko for å bli oppdaget. Flertallet viser også til at alvorlige brudd på fartsgrensene er svært trafikkfarlig, og til at slike brudd kan medføre både bøter, fengselsstraff og inndragning av førerkortet. Dette flertallet, dvs. Arbeiderpartiet, SV, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, støtter derfor et forbud mot slikt varslingsutstyr i motorvogn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at innføringen av forbud mot utstyr som kan varsle om eller forstyrre trafikkkontrollen, vil medføre store og vanskelige kontrolloppgaver for politiet.

Fremskrittspartiet viser til at selv om det innføres forbud mot besittelse av slikt utstyr, vil det fortsatt være mulig å få kjøpt dette i utlandet eller fra ulovlige produsenter og importører.

Vi viser også til at det fortsatt vil være mulig å varsle om kontroll via mobiltelefon eller data, og at det i dag er oppdaterte lister over kontroller via Internett og varslingssystemer over mobilnettet.

Også SINTEF er skeptisk til innføring av dette forbudet.

Fremskrittspartiet er også skeptisk til alle forbud og kontrolloppgaver som det egentlig er umulig å forholde seg til. Dette er et tiltak som dessverre er med på å svekke det alminnelige menneskes respekt for lov og orden.

Fremskrittspartiet er derfor av den oppfatning at dette forbudet, i tillegg til en hel del andre nylig innførte forbud, vil medføre at politiets oppgave mer vil gå ut på å finne radarvarslere enn å konsentrere seg om det som er den virkelig store faren i trafikken.

Disse medlemmer vil derfor forkaste forslaget til ny § 13 a.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Formålet med ny § 13 er å styrke trafikksikkerheten på veiene, og trafikk-

kontroller er da et sentralt virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet. Dersom bilførere kan ferdes på veiene uten å måtte ta hensyn til politiets kontrollvirksomhet, vil resultatet kunne bli at trafikksikkerheten for alle som er på veiene, reduseres.

På denne bakgrunn foreslås det altså en ny § 13 a i vegtrafikkloven med forbud mot besittelse og bruk av utstyr som kan varsle om eller forstyrre trafikkontroller. At dette er nødvendig, sier faktisk noe om enkelte bilføreres holdning til bilkjøring – ellers hadde det neppe kommet opp – og ikke minst om manglende respekt for lover og regler. Det trengs altså tydeligvis hjelp til oppdragelse på dette punktet, hjelp til holdninger hos bilførere. Jeg tror kanskje at en ny § 13 bør kombineres med sterk satsing på holdningsskapende arbeid i kjøreopplæringen. Kanskje vi da kan få større respekt for det lovverket og de reglene vi har.

Oddvard Nilsen (H) (komiteens leder): Dette er to saker som kanskje ikke er så viktige at man behøver si så veldig mye om dem. Men jeg vil gjerne begrunne hvorfor Høyre vil stemme mot § 13. Jeg tror rett og slett at man her begir seg ut i en teknologisk diskusjon, et teknologisk grensesnitt som kommer til å bli aldeles umulig. Jeg er helt overbevist om at teknologien kommer til å rase fram i en slik fart at det blir nesten umulig å praktisere en slik lov. Det skjer så mye på dette området knyttet til mobiltelefoner og alt som er i en bil – radio eller hva det måtte være – at loven som sagt kommer til å bli nesten umulig å praktisere, og det betyr da at man stadig må endre den.

Jeg er selvsagt helt enig med representanten Rigmor Kofoed-Larsen, og det at vi er imot denne paragrafen, betyr selvsagt ikke at ikke Høyre ønsker å beholde fartsgrensene i Norge, men jeg tror bare vi kommer til å møte dette igjen – dette må vi reparere i neste omgang – og da er det på mange måter mye bedre å sette inn ressursene et annet sted. Vi har jo visst at atskillig mer synlig politi langs veiene har en langt, langt større effekt enn det kosmetiske som vi gjør her, som jeg altså tror vi skal komme til å måtte gjøre om.

Når det gjelder den siste saken, som går på hvor man skal oppbevare vognkort for tilhenger, må jeg si at jeg aldri har opplevd det som det helt store problemet, og i så måte var jeg imponert over den arbeidsinnsats som departementet har lagt til grunn knyttet til dette. Det er ikke noe annet å si enn at jeg faktisk trodde at dette vognkortet skulle oppbevares i bilen, men der har jeg altså tatt feil. Jeg trodde alle var av den oppfatning, men jeg bare registrerer at man må lage en svær sak av noe som jeg har oppfattet som å være ganske greit, men det er det tydeligvis noen som ikke har syntes.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Når det gjelder forslaget til § 13 a, vil jeg vise til at 29 av 32 høringsinstanser er positive til forslaget. Dette må nok ses i lys av at det har vært en del debatt i media omkring radarvarslingsutstyr, og at det har blitt reist spørsmål om hvorvidt man virkelig skal kunne tillate slikt utstyr som anskaffes og brukes i den klare hensikt å unngå å bli tatt i fartskontrol-

ler. Så nettopp for å underbygge en god rettsoppfatning synes jeg det er riktig å fremme dette forslaget, og jeg er glad for å få tilslutning til det.

Jeg vil være ærlig å si at jeg synes også at dette som går på mobiltelefonvarsling, er vanskelig, fordi det på mange måter går ut på noe av det samme. Det kan, hvis man vil se det fra rette enden, sies at det til en viss grad er med på å dempe fart, fordi man jo har problemer med å være så eksakt når det gjelder mobiltelefonvarsling, og at man derfor stort sett er avhengig av å angi i hvilken vei det for øyeblikket er kontroll. Men allikevel: Dette er ikke bare greit, og jeg er enig med komitelederen i at dette er en del av den teknologiske utviklingen som vi kommer til å se mer av. Vi har valgt ikke å foreslå noe på dette punktet nå, fordi det vil være å gripe dypt inn i friheten til å inneha og bruke mobiltelefon. Det ville være helt håpløst å foreslå at det skulle være forbudt å oppbevare f.eks. mobiltelefon i en bil. Men når det gjelder radarvarslingsutstyr, er det med overlegg man nettopp går til anskaffelse av og bruker et slikt utstyr. Jeg synes det er veldig riktig og viktig at vi da kan innføre et klart forbud mot det.

Når det gjelder representanten Nistads bekymring over at politiet får mye å gjøre, så har jeg forstått det slik at politiet relativt kjapt oppdager om et slikt utstyr er i bruk. Hele poenget er jo nettopp at man da vil oppdage at en fartskontroll er umuliggjort.

Så litt om § 17. Jeg erkjenner tvert at dette neppe er det mest skjellsettende forslag som denne regjeringen har lagt fram – eller kommer til å legge fram – men jeg vil si som så til representanten Nilsen: Det er jo forskjell på tro og visshet!

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 459)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte

presidenten: Odelstinget skal votere i sakene nr. 1 og 2.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

l o v
om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4
(vegprising)

I

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endring:

Ny § 7 a skal lyde:

Vegprising

Departementet kan bestemme at det innføres vegprising i et nærmere fastsatt område. Med vegprising menes et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikksikkerhets tiltak og miljøtiltak.

Vegprising skal bare innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising.

Departementets vedtak etter paragrafen her krever samtykke fra Stortinget.

Departementet kan gi nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene.

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Presidenten: Høyre og Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 44 mot 19 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.46.32)

Presidenten: Det votes over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Presidenten regner med at Høyre og Fremskrittspartiet også her ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet bifaltes med 44 mot 19 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.47.08)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

l o v

om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

Ny § 13 a skal lyde:

Forbud mot varslingsutstyr o.l. i motorvogn

I motorvogn er det forbudt å besitte eller bruke utstyr som har til formål å varsle om eller forstyrre trafikkontroll. Forbudet omfatter utstyr som blokkerer, mottar eller sender signaler fra eller til utstyr for kontroll og overvåking av trafikk.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser til presisering og utfylling av forbudet i første ledd.

Presidenten: Høyre og Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 45 mot 18 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.47.49)

Videre var innstillet:

Ny overskrift til § 17 skal lyde:

Bruk av motorvogn mv.

§ 17 første ledd skal lyde:

For så vidt ikke annet følger av § 16, må motorvogn eller andre registreringspliktige kjøretøyer ikke brukes uten at de er meldt til registrering og påsatt lovlige kjennermerker og det er utferdiget vognkort. Vognkortet skal alltid følge med under bruken.

II

Loven trer i kraft straks.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Det votes over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet bifaltes enstemmig.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

S a k n r . 3

Referat

1. (108) Lagtingets presidentskap melder at Lagtinget har antatt Odelstingets vedtak til
 1. lov om gjennomføring av straff mv. (straffegjennomføringsloven) (Besl. O. nr. 77 (2000-2001))
 2. lov om erstatning ved pasientskader mv. (pasient-skadeloven) (Besl. O. nr. 78 (2000-2001))
 3. lov om helseregistre og behandling av helseopplysninger (helseregisterloven) (Besl. O. nr. 79 (2000-2001))
 - og at lovvedtakene er sendt Kongen.
2. (109) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om iverksettning av internasjonale, ikke-militære tiltak i form av avbrot eller avgrensning av økono-

- misk eller anna samkvem med tredjestatar eller rørsler (Besl. O. nr. 65 (2000-2001))
– er sanksjonert under 27. april 2001
Enst.: Nr. 1 og 2 vedlegges protokollen.
3. (110) Lov om organisert kampaktivitet som tillater knockout (Ot.prp. nr. 75 (2000-2001))
 4. (111) Lov om endringer i likestillingsloven mv. (plikt til å arbeide for likestilling, skjerping av forbudet mot forskjellsbehandling på grunn av kjønn, forbud mot seksuell trakassering mv.) (Ot.prp. nr. 77 (2000-2001))
 5. (112) Lov om endringer i lov 19. juni 1997 nr. 62 om familievernkontorer m.m. (Ot.prp. nr. 83 (2000-2001))
 6. (113) Lov om endringer i lov 4. mars 1983 nr. 3 om statens tjenestemenn m.m. (Ot.prp. nr. 84 (2000-2001))
Enst.: Nr. 3–6 sendes familie-, kultur- og administrasjonskomiteen.
 7. (114) Lov om endringer i innskuddspensjonsloven, lov om foretakspensjon og enkelte andre lover (parallele ordninger mv.) (Ot.prp. nr. 78 (2000-2001))
 8. (115) Lov om endringer i lov 19. juni 1997 nr. 79 om verdipapirhandel (tiltak mot ulovlig innsiddehandel mv.) (Ot.prp. nr. 80 (2000-2001))
 9. (116) Lov om endringer i lov 13. juni 1975 nr. 35 om skattlegging av undersjøiske petroleumsforekomster mv. (petroleumsskatteloven) (Ot.prp. nr. 86 (2000-2001))
 10. (117) Forslag fra stortingsrepresentantene Lars Sponheim og Leif Helge Kongshaug om lov om endring i lov 19. juni 1969 nr. 66 om merverdiavgift. (Endring av § 30 om forenkling av avgiftsbetaling for mindre virksomheter.) (Dokument nr. 8:99 (2000-2001))
Enst.: Nr. 7–10 sendes finanskomiteen.
 11. (118) Lov om notarius publicus (Ot.prp. nr. 81 (2000-2001))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
 12. (119) Lov om endringer i lov av 4. februar 1977 nr. 4 om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. (virksomhetsoverdragelse m.m.) (Ot.prp. nr. 79 (2000-2001))
Enst.: Sendes kommunalkomiteen.
 13. (120) Lov om endring i lov 20. desember 1974 nr. 73 om dyrevern (Ot.prp. nr. 74 (2000-2001))
 14. (121) Forslag til lov om endringer i lov 21. desember 1979 nr. 77 om jordskifte o.a. og i enkelte andre lover (Ot.prp. nr. 76 (2000-2001))
 15. (122) Lov om endringer i lov 17. juni 1932 nr. 6 om kvalitetskontroll med landbruksvarer mv. (Hjemmel for norsk merkeordning for landbruksprodukter) (Ot.prp. nr. 85 (2000-2001))
Enst.: Nr. 13–15 sendes næringskomiteen.
 16. (123) Lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) (Ot.prp. nr. 73 (2000-2001))
 17. (124) Lov om endringer i lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel (Ot.prp. nr. 82 (2000-2001))
Enst.: Nr. 16 og 17 sendes samferdselskomiteen.

Møtet hevet kl. 19.50.
