

Møte tirsdag den 11. juni kl. 19.25

President: Å g o t V a l l e

D a g s o r d e n (nr. 33):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort) (Innst. O. nr. 60 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 71 (2001-2002))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) (Innst. O. nr. 66 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 74 (2001-2002))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23, vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4, lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader, lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel og plan- og bygningslov 14. juni 1985 nr. 77 (omorganisering av Statens vegvesen) (Innst. O. nr. 63 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 78 (2001-2002))
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) og lov om endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven) (Innst. O. nr. 64 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 80 (2001-2002))
5. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om om-danning av statens jernbanetraffikkselskap (NSB BA) og statens postselskap (Posten Norge BA) til aksjeselskaper og lov om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett (Innst. O. nr. 65 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 82 (2001-2002))
6. Referat

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Odelstingets møte i kveld – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresident.

Geir-Ketil Hansen (SV): Jeg foreslår Karin Andersen.

Presidenten: Karin Andersen er foreslått som settepresident. – Andre forslag foreligger ikke, og Karin Andersen anses enstemmig valgt som settepresident for Odelstingets møte i kveld.

S a k n r . 1

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort) (Innst. O. nr. 60 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 71 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene: Arbeiderpartiet 15 minutter, Høyre 15 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Første taler er Kenneth Svendsen – sakens ordfører, Thore A. Nistad er medlem av Lagtinget.

Kenneth Svendsen (FrP): Regjeringen har studert systemer for prikkbelastning i England, Sverige, Finland, Tyskland og Frankrike uten å kunne trekke noen konklusjoner. Det er ikke dokumentert at prikkbelastning har gitt større trafiksikkerhet og færre ulykker i noen av disse landene. Likevel mener Regjeringen at et prikkssystem vil gi 50–100 færre trafikkskadde/drepte pr. år i Norge.

Jeg vil vise til at det daglig skjer hundrevis av brudd på vegtrafikkloven på norske veier. Disse skjer som regel uten at det får konsekvenser for den som bryter trafikkreglene. Dersom prikkssystemet blir innført, vil bare promiller av de tilfeller der prikkgivende handling utføres, føre til at prikk gis. Med en inndragningsterskel på åtte prikker vil inndragning av førerkort skje svært sjelden. Det hender de færreste at de blir tatt så mye som fire ganger i løpet av tre år. Det er høyst tvilsomt om Regjeringen oppnår de forventede 1 200 førerkortinndragninger som Regjeringen forutsetter. For å få prikkordningen til å virke vil det derfor ikke være grunn til å undres dersom Regjeringen etter noen år foreslår å redusere terskelen for inndragning fra åtte til f.eks. fem eller tre prikker. Det vil først og fremst være yrkessjåførene som blir rammet, for de har størst risiko for å bli knepet ved feil. Systemet legger jo opp til at prikkene skal slettes etter tre år. For en vanlig personbilfører med 12 000 kilometers kjørelengde årlig vil prikkene bli slettet gjennomsnittlig etter 36 000 kilometers kjøring. For en yrkessjåfør vil prikken ikke slettes før etter flere hundre tusen kilometers kjøring. Siden alle bryter trafikkreglene av og til, vil det være meningsløst å si at man kan jo bare la være å bryte reglene.

LO har i sin høringsuttalelse også tatt opp den urettferdigheten som ligger ikke bare i at oppdagelsesrisikoen for yrkessjåfører i løpet av tre år er enormt høy i forhold til andre trafikanter, men også at inndragning av førerkortet etter åtte prikker er mye mer alvorlig for en yrkessjåfør enn for andre.

Det er grunn til bekymring over ulykkestallene i trafikken, men de notoriske bøllene kan lukes ut med dagens system uten prikker. Det, sammen med bedre føreropplæring og bedre veistandard, vil være riktigere og

mer virkningsfullt enn å inndra førerkort etter så tilfeldige kriterier som ligger i proposisjonen.

Det er også grunn til bekymring over rettssikkerhetsmessige sider, ved at prikker kan ilegges uten at førerkortinnehaver har anledning til å klage eller til å få prikkens ileggelse vurdert. Det er overraskende at Regjeringen foreslår dette under henvisning til ordninger i fem andre europeiske land, der det ikke kan dokumenteres at prikk-systemet har gitt noen effekt når det gjelder bedring av trafikksikkerheten.

Dessverre har flertallet heller ikke brydd seg med å berøre det som virkelig dreper i trafikken – det som bl.a. står på førstesiden i Aftenposten i dag, som viser besparelsene man kunne hatt ved å ha investert i et ordentlig veinett, slik som i den tidligere dødsveien E18. Det som tidligere var en dødsvei, har på grunn av investeringer i bedre vei nå ikke krevd et eneste dødsoffer. Dette er den rette veien å gå for virkelig å redde liv. Men det gjør flertallet ingen ting med.

Jeg går ut fra at de som har flertallet her, selv vil fremme sitt forslag. Jeg varsler bare at vi vil stemme mot forslaget til vedtak, med unntak av B, som omhandler en økt bevilgning til Trygg Trafikk for 2003 på 2 mill. kr for å trygge skoleveiene. Som sagt før, vil vi stemme mot resten.

K a r i n A n d e r s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Sidan saksordføreren representerer mindretallet i denne saka, vil eg innleisningsvis kort gjera greie for saka me handsamar.

Regjeringa gjer i Ot.prp. nr. 71 framlegg om å endra vegtrafikklova slik at det i lova vert gjevne heimel for å innføra prikkbelastning på førarkort og inndraging på eit slikt grunnlag. Det er følgjande fire typar lovbrøt som vil føra til prikkbelastning:

- brot på fartsreglar
- køyring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkande raudt lys
- ulovleg forbikøyring og
- brot på vikepliktsreglar

Brot på reglane skal i hovudsak registrerast med to prikkar. Det er gjort framlegg om at ein skal verta varsla av politiet om kvar einskild prikkbelastning, og etter at ein har fått seks prikkar. Førarkortet vert inndrege for seks månader når ein person har fått åtte prikkar i løpet av ein 3-årsperiode.

Regjeringa hevdar at tiltaket kan bety at talet på skadde og drepne i trafikken vil kunna bli redusert med 50–100 i året. Dette byggjer m.a. på ein rapport frå Transportøkonomisk institutt, TØI. Regjeringa reknar med at ca. 1 200 førarkort vert inndregne årleg som følgje av dette.

Det har versert ulike forslag til eit prikkbelastningssystem i ca. 20 år utan at det har vorte sett ut i livet tidlegare. Dette skuldast antakeleg at det er vanskeleg å vurdere effekten av eit slik tiltak. No er saka lagd fram, og

me har i dei fleste parti vore gjennom ein nokså omfattande diskusjon om saka.

I Arbeidarpartiet er me svært opptekne av trafikktryggleik. Der auka innsats fører til mindre liding for folk og til reduserte kostnader for samfunnet, stiller me opp. Det er mest slik at alt som kan prøvast, må eller bør prøvast. På den andre sida er det viktig at dei tiltaka me set i verk, og dei ressursane som vert brukte, gjev så gode resultat som mogleg. Det er berre når eit tiltak fører til færre skadde og drepne i trafikken, at eit tiltak gjev mening.

Med dette som utgangspunkt var Arbeidarpartiet i starten heller lunkne til forslaget. Særleg urovekkjande tykte me det var at ikkje nokon av dei landa som har innført ordninga, kan visa til nokon synleg effekt av henne. Når me i tillegg kjenner til mange ordningar som me veit hjelper, m.a. fleire politikontrollar på ulukkesutsette vegstrekningar og tiltak retta mot barn, var me i tvil om dette var eit godt forslag.

I tillegg er det slik at dette systemet bare kan gje effekt – at folk køyrer meir forsiktig av redsle for å få to eller fleire prikkar, eventuelt av redsle for å mista sertifikatet når dei nærmar seg åtte prikkar, og at det difor vert skadd og drepe færre i trafikken – dersom folk vert tekne i trafikkfarleg og ulovleg åtfærd som omtala i proposisjonen. Eg har køyrt bil i vel 35 år, og eg har vorte teken i fartskontroll to gonger. Eg kjenner få som har vorte tekne fleire gonger på få år. Altså må eit ufråvikeleg vilkår knytt til forslaget vera: Fleire trafikksyndarar må verta oppdaga. Då vil fleire få prikkar, og fleire vil mista sertifikatet. Då vil systemet få mening.

Det er ikkje noka høgrevøving å prøva å redusera kostnadene til det offentlege. Det har me halde på med i Arbeidarpartiet i mange år. Me har i dette arbeidet oppdaga både at det er lett å skapa byråkrati, at det nærmast har ein sjølvforsterkande effekt, og at det er svært vanskeleg å få det redusert igjen. Samstundes er det viktig, som eg alt har nemnt, at pengane til trafikksikring vert brukte så effektivt som mogleg, at me får mykje spart liding og sparte liv ut av løyvingane. Dette gjer at me i Arbeidarpartiet ynskjer å redusera dei ekstra kostnadene til å etablera og driva dette nye prikkbelastningssystemet med 20–30 pst. Skulle dette visa seg å vera for lite, er det eit betre alternativ å utvida det dersom det syner seg absolutt naudsynt, enn det er å prøva å redusera talet på stillingar mv. etter eit år eller to.

Frigjorde midlar – og litt til – ynskjer me å nytta til dei tidlegare omtalte godt dokumenterte tiltaka. Trygg Trafikk har for tida ein svært anstrengt økonomi. Arbeidarpartiet har lagt inn ein merknad om dette i revidert nasjonalbudsjett, og me ber om at samferdslesministeren i samarbeid med Statens vegvesen finn fram til løysingar som hindrar at vellukka prosjekt må avsluttast.

Arbeidarpartiet har invitert resten av komiteen til å vera med på å be Regjeringa koma tilbake med forslag til ei auka løyving på 2 mill. kr til Trygg Trafikk neste år for å betra tryggleiken for skulebarn. Me er svært glade for at eit fleirtal i komiteen støttar dette, og føreset at pengane vert lagde inn.

Diverre får me ikkje tilsvarende brei støtte for å auka løyvingane til politikontroll med 5 mill. kr. Her er det bare Senterpartiet og Arbeidarpartiet som vil binda seg. Det same gjeld framlegg om ein reduksjon av meirutgiftene med 20–30 pst. ved innføringa av ordninga med prikkbelastning.

Det undrar meg at Regjeringa kjem til Stortinget med ei såpass kontroversiell sak og ikkje har noko å by på for å få eit rimeleg fleirtal. Eg trur dette er ei sak som ville tent på eit klårare og breiare fleirtal. I og med at regjeringspartia viste minimal vilje til å forhandla, står me her me står. Eg tykkjer ikkje dette lovar godt for framtidig samarbeid. Dette er ei sak der Regjeringa og deira parti her på Stortinget ikkje kan rekna med støtte frå Framstegspartiet, som me allereie har høyrte. Me i Arbeidarpartiet stiller gjerne opp for å skaffa fleirtal for saker, men då ventar me å verta tekne noko meir på alvor enn det me føler at me har vore i denne saka.

Men me støttar altså at det vert gjort ei endring i lov om vegtrafikk, slik at Kongen kan gje forskrift om innføring av eit prikkbelastningssystem. Så er det opp til departementet å laga eit system som er så effektivt som mogleg – altså at synderane vert tekne, og at dei mistar førarkortet om dei ikkje skjerpar seg – og eit system som vert så ubyråkratisk og kostnadseffektivt som mogleg. Lukke til! Me kjem til å følgja med.

Eg vil på vegner av Senterpartiet og Arbeidarpartiet ta opp dei forslaga som me har fremja i innstillinga.

Presidenten: Oddbjørg Ausdal Starrfelt har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Anne Berit Andersen (H): Denne saken handler om å spare menneskeliv og unngå mange menneskelige tragedier. Det er så altfor mange som går så altfor brått bort, eller som får sine liv ødelagt. Vi vet også hva dette gjør med den nærmeste familie.

Vi har mange virkemidler for å redusere ulykestallene, bl.a. utbedring av veinettet og andre forebyggende tiltak. For Høyre er det en kjempeviktig sak å få større sikkerhet og trygghet på veien. Derfor går vi inn for denne ordningen, som bl.a. gir en kraftigere reaksjon overfor gjentakelsesovertrederne. Det er det det gjelder i denne saken.

Regjeringen foreslår å endre veitrafikkloven for å etablere hjemmel for innføring av prikkbelastning av førerkort og inndragning på slikt grunnlag. Formålet med forslaget er å bedre trafikksikkerheten og gi et enklere og mer effektivt system for reaksjon mot gjentakelsesovertredere. Vi ønsker strenge, forutsigbare reaksjoner overfor førere som gjentatte ganger viser manglende respekt for regelverket og liten forsiktighet for egen og andre trafikanters sikkerhet.

Prikkbelastning av førerkort er et effektivt tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet, og mange europeiske land har innført en slik ordning. Kritikerne av ordningen hevder at det ikke kan dokumenteres at prikkbelastning har noen effekt. Det er sant nok, det er ikke lett å trekke ut ett til-

tak for å vise til en konkret effekt. Det er summen av alle tiltak vi setter inn for å forebygge, vi må se på.

Jeg har tro på dette tiltaket, og jeg vil vise til TØI-rapport 446/1999 «Bedre trafikksikkerhet i Norge», der det heter at ordningen kunne redusert ulykkesrisikoen med 5 pst. blant førerne som påvirkes, og årlig gitt en reduksjon på om lag 90 skadde eller drepte.

Den enkelte bilfører vil bli mer forsiktig i sin daglige kjøring. I disse fotballtider vil jeg vise til et eksempel. I en fotballkamp får en av spillerne gult kort. Det gule kortet vil skjerpe spilleren. Han vet at ved neste grove takling blir det rødt kort. Det er noe han vil unngå. Slik tror jeg også prikkssystemet kommer til å fungere. Det vil ha en oppdragende virkning. Målet for oss alle må være å øke trafikksikkerheten og få ned tallet på drepte og skadde i veitrafikken.

Hva legges til grunn ved innføring av denne ordningen? Det er først og fremst lagt vekt på enkelhet og sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som skal medføre prikkbelastning. Som et utgangspunkt forutsettes det at kun relativt få og enkelt konstaterbare forseelser skal kunne gi grunnlag for prikkbelastning. De straffbare forhold skal være alvorlige trafikkovertrедelser, men ikke så alvorlige at de kvalifiserer for inndragning av førerkortet ved første gangs overtredelse.

Nærmere bestemte straffbare forhold innen følgende kategorier av veitrafikkovertrедelser vil gi prikkbelastning etter det forskriftsutkastet som nå foreligger:

- fartsovertredelser
- kjøring i strid med trafikksignal med fast eller blinkende lys med rød farge
- ulovlig forbikjøring
- overtredelse av vikepliktsregler

For at overtredelsen skal kunne gi prikkbelastning, kreves det at forholdet er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg. Hver overtredelse skal registreres med to prikker, med unntak av fartsovertredelser i det nedre sjiktet av ordningens virkeområde. Disse skal registreres med en prikk. En handling som innebærer flere overtredelser, skal registreres med summen av antall prikker som er angitt for de enkelte overtredelser. Registreringen skal foregå i et sentralt register som vil bli administrert av Vegdirektoratet. Registeret skal kun være tilgjengelig for politi og vegvesen.

Inndragning av førerkortet vil skje hvis føreren har påført seg åtte prikker eller mer i løpet av en treårsperiode. Inndragningstiden vil bli et halvt år.

Jeg vil være så ærlig og si at vi har vært i tvil om nytten av enda et nytt system, med mer byråkrati. Men når vi ser på alle de faglige instansene som går inn for denne ordningen, og som presiserer at dette har en forebyggende effekt, ja, da går Høyre inn for ordningen. Vi ser også at Norsk Automobil-Forbund, som er bilistenes interesseorganisasjon, går inn for dette, og det gjør også Trygg Trafikk og de fleste politidistrikt.

Vi må få en ordning som er enkel og så lite byråkratisk som mulig, men som samtidig sikrer den enkeltes rettssikkerhet. Jeg håper at denne ordningen vil svare til de forventninger og mål vi har for trafikken, nemlig å få

ned tallet på døde og skadde og få satt en stopper for de bilister som stadig tar sjanser, og som igjen setter eget og andres liv i fare.

Regjeringspartiene går mot forslaget om å bevilge 2 mill. kr til Trygg Trafikk. Vi gjør ikke det fordi vi ikke er interessert i å støtte Trygg Trafikk, men vi gjør det fordi det etter vår mening ikke passer inn i denne saken. Dette er ikke en sak i et revidert budsjett, og det er ikke en sak i et statsbudsjett. Dette er en sak som handler om prikkbelastning av førerkort. Vi vil vurdere Trygg Trafikk når vi kommer til statsbudsjettet for 2003. Vi synes Trygg Trafikk gjør en kjempejobb, og da vil vi vurdere den.

Heidi Sørensen (SV): Vi har vurdert denne saken i lys av nullvisjonen. Nullvisjonen er en visjon om at transport ikke skal føre til død, livstruende skader eller varig helsetap. Den har som mål å eliminere alle alvorlige skadevirkninger som har sitt opphav i trafikkulykker og/eller miljøproblemer forårsaket av trafikk. Dette er en langsiktig visjon. Den kan sammenliknes med en regnbue. De av oss som har prøvd å gå og lete etter hvor regnbuen ender, har gått og sett at vi kan komme nært, men ingen har ennå funnet regnbuens ende. Men den er fin å strekke seg etter. Samtidig vil vel alle som har sett regnbuen, være enige om at den er vakker. Slik sett er nullvisjonen en regnbuevisjon. Vi når den kanskje aldri, men den er vakker. Den er et godt kompass å styre etter, og den er verdt å strekke seg etter for å redde liv.

Skal vi ta nullvisjonen på alvor, er vi også nødt til å ta noen verdivalg. Vi må si at det å redde liv og helse er viktigere enn andre hensyn. I lys av dette har vi vurdert forslaget om prikkbelastning. Prikkbelastning er ett av mange tiltak som ble foreslått da man la fram nullvisjonen. Vi vet at mange har sagt at det ikke er verdens mest populære tiltak, men da får vi bruke visjonen som en guide, og så får vi si at dette er viktigere enn andre ting.

Politiet har overbevist oss i sin argumentasjon om at dette har forebyggende effekt. Vi ser at de store trafikkbøllene, som kanskje litt urettmessig mange ganger i media har sett ut til å være unge menn mellom 18 og 25 år, har beveget seg i alder til å være «unge menn» mellom 25 og 55 år med en eventyrlig vilje til å betale skatt for å få lov til å kjøre for fort. Det er disse vi skal til livs med prikkbelastningssystemet.

Jeg er også glad for at Regjeringen har lyttet i en annen sak som har vært viktig når det gjelder trafikk sikkerhet. Det gjelder at vi ikke får trailere som er 25,25 meter lange, på norske veier. SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet har hver i sær gitt råd til Regjeringen i denne saken, og vi er glade for at de rådene er fulgt, slik at vi slipper å få disse mastodontene på veiene. Jeg synes det er viktig å minne om det, for dette er også et område hvor vi må bruke visjonen om at vi ikke ønsker flere trafikkulykker, og vi sier nei til det forslaget.

Jeg er også glad for at vi i forbindelse med denne saken fikk til en ekstrasbevilgning til Trygg Trafikk. I SVs forslag til statsbudsjett satte vi av 3 mill. kr mer til organisasjonen enn det flertallet gjorde. Derfor er jeg glad for at vi i denne saken kan få til en økning for å støtte opp

om det viktige forebyggende arbeidet, først og fremst overfor barn og unge, som Trygg Trafikk bedriver. Uansett hva vi måtte få av tekniske innretninger, uansett hva vi måtte foreta når det gjelder teknisk sikring, kommer vi ikke videre om vi ikke klarer å bygge inn holdninger til trafikk sikkerhet. Dette vitner om vilje til å satse på det.

Jan Sahl (KrF): Skadestatistikken for norske veier er skremmende. 83 personer mistet livet og 3 381 kom til skade på norske veier fra januar til april i år. Dette er ifølge Statistisk sentralbyrå det høyeste tallet på skadde i tiårsperioden 1993-2002. I betydelig grad har ulykkene sammenheng med stor fart. Verken formaninger eller straffetrusler synes å hjelpe. UP melder om en økning i beslaglagte førerkort på 23 pst. hittil i år i forhold til samme periode i fjor – til tross for færre kontroller.

Antall tilskadekomne på norske veier er det høyeste på ti år, samtidig som Stortinget har vedtatt en nullvisjon for dødsulykker i veitrafikken. Vi er alle enige om at målet er å virkeliggjøre denne visjonen skritt for skritt. Det er summen av enkelttiltak som fører oss nærmere målet om null skadde eller drepte i trafikken, og i Kristelig Folkeparti tror vi at systemet med prikkbelastning er et slikt viktig skritt på veien mot målet.

Det er et mindretall av trafikanter som utgjør en stor trussel mot sine omgivelser. Trafikk sikkerhet er etter Kristelig Folkepartis mening et område hvor man strengt må etterleve regelen om å gjøre det viktigste først. Kristelig Folkeparti har, sammen med flertallet i komiteen, tro på at prikkbelastningssystemet vil ha en merkbart avskrekkende virkning, og vi ser klare fordeler ved å få oversiktlige regler på dette området hvor et mindretall av trafikantene har en farlig atferd overfor seg selv og sine medtrafikanter.

Sikkert er det også at skal man oppnå suksess på dette området, står og faller mye med graden av politiovervåking på veiene. Det kan se ut som om verstingene ikke oppfatter andre argumenter enn nettopp risikoen for å møte politi og bli tatt.

Kristelig Folkeparti ønsker strenge, forutsigbare reaksjoner overfor førere som gjentatte ganger viser manglende respekt for regelverket. Manglende aktsomhet for egen og andre trafikanters sikkerhet er svært alvorlig. Samtidig er det viktig å ha et system som er lett forståelig for trafikantene og enkelt å håndheve for politiet. Kristelig Folkeparti mener at forslaget om prikkbelastning kan ivareta dette. En ordning med prikkbelastning kan bidra til å redusere uønsket trafikkatferd, gi økt sikkerhet for trafikantene og færre drepte og skadde i veitrafikken.

TØIs beregninger viser at innføring av prikkbelastning kan redusere antall skadde og drepte i trafikken med 50 – 100 personer hvert år. Det er mye lidelse og store skader som dermed kan unngås. Tap av liv og helse i trafikken er et stort samfunnsproblem. Det kreves et bredt spekter av virkemidler i trafikk sikkerhetsarbeidet fra samfunnets side, men ansvaret for å redusere antallet ulykker på veiene ligger også hos den enkelte trafikant. Det er derfor viktig med sanksjoner overfor den som stadig bryter trafikkreglene.

Forslaget til et prikkbelastningssystem er avgrenset til alvorlige overtredelser av vegtrafikklovgivningen, men som ikke er så alvorlige at de kvalifiserer til inndragning av førerkortet ved første gangs overtredelse. Ifølge forslaget vil følgende fire typer overtredelser føre til prikkbelastning:

- fartsovertredelser
- kjøring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende rødt lys
- ulovlig forbikjøring
- overtredelser av vikepliktsregler

Forslaget er en oppfølging av St.meld. nr. 46 for 1999-2000 Nasjonal transportplan 2002-2011, og jeg viser også til Innst. S. nr. 119 for 2000-2001 i den forbindelse, hvor det legges vekt på at det effektivt skal kunne gripes inn overfor risikoadferd i trafikken. Det fremheves som særlig viktig å ha systemer som gir konkrete resultater overfor førere som ved gjentatte overtredelser av vegtrafikklovgivningen viser manglende respekt for regelverket og liten aktsomhet i forhold til egen og andre trafikanters sikkerhet.

Jeg vil vise til at Riksadvokaten anfører følgende i sin høring om prikkbelastning:

«En slik reaksjon vil trolig ha betydelig preventiv virkning, og således være egnet til å påvirke kjøreadferden. Det igjen vil bidra til å redusere antall fare- og skadesituasjoner.»

Flertallet av de instansene som går imot forslaget, representerer sjåfør- eller eierinteresser i vegtransportnæringen. Deres hovedinnvending er at en prikkbelastningsordning som foreslått vil medføre en større risiko for yrkesforbud for sjåfører og utøvere i norsk transportbransje, og at det derfor må tas hensyn både til at yrkes-sjåfører kjører vesentlig mer enn privatbiler, og til deres behov for førerkortet.

I Kristelig Folkeparti er vi enig i departementets vurdering. Departementet påpeker at det er særlig viktig at nettopp de som tilbringer mest tid og kjører lengst på vegen, forholder seg til de regler som gjelder. De vil ellers utgjøre en vesentlig risiko for seg selv og for andre trafikanter. Det er derfor ingen grunn til å ha særskilte regler for yrkessjåfører når det gjelder reaksjoner for overtredelser av vegtrafikkloven. Heller ingen andre land med prikkbelastningssystem har funnet grunn til å ha slike særordninger.

Fremskrittspartiet er det eneste partiet som er imot denne ordningen. Motstanden til Fremskrittspartiet kommer etter mitt skjønn i et litt underlig lys når den følges opp av UPs statistikk for beslaglagte førerkort de første fire månedene i år.

Jeg kan også vise til Adresseavisen for den 10. juni, altså i går, som siterer både Trygg Trafikk og Norges Automobil-Forbund: «Bilistene har mistet respekten for fartsgrensene og kjører stadig mer aggressivt og egoistisk», hevder direktøren i Trygg Trafikk, Leiv A. Ellevset. Dette følges opp av Norges Automobil-Forbund som også ønsker at «verstingene» blir luket ut. «Vi bifaller lovforslaget, vi tror dette er i trafikksikkerhetens tjeneste», sier informasjonssjef Egil Otter.

At lov og ordenspartiet Fremskrittspartiet ikke vil ha den samme lov og orden i biltrafikken som de ellers forfekter, får vi bare ta til etterretning, men at Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil svekke innføringen av prikkbelastning med 20-30 pst. overrasker mer. Når vi så videre leser begrunnelsen for forslaget, nemlig nærmere dokumentasjon på kost/nytte ved prikkbelastning, så forundrer det enda mer. Her er det snakk om viktig forebygging for å unngå skade på og tap av menneskeliv, og da er det ikke kost/nytte vi først og fremst er opptatt av, etter Kristelig Folkepartis mening.

Til slutt: Det er ingen tvil om at den store majoriteten av bilister er ansvarlige mennesker, men til tross for dette synes det dokumentert at stadig flere tar sjanser i trafikken. Uavhengig av årsak er vi inne i en utvikling som må stanses. Derfor står flertallsforslaget på trygg grunn, særlig fordi det primært retter seg mot de grove overtrampene. Det er viktig. Vi er ikke tjent med et system som kriminaliserer tilnærmet ubetydelige forseelser.

For Kristelig Folkeparti handler dette om å redde liv og spare mange mennesker for alvorlige helseskader. Det er i dag mangel på forståelse for den risiko man løper ved uvettig framferd på veiene. Det er dessverre nødvendig med reaksjonsmetoder som slår ned på de få som stadig tar sjanser, og gjentatte ganger setter sitt eget og andres liv i fare.

Jorunn Ringstad (Sp): Ingen er vel ueinig i at det er viktig å styrke trafikktryggleiken. Det er viktig å kunne reagere overfor bilistar som oppfører seg uansvarleg og aktlaust i trafikken og dermed er til fare for både seg sjølve og andre trafikantar. I trafikktryggingsarbeidet er det mange ulike tiltak som kan vere effektive, anten enkeltvis eller i kombinasjon med andre. Det er viktig å satse på eit stort spekter av tiltak – alt frå innhaldet i føraropplæringa, haldningsendringar hos førarane, utbetring av vegane og til reaksjonar overfor dei som bryt trafikkreglane.

Meldingane frå politiet som er ute på vegane, er urovekkjande. Nye bilar med sterke motorar freistar bilførarar, både unge og eldre, til høg fart, farlege forbikøyring og risikofylt køyring elles.

Stortinget har slutta seg til 0-visjonen. Vi må berre innsjå at det er eit langt stykke igjen før vi kan seie at vi har nærma oss denne visjonen vesentleg. Det er difor naturleg å sjå etter nye tiltak for å redusere ulukkestalet i trafikken. Prikkbelastningssystemet er prøvt i Noreg. Dersom TØI har rett i sine vurderingar, kan dette vere eit tiltak som kan gi trafikktryggleiksgevinstar. Men erfaringar frå andre land viser at prikkbelastningssystemet åleine ikkje gir den store gevinsten. Derimot har erfaringar vist at omfanget av kontrollar er eit viktig og effektivt verkemiddel for å redusere brot på trafikklovgivinga. Eit prikkbelastningssystem får berre meaning dersom sjansen for å verte teken i brot på trafikkreglane er rimeleg stor. Sjølv sagt kan eit prikkbelastningssystem ha forebyggjande effekt, spesielt for dei såkalla verstingane i trafikken. Men det er igjen avhengig av at risikoen for å bli teken er rimeleg stor. Difor må også omfanget av kon-

trollane på vegane vere slik at det ikkje blir for mange lovbrøt som ikkje blir fanga opp.

Eg synest det er merkeleg at ikkje Høgre og Kristeleg Folkeparti ser denne nødvendige kombinasjonen av trafikkkontrollar og prikkbelastningssystem og støttar Arbeidarpartiet og Senterpartiet sitt forslag om å auke løyvingane til politikontrollar på dei mest ulukkesutsette vegstrekningane.

Prikkbelastningssystem føreset at politiet får utstyr som gjer det enkelt å halde oversikt over trafikklovbrøt som den enkelte motorvognkøyrar gjer seg skuldig i. Dette utstyret vil også vere nyttig for andre oppgåver som politiet har. Utstyret kan difor i seg sjølv vere ei nyttig og god investering.

For Senterpartiet er det viktig å setje inn ressursane i trafikktryggleiken der dei gir best effekt. Difor ber Senterpartiet saman med Arbeidarpartiet i merknadene om at Regjeringa i samband med budsjettet for 2003 kjem tilbake med nærare dokumentasjon på kost-nytte for ulike trafikksikringstiltak. Dette vil kunne gi ein peikepinn på kva som er det mest effektive å satse på framover.

Prikkbelastningssystemet har vore eit omdiskutert tiltak i dei landa som har innført det. Det er difor ikkje unaturleg at dette tiltaket også skapar debatt i Noreg. Sjølv om Regjeringa får fleirtal for innføring av prikkbelastningssystemet i dag, bør systemet vurderast nøye. Spesielt er det nødvendig å sjå på kostnadene og avgrense desse mest mogleg.

Jan Sahl var i sitt innlegg forundra over at Senterpartiet og Arbeidarpartiet ville redusere kostnadene. Men det Arbeidarpartiet og Senterpartiet har sagt, skil seg ikkje så veldig mykje frå det som også Kristeleg Folkeparti er med på, nemleg å understreke at det er eit klart mål å avgrense dei administrative kostnadene mest mogleg. Så slik eg forstår det, har vi ei felles målsetjing om at dei administrative kostnadene ikkje skal bli større enn høgst nødvendig.

Senterpartiet ser mange innvendingar mot prikkbelastningssystemet, og vi er ikkje overtydde om at innsatsen på dette området er det enkelttiltaket som gir den aller beste effekten. Men dersom dette er eit tiltak som kan vere med på å redde menneskeliv, er det òg eit tiltak som det er vanskeleg å avvise, og Senterpartiet vil difor røyste for innføring av systemet.

Statsråd Torild Skogsholm: Mellom 15 og 20 års debatt om innføring av prikkbelastning av førerkort håper jeg nå går mot slutten. Jeg er svært glad for at et bredt flertall i komiteen ser hensiktsmessigheten av dette trafikksikkerhetstiltaket, og gir støtte til Regjeringens forslag.

Innføring av prikkbelastning er en konkret oppfølging av trafikksikkerhetsstrategien i Nasjonal transportplan 2002-2011. I planen legges det vekt på at det mer effektivt skal kunne gripes inn overfor risikoatferd i trafikken.

At det er viktig med skjerpet innsats for trafikksikkerhet, synliggjøres dessverre gjennom de nedslående tallene over skadde og drepte

hittil i år – og senest de siste dagene.

Flertallet av trafikantene er både ansvars- og sikkerhetsbevisste. Vi må likevel ta innover oss at det årlig skades og drepes 12 000 mennesker på norske veier, og at de fleste av de tragiske ulykkene som ligger bak dette tallet, skyldes førerfeil. Det vil si at en sjåfør bryter de grunnleggende trafikkreglene som flertallet av trafikantene forholder seg til og etterlever.

Risikoen for at føreren selv, passasjerer eller andre trafikanter, skades eller drepes som følge av slike førerfeil, vil være forskjellig ved ulike typer overtredelser. Det vil også kunne variere med trafikforholdene på stedet, føret osv. Det er likevel slik at risikoøkningen ved brudd på visse sentrale typer atferdsregler uansett vil være stor. Sett i forhold til de mulige konsekvensene, må trafikkatferd hvor en bevisst eller ubevisst stadig setter andre trafikanters liv og helse i fare, være samfunnsmessig uakseptabelt. Det skal ikke være noe det f.eks. skal være mulig å kunne betale seg ut av dersom man har god nok råd.

Forutsigbarhet i forhold til hvordan andre trafikanter oppfører seg, er avgjørende for en trygg trafikkavvikling. Slik forutsigbarhet oppnår vi gjennom et felles regelsett for hvordan vi skal opptre ute på vegen, og gjennom reaksjoner ved brudd på dette felles regelsettet.

Reaksjonene skal avspeile alvorligheten ved overtredelsen. Ved svært alvorlige brudd fratras førerretten. Ved mindre forseelser reageres det med gebyr. Det foreslåtte prikkbelastningssystemet skal brukes i skiktet mellom disse. Systemet skal omfatte enkelte typer overtredelser som er alvorlige, men ikke så alvorlige at de medfører inndragning av førerkortet ved første gangs overtredelse.

Det er viktig å være klar over at overtredelser som i seg selv kan virke mindre alvorlige, kan gi meget alvorlige konsekvenser når ulykken først er ute. For eksempel vil en fotgjenger som blir påkjørt av en bil som holder 50 km/t, med stor sannsynlighet bli drept eller meget alvorlig skadet. Ved en påkjørsel i 30 km/t vil fotgjengeren med stor sannsynlighet komme fra det uten alvorlige skader. Dette sier noe om viktigheten av å reagere mot det som noen trafikanter oppfatter som mindre overtredelser.

Forslaget utvider ikke retten til førerkortbeslag og inndragning, men setter denne inn i et system som er langt mer forutsigbart for trafikantene, enklere å håndheve og administrere for politiet, og som sikrer ensartet praktisering. Prikkbelastning skal heller ikke erstatte andre trafikksikkerhetstiltak, som trafikkontroller og holdningsskapende arbeid, men inngå i et samspill med disse.

Ulike prikkbelastningssystemer er i bruk i en rekke land. At det ikke kan gis eksakt dokumentasjon på effekten av disse systemene, skyldes at disse landene, i likhet med Norge, fører en aktiv trafikksikkerhetspolitikk, og at også andre tiltak derfor har blitt gjennomført i samme periode som innføringen av prikkbelastningssystemet. Dette har gjort det vanskelig å isolere effekten av prikkbelastning alene.

Som det fremgår av forslaget, antas prikkbelastning å ha en meget god effekt, både som samlet tiltak og i sine

enkelte deler – registrering av overtredelse, advarselsbrev ved et visst antall overtredelser, og eventuelt inn-
dragning av førerkortet der advarselen ikke gir atferds-
endring.

Tiltaket er også samfunnsøkonomisk lønnsomt, da
kostnadene ved å innføre og administrere ordningen vil
være vesentlig lavere enn de innsparte kostnadene i form
av unngåtte ulykker. Jeg slutter meg for øvrig til komite-
ens merknad om at det må være et klart mål å begrense
de administrative kostnadene mest mulig, men uten at
dette går på bekostning av rettssikkerheten i ordningen. I
det videre arbeidet med praktisk forberedelse og iverk-
setting av ordningen vil det bli fokusert på dette, her-
under gjennom bruk av teknologiske løsninger.

Prikkbelastningsordningen vil bli evaluert og fortlø-
pende vurdert for å oppnå ønsket trafikk sikkerhetsmessig
effekt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Me behandlar ei kon-
kret sak om prikkbelastning, som nærmast er eit verke-
middel og del av ei større sak som handlar om trafikk-
tryggleik på norske vegar. Der er ikkje noko unaturleg i å
tenkja breiare enn bare prikkbelastning.

Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil sjølvsagt ikkje
svekkja innsatsen. Me vil avgrensa byråkratiet, for me
har faktisk mange gode eksempel på treffsikre tiltak som
ikkje får dei løyvingane dei kunne trenga.

Så nokre spørsmål. Vil det verta hyppigare trafikkon-
trollar på vegane framover? Eg har merka meg at repre-
sentanten Andersen omtala Trygg Trafikk positivt. Er
statsråden bekymra for Trygg Trafikk sin økonomi, og
vil ho ta initiativ for å betra økonomien deira? Og kva
meiner statsråden om ekstra politikontrollar på ulykkes-
utsette strekningar? Eg viser til eksempel i Vestfold i
1999, med svært god effekt. Vil det verta fleire slike kon-
trollar i sommar, og vil det verta lagt inn pengar til dette
neste år?

Så til slutt bare eit lite råd til statsråden: Når ho kjem
til Stortinget med saker som er relativt kontroversielle, er
det kanskje ein god idé å tenkja gjennom om ein kan ha
noko å gje i tilliggjande område, slik som dette. Eg kan
ikkje akkurat forstå at 7 mill. kr er ein overvettes stor del
av eit budsjett på 20 milliardar kr.

Statsråd Torild Skogsholm: Dette er et framlegg for
Stortinget om prikkbelastning, og ikke om budsjett. Det
er da ikke en budsjettsak som sådan. De konkrete bud-
sjettsspørsmål vil vi måtte ta opp igjen når vi diskuterer
budsjettet.

Å avgrense byråkrati er midt i hjertet til denne Regje-
ringen. Vi ønsker et effektivt samfunn på den måten at
offentlig sektor og den offentlige delen av vår virksom-
het skal være god, og vi skal ha minst mulig byråkrati. Så
også i denne saken. Derfor er det et mål for oss at vi får
gjennomført dette på en måte som betyr minst mulig by-
råkrati. Så jeg tror vi har helt felles utgangspunkt i for-
hold til det.

Når det gjelder hyppige kontroller, finnes det planer
for det både for sommeren og for andre tider på året. Når
vi snakker om ekstra politikontroller, vil det alltid være
perioder hvor det av ulike årsaker blir satt inn ekstra poli-
tikontroller på ulike strekninger.

Når vi snakker om det totale omfanget av kontroller,
vil det til syvende og sist være spørsmål om prioritering
av midler til den sektoren. Jeg er selvfølgelig interessert i
mange tiltak på trafikk sikkerhetssiden. Dette er ett ele-
ment av flere. Politikontroll er et annet.

Når det gjelder Trygg Trafikk, gjør de en fenomenalt
viktig innsats i vårt samfunn, og jeg er selvfølgelig inter-
essert i at Trygg Trafikk skal drive sin virksomhet videre.

Når det gjelder budsjettet, må vi komme tilbake til det
når det legges fram.

Kenneth Svendsen (FrP): Det er interessant å høre
at flere talere har vært inne på at det er en stor debatt om
prikkbelastning i andre land, og at vi har den debatten
også i Norge. Det er interessant å konstatere at også i
denne saken er det Fremskrittspartiet mot resten.

Regjeringen har studert systemet med prikkbelastning
i andre land – i England, Sverige, Finland, Tyskland og
Frankrike – uten å kunne trekke noen konklusjoner at
det. Det er ikke dokumentert at prikkbelastningen gir
større trafikk sikkerhet og færre ulykker i noen av disse
landene. Så det er høyst tvilsomt om Regjeringen oppnår
de forventede 1 200 førerkortinndragingene, som Regje-
ringen forutsetter i proposisjonen.

Jeg er klar over at TØI har gjort en vurdering av
prikkbelastningssystemet, hvor det sannsynliggjøres at
innføring av prikkbelastning vil medføre betydelig tra-
fikk sikkerhetsgevinst. Da er mitt spørsmål til statsråden:
Kan hun forklare meg hvordan dette skal kunne gjen-
nomføres i Norge, uten problemer og i stort omfang, når
man ikke klarer å få trafikk sikkerhetsgevinst eller færre
ulykker, verken i England, Sverige, Finland, Tyskland
eller Frankrike? Det vil jeg gjerne ha en forklaring på.

Statsråd Torild Skogsholm: Når vi bruker eksterne
konsulenter til å hjelpe oss med å gjennomgå effekten av
dette, så er det fordi vi trenger bistand og ønsker faglige
vurderinger. Vi har fått faglige vurderinger som sier at
her kan det være en betydelig gevinst å hente gjennom at
man unngår ulykker. Og heldigvis er det slik at dette er
vanskelig å måle, fordi dette har en effekt, mener bl.a.
forskere, som gjør at vi får færre ulykker.

Jeg er også helt enig i at vi bør ta en gjennomgang av
nytte-kostnad knyttet til trafikk sikkerhetstiltak. Da vil
det komme fram aspekter. Vi vil kanskje ha problemer
med å finne den helt eksakte og konkrete virkningen, for-
di vi heldigvis unngår noen ulykker og heldigvis slipper
å se en vond statistikk.

Vi sikter mot nullvisjonen. Det er det som er drivkraf-
ten vår. Hvis vi skal foreta en nytte-kostnadsanalyse av
andre tiltak, har vi mange. Det er nevnt bygging av nye
veier og rassikringstiltak. Hvis vi bare skal se faglig og
statistisk på det, skjer det ulykker med ras der det om-
kommer mellom ett og to mennesker i gjennomsnitt pr.

år. Likevel mener vi at dette er et viktig element å ta vare på. Vi ønsker å bruke penger til rassikring, ikke fordi statistikken sier at det her er veldig mange som omkommer, men fordi man opplever usikkerhet. Vi ønsker at folk skal oppleve at hverdagen er tryggere fordi vi gjennomfører tiltak. Det er noen slike tiltak som det kanskje ikke er så fryktelig lett å sette tall på, men som likevel vil være med å skape et sikrere bilde.

At noen grupper nettopp er veldig imot prikkbelastning, må jeg bare ærlig innrømme at jeg tar som et signal om at det er grupper som kanskje ser at dette kan være et problem i forhold til atferd i trafikken. Det tar jeg som et tegn på at det kan være et godt tiltak.

Jorunn Ringstad (Sp): Eg er glad for at statsråden i svaret på den førre replikken, frå Kenneth Svendsen, var inne på nytta av å foreta ein kost-nyttegjennomgang av dei forskjellige tiltaka som kan setjast i verk innanfor trafikksikkerhetsområdet. Eg har lyst til å spørje statsråden om ho tek utfordringa, slik at ein får ein sånn gjennomgang, for vi har veldig mange ulike tiltak. Så vidt eg veit, har det ikkje vore gjort ei slik vurdering for å sjå kva som er mest effektivt. Skal vi utnytte ressursane på ein best mogleg måte, kan jo det vere eit viktig steg å ta.

Så har eg lyst til å følgje opp lite grann vidare det som Kenneth Svendsen spurde om, då han var inne på at ein i utlandet seier at det er vanskeleg å måle effekten, mens TØI i Noreg seier at det gir ein effekt her, frå 50 til 100 færre skadde eller drepne. Har TØI gått fram på nokon spesiell måte som viser den effekten, som ein ikkje har gjort i utlandet? Eller er det berre ulike vurderingar som gjer at ein kjem til så vidt forskjellige resultat, nemleg at ein i utlandet ikkje greier å peike på ein effekt, mens vi greier det her i landet?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er nok slik at i de land der man har et slikt prikkbelastningssystem, har man ikke den holdning at dette ikke har en virkning. Det kommer helt an på hvem en spør. Vi har fått mange signaler og tilbakemeldinger som går på at dette fungerer veldig bra. Det vil nok ikke ligge noe genuint nytt i måten Transportøkonomisk institutt har gjort sine beregninger på. De har gjort sine vurderinger ut fra en faglig tilnærming til hva man kan forvente av nytte og kostnader knyttet til løsningen. Det er ikke riktig å si at prikkbelastning ikke har effekt i andre land. Transportøkonomisk institutt har sett på hva man har oppnådd ute, og hva man kan oppnå her i landet.

Når det gjelder kost-nytteanalyse av trafikksikkerheten, vet jeg at det kan være et vanskelig område å foreta entydige analyser av. Men jeg er helt enig i at det ville være veldig nyttig for oss som beslutningstakere å få gjennomført en slik analyse. Så det tar jeg gjerne initiativet til å få gjennomført. Jeg ser at det også kan være nyttig når vi skal behandle transportplaner og budsjetter, for den saks skyld.

Tor-Arne Strøm (A): Når man skal innføre et nytt system, kan det jo hende at man i utgangspunktet skulle

være litt forsiktig når man skal prøve å få dette til å fungere. Derfor blir mitt spørsmål til statsråden: Kan statsråden eventuelt ta med i sine vurderinger at man har en eventuell annen fordeling, som Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet har lagt opp til, bl.a. at man bruker mer penger til mer politi, at man bevilger til Trygg Trafikk, og at man også har en innkjøringsperiode for et prikkbelastningssystem? Hvordan ser statsråden på det?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er nå slik at alt henger sammen med alt. Hvis det ikke er noen politikontroller, vil det heller aldri bli noen som får prikker. Derfor må vi ha begge deler for å få det til å fungere.

Det å satse på mer politi istedenfor prikkbelastning betyr at vi fortsetter med det systemet som gir anledning til at noen notorisk bryter trafikkreglene og dermed opptrer som en stor risikofaktor i trafikken. Da oppnår vi ikke å ta problemet der det er, at det nettopp er noen som bevisst eller ubevisst notorisk bryter trafikkreglene. Hvis en spør noen som har mistet noen av sine i slike ulykker, tror jeg det ikke er tvil om at det er et stort engasjement i forhold til nettopp å ta den atferden som forekommer. At de som notorisk utnytter systemet og betaler seg ut av kontrollene, bare kan fortsette denne aktiviteten, er verken akseptabelt eller forenlig med nullvisjonen.

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg konstaterer at statsråden på mitt spørsmål om sammenlikning med andre land ikke var i nærheten av å svare. Heldigvis fulgte representanten Jorunn Ringstad opp og fikk et delvis svar, og det delvise svaret var at det var forskjellige svar fra de forskjellige landene, og at det var mange gode virkninger. Da er ett av spørsmålene mine: Hvorfor er ikke det kommet frem i proposisjonen? Der står det nemlig følgende:

«Det foreligger ikke dokumentasjon fra noen av landene på reell effekt av prikkbelastning alene.»

Her står det altså at det ikke er effekt, mens ministeren opplyser at det er mange gode ting som er kommet ut av det. Hva er det som er riktig – er det det ministeren sier nå, eller er det det som står i proposisjonen? Jeg vil gjerne ha et svar på hvorfor vi i Norge kan få så veldig mange gode virkninger av dette, mens man i de landene man har undersøkt dette, som det står her, ikke har såne virkninger. Hva er så unikt med det vi skal gjøre i Norge, slik at man skal få voldsomme virkninger der andre land ikke har det?

Statsråd Torild Skogsholm: Som jeg sa i mitt svar i stad, kommer det an på hvem man snakker med. Det er ikke sånn at du får et entydig svar når du snakker med de som lever i disse landene, når det gjelder hva slags oppfatning de har av systemet med prikkbelastning. Det er noen som er meget engasjert, og som har stor tro på det. Men det er helt riktig at det ikke finnes dokumentasjon på det – og heldigvis at vi slipper å måtte oppleve det, for her er det nemlig sparte menneskeliv det dreier seg om. Heldigvis kommer vi ikke til det punkt at vi faktisk er nødt til å registrere dem når det har skjedd.

Jeg har, som sagt, stor tro på dette systemet fordi det tar de notoriske trafikkregelbryterne, de som er en fare for trafikken og en fare for andre mennesker. Dette målet har man også i andre land; en ønsker å ta fatt på og gripe tak i den problemstillingen. Og det at man ikke har valgt å snu og fortsatt ser på det som et virkemiddel man ønsker å bruke, tar jeg som et tegn på at man anser det for å være et brukbart virkemiddel. Derfor går jeg sterkt inn for det i Norge også.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Tor-Arne Strøm (A): Alle sammen er vi vel enige om å få ned antallet ulykker, og at det viktigste er å redusere brudd på trafikkloven. Det man er uenig om, er virkemidlene.

For Arbeiderpartiet er det viktigst at Norge har best mulig trafiksikkerhet og at færrest mulig blir drept og skadd i trafikken. For oss er det ikke noe poeng i seg selv å sette noe i gang bare for å sette det i gang. Det er viktig at det som blir gjort, virker, at antallet drepte og skadde blir redusert – det må være målsettingen. Vi vet hva som virker. Vi vet at synlig politi og kontroller virker, og vi vet at opplysnings- og holdningsskapende arbeid virker. Derfor var vi i utgangspunktet imot å gjennomføre Regjeringens opplegg med prikkbelastning, for ingen kunne si sikkert hva opplegget med prikkbelastning ville bety for antall skadde og drepte. Ingen av de landene som har prikkbelastning, kan si sikkert om det hjelper. Det har vi også fått belyst her i dag – men vi har også fått det motsette.

Arbeiderpartiet mente at Regjeringens forslag ikke var bra nok. Arbeiderpartiet mente at omfanget av systemet med prikkbelastning burde kunne reduseres i forhold til Regjeringens opplegg. Vi mener også at Regjeringens opplegg ville bli for byråkratisk og for lite handlekraftig. Representanten Ausdal Starrfelt fra Arbeiderpartiet har orientert om hvilke ordninger Arbeiderpartiet ønsker å gå inn på og hva slags fordeling.

Når vi vet at mer politi og synlig politi på veiene gir mindre ulykker, er det nok å få politiet ut på veiene. Man hadde i det lengste håpet at flere partier kunne slutte seg til forslaget om å bevilge mer penger til politi.

Det er jo ikke noe poeng med prikkbelastning hvis ingen gir prikker. For at dette systemet skal ha troverdighet, må vi kunne gjennomføre det på en skikkelig og god måte. Arbeiderpartiet håper at prikkbelastningssystemet vil gi færre drepte og skadde i trafikken. Vi håper at de virkelige trafikksynderne blir tatt, og at vi, når man gjennomfører dette systemet, får det til å fungere på en skikkelig og god måte.

Til slutt kunne jeg tenke meg å kommentere én ting. Det er jo litt rart at bl.a. Fremskrittspartiet ikke støtter forslaget om å gi mer penger så vi får mer politi ut på veiene.

Å g o t V a l l e hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil tre minutter.

Eirin Faldet (A): I kampen mot trafikkulykker må ingen ting være uprøvd. Trafiksikkerhet må settes høyt på den samferdselspolitiske dagsorden. Mange tiltak har da også blitt satt i verk, uten at en kan si at det ene eller det andre tiltaket gir fasitsvaret. Vi har fått mange fotobokser på vegene våre, men det hjelper lite hvis en kjører for fort mellom boksene og senker farten akkurat når en når boksen.

Vi politikere snakker varmt og lenge om holdningsskapende arbeid, og det er også viktig. Men vi bør vel erkjenne at heller ikke vi på Stortinget kan vedta at folk skal oppføre seg pent i trafikken. Vi har et samfunn som har gitt folk bedre råd – flere har fått råd til å kjøpe større og bedre biler med flere hestekrefter. Dette betyr at det er fristende å kjøre litt for fort. I de fleste tilfeller går dette bra, men dessverre har vi i den senere tid sett at front mot front-kollisjoner skjer oftere og oftere. Dette henger sammen med at vegstandarden er for dårlig. Jeg kan nevne at i mitt fylke, Hedmark, tar E6 altfor mange liv og skader altfor mange i trafikken hvert år, og mange ulykker kunne ha vært unngått ved atskilte kjørebaneer. Det er et tankekors.

Dette er ikke noen kritikk av denne statsråd spesielt. I ærlighetens navn må vi ta selvkritikk noen hver i denne sal for at det er blitt for lite bevilget til vegsektoren. Denne erkjennelsen bør først og fremst komme fra regjeringspartiene, som har lovet og lovet, men som nå sitter med ansvaret og ikke innfrir noen av de løftene de gav sine velgere.

Jeg er blant dem som ikke tror prikkbelastning endrer ulykkesstatistikken. Jeg støtter fullt ut merknaden fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet som sier at prikkbelastning bare har en hensikt dersom sjansen for å bli tatt blir større. Til det trenger en hyppigere kontroller på vegene av politi. Derfor er jeg glad for at Arbeiderpartiet og Senterpartiet foreslår at noen av de pengene Regjeringen vil bevilge til gjennomføring av prikkbelastningen, skal gå til Trygg Trafikk og til politiet. Trygg Trafikk arbeider godt med opplæring av barn i trafikken, og politiet er helt nødvendig på vegene våre.

Når Vestfold-prosjektet stadig trekkes fram som et godt prosjekt, vil jeg ene og alene knytte resultatet av det til synlig politi og hyppige kontroller. De aller fleste bilførere endrer sin oppførsel bak rattet hvis faren for å bli tatt er stor. Penger skjønner de fleste, og dersom en får en bot som svir, ligger det mye atferdsending i det.

Jeg håper flere kan støtte forslaget fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet i denne saken. Og jeg tror at hvis statsråden hadde hatt stemmerett, hadde hun også stemt for det, etter det hun sa i sin svarreplikk til representanten Strøm. Så nå skjønner ikke jeg hvorfor ikke regjeringspartiene kan støtte dette forslaget fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet.

Björgulv Froyn (A): Jeg tok ordet nå fordi jeg hørte på statsrådens resonnementer rundt betydningen av dette

forslaget, at det forelå tilsynelatende stor grad av forskning som gjorde at dette var nesten revolusjonerende, slik at det fortsatt å satse på politi var en gal vei å gå. Jeg tror du skal høre etter hva jeg nå sier. Du kan se tilbake i referatet og lese at slik ble resonnetet: De kilder som man da kunne anvende, kunne man plukke ut som man ville i utlandet, som kunne bekrefte at prikkbelastnings-systemet var unikt. Men det fantes også andre kilder, som statsråden sa.

Det blir et merkelig resonnet, og da syns jeg følgende: Når Senterpartiet og Arbeiderpartiet sier at vi er med på dette forslaget, er vi altså med fordi vi tror at man skal forsøke alle muligheter for å få ned antall ulykker i dette landet. Men samtidig tar vi høyde for at det fortsatt er andre områder som det er viktig å satse på. Det som for meg da blir sentralt, er: Hvorfor kan ikke Regjeringen si at her kan vi få til et bredt flertall i Stortinget hvor man virkelig satser på trafikksikkerhetstiltak, men hvor man har ulike metoder for å nå resultatet? Man kan iallfall gjøre et forsøk på ikke å bygge opp et byråkrati som er mer kostbart i forhold til et system hvor resultatet er mer usikkert.

Derfor burde – som her er blitt sagt – regjeringspartiene aktivt og med begeistring gått inn for forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at all tale skal rettes til presidenten.

Anne Berit Andersen (H): Ausdal Starrfelt lurte på om ikke vi ønsket økte kontroller på veiene, og hvorfor i all verden vi ikke kunne gå inn og støtte det forslaget de kom med – det var bare 7 mill. kr det dreide seg om. Jeg vil bare påpeke at dette gjelder innføring av en ny ordning. Det Arbeiderpartiet gjør, er å redusere utgiftene til en ny ordning med 20-30 pst. før de vet hva den vil koste, selv om vi gjør den så lite byråkratisk som mulig. Og ikke bare reduserer de utgiftene, men jamen bruker de pengene også med en gang til alle mulige gode tiltak, som jeg syns er positive. Og ikke bare det – så sier de at vel, hvis ikke ordningen fungerer, kan en bare få inn mer midler. Da begynner vi i gal ende. La oss få ordningen til å fungere, og så får vi heller være med og evaluere og justere den etter hvert.

7 mill. kr ble det sagt at en kunne redusere utgiftene med. Og det forbauser meg ikke i det hele tatt det Arbeiderpartiet driver med nå. For i nesten hver sak ser vi at de driver budsjettbehandling ved siden av. Hvis jeg hadde begynt å summere opp alt det de tar opp ved siden av revidert og statsbudsjettet, ja, da lurte jeg på om en ikke snart hadde hørt litt mindre om dette med tilleggsbevilgninger og å ta opp ting utenom sakskartet.

Kenneth Svendsen (FrP): Statsråden svarte på et spørsmål om hvilken erfaring man hadde i andre land, at det var avhengig av «hvem en spør». Ja, det er vel rimelig klart at det er det. Men jeg trodde faktisk ikke at Samferdselsdepartementet sendte sine byråkrater ut i gata ute i Europa for å spørre hva folk mente. Jeg trodde det var

offisielle henvendelser til departementer i andre land, og at man fikk offisielle svar, og at ikke denne proposisjonen var basert på meningsmålinger i de forskjellige europeiske landene. Men det er mulig jeg tar feil.

Så har jeg lyst til å komme litt tilbake til Sahl, som da han hadde ordet, påpekte at Fremskrittspartiet var et lov og orden-parti. Jeg trodde ikke dette var en debatt om vi skulle ha lov og orden innenfor trafikk eller ikke. Jeg trodde det var en debatt om prikkbelastning. Fremskrittspartiet og alle andre i denne salen er vel enige om at notoriske fartsbøller, folk som nyter alkohol i trafikken, som bryter trafikkreglene på alle mulige måter, skal tas hardt, og de skal straffes strengt. Det er ikke det dette dreier seg om. Dette dreier seg om prikkbelastning, og det dreier seg om man tror på at dette systemet virker eller ikke, så det var ingenting om lov og orden-partiet Fremskrittspartiet jeg var inne på.

Representanten Sahl var inne på respekten for trafikkreglene. Det burde kanskje slått representanten Sahl at de utallige reglene som er innført, bøtesystemet i dette landet, som har ligget i verdenstoppen, kan være med på å undergrave respekten for trafikkregler og lov og orden. Det er faktisk et problem. Men det som er imponerende når en hører på Sahl og flertallet i denne salen, er at når man diskuterer prikkbelastning og andre ting som det ikke koster fem flate øre å gjennomføre, da er engasjementet på topp, men med en gang man skal bruke fem flate øre i denne salen på å gjøre det som virkelig teller, nemlig bruke penger på vei, da er det ikke mye engasjement. Da har man gjemt seg bak stolen og vil ikke si noe særlig om det. For det er nemlig bruk av penger på vei som virkelig teller. Det ser man i Aftenposten for i dag, der det står:

«Dødsvei ble Norges sikreste.

E18 i Vestfold. Hvert år ble to mennesker drept og 30 skadet på gamleveien mellom Drammen og Kopstadkrysset ved Horten. Etter at den nye motorveien åpnet, har dødstallet sunket til null. I løpet av de syv månedene er bare fire skadet. En av Norges mest fryktede veistrekninger er dermed blitt en av landets sikreste.»

Hvert liv koster 20,8 mill. kr, er det regnet ut. Hvor er Sahl og de andre når vi skal bevilge mer penger for å sikre disse veiene, der det virkelig teller, der en virkelig unngår trafikkofre, og dødstallene går ned?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg merker meg med stor forundring resonnetet fra enkelte som går på at en mulighet for å redde ett menneskeliv gjør at dette omtrent er *lønnsomt* – ett menneskeliv, ut fra en statistisk beregning av hva et menneskeliv er verdt. For meg er dette også et moralsk spørsmål. Jeg merker meg også at både Arbeiderpartiet og Senterpartiet, slik jeg oppfatter det, mener at det er riktig at de som har råd til det, skal kunne få lov til å betale seg ut av de problemene som oppstår når man blir tatt i fartskontroll. Dette synes jeg er merkelig. Det er en sosial profil som jeg synes er merkelig fra disse partiene. Jeg mener fortsatt at hvis vi klarer å redde ett menneskeliv, hvis vi klarer å redde to menneskeliv pr. år gjennom dette systemet, da er det verdt det.

Jeg ønsker ikke å møte de pårørende og si: Jeg sviktet – jeg gjorde ikke det jeg kunne. Jeg har en plikt som samferdselsminister til å gå gjennom de virkemidlene som finnes, og da mener jeg at det ikke er riktig å ha et system som gjør at man kan betale seg fra ansvaret, og dermed komme med sine bidrag til at trafikksikkerheten ikke styrkes. Jeg mener fortsatt at det er et godt forslag, og jeg går for det.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg vil minna om at me støttar forslaget, og me reknar med at statsråden kjem med forslag til finansiering av dette for neste år, og då skal me sjå på det. Eg er samd i at det å prøva å redde eitt liv, det er viktig, og at det er god kost-nytte i dette. Men det som jo er situasjonen, er at me har mange tiltak som verkar som me ikkje gjev uavgrensa med pengar til. Så her kan me spela ball fram og tilbake og seia at me kunne ha gjort mykje meir dersom dette var den einaste saka me skulle løysa i dette landet. Dersom dette var punkt nr. 1, er det klart me kunne ha gjort meir, så eg tykkjer kanskje ikkje me skal bruka dette mot kvarandre på den måten.

Eg merka meg at representanten Anne Berit Andersen hissa seg veldig opp over at me utvidar ei sak lite grann, at me utvidar ei sak om prikkbelastning til å gjelda trafikktryggleik og legg inn nokre få – to, tre – andre element. Det tykkjer eg er spesielt. Det er slett inga ny øving i dette huset. Men det er klart at det er forskjellige roller i posisjon og opposisjon. Posisjonen vil vera så fri som mogleg til å avgjera alt sjølv og leggja det fram for Stortinget, opposisjonen ynskjer å påverka budsjettet så mykje ein kan – det er klart. Og når ein omtalar desse forslaga som positive, tykkjer eg ein kunne påkosta seg å vera så romsleg at ein stemte for desse to gode forslaga. Det eine, om politikontroll, handlar nettopp om det representanten Falset og fleire har sagt, at det hjelper lite med prikkbelastning dersom ikkje folk vert oppdaga, så me må altså ha fleire kontrollar for at folk skal få prikkar – utan tvil. Så eg oppfordrar ein gong til regjeringspartia til å stemma for dette forslaget.

Svein Atle Roseth (KrF): Eg konstaterer etter debatten at det er vel større semje om trafikksikringsarbeidet enn det kanskje kan sjå ut til, heldigvis. Eg ser det slik at trafikksikringsarbeidet går etter to viktige innfallsvinklar. Det eine er fysiske tiltak, som har vore sterkt fokuserte frå Framstegspartiet. Så er det haldningsskapande arbeid. Frå Kristeleg Folkeparti si side trur eg eg vil kalle dette med prikkbelastning for ein ver varsam-plakat i trafikken – til liks med 0,2 promille, som vi har erfaring for har gjort folk meir forsiktede – og det er kanskje også der vi har ein gevinst.

Når vi snakkar om nullvisjonen, er det ikkje sikkert at vi i samanheng med prikkbelastning oppnår fullt ut dei målsetjingane som er her. Men om vi – som statsråden også var inne på – noko på veg oppnår målsetjingane, vil den gevinsten i seg sjølv vere så stor at det er verdt å prøve. Og når vi har fått forsikringar frå statsråden om at det også vil kome ei evaluering, er eg trygg på at det er riktig å prøve dette.

Det neste spørsmålet ein kan stille seg, er: Når får ein mest ut av midlane til trafikktryggleik? Mi erfaring frå Møre og Romsdal er at dette verkar best når vi kan vere i dialog og i samspel med gruppene i trafikken. Vi har veldig god erfaring med å dele ut små midlar til eksempelvis barnehagar som har trafikktraining. Vi har ein stor kampanje på gang retta mot ungdomsgrupper i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, der dialogen med ungdom viser seg å ha god effekt. Så eg vil berre seie at vi må leggje inn alle midlar vi kan for å få auka fokusering på ei meir avdempa og ikkje så aggressiv åtferd i trafikken som den vi opplever no.

Etter denne siste ulykkeshelga, med ti drepne i trafikken, er jo det at vi har denne saka til behandling akkurat no, på ein måte uhyggjeleg godt taima. Dette er eit altfor høgt tal. Hittil i år har vi opplevd at det gode fjoråret vi hadde i høve til ulykkesstatistikken, er blitt øydelagt. Mai månad, med 34 drepne – altså 10 meir enn året før – er i seg sjølv eigna til å skremme, og starten på juni gjer at vi berre kan grue oss for *dei* tala. Derfor skal vi prøve dette. Eg anbefalar det på det varmaste.

Jan Sahl (KrF): Det er tydelig at det er et stort trykk i Fremskrittspartiet når det er snakk om å regulere bilisters oppførsel i trafikken. Jeg står fast ved det jeg sa i mitt innlegg, at Fremskrittspartiet på mange måter kan karakteriseres som lov og orden-partiet, men i tillegg er de også på mange måter bilistenes talsmenn. Fremskrittspartiet fremmer uttallige Dokument nr. 8-forslag for å regulere nærmest alt i dette landet med lov, men akkurat når det gjelder området trafikk og bilisme, velger man altså å gå i stikk motsatt retning.

Jeg vet ikke om representanten Kenneth Svendsen og jeg opplever den samme hverdagen i trafikken, men jeg var ute på en lang tur i helga og opplevde til stadighet hvordan bilistene satset på at man kan betale seg vekk fra problematikken. Man ligger på fartsgrensen, men blir stadig forbikjørt fordi man vet at det går en viss grense, og at vi har god råd i Norge. Det som er saken med dette forslaget, er jo nettopp at det er disse man skal gi en advarsel gjennom å få en prikk i førerkortet, slik at de kan rette seg etter de trafikkreglene man har her i landet.

Så var representanten Kenneth Svendsen inne på det å bevilge penger til veier og til samferdsel. Ja, Fremskrittspartiet er, som det er sagt tidligere i dag, høyt på banen med penger til veier, med 46 milliarder kr ekstra i forbindelse med Nasjonal transportplan. Men når man kommer til virkelighetens verden, når man skal prioritere, går – som det ble sagt i en tidligere sak her i dag – helse selvfølgelig foran. Det skal jeg være enig i, men på andreplass kommer skatter og avgifter, som skal ned. Og når Fremskrittspartiet kommer i en posisjon der de skal ta ansvar, er de ikke ute med bevilgninger til vei på samme måte som de er når de kan legge fram et alternativt budsjett.

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg skal være veldig kort.

Jeg ville bare takke for komplimentet om at vi er bilistenes beste venn, og bekrefte det.

Presidenten: Det er godt med godord om seg sjøl. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 404)

S a k n r . 2

Innstilling frå samferdselskomiteen om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) (Innst. O. nr. 66 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 74 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 15 minutter, Høyre 15 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Kystpartiet 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringa.

Videre vil det bli foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Sverre J. Hoddevik (H) (ordfører for saka): Dette er på sett og vis ei ny lov med mindre materielle endringar. Tittelen er som sagt lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, og lova erstattar gammal lov om samferdsel.

Det vil trekkje i langdrag om vi skulle ta grundig for oss alle dei ti–tolv strekpunkta som kan trekkjast ut frå denne omskrivne lova. Nokre punkt har større politisk interesse enn andre. Delar av lova sitt virkefelt har Regjeringa varsla å kome attende til som eiga sak seinare. Dette dreiar seg om drosjenæringa, og særleg behovsprøving av løyve. Det er brei semje om at behovet for auka konkurranse ser ut til å stå i betydeleg motstrid til gjeldande ordning med nettopp behovsprøving av løyve.

Næringslovutvalet har foreslått ei løyveordning basert på vandel, økonomisk evne og faglege kvalifikasjonar hos løyvehavarane. Vandelsomgrepet er etter måten grundig behandla i innstillinga som ligg føre. Dette heng saman med at komiteen i desse dagar også har til behandling eit Dokument nr. 8-forslag frå Framstegspartiet som i korte trekk går ut på at valds- og vinningsdømde ikkje må inneha løyve. Komiteen har sortert ut at vandelsvurdering allereie er knytt til personleg køyresetel, og at det i dag er mekanismar som kan regulere dette ved hjelp av politiet sitt arbeid, utan at dette bør nedfellast i lovteksten knytt til løyve.

I erkjenning av at kvalitetskravet her er knytt til sjåføren meir enn til løyvehavaren, treng det ikkje vere reell avstand mellom komiteen sitt fleirtal og Framstegspartiet sin intensjon, dette sjølv om Framstegspartiet sitt konkrete forslag ikkje får tilslutning frå andre.

Når det så gjeld ferjesektoren, har Stortinget i årets budsjettinnstilling bedt Regjeringa leggje til rette for konkurranseutsetjing. Derfor tek også lovteksten vi behandlar i dag, omsyn til dette og opphevar forbodet mot bruk av anbod i riks- og fylkesferjesamband. På denne måten vil fleirtalet skaffe eit betre tilbod til brukarane enn dei elles ville fått med den same tilmålte ressursen. Dette er ei viktig sak for mange av oss som tidlegare har fremja private forslag om det same. Både denne innstillinga og tidlegare innstillingar har avdekt politisk usemje om kor mykje gevinst det i realiteten er å hente ved eit anbodssystem innanfor ferjesektoren. Men at det her er moglegheiter for å hente eit forbetra samferdselsprodukt ut av dei same offentlege midlane, burde vere heva over tvil.

Fleirtalet støttar Regjeringa i at arbeidstakarrettene ved løyvetildeling etter anbod blir å behandle etter ei vurdering frå eit partssamansett utval. Mindretalet som ser mindre potensial i anbod, og som har konklusjon på arbeidstakarretten, vil sikkert sjølv klargjere sitt syn.

Eit av dei heller vanskelege spørsmåla knytte til denne saka er retten for transportselskapa sine kontrollørar til å halde tilbake reisande med rutetransport som ikkje har gyldig billett. Eksisterande heimel for tilbakehalding er basert på reglane i straffeprosesslova. Sidan det har vore reist spørsmål ved om desse reglane gjev tilstrekkeleg heimel for å halde reisande tilbake i dei typiske kontroll-situasjonane, har departementet og fleirtalet funne det nødvendig å sikre heimel i denne lova om yrkestransport. Fleirtalet ser innvendingane mot at andre enn politiet fysisk skal kunne gripe privatpersonar. Det er likevel viktig for selskapa å unngå store tap av billettinntekter. Fleirtalet legg vekt på ei rekkje avgrensande presiseringar i forhold til maktbruk. Retten til tilbakehalding skal vere avgrensa til tilfelle der ein person har reist utan gyldig billett og ikkje kan eller vil betale gebyr på staden, og heller ikkje vil oppgje personalia. Fleirtalet har funne å kunne støtte denne tilbakehaldingsretten.

Den nye lova gjev dessutan høve for tilsette i det offentlege omsorgsapparatet til å utføre persontransport med personbil som har naturleg tilknytning til utføring av arbeidet. Dette er forholdsvis lite kontroversielt.

Elles blir ansvaret for handsaming av godstransport lagt til fylkeskommunen, og heimel for fritak av løyvekravet er samla på departementsnivå i den nye lova. Med ei rekkje mindre endringar som her kunne vore nemnde, vil proposisjonen bli vedteken slik som den kom frå Regjeringa.

I innstillinga ligg føre seks mindretalsforslag som eg går ut frå at dei respektive partia vil gjere greie for sjølve i sine innlegg.

Komiteen si tilråding kan ein anbefale blir vedteken, kanskje kan det vere grunn til å leggje til: denne gongen utan løyvingsvedtak i innstillinga til Odelstinget.

Tor-Arne Strøm (A): Strukturen i lovutkastet er endret i forhold til gjeldende lov for å gjøre den mer brukervennlig. Loven er delt opp i ulike underkapittel om

løyve, om hvem som er løyvestyresmakt, om tilskudd til rutetransport m.m.

Når det gjelder turvogn og gods, gir løyvet direkte tilgang til markedet, mens for rute- og drosjetrafikk må en i tillegg ha et behovsprøvd løyve. Rutetransport til sjøs blir løyvemessig i all hovedsak behandlet som rute på vei.

Saken inneholder regulering av drosjenæringen. Regjeringen tar ikke stilling til behovsprøving av drosjenæringen nå, men vil komme tilbake til dette. Regjeringen vurderer heller ikke mulighetene for å sette kompetansekrav til drosjesjåfører eller muligheten for den enkelte drosjeeier til å drive eget AS.

Regjeringen foreslår oppheving av forbudet mot anbud i ferjedriften. Ingen av fylkeskommunene som har gitt høringssvar, har innvendinger til dette. De ansattes organisasjoner er i all hovedsak mot anbud. Det pekes spesielt på at anbud vil sette press på bemanning og sikkerhetstiltak, og at et anbudssystem forhindrer omdisponering av ferjer der behovet er størst.

Regjeringen tar heller ikke stilling til om anbud er virksomhetsoverdragelse.

Regjeringen foreslår også at transportselskapenes kontrollører gis rett til å holde tilbake reisende uten gyldig billett med makt. Dette er en ny praksis siden det i dag er politiet som har slik myndighet.

Videre foreslår Regjeringen å gi offentlig ansatte plikt til persontransport i forbindelse med arbeid, f.eks. hjemmehjelpere. Slik transport kan ikke skje i dag.

Tildeling av løyve fortsetter som i dag. Det foreslås at løyvet ikke skal være tidsbestemt. Det skal også innføres krav til politiattest for andre typer løyve. Oppdatert politiattest skal legges fram. Regjeringen foreslår hvert femte år.

Arbeiderpartiet mener at behovsprøving av drosjeløyve skal videreføres. Arbeiderpartiet mener også at det ville bedre situasjonen i drosjenæringen hvis det ble innført kompetansekrav, og at det enkelte drosjeløyve kan registreres som eget AS.

I dag er det en viss konkurransevridning mellom innehavere av drosjeløyve og turbilløyve, f.eks. i forbindelse med anbudskjøring for Rikstrygdeverket. Arbeiderpartiet mener at disse løyvene skal likebehandles.

Vi viser også til at i budsjettbehandlingen for 2002 vedtok Stortinget – Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti – at ferjedriften skal settes ut på anbud. Arbeiderpartiet viser til tidligere merknader, hvor vi stiller oss kritiske til generell bruk av anbud. Vi mener at arbeidstakernes arbeidsvilkår, lønns- og pensjonsrettigheter må ivaretas ved anbud, og at anbudssystemet ikke må føre til sosial dumping. Vi mener at når et annet selskap overtar en eksisterende anbudsroute, skal det regnes som virksomhetsoverdragelse.

Vi er også sterkt kritiske til at transportselskapenes egne kontrollører fysisk skal kunne holde personer tilbake med makt. Vi mener at slik myndighet skal tilligge politiet. Arbeiderpartiet er noe i tvil om det er rett utnyttelse av offentlig ansatte å bruke disse til persontransport, og vil påpeke at slikt arbeid ikke må gå på bekostning av

primær oppgavene. Vi mener at Regjeringens forslag til løyvebehandling er tilfredsstillende med krav til oppdatert politiattest hvert femte år.

For å oppsummere dette i korte trekk: Arbeiderpartiet vil at behovsprøving av drosjeløyve videreføres, og at det innføres kompetansekrav og mulighet for aksjeselskap. Drosjeløyve og turbilløyve likestilles ved anbud. Anbud skal regnes som virksomhetsoverdragelse, og myndighet til å holde personer tilbake fysisk skal tilligge politiet.

På vegne av Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet tar jeg opp de forslag som står i innstillingen.

Presidenten: Tor-Arne Strøm har tatt opp de forslag han refererte til.

Kenneth Svendsen (FrP): Forslaget til ny lov om yrkestransport har noe positivt i seg, men dessverre også en god del negativt. La meg ta det positive først. I budsjettforhandlingene med regjeringspartiene sist høst fikk Fremskrittspartiet gjennomslag for konkurranse mellom ferjeselskapene, med andre ord bruk av anbud ved kjøp av ulønnsomme ruter. Det betyr at effektiviteten øker. Og all erfaring med konkurranse viser høyere servicenivå, bedre effektivitet og lavere priser. Når man til stadighet får henvendelser fra kommuner og fylkeskommuner som ønsker bedre regularitet, og fremfor alt hyppigere avganger, legger anbudene til rette for at de sparte midlene kan brukes til nettopp å forbedre rutetilbudet, gjennom bl.a. hyppigere avganger.

I innstillingen utgjør Fremskrittspartiet en del av flertallet som sikrer at de reisende som ikke har gyldig billett, kan holdes tilbake. Det er riktig at i forbindelse med innføringen av denne muligheten sikres også en reell mulighet for å kunne kjøpe billett. Det har ved flere anledninger vist seg at selskaper i sin besparelsesiver har redusert antall billettører. Derfor har det vært vanskelig for enkelte å få kjøpt billett. Det vil derfor være rart hvis det skal være slik at det er det som er grunnlaget for at noen blir holdt tilbake. Det er ikke akseptabelt.

Ser man bort fra det som jeg nettopp har sagt, viser Regjeringen mangel på handlekraft, samtidig som man ikke ser muligheten for at konkurranse kan bedre og gi et godt kollektivtilbud. Jeg tenker her spesielt på behovsprøvingen av løyver til å kjøre buss og drosje.

Et av de største problemene ved kollektivtilbudet er den totale mangelen på konkurranse. Bussrutene rundt i dette landet, med unntak av turbussene, er basert på at de forskjellige samferdselskontorene i fylkene vurderer behovet for løyve og gir konsesjoner til å kjøre. En fri etablering vil gi et bedre tilbud, og kjøp av ulønnsomme tjenester ved siden av, der man gir enerett til den som vinner anbudet, vil gi et langt bedre og billigere tilbud. Jeg er klar over at enkelte fylkeskommuner allerede kjøper en del bussruter på anbud, men dessverre er det slik at de aller fleste ikke gjør det. Der ligger det et stort besparingspotensial som de enkelte fylkeskommuner med fordel kunne brukt for å bedre tilbudet. Dessverre er det slik at når Høyre kommer i regjering, lukter man ikke på det man mente tidligere.

Drosjenæringen er også en monopolnæring, med delvis unntak, selvfølgelig i de områdene hvor det er flere drosjesentraler, slik som bl.a. i Oslo. Men også her er løyvetildelingen basert på behov. I de fleste andre land har det vært en liberalisering når det gjelder disse løyvene, deriblant i Sverige, med et godt resultat – selv om det helt klart var problemer til å begynne med, noe det alltid vil være når nye ting skal utprøves. Men det har man lært av, og nå er resultatet godt.

Næringslovutvalget jobbet i flere år – fra 1990 til 1995 – med akkurat denne problemstillingen. De konkluderte med at behovsprøvingen burde fjernes. Men dessverre – saken har gått fram og tilbake mellom forskjellige instanser og er nå på sitt tolvte år. Jammen klarer ikke departementet å finne ut at man må ha en utredning til. Denne saken har vært utredet godt nok, opp og ned og til side. Man kommer ikke bort fra det resultatet som man burde ha kommet til, og som også Næringslovutvalget kom fram til, nemlig at denne ordningen burde fjernes. Det er en gammeldags ordning som burde vært avvirket for mange, mange år siden, men dessverre. Det bekrefter bare det som jeg har sagt flere ganger før, at Høyre er forskjellige partier når de er i opposisjon og når de er i regjering. Dessverre har de gått bort fra sine tidligere løfter om at behovsprøving når det gjelder drosje skulle fjernes. Dessverre er det ikke noe jeg kan gjøre med det, men jeg tar opp forslagene i hvert fall.

Presidenten: Kenneth Svendsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Geir-Ketil Hansen (SV): Jeg skal ikke bruke ti minutter, men bare kommentere et par punkter i lovforslaget hvor SV har vært kritisk til det flertallet går inn for.

Det ene punktet er der det foreslås at transportselskaperes kontrollører skal gis rett til å holde tilbake reisende som ikke har gyldig billett, og som ikke vil legitimere seg. I samferdselsloven og jernbaneloven har transportselskapene fått godkjent vedtekter som gir dem mulighet til å kreve inn gebyr dersom de reisende ikke har gyldig billett. Men det blir altså i saken foreslått å gå videre, nemlig å gi selskapene rett til å holde personer tilbake. Og det begrunnes med at det vil virke preventivt.

Høringsinstansene er delt i synet på nettopp dette punktet, så det er ulikt syn på denne saken også utenfor dette huset.

I SV er vi skeptiske til å utvide privatpersoners rett til å holde folk igjen og pågripe. Det er etter vår mening en oppgave for politiet, og det hører hjemme i straffeloven.

Det er flere motforestillinger mot å gjøre det, og jeg kan jo nevne noen få. En pågripelse er en skjønsmessig vurdering, og det er vanskelig for private å håndtere. Det er en type vurderinger som man får utdanning i når man tar politiutdanning, og det er den type kompetanse man bør ha hvis man skal kunne pågripe personer.

Et annet argument er at den som utøver tvangsmyndighet, selv kan komme i et strafferettslig ansvar. Det går på skjønn, og det går på utøvelse av virksomheten. Og sist, men ikke minst, kan den som blir satt til å pågripe, i

enkelte tilfeller bli utsatt for fare. Det kan være en sikkerhetsrisiko også for den som skal pågripe.

Derfor vil vi i SV gå imot forslaget. Vi mener at det er en politioppgave. Trafikkselskapene må heller ivareta sine interesser gjennom forebyggende tiltak, adgangskontroll osv.

Det andre punktet i lovforslaget der vi har vært uenige med flertallet, gjelder anbud i fergesektoren. I forslaget her følges stortingsvedtaket opp fra vedtaket ved behandlingen av samferdselsbudsjettet om at det skal legges til rette for konkurranseutsetting av riksvegfergedriften. Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet var imot å gjøre det før ordningen med prøveanbud var evaluert. Og det er ikke klargjort at den forespeilede kostnadsreduksjon på 13 pst., som lå til grunn for prøveanbudet, er oppfylt. Derimot så er det mulighet for større omstrukturering innenfor fergesektoren, fusjonering og utvikling av monopolsituasjonen. Det er også noe som rederiene klart har uttalt. Får man monopol, vil kostnadene raskt bli drevet opp. Derfor bør forsøksordningen etter vår vurdering evalueres før man legger dette ut på anbud.

Arbeidstakernes situasjon ved anbud i riksvegfergedriften er en viktig side av denne saken. Realiteten er svært ofte at det er lønnskostnadene, den enkelte ansattes pensjons- og lønnsforhold, som blir presset når selskapene skal ut og konkurrere på pris. Det er ofte ikke mulig å redusere antall ansatte på ferga, men det er pensjonsordningen til den enkelte som først ryker når anbud legges ut. Så Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV har da et felles forslag og en felles merknad som vil sikre de ansatte i denne situasjonen. De ansatte blir ofte en salderingspost. Vi foreslår at reglene for virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven skal gjelde i alle tilfeller hvor virksomhet legges ut på anbud, og videre at pensjonsrettigheter skal videreføres ved anbud og anbudsskifte.

Jan Sahl (KrF): Jeg vil i all hovedsak i mitt innlegg konsentrere meg om tre punkter i den nye samferdselsloven. Det gjelder regulering av drosjenæringen, anbud i ferjesektoren og retten til å holde tilbake reisende uten billett.

Tilbudet av drosjer er i dag et resultat av en politisk prosess styrt av fylkeskommunen og dermed relativt konstant, mens etterspørselen er markedsstyrt og svært varierende.

Etter en gjennomgang av reguleringsordningen for drosjer la Næringslovutvalget 23. mai 1995 fram en rapport der en bl.a. konkluderte med at tilsvarende ordning som for turvognløyve burde innføres for drosjenæringen sin del, dvs. at den behovsprøvde løyveordningen blir erstattet av en løyveordning basert på personlige krav til vandel, økonomisk evne og faglig kvalifikasjon til den som skal utøve drosjevirkosmhet.

I Kristelig Folkeparti har vi merket oss de positive resultatene som man har fått i Sverige av en tilsvarende ordning. Kristelig Folkeparti er derfor glad for den vurderingen departementet har på dette spørsmålet. Erfaringene bl.a. fra Sverige viser at tallet på tilgjengelige drosjer på landsbasis økte med 25 pst.

Kristelig Folkeparti mener det må åpnes for konkurranse innenfor drosjenæringen i større grad enn det som er tilfellet i dag. Det har i Norge den senere tid blitt opprettet flere drosjesentraler innenfor samme løyvedistrikt gjennom regulering av tallet på løyver. Flere steder er det derfor nå lagt til rette for konkurranse mellom drosjesentraler. I november 1999 vedtok Arbeids- og administrasjonsdepartementet å oppheve maksimalprisordningen for drosjebil i områder med mer enn én sentral, og dersom forholdene for øvrig lå til rette for konkurranse.

Sommeren 1999 ble reglene for turvognløyve endret, bl.a. som følge av tilpassing til EØS-regelverket med fri kabotasje. Dette fører med seg at deler av drosjemarkedet møter økt konkurranse fra turvognoperatører som benytter småbuss. Dette har skapt uholdbare tilstander ved en del drosjesentraler.

Kristelig Folkeparti inngår i komiteens flertall som har merket seg at Næringslovutvalget har tilrådd å oppheve behovsprøvingen for drosjeløyver og erstatte den med en løyveordning basert på krav til vandel, økonomisk evne og faglig kvalifikasjon. Denne tilrådingen blir støttet av Konkurransetilsynet, Finansdepartementet, Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Rikstrygdeverket. Vi har merket oss at Samferdselsdepartementet mener at det må åpnes for mer konkurranse innenfor drosjenæringen, og at departementet vil komme tilbake til spørsmålet om behovsprøving av drosjeløyve etter å ha evaluert de endringene som allerede er gjort.

Kristelig Folkeparti vil vente med å ta stilling til spørsmålet om å oppheve behovsprøvingen av drosjeløyve og eventuelt erstatte den med en løyveordning basert på andre krav, til departementet har evaluert de endringene som allerede er gjennomført. Vi forutsetter at denne prosessen blir gjennomført så raskt som mulig, slik at Stortinget kan ta stilling til eventuell oppheving av behovsprøving av drosjeløyve i nær framtid.

Kristelig Folkeparti har videre merket seg at Fremskrittspartiet vil fremme forslag om at «behovsprøvd» går ut av lovens tittel til § 6 allerede nå. Vi stiller oss litt undrende til at Fremskrittspartiet vil drive fram liberaliseringen på dette området, uten å ha det nødvendige evalueringsmaterialet på bordet først.

Så til anbud i ferjesektoren. Det er i St.meld. nr. 46 for 1999-2000, Nasjonal transportplan 2002-2011, gjort greie for hovedkonklusjonene i evaluering av gjeldende prøveordning med anbud for riksvegferjene. Kristelig Folkeparti fulgte dette opp i Budsjett-innst. S. nr. 13 for 2001-2002 som del av komiteens flertall, sammen med medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet. Vi viste til at et godt ferjetilbud er av avgjørende betydning for bosetting og verdiskaping i Kyst-Norge.

Kristelig Folkeparti mener at ved å sette riksvegferjesambandene ut på anbud, vil effektiviteten øke og medføre bedre frekvens og kapasitet. Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens arbeid med anbudsutsettelse av riksvegferjer, og eventuelt delegasjon av løyvestyresmakten til Statens vegvesen.

I lys av høringen om ferjesamband våren 2000 oppstod spørsmålet om utvidet arbeidstakervern ved tildeling av løyve til buss- og båtruter. Kristelig Folkeparti vil avvente rapporten fra et nedsatt partssammensatt utvalg som skal gå gjennom arbeidsmiljøloven. De vil bl.a. vurdere bruk av anbud i forhold til regelverket om overdragning av virksomhet. Når rapporten fra dette partssammensatte utvalget foreligger, vil vi ta stilling til utvidet arbeidstakervern ved tildeling av løyve til buss- og båtruter.

Så til spørsmålet om retten til å holde tilbake passasjerer som ikke har betalt billett. Billettinntektene er den viktigste delen av finansieringen av kollektivtransporten. Selskapene er derfor avhengige av å kunne reagere mot reisende som ikke oppfyller sin del av transportavtalen ved å betale billett. Med hjemmel i samferdselsloven/jernbaneloven har transportselskapene fått godkjent transportvedtekter som bl.a. krever at reisende må betale et nærmere fastsatt gebyr dersom de ikke har gyldig billett. Kristelig Folkeparti mener at gebyr er en rimelig sanksjon mot personer som ikke har betalt for seg.

Vi ser det som nødvendig at det blir etablert en sikker hjemmel for retten til å holde reisende tilbake i de tilfeller hvor billett ikke er betalt. Kristelig Folkeparti mener at en slik hjemmel vil ha stor preventiv virkning, først og fremst i forhold til å få reisende med kollektivtransport til å løse billett før de går om bord, men også med tanke på å få passasjerer uten gyldig billett som ikke betaler gebyr på stedet, til å oppgi tilstrekkelige personalia til at gebyr kan drives inn i ettertid.

I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av å understreke at retten for transportselskapenes kontrollører til å holde reisende tilbake må være snever, ut fra hensynet til rettsikkerheten – i den forstand at en i minst mulig grad skal bruke fysisk makt.

Vi registrerer at høringsinstansene er delt i synet på forslaget om hvorvidt transportselskap skal kunne holde tilbake personer uten gyldig billett når de ikke vil oppgi personalia. Vi ser innvendingene mot at andre enn politiet skal kunne fysisk gripe inn overfor privatpersoner. Samtidig er billettinntektene svært viktige og den preventive virkningen av forslaget så god at vi støtter Regjeringens forslag, med de presiseringer som er framført i proposisjonen.

Jorunn Ringstad (Sp): Eg vil knyte nokre få kommentarar til enkelte paragrafar i den nye yrkestransportlova.

Først til spørsmålet om oppheving av behovsprøving for drosjeløyve, slik Næringslovutvalet har føreslått. Eg er samd i at det er fornuftig å vente med ei eventuell omlegging frå behovsprøving til ei løyveordning basert på krav til vandel, økonomisk evne og faglege kvalifikasjonar, inntil det er gjennomført ei evaluering av drosjenæringa.

Saman med Arbeidarpartiet og SV ber Senterpartiet om at det blir gjennomført ein totalgjennomgang av drosjenæringa, og at det ikkje berre er behovsprøving eller ikkje som blir vurdert. Det bør òg, uavhengig av behovs-

prøving eller ikkje, vurderast om det skal innførast kvalifikasjonskrav i drosjenæringa. Mange innanfor drosjenæringa sjølv er også opptekne av akkurat det spørsmålet.

Eg har merka meg at Høgre, Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet meiner at ved å setje riksvegferjedrifta ut på anbud vil ein kunne betre ferjetilbodet, effektiviteten vil auke, og dette vil medføre betre frekvens og kapasitet. Så langt eg kjenner til, har ikkje evalueringa av forsøka med anbodsutsetjing som har blitt gjennomførte, gitt dei klare konklusjonane som fleirtalet legg inn i sine merknader.

Ei evaluering som Møreforsking har gjort, slår rett nok fast at vinnarane av prøveanboda har lagt til grunn ein reduksjon av driftskostnadene trass i forbetring av tilboda. Men resultatet etter eitt års prøvedrift er at selskapa ikkje har greidd å realisere dei planlagde kostnadsreduksjonane. Kva konsekvensar dette kan få for selskapa framover dersom seinare anbudsrunder gir same resultat, skal ikkje eg spå noko sikkert om, men i verste fall kan det føre til konkursar, oppkjøp og monopolsituasjon i ferjenæringa. Etter mitt syn er det difor fornuftig, slik Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet har bedt om, at Regjeringa kjem tilbake til Stortinget med ei evaluering av anbudet i ferjedrifta ved kvar rullering av Nasjonal transportplan.

Det var interessant å høyre på førre talar, Jan Sahl, som lovprisa anbodsutsetjing av ferjedrifta. I førre periode stod Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti saman og bad fleire gonger om ei evaluering før ein gjekk vidare med anbud. Eg forstår at Jan Sahl og Kristeleg Folkeparti òg i den saka har endra standpunkt.

Så har eg god lyst til å ta for meg ei anna side ved anbodsutsetjing. Det viser seg at i veldig mange tilfelle der verksemdar blir lagde ut på anbud, eller ved anbodsskifte, blir arbeidstakarane sette i ein vanskeleg situasjon. Difor har òg medlemene frå Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet i komiteen peika på at reglane for verksemdsoverdraging i arbeidsmiljøa skal gjelde i alle tilfelle der verksemdar blir lagde ut på anbud. Dette er ein måte å gje ein liten garanti for tryggleiken på til dei som jobbar i desse næringane.

Samferdsledepartementet har funne det nødvendig at det blir etablert ein sikker heimel for retten til å halde reisande tilbake dersom dei ikkje kan vise gyldig billett og nektar å oppgi namn, adresse og fødselsdato. Departementet gir difor i lova transportselskapa sine kontrollørar rett til å halde reisande tilbake.

Senterpartiet har ikkje problem med å forstå at for trafikkselskapa er det viktig å få inn billettinntektene, som er den viktigaste delen av finansieringa av kollektivtransporten. Men lovendinga som er føreslått, utvidar private personar sin rett til å bruke makt overfor andre. Senterpartiet meiner at det i hovudsak skal vere politiet si oppgåve å utøve makt overfor privatpersonar. Å pågripe personar kan òg innebere risiko, og faren for at det blir brukt meir makt enn nødvendig er òg reell.

Senterpartiet er ueinig i det forslaget som ligg i det nye lovutkastet, og vil røyste imot forslaget til § 33 ledda 2, 3, 4 og 5.

I denne samanhengen har Arbeidarpartiet og SV vist til at transportselskapa sine behov kan løysast på ein smidigare måte, ved at straffeprosesslova § 173 kan endrast. Dei to partia viser til merknadene frå sine respektive parti i justiskomiteen si innstilling til Ot.prp. nr. 66. Senterpartiet har ikkje medlem i justiskomiteen. Eg har difor ikkje kunna vise til merknad frå justiskomiteen, men eg synest at Arbeidarpartiet og SV peikar på ei fornuftig løysing.

Statsråd Torild Skogsholm: Det er med tilfredshet jeg konstaterer at komiteinnstillingen i all hovedsak gir tilslutning til Regjeringens lovframlegg til ny lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, som skal avløse den gjeldende samferdselsloven. Gjeldende lov er blitt endret en rekke ganger siden den kom i 1976. Samlet sett har den ført til at lovverket er blitt uoversiktlig. Ønsket om å få en bedre tilgjengelig lov er en viktig grunn til at Regjeringen har fremmet forslag til ny lov fremfor ytterligere å innpasse nødvendige materielle endringer i eksisterende lov. Lovens nye navn, lov om yrkestransport, gir også en langt mer informativ og dekkende beskrivelse av lovens virkeområde.

Jeg er glad for oppslutningen om forslaget om også å åpne for bruk av anbud i ferjerutene, på linje med det som alt er gjeldende for bil- og båtruter. Dette vil kunne være et bidrag til mer effektiv bruk av ressursene, slik at midler kan frigjøres for å utvide og forbedre ferjetilbudet for folk og næringsliv. Mindretallet er likevel opptatt av at åpning av anbud i riksvegferjedriften vil kunne føre til fusjoner og en monopolsituasjon som i neste omgang kan drive kostnadene opp. Jeg har en viss forståelse for denne bekymringen, men jeg mener likevel at det gamle konsesjonssystemet med tilnærmet rett til fornyelser også skapte monopoler. Det er derfor viktig med en aktiv konkurransepolitikk, samtidig som samferdselsmyndighetene løpende må vurdere omfanget av de enkelte anbud for å bidra til de beste ferjeløsningene for publikum.

Når det gjelder arbeidstakernes vern ved bruk av anbud, vil jeg peke på at det i eksisterende samferdselslov og forskrifter er inntatt visse bestemmelser om at det kan settes vilkår om at tilsatte i bedrift som tidligere utførte rutetransporten, har fortrinnsrett til tilsetning i bedrift som får anbudet. Det er likeledes krav om at lønns- og arbeidsbetingelser minst skal svare til en av de landsomfattende tariffavtaler på de relevante områder. Disse bestemmelser vil videreføres med den nye loven. Spørsmålet er om man skal utvide vernet for arbeidstakerne gjennom anvendelse av reglene for virksomhetsovertakelse i arbeidsmiljøloven. Som nevnt i proposisjonen har Regjeringen nedsatt et partssammensatt utvalg som for tiden gjennomgår arbeidsmiljøloven, herunder bl.a. spørsmålet om reglene om virksomhetsovertakelse i forhold til anbud. EU-kommisjonen har på sin side som nevnt fremmet forslag om en forordning om offentlig kjøp av kollektivtjenester. I dette forslaget er det inntatt bestemmelser om at vedkommende myndighet som utlyser anbud, kan bestemme at reglene om virksomhetsovertakelse skal gjelde. Gjennom EØS-avtalen kan dette – hvis det

(Statsråd Skogsholm)

blir vedtatt i EU – bli bindende regler for oss. I en slik situasjon mener jeg det er naturlig å avvente resultatet av de nevnte prosesser.

I tilknytning til mindretallets forslag om at retten til å holde reisende uten gyldig billett tilbake i stedet skal forankres gjennom endring i straffeloven og straffeprosessloven, vil jeg bemerke at formålet med forslaget er å få fram personalia, slik at det tilleggsgebyret som allerede er hjemlet i samferdselsloven, kan inndrives. Dette er et sivilt krav, som kan inndrives på vanlig måte og må holdes atskilt fra en straffeforfølging. Nivået på tilleggsgebyret fastsettes av Samferdselsdepartementet som del av trafikkselskapenes transportvedtekter, og må av preventive grunner stå i et visst forhold til den billettpris man har unnlatt å betale. Jeg ser det derfor ikke som naturlig at hjemmelen forankres i strafferettslige bestemmelser. I de fleste tilfeller vil inndrivning av gebyret i seg selv være tilstrekkelig. I likhet med mindretallet ser også jeg at retten for trafikkselskapene til å holde tilbake reisende uten gyldig billett har enkelte problematiske sider. Med de begrensninger for ordningen som er trukket opp i proposisjonen, sammenholdt med krav til individuell godkjenning basert på opplæring, instruksjoner og vilkår, mener jeg likevel det er foretatt en forsvarlig avveining, slik flertallet gir uttrykk for.

Når det gjelder spørsmålet om den framtidige reguleringsform for drosje, er det i proposisjonen varslet at Regjeringen vil komme tilbake til dette. Jeg har merket meg at flertallet ønsker at Stortinget skal få seg forelagt spørsmålet om behovsprøving.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A): Også Arbeiderpartiet vil snik-erne til livs.

Har ikke statsråden noen innvending mot at private aktører skal ha mulighet til å pågripe folk? Og ser ikke statsråden at det bør være politiets oppgave? Vi er kritiske til å ta inn en særregel i en spesiallov som yrkestransportloven. Slike regler hører etter vår oppfatning til straffeloven. Har statsråden noe syn på dette?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg ser på dette som høyst relevante spørsmål. Da jeg gikk igjennom dette, vurderte jeg det etter straffeloven på den ene siden og det vi nå foreslår, på den andre siden.

Det vi gjør nå, er egentlig å rydde opp i hjemmelsgrunnlaget for en praksis som allerede brukes enkelte steder. Det er forskjell mellom kommunene på hvordan man praktiserer denne tilbakeholdningen. Jeg vil minne om at det er snakk om å holde tilbake inntil man har oppgitt personalia. Det er ikke snakk om pågripelse.

Etter å ha vurdert dette nøye ønsker jeg ikke at dette skal bli en prosess i forhold til straff og straffelovgivningen, for da har vi en helt annen situasjon enn den vi nå snakker om, som går på transportselskapenes anledning til å holde igjen trafikanter som ikke har betalt gyldig billett.

Vi vet også at dette er av veldig stor økonomisk betydning for selskapene. Blant annet her i byen er det av stor betydning at det finnes en mulighet for å inndrive de inntektene som man ellers går glipp av dersom man ikke har noen mulighet til å holde igjen, og til å sørge for at det er en dialog for å få folk til å betale for seg.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Bjørgulv Froyn (A): Vi møter stadig oftere at manglende lovbestemmelser i arbeidsmiljøloven bidrar til en økt usikkerhet for folk i bedrifter som blir lagt ut på anbud. Det er en usikkerhet som gjelder både trygghet for arbeid og trygghet for å beholde inngåtte lønns- og arbeidsavtaler.

Dette er den egentlige utfordringen – og bakgrunnen for at Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet i sin merknad mener at reglene for virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven også skal gjøres gjeldende for de tilfeller der riksveiferjedriften settes ut på anbud og driften blir overtatt av nye operatører. Dette er ikke et vikarierende argument mot anbudsutsettelse. Det er å ta erfaringene med anbud i hele transportbransjen på alvor.

Vi er alle for et best mulig tilbud til lavest mulig pris. Et slikt mål kan en ikke nå dersom det er de ansattes rettigheter som blir salderingsposten i et anbud. Det gode tilbud og den effektive virksomheten skapes av trygge medarbeidere, medarbeidere som føler tilhørighet til og ansvar for virksomheten. Slike medarbeidere får man ikke gjennom å skape utrygghet. Dette temaet er svært sentralt og godt kjent i den landbaserte transportbransjen. Det er derfor all grunn til å se på de erfaringer den har høstet, før man stuper hodeløst inn i en liberalisering av riksveiferjedriften.

Under de ulike høringene som komiteen har gjennomført i vår, er det med all tydelighet kommet fram både fra arbeidstakersiden og fra arbeidsgiversiden at effektiviseringspotensialet i bransjen er tatt ut. Det som i hovedsak gjenstår av mulig innsparing, ligger i arbeidskostnadene. Og dette kan ikke være uvesentlig for regjeringspartiene, som i Sem-erklæringen uttrykker stor respekt for menneskeverdet. Ikke minst Kristelig Folkeparti bør legge seg dette på sinne, og ikke bare – i ren glede over å kunne sitte i regjering – skyve problemet foran seg.

Ferjesambandet er langt fra godt nok mange steder i landet. Det tror jeg vi alle kan enes om. Vi vet det er viktig å finne løsninger som kan heve standarden og tilbudet. Men å tro at det eneste svaret på utfordringen er å sette ferjedriften ut på anbud, er i beste fall naivt. I verste fall er det et eksperiment, der det blir de ansatte og passasjerene som må betale for eksperimentet.

I Budsjett-innst. S. nr. 13 for 2001-2002 har Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet en felles merknad:

«Disse medlemmer viser til erfaringene fra forsøk med prøveanbud i riksvegferjedriften som er evaluert av Møreforskning. Vinnerne av prøveanbudene har lagt til grunn en reduksjon av driftskostnadene på 13 pst. i sine anbud på tross av forbedring av tilbudet. Etter første anbudsår rapporterte selskapene at de ikke

hadde klart å realisere de planlagte kostnadsreduksjonene.

Disse medlemmer viser til at en generell åpning for anbud i riksvegferjedriften raskt vil kunne føre til fusjoner og en monopolsituasjon innenfor rederistrukturen. Det er bl.a. bekreftet av rederinæringen. Ei slik langsiktig utvikling kunne drive opp kostnadene i riksvegferjedriften. Disse medlemmer mener erfaringene så langt ikke bør konkludere med en generell adgang til anbud innenfor riksvegferjedriften.»

Det er min oppfatning at Kristelig Folkeparti i regjeringssamarbeid med Høyre har begynt å bevege seg på veier de tidligere aldri har villet gå. Min oppfordring til Kristelig Folkeparti er derfor at det aldri er for sent å snu. Min utfordring til Kristelig Folkeparti er å sørge for at jeg kan beholde min tro på at også Kristelig Folkeparti er en forsvarer av velfungerende kollektivsystemer, både på sjø og på land, til beste for brukere og ansatte.

La meg avslutningsvis kommentere forslagene om transportselskapenes behov for en mer effektiv billett-kontroll. Det er viktig å vise respekt for det arbeidet kontrollørene utfører, og samtidig forstå de daglige vanskeligheter de må håndtere. Den beste måten å gjøre det på er ikke å gi dem tilnærmede politioppgaver, men bedre å legge til rette organiseringen av deres arbeid. Det betyr bl.a. å gjøre adgangskontroll like viktig som utgangskontroll.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 405)

S a k n r . 3

Innstilling frå samferdselskomiteen om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23, vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4, lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader, lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel og plan- og bygningslov 14. juni 1985 nr. 77 (omorganisering av Statens vegvesen) (Innst. O. nr. 63 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 78 (2001-2002))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 411)

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringar i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) og lov om endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven) (Innst. O. nr. 64 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 80 (2001-2002))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 412)

S a k n r . 5

Innstilling frå samferdselskomiteen om lov om om-danning av statens jernbanetraffikkselskap (NSB BA) og statens postselskap (Posten Norge BA) til aksjeselskaper og lov om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett (Innst. O. nr. 65 (2001-2002), jf. Ot.prp. nr. 82 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter for hver gruppe.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikkordskifte etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Jorunn Ringstad (Sp) (ordfører for saka): Den første delen av Ot.prp. nr. 82 for 2001-2002 er ei oppfølging av forslag som er sette fram i St.prp. nr. 62 for 2001-2002, som vart debattert i Stortinget tidlegare i dag. Eg har difor ingen nye kommentarar til den delen.

Men i Ot.prp. nr. 82 er det også teke inn forslag om lov om tilbod om grunnleggjande banktenester gjennom ekspedisjonsnettet til Posten Norge AS. I dag er Posten Norge BA pålagt å tilby grunnleggjande banktenester gjennom heile ekspedisjonsnettet. Spørsmålet i Ot.prp. nr. 82 er om denne plikta skal lovfestast. Eit fleirtal i komiteen, alle unnateke Framstegspartiet, støttar ei lovfesting, slik at det ikkje skal vere tvil om at dette er ei samfunnsplågd oppgåve for Posten. Fleirtalet er òg ope for at det skal kunne vurderast endring i plikta til å inngå avtale med berre *ein* finansieringsinstitusjon, som får einei-rett, og som blir pålagt plikt til å tilby grunnleggjande banktenester i heile ekspedisjonsnettet. Ein klar føresetnad for endring er at dette ikkje skal svekkje Posten sitt høve til å tilby banktenester til alle kundar over heile landet, og fleirtalet i komiteen minus Framstegspartiet har slutta seg til dei føresetnadene som ligg her.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 413)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Odelstinget skal så votere i sakene nr. 1–5.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten har Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet satt fram forslagene nr. 1 og 2.

Forslag nr. 1 lyder:

«Meirutgiftene til stillingar m.v knytta til ordninga med prikkbelastning vert redusert med 20-30 pst.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Det vert frå 2003 løyvd 5 mill. kroner meir til politikontroll på dei mest ulukkesutsette vegstrekningane.»

Disse forslagene må anses som anmodningsforslag og blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å sende Stortinget.

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slike vedtak:

A .
L o v

om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk
(prikkbelastning av førerkort)

I

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

§ 33 nr. 1 nytt første ledd skal lyde:

*Kongen kan gi forskrift om at førerkortet skal inndras for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten, dersom innehaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode. Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerkort med eller uten prøveperiode. Det kan settes vilkår for å få førerkortet tilbake etter inn-
dragningen.*

Nåværende første ledd blir nytt annet ledd, og skal lyde:

Blir den som har førerkort eller mopedførerbevis, ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling, kan politimesteren eller den han gir myndighet i tilfeller som ikke leder til registrering etter første ledd, treffe vedtak om inndragning av førerkortet eller mopedførerbeviset for nærmere fastsatt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det. Det samme gjelder dersom innehaveren ikke er edruelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn.

II

Loven trer i kraft straks.

Presidenten: Fremskrittspartiet og Kystpartiet har varslet at de går imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 58 mot 14 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.51.52)

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

Presidenten antar at Fremskrittspartiet og Kystpartiet også her vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet bifaltes med 56 mot 14 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.52.25)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Videre var innstillet:

B .

Trygg Trafikk får frå 2003 auka sine løyvingar med 2 mill. kroner til tiltak for å betre tryggleiken for skulebarn.

Presidenten: Komiteens innstilling blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å sende Stortinget.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt fram seks forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Tor-Arne Strøm på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 3-6, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet

Presidenten tar først for seg forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med hver rullering av Nasjonal transportplan komme tilbake til Stortinget med en evaluering av anbud i ferjedrifta.»

Forslaget blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å sende Stortinget.

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

L o v

om yrkestransport med motorvogn og fartøy
(yrkestransportlova)

Kap. 1 Allmenne reglar

§ 1. Kva lova gjeld (virkeområde)

(1) Lova gjeld for transport med motorvogn eller fartøy i Noreg, jf. likevel § 10.

(2) Luftputefartøy vert rekna som fartøy etter denne lova.

(3) Beltebil reknast ikkje som motorvogn etter denne lova.

§ 2. Rutetransport

(1) Som rutetransport reknast regelmessig transport av personar i eit bestemt trafikksamband dersom transporten står open for alle, og på- og avstiging kan skje på stoppestader som er fastsette på førehand.

(2) Følgjande transport skal likevel ikkje reknast som rutetransport:

- a) transport av personar frå ein stad og tilbake til denne, når motorvogna eller fartøyet ikkje vert nytta til transport av andre før heile turen er avslutta,
- b) transport av personar så framst minst ei overnatting er teken med i den sams prisen og dei påmelde passasjerane følgjer med på heile turen frå utgangspunkt til endepunkt,

- c) transport inkludert overnatting som er lagt til rette for regelmessig transport av grupper av personar frå eit avgangsområde til eit bestemmelsesområde, slik at den gruppa som har vore med på turen ut, først returnerer samla til avgangsområdet med ein seinare tur.

§ 3. Unntak

Departementet kan i tvilstilfelle i forskrift eller einskildvedtak fastsetje kva som skal reknast som rutetransport.

Kap. 2 Løyve

§ 4. Løyve for persontransport med motorvogn

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport med motorvogn må ha løyve. Det same gjeld den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass.

(2) Løyve kan tildelast den som har

- god vandel,
- tilfredsstillande økonomisk evne og
- tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

§ 5. Løyve for godstransport med motorvogn

(1) Den som mot vederlag vil drive godstransport med motorvogn med tillatt totalvekt over ei vektgrense som vert nærare fastsett av departementet må ha løyve. Det same gjeld den som utfører godstransport mot vederlag med motorvogn som elles er fritaken frå kravet til løyve i medhald av § 16, når transporten kan sjåast som ledd i næringsverksemd. § 4 andre ledd gjeld tilsvarande.

(2) Som motorvogn etter denne lova reknast lastebil, kombinert bil og trekkbil tillatt brukt på offentleg veg.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

§ 6. Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med motorvogn må i tillegg til løyve etter § 4 første ledd ha særskilt løyve for rutetransport.

(2) Administrasjonsselskap som nemnt i § 23 treng ikkje løyve.

(3) Den som har ruteløyve kan samstundes og med same motorvogn utføre godstransport utan særskilt løyve for transport av gods.

Presidenten: Til paragrafens tittel foreligger et avvikende forslag, nr. 3, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«§ 6. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med motorvogn i rute.»

V o t e r i n g :

- Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til paragrafens tittel og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 60 mot 12 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 21.53.51)
- Komiteens innstilling til § 6 første til tredje ledd bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

§ 7. Behovsprøvd løyve for persontransport med fartøy i rute

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med luftputefartøy, eller med anna fartøy over 8 m lengde tilsvarande 4 bruttotonn må ha ruteløyve. § 4 andre ledd bokstav a) og b) og § 6 andre ledd gjeld tilsvarande.

(2) Det trengs likevel ikkje ruteløyve for:

- Transport mellom Noreg og andre land som tek med personar mellom stader i Noreg.
- Transport av personar innan eit hamnedistrikt, dersom det med heimel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann er fastsett særskilt løyveordning. Dette gjeld likevel ikkje for riksveggerjer.
- Transport av inntil 12 personar, avgrensa til ein person pr. 25 bruttotonn, såfram det ikkje vert krevd passasjersertifikat etter lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 94.

Presidenten: Til paragrafens tittel foreligger også her et alternativt forslag, nr. 4, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«§ 7. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med fartøy i rute.»

V o t e r i n g :

- Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til paragrafens tittel og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 60 mot 12 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 21.54.25)
- Komiteens innstilling til § 7 første og annet ledd bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

§ 8. Anbod ved tildeling av løyve

Ved tildeling av løyve etter §§ 6 og 7 kan det nyttast anbod. Departementet gjev nærare forskrift om anbod.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

§ 9. *Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute*

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må i tillegg til løyve etter § 4 ha særskilt drosjeløyve.

(2) Løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person fell bort når innehavaren fyller 70 år.

(3) Løyvestyresmakta kan gje påbod om at det skal skipast drosjesentralar og om korleis dei skal drivast, om plikt til å betale innskot og avgift til sentralen og om at sentralen skal ha rett til å fastsetje køyreordninga og gje andre reglar for verksemda. Slike føresegner kan gjerast gjeldande både for løyvehavar og førar, og ha med pålegg om bruk av uniform.

(4) Departementet kan gje forskrifter om andre særskilte løyveordningar for persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 17 personar.

(5) Departementet kan gje forskrifter om korleis ei motorvogn skal vere utstyrt når ho vert nytta til løyvepliktig transport etter denne paragrafen.

Presidenten: Til paragrafens tittel foreligger et avvikende forslag, nr. 5, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«§ 9. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med motorvogn utenfor rute.»

Fremskrittspartiet har varslet at de går imot § 9 annet, tredje og fjerde ledd.

V o t e r i n g :

1. Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til paragrafens tittel og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 60 mot 12 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 21.55.01)
2. Komiteens innstilling til § 9 første og femte ledd bifaltes enstemmig.
3. Komiteens innstilling til § 9 annet, tredje og fjerde ledd bifaltes med 60 mot 12 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 21.55.24)

Videre var innstillet:

§ 10. *Transport med motorvogn til eller frå utlandet mv.*

(1) Den som har forretningsstad i Noreg og som vil utføre transport av personar eller gods mot vederlag til eller frå utlandet, må ha rett til å utføre tilsvarande transport innanlands og dessutan ha særskilt samtykke frå vedkommande stat dersom dette krevst.

(2) Den som har forretningsstad i utlandet og som vil utføre transport av personar eller gods mot vederlag til eller frå Noreg, må ha særskilt samtykke frå Noreg når ikkje anna følgjer av internasjonal avtale der Noreg er part.

(3) Den som ikkje har forretningsstad i Noreg kan ikkje utføre transport av personar eller gods mot vederlag mellom stader i Noreg, dersom ikkje anna følgjer av in-

ternasjonal avtale der Noreg er part. I einskildvedtak kan departementet òg gje samtykke til slik transport for verksemdar frå land som Noreg ikkje har tilsvarande avtale med.

(4) Departementet kan i forskrift fastsetje nærare reglar og vilkår for transport mot vederlag med motorvogn til eller frå Noreg, og for transport mot vederlag mellom stader i Noreg utført av den som har forretningsstad i utlandet.

§ 11. *Vilkår*

Løyvestyresmakta kan setje vilkår for det einskilde løyvet.

Kap. 3 Løyvestyresmakt

§ 12. *Løyve*

Løyve etter §§ 4, 5 og 9 vert gjevne av fylkeskommunen.

§ 13. *Behovsprøvd løyve for persontransport i rute*

(1) Departementet gjev løyve til riksvegferjer og til rutetransport som går gjennom to eller fleire fylke.

(2) Med den avgrensinga som følgjer av første ledd, gjev fylkeskommunen løyve til rutetransport etter §§ 6 og 7.

§ 14. *Internasjonal transport og kabotasje*

Departementet gjev løyve til transport etter § 10.

§ 15. *Delegering*

Departementet kan delegere sine oppgåver etter denne lova til fylkeskommunen.

Kap. 4 Transport som kan drivast utan løyve

§ 16. *Eigentransport av gods*

(1) Det trengst ikkje løyve etter § 5 for transport av eige gods (eigentransport) når transporten er ledd i anna næringsverksemd.

(2) Likt med eige gods reknar ein gods som vedkommande har eller får rådvelde over i samband med kjøp, sal, lån, leige, framstilling, behandling og reparasjon.

(3) Første ledd gjeld berre godstransport som er ein hjelpefunksjon i høve til verksemda si samla aktivitet, og utførast av eigaren av verksemda eller ein tilsett i denne.

(4) Motorvogn som vert nytta i transport av eige gods, skal vere utstyrt med eigentransporterklæring som skal takast med i motorvogna og synast fram ved kontroll. Det trengst ikkje eigentransporterklæring for statlege, fylkeskommunale eller kommunale etatar sin eigentransport med eigne motorvogner.

(5) Første ledd gjeld berre motorvogn som verksemda eig eller har bruksrett til etter leasing- eller leigekontrakt som skal visast fram ved kontroll.

§ 17. *Transport av post*

Statens postselskap treng ikkje løyve for transport av postsendingar som ligg innanfor samfunnsplagte oppgå-

ver og som følgjer av selskapet sin konsesjon etter lov 29. november 1996 nr. 73 om formidling av landsdekkjande postsending (postloven). Unntak frå løyveplikta gjeld berre transporter som statens postselskap utfører med motorvogner selskapet eig eller har bruksretten til etter leasing- eller leigekontrakt som skal visast fram ved kontroll.

§ 18. *Eigentransport av personar*

Det trengst ikkje løyve når ei verksemd transporterer egne tilsette til eller frå arbeidsstaden. Likeins trengs det ikkje løyve når hotell eller liknande verksemd utfører transport av egne overnattingsgjester. § 16 femte ledd gjeld tilsvarende.

§ 19. *Persontransport knytt til arbeidsforhold innan helse- og omsorgssektoren*

(1) Tilsette i det offentlege eller i offentlig godkjend institusjon innan helse- eller omsorgssektoren treng ikkje løyve for å drive persontransport med motorvogn registrert for inntil 9 personar inkludert førar, dersom transporten framstår som eit naturleg ledd i den tilsette sine arbeidsoppgaver.

(2) Første ledd gjeld berre transport som framstår som ein underordna funksjon og der vederlaget for transporten ikkje overstig staten sine satsar for kilometergodtgjersle.

§ 20. *Annan persontransport*

(1) Det trengst ikkje løyve når den som rår over ein personbil tek med seg folk han arbeider saman med eller grannar når han køyrer mellom bustad og arbeidsstad.

(2) Likeins krevst det ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulansse.

§ 21. *Særskilde transportar*

(1) Departementet kan i forskrift eller i einskildvedtak fastsetje unntak frå kravet om løyve for særskilde slag transportar eller motorvogner dersom det ikkje er i strid med internasjonal avtale der Noreg er part.

(2) For unntak frå kravet om løyve etter denne paragrafen gjeld § 11 tilsvarende.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

Kap. 5 Offentleg godtgjersle til rutetransport

§ 22. *Lokal rutetransport*

(1) Fylkeskommunen har ansvar for å yte godtgjersle til rutetransport som fylkeskommunen vil opprette eller halde oppe innan eit fylke, jf. likevel § 24.

(2) Vedtak av fylkeskommunane i saker om godkjenning av ruteplan, takstar og godtgjersle kan ikkje klagast til departementet.

(3) Staten yter årleg rammetilskot til delvis dekning av fylkeskommunane sine utgifter. Tilskotet blir fordelt gjennom inntektssystemet for kommunane og fylkeskommunane etter reglar gjevne av Kongen.

(4) Innan dei fristane departementet fastset, skal fylkeskommunane leggje fram budsjett, rekneskap og elles gje dei opplysningane som trengst for departementet si vurdering av framtidig samla behov for tilskot.

(5) Fylkeskommunen fastset kontraktsform og retningslinjer som skal gjelde for tildeling av godtgjersle.

(6) Kontrakt om godtgjersle som er inngått på grunnlag av anbod, skal gjelde for minst 5 år, med unntak for mellombelse ruter. Når særlege grunnar taler for det, kan ei inngått avtale forlengjast for kortare tid.

Presidenten: Til § 22 sjetle ledd foreligger et avviken- de forslag, nr. 2, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«§ 22 6. ledd skal lyde:

Kontrakt om godtgjersle som er inngått på grunnlag av anbod, skal gjelde for minst 5 år, med unntak for mellombelse ruter. Når særlege grunnar taler for det, kan ei inngått avtale forlengjast for kortare tid. Arbeidstakarar knytte til verksemd som vert lagt ut på anbod, skal oppretthalde slike rettar og plikter som følgjer av arbeidsmiljølova kapittel XII A. I tillegg skal pensjonsordningar vidareførast utan at pensjonsordningane blir svekka.»

V o t e r i n g :

1. Komiteens innstilling til Kap. 5, § 22 første til femte ledd bifaltes enstemmig.
2. Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til § 22 sjetle ledd og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bifaltes innstillingen med 40 mot 32 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.56.22)

Videre var innstillet:

§ 23. *Administrasjonsselskap*

Fylkeskommunen kan gjere vedtak om at godtgjersle til rutetransport skal gå til eit selskap som administrerer rute-sambanda i fylket. § 22 femte og sjetle ledd gjeld tilsvarende.

§ 24. *Riksvegerjer*

Departementet har ansvar for å yte godtgjersle til ferjer i riksvegsamband. Departementet fastset kontraktsform og retningslinjer som skal gjelde for tildeling av godtgjersle. Ved bruk av anbod gjeld § 22 sjetle ledd tilsvarende.

Kap. 6 Sams føresegner

§ 25. *Tildeling av løyve*

Løyve etter denne lova kan tildelast dei som fyller kra- va som er sette i lova eller i forskrift med heimel i lova. Eit selskap eller annan juridisk person kan tildelast løyve på vilkår som vert nærare fastsette av departementet.

§ 26. *Politiattest*

Det kan krevjast politiattest ved søknad om løyve etter denne lova, og etter at løyve er gitt etter ein tidsperiode som vert nærare fastsett av departementet.

§ 27. *Kor lenge eit løyve gjeld*

(1) Løyve etter §§ 4 og 5 gjeld utan avgrensing i tid, jf. likevel § 9 andre ledd.

(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Løyvestyresmakta kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av anbod for vedkommande rute eller ruteområde.

(3) Når anbod vert nytta i rutedrifta, eller særlege grunnar talar for det, kan løyve gjevast for kortare tid.

(4) Departementet kan i løyvetida gjere endringar i forskriftene for løyvepliktig verksemd og i vilkår som er sette for eit løyve. Vil løyvehavaren ikkje halde fram med drifta på dei nye vilkåra, skal han få ei rimeleg tid til å leggje ned verksemda.

§ 28. *Overføring av løyve mv.*

Ein løyvehavar kan ikkje overlata løyvet sitt til andre utan samtykke frå løyvestyresmakta.

§ 29. *Tilbakekalling av løyve*

(1) Løyvestyresmakta kan kalle tilbake løyve når løyvehavaren ikkje fyller dei krava som er sette i forskrifter og vilkår, eller ikkje rettar seg etter forskrifter og vilkår som gjeld for å drive verksemda.

(2) Døyr løyvehavaren, skal den som rår over buet hans straks sende melding om dødsfallet til den styresmakt som har gjeve løyvet. Det same skal gjerast om løyvehavaren går konkurs. Når løyvehavar døyr eller går konkurs, kan løyve takast att utan varsel. Departementet kan gje nærare føresegner om avvikling av løyve der løyvehavar døyr.

(3) Når retten til å drive løyvepliktig verksemd etter lova har falle bort, skal løyvehavaren eller den som rår over buet hans, straks sende tilbake dei legitimasjonane og løyveskilta som han har fått frå løyvestyresmakta.

(4) Når det er fastsett at løyve skal takast att, kan det samstundes gjerast vedtak om at vedkommande ikkje skal få nytt løyve før etter ei fastsett tid utan omsyn til at han fyller krava for å få nytt løyve.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Presidenten vil her la votere over forslag nr. 6, fra Fremskrittspartiet, til Kap. 6, § 29 femte ledd. Forslaget lyder:

«§ 29 5. ledd skal lyde:

Departementet kan gje forskrift om at løyvestyresmakta kaller tilbake løyve dersom løyvehavaren pådreg seg rettskraftig dom for valds-, vinnings- eller sedløysbrottsverk.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 51 mot 21 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.57.02)

Videre var innstillet:

§ 30. *Merking av motorvogn*

Departementet kan gje forskrifter om at motorvogn som vert nytta til løyvepliktig transport skal merkast med løyveskilt.

§ 31. *Gebyr*

Departementet kan i forskrifter fastsetje at det skal betalast gebyr for utferding av løyvedokument, løyveskilt eller annan dokumentasjon etter denne lova.

§ 32. *Plikt til å gje statistikk mv.*

(1) Den som i samband med næring eller verksemd han driv, sender eller tek mot gods, og dei som driv eller direkte eller indirekte formidlar transport av personar eller gods mot vederlag, skal gje dei opplysningane som departementet krev ved gjennomføringa av denne lova.

(2) Departementet kan gje forskrifter om statistikk for løyvepliktig transport og for transport som er friteken for løyveplikt etter denne lova.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

§ 33. *Transportvedtekter*

(1) Departementet kan i forskrift eller einskildvedtak gje reglar om transportvedtekter og om tilleggsavgift ved manglande gyldig billett i rutetransport.

(2) Reisande med rutetransport som går inn under lova her, som i kontroll ikkje kan framvise gyldig billett, og som ikkje på staden betaler den tilleggsavgift som departementet har godkjend med heimel i første ledd, kan haldast tilbake av transportselskapet sine kontrollørar så lenge den reisande ikkje gjev tilstrekkelege opplysningar om namn, adresse og fødselsdato. Retten til å halde reisande tilbake gjeld òg mens dei opplysningane den reisande gjev vert stadfesta.

(3) Retten til å halde reisande tilbake etter andre ledd gjeld berre når retten er godkjend av departementet som del av selskapet sine transportvedtekter.

(4) Ein person kan ikkje verte halde tilbake dersom det etter omstenda vil vere eit uforholdsmessig inngrep.

(5) Personar under 15 år bør ikkje haldast tilbake.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har varslet at de går imot § 33 annet til femte ledd.

V o t e r i n g :

1. Komiteens innstilling til § 33 første ledd bifaltes enstemmig.
2. Komiteens innstilling til § 33 annet til femte ledd bifaltes med 41 mot 31 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.57.47)

Videre var innstillet:

§ 34. Søksmålsfrist

Fristen for å reise sak etter tvistemålsloven § 437 andre ledd første punktum mot vedtak som eit styringsorgan har gjort etter denne lova skal vere to månader.

§ 35. Utfyllande forskrifter

Departementet gjev nærarer forskrifter om kvar enkelt løyveordning og utfyllande forskrifter til gjennomføring av lova.

Kap. 7 Særlege fullmakter

§ 36. Ekstraordinære tilhøve

Når samferdselsomsyn under ekstraordinære tilhøve gjer det naudsynt, kan departementet gje løyvehavar pålegg om å utføre visse transportoppgåver. Det same gjeld for andre som eig eller brukar motorvogner for gods- og persontransport, målepliktig fartøy og statens jernbanetrafikkselskap og jernbanetrafikkselskap der statens jernbanetrafikkselskap eig over halvparten av selskapet.

§ 37. Sivil transportberedskap

Departementet kan gje føresegner om den sivile transportberedskap i fredstid, ved beredskap, mobilisering og i krig samt ved ekstraordinære krisetilhøve. Departementet kan òg i føresegnene gjere unntak frå reglane i lova. Departementet kan pålegge fylkeskommunane transportberedskapsoppgåver.

Kap. 8 Kontroll, sanksjonar mv.

§ 38. Kontrolldokument

Førar av motorvogn eller fartøy i løyvepliktig transport eller løyvefri eigentransport, skal på kvar einskild transport ha med seg dei legitimasjonane som det er fastsett at han skal syne fram når det vert ført kontroll av politiet, Statens Vegvesen eller annan offentlig tenestemann som departementet gjev rett til å føre kontroll etter denne lova.

§ 39. Kontroll av eigentransport

Når kontrollmakta ber om det pliktar førar å gje tilgang til varerom, container, kapell o.l. på motorvogn som er fritaken frå løyve i medhald av §§ 16 og 17.

§ 40. Forbod mot å bruke køyretøy mv.

(1) Den som har fullmakt til å føre kontroll etter denne lova, kan for så lang tid som det vert funne naudsynt, forby bruken av køyretøy som vert nytta til transport av per-

sonar eller gods utan påbode løyve eller anna godkjenning etter denne lova. Det kan krevjast at gods som blir transportert utan påbode løyve vert lasta om på staden.

(2) Forbod mot å bruke eit køyretøy kan iverksetjast på staden.

(3) Vert det sett forbod mot å bruke eit køyretøy, kan kjennemerke og vognkort inndragast med det same.

(4) Eit køyretøy som det er forbode å bruke, kan kontrollmakta, når ho meiner det trengst, ta i forvaring. Vert køyretøyet ikkje henta innan 3 månader etter at forbodstida har gått ut, kan det verte seld når eigaren har fått melding om det i rekommandert brev. Reglane i vegtrafikkloven § 37 fjerde ledd, tredje punktum og femte til sjuande ledd gjeld tilsvarande.

§ 41. Straff

Om nokon med vilje eller aktløyse bryt eller hjelper til med å bryte denne lova, forskrifter eller vilkår som er fastsette med heimel i lova, vert han straffa med bot. Forsøk på slike brot er også straffbart.

§ 42 Iverksetjing. Overgangsføresegner

1. Kongen fastset kva tid lova skal ta til å gjelde.
2. Reglar, forskrifter og vedtak som er gitt i medhald av lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel gjeld òg etter at lova her er sett i kraft.

§ 43 Endringar i andre lover

Frå den tid lova vert iverksett, vert det gjort følgjande endringar i andre lover:

1. Lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel og lov 4. juli 1991 nr. 52 om endringar i lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel vert oppheva.
2. I lov 17. juni 1966 nr. 2 om luftputefartøyer skal § 3 første ledd lyde:

Når ikke Kongen bestemmer annet, skal det ved bruk av luftputefartøy foreligge godkjent forsikring eller annen godkjent sikkerhet til dekning av erstatningsansvar for skade som måtte oppstå ved bruken av fartøyet.

3. I lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag skal § 4 f) lyde:

f) rutetransport som drives med løyve i henhold til yrkestransportloven

4. I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer:

§ 7 skal lyde:

§ 7 (Særskilte krav til trafikkvirksomheten)

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak fastsette krav om transportvilkår og om tilleggsavgift ved manglende gyldig billett ved jernbanetransport.

Når fylkeskommunen gir tilskudd til lokal jernbane innen et fylke, fastsetter fylkeskommunen transportvilkår. Fylkeskommunens vedtak i saker om godkjenning av ruteplan, takster og tilskudd kan ikke påklages til departementet.

Ny § 7a skal lyde:

§ 7a (Tilbakeholdsrett)

Reisende med transportmiddel som reguleres etter loven her, som i kontroll ikke kan framvise gyldig billett, og som ikke på stedet betaler slik tilleggsavgift som departementet har godkjent med hjemmel i § 7 første ledd, kan holdes tilbake av transportselskapets kontrollører så lenge den reisende ikke gir tilstrekkelige opplysninger om navn, adresse og fødselsdato. Tilbakeholdsretten gjelder også mens de gitte opplysninger verifiseres.

Retten til å holde tilbake personer etter første ledd gjelder bare når slik rett er godkjent av Samferdselsdepartementet som del av selskapets transportvilkår.

Tilbakehold kan ikke foretas dersom det etter forholdene ville innebære et uforholdsmessig inngrep.

Personer under 15 år bør ikke holdes tilbake.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Det voteres 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.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

l o v
om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23,
vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4,
lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning
av køyretøyverkstader,
lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel
og plan- og bygningslov 14. juni 1985 nr. 77
(omorganisering av Statens vegvesen)

I

I veglov 21. juni 1963 nr. 23 gjøres følgende endringer:

§ 10 skal lyde:

Landet skal vere inndelt i regionar. I kvar region skal det vere eit regionvegkontor under leiing av ein regionvegsjef.

Regionvegsjefen hører under Vegdirektoratet i saker som gjeld riksvegar, og under fylkeskommunen i saker som gjeld fylkesvegar.

Kongen gir nærare føresegner om korleis regionvegkontoret skal vere organisert, og om kva styringsområde det skal ha, og kan då fastsette kor mange veganlegg eit

regionvegkontor skal planlegge og gjennomføre. Kongen gir instruks for regionvegsjefane.

I følgende bestemmelser skal uttrykket «vegkontor» og «vegsjef» endres til «regionvegkontor» og «regionvegsjef»:

§§ 9 første og annet ledd, 30 tredje ledd, 31 femte ledd, 32 annet ledd, 33 femte ledd, 34 annet ledd, 36 annet ledd, 37 annet ledd, 40 tredje ledd, 41 første ledd, 42 annet ledd, 43 fjerde ledd, 48 sjette ledd og 51 annet ledd.

II

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

§ 11 skal lyde:

Kongen gir regler om adgang til å fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4, 5, 6, 7, 8 og 9 for fører av utrykningskjøretøy, fører av kjøretøy i polititjeneste og fører av vegarbeidsmaskin eller annet kjøretøy som nyttes til arbeid på eller ved veg. Det samme gjelder for fører av kjøretøy i regionvegkontorets tjeneste og offentlig parkeringskontrolltjeneste.

§ 36a annet ledd skal lyde:

Når kjøretøy påtreffes med overlast som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr er betalt eller sikkerhet for betalingen er stilt. Paragraf 31 a, fjerde ledd, gjelder tilsvarende for gebyr for overbelastning.

§ 39 sjette ledd skal lyde:

Politiets vedtak etter tredje, fjerde og femte ledd i denne paragraf kan påklages til departementet. Regionvegkontorets og politiets vedtak om bruksnekting etter § 36 nr. 1 og § 36 nr. 2 bokstavene a og b kan påklages til Vegdirektoratet. Politiets bruksnekting etter § 36 nr. 2 bokstavene c og d, § 36 nr. 4 og § 36 nr. 5 kan påklages til departementet.

I følgende bestemmelser skal uttrykket «vegkontoret» endres til «regionvegkontoret»:

§§ 10 første ledd, 19 første og tredje ledd, 36 nr. 1 og nr. 3.

I følgende bestemmelser skal uttrykket «vegsjefen» endres til «regionvegkontoret»:

§§ 4 annet ledd, 6 annet ledd og 7 annet ledd.

III

I lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader gjøres følgende endring:

§ 1 første ledd skal lyde:

Berre verkstad som er godkjend av regionvegkontoret, har høve til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid samt påbyggingsarbeid på

- a) bil,
- b) motorsykkel, unnateke moped,

- c) traktor som er konstruert for ein fart av 50 km/t eller meir,
- d) motorreiskap som er konstruert for ein fart av 50 km/t eller meir,
- e) tilhengjar med brems til motorvogn som er nemnd ovanfor.

IV

I lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel gjøres følgende endringer:

§ 19 nr. 1 skal lyde:

Førar av motorvogn eller farty i løyvepliktig transport eller løyvefri eigentransport, skal på kvar einskild transport ha med seg dei legitimasjonane som det er fastsett at han skal syne fram når det vert ført kontroll av politiet, *regionvegkontoret*, eller annan offentlig tenestemann som departementet gjev rett til å føre kontroll etter denne lova.

§ 25 nr. 1 skal lyde:

Politiet, *regionvegkontoret* og andre som har mynde til å føre kontroll etter denne lova, kan for så lang tid som det vert funne naudsynt, forby bruken av køyrety som vert nytta til transport av personar eller gods utan påbode løyve eller anna godkjenning etter lova.

V

I plan- og bygningslov 14. juni 1985 nr. 77 gjøres følgende endring:

§ 28-1 nr. 2 tredje punktum skal lyde:

For reguleringsplaner som gjelder riks- og fylkesveg kan mindre vesentlige endringer som følge av tekniske forhold i gjennomføringsperioden gjøres av *regionvegkontoret*.

VI

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Det voterer 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.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slike vedtak til lover:

A .
L o v

om endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova)

I

I lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) vert gjort følgjande endringar:

Ny overskrift til § 17 skal lyde:

§ 17 (føresegner om trygding mv.)

§ 17 nytt annet ledd skal lyde:

Departementet kan vidare gje nærare føresegner om oppretting og drift av informasjonscenter og erstatningsorgan i samsvar med dei plikter staten har påtatt seg gjennom EØS-avtalen. I den utstrekning departementet finn det tenleg, kan ein leggje oppgåver i samband med dette til Trafikkforsikringsforeningen

Ny overskrift til kapittel V skal lyde:

Kapitel V. Straffer.

Administrative sanksjonar.

Kva tid lova tek til å gjelda og om brigde i andre lover.

Ny § 21 skal lyde:

§ 21 (*administrative sanksjonar*).

Kongen utpeiker eit eller fleire organ som skal sjå til at trygdslag, skadebehandlingsrepresentantar, informasjonscenter og erstatningsorgan oppfyller sine plikter etter lover og forskrifter som gjennomfører direktiv 2000/26/EF.

Organet skal ha kompetanse til å gi pålegg om retting ved brot på lover og forskrifter nemnt i første ledd. Der- som pålegg etter første punktum ikkje blir oppfylt, kan organet fastsetje at dei personar eller den institusjonen som skal oppfylle pålegget, skal betale dagleg løpande mulkt til forholdet er retta. Pålegget om mulkt er tvangsgrunnlag for utlegg. Kongen kan fastsetje nærare føresegner i forskrift.

Nåværende § 21 blir ny § 22.

II

Loven trer i kraft 1. januar 2003.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

B .
L o v

om endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven)

I

I lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven) gjøres følgende endring:

§ 2-3 annet ledd nytt nr. 4 skal lyde:

(4) opplysninger om navn og adresse på de skadebehandlingsrepresentanter som skal være utpekt i hvert av de øvrige EØS-landene dersom selskapet skal dekke risiko innen forsikringsklassen ansvar for landkjøretøy, bortsett fra hvis selskapet bare skal dekke fraktførerens ansvar, jf. bestemmelser fastsatt i medhold av lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) § 17.

II

Loven trer i kraft 1. januar 2003.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Det voteres over lovenes overskrifter og lovene i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrifter og loven i sin helhet bifaltes enstemmig.

Presidenten: Lovvedtakene vil bli sendt Lagtinget.

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slike vedtak til lover:

A .

L o v

om omdanning av statens jernbanetrafikkselskap (NSB BA) og statens postselskap (Posten Norge BA) til aksjeselskaper

§ 1 Formål

Formålet med loven er å regulere forholdet til lov 22. november 1996 nr. 66 om statens jernbanetrafikkselskap, lov 22. november 1996 nr. 65 om statens postselskap og visse overgangsspørsmål i forbindelse med omdanning av statens jernbanetrafikkselskap (NSB BA) og statens postselskap (Posten Norge BA) til aksjeselskaper.

§ 2 Omdanning av statens jernbanetrafikkselskap

NSB BA kan oppløses ved at selskapets eiendeler, rettigheter og forpliktelser som en helhet overføres til NSB AS som del av statens innskudd i selskapet mot at staten erverver aksjer i det nye aksjeselskapet. Lov om statens jernbanetrafikkselskap § 65 gjelder ikke ved oppløsning av NSB BA.

Alle eiendeler og rettigheter som tilhørte forvaltningsbedriften NSBs trafikkdel før denne ble omdannet til

NSB BA omfattes av overføringen i første ledd. Dette gjelder uavhengig av om overskjøting og lignende er gjennomført på det tidspunkt NSB BA omdannes til aksjeselskap.

NSB AS overtar på samme måte alle forpliktelser som har sitt grunnlag i NSBs trafikkdel før denne ble omdannet til NSB BA.

Kongen avgjør i tvilstilfelle om en eiendel, rettighet eller forpliktelse var knyttet til forvaltningsbedriften NSBs trafikkdel ved omdanningen til NSB BA.

§ 3 Omdanning av statens postselskap

Posten Norge BA kan oppløses ved at selskapets eiendeler, rettigheter og forpliktelser som en helhet overføres til Posten Norge AS som del av statens innskudd i selskapet, mot at staten erverver aksjer i det nye aksjeselskapet. Lov om statens postselskap § 65 gjelder ikke ved oppløsning av Posten Norge BA.

§ 4 Omregistreringer

Omregistrering i grunnbok og andre registre i forbindelse med omdanningene skjer ved navneendring. Første punktum gjelder tilsvarende når NSB AS i forbindelse med omdanningen overfører eiendomsretten til fast eiendom med videre til heleid datterselskap.

§ 5 Overføring av offentlige rettigheter mv.

Offentlige rettigheter, tillatelser mv. som gjelder NSB BA og Posten Norge BA blir ved omdanningen overført til henholdsvis NSB AS og Posten Norge AS.

§ 6 Overføring av eiendeler, forpliktelser mv.

Overføringen av forpliktelser i henhold til § 2 og § 3 skjer med frigjørende virkning for NSB BA og Posten Norge BA. De overførte forpliktelsene kan heller ikke gjøres gjeldende mot staten. Fordringshavere og andre rettighetshavere kan ikke motsette seg overføring etter første ledd eller gjøre gjeldende at overføringene utgjør en bortfallsgrunn for rettsforholdet.

NSB AS og Posten Norge AS skal videreføre NSB BA og Posten Norge BAs skattemessige verdier og skatteposisjoner knyttet til de overførte eiendeler, rettigheter og forpliktelser. Omdanningene skal ikke utløse beskatning for de overdragende selskaper etter lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt.

§ 7 Fortrinnsrett til ny stilling i staten og ventelønn

Blir arbeidstaker i NSB AS eller Posten Norge AS sagt opp fordi:

- stillingen blir inndratt eller arbeidet er falt bort,
- vedkommende på grunn av sykdom er varig uskikket til forsvarlig å utføre sin tjeneste, eller
- vedkommende ikke lenger har de kvalifikasjoner som er nødvendig eller foreskrevet for stillingen, og det ikke foreligger annen passende stilling i selskapet eller datterselskaper til selskapet, skal vedkommende så vidt mulig tilbys annet høvelig arbeid i staten. Rett til slik stilling har bare fast tilsatte arbeidstakere som har vært tilsatt sammenhengende i selskapet i minst to år eller mid-

lertidig tilsatte med sammenhengende tjeneste i minst fire år. Ved beregning av tjenestetiden regnes også tilsetning i datterselskap til selskapet.

Fortrinnsretten gjelder bare når arbeidstaker har de nødvendige faglige og personlige egenskaper for stillingen. Kan manglende kvalifikasjoner rettes ved hensiktsmessig tilleggsutdanning, kan vedkommende tilsettes på vilkår av at tilleggsutdanningen tas innen en fastsatt frist.

Arbeidstaker som får varsel om oppsigelse, skal gjøres kjent med sine rettigheter etter loven. Det kan da samtidig pålegges vedkommende innen en fastsatt frist å melde fra om fortrinnsretten ønskes gjort gjeldende. Får arbeidstaker tilbud om ny, passende stilling i staten og det ikke er akseptert innen 14 dager, faller fortrinnsretten endelig bort.

Arbeidstaker som er sagt opp uten at det foreligger annet passende arbeid i selskapet eller datterselskap til selskapet, og det antas å være vanskelig å skaffe annet høvelig arbeid, kan gis ventelønn fra staten om det ikke foreligger krav på pensjon. Ventelønn skal fastsettes for høyst tre år om gangen. Ventelønn gis ikke til fast tilsatt arbeidstaker med mindre enn to års tilsetningstid, eller midlertidig tilsatt med mindre enn fire års tilsetningstid.

Reglene i denne paragrafen begrenser ikke arbeidstakers rettigheter til ny stilling i selskapene eller datterselskap etter lov 4. februar 1977 nr. 4 om arbeidervern og arbeidsmiljø §§ 13, 60 nr. 2 og 67.

Ved tvist om fortrinnsrett og ventelønn etter denne paragrafen får lov om arbeidervern og arbeidsmiljø § 67 nr. 6 tilsvarende anvendelse.

Bestemmelsene i denne paragrafen gjelder for arbeidstakere i NSB AS og Posten Norge AS. Dessuten gjelder bestemmelsene for arbeidstakere som pr. 1. juli 2001 var ansatt i NSB BA eller Posten Norge BA og som senere overføres til annet selskap i forbindelse med eventuelle utskillelser av deler av selskapenes virksomhet.

Forskriftene 18. juli 1997 nr. 803 og 18. juli 1997 nr. 804 om fortrinnsrett og ventelønn for ansatte i henholdsvis Norges Statsbaner BA og Posten Norge BA, fastsatt med hjemmel i lov om statens jernbanetrafikkselskap § 63 tredje og femte ledd og lov om statens postselskap § 63 tredje og femte ledd, gjelder også for fortrinnsrett og ventelønn etter bestemmelsen her.

Paragrafen her omfatter bare arbeidstaker som mottar oppsigelse før 1. januar 2005.

§ 8 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks, med unntak av § 9 som gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

§ 9 Endringer i andre lover

Fra det tidspunkt som framgår av § 8 gjøres følgende endringer i andre lover:

1. Lov 22. november 1996 nr. 65 om statens postselskap oppheves.
2. Lov 22. november 1996 nr. 66 om statens jernbanetrafikkselskap oppheves.
3. I følgende bestemmelser skal betegnelsen «statens postselskap» endres til «Posten Norge AS»:

- Lov 13. august 1915 nr. 5 om domstolene § 188
- Lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler § 2 første ledd
- Lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel § 8 annet ledd tredje punktum
- Lov 8. juni 1984 nr. 58 om gjeldsforhandling og konkurs § 79 femte ledd
- Lov 29. november 1996 nr. 73 om formidling av landsdekkende postsendinger (postloven) § 6 første ledd første punktum og § 14
- 4. I lov 5. juni 1981 nr. 45 om tilsattes representasjon i offentlige virksomheters styrende organer mv. skal § 1 tredje ledd lyde:
Unntatt fra loven er:
 - a. virksomheter som er organisert etter lov om aksjeselskaper eller lov om allmennaksjeselskaper.
 - b. virksomheter som er organisert etter lov 30. august 1991 nr. 71 om statsforetak,
 - c. Norsk Tipping A/S og A/S Vinmonopolet,
 - d. Universiteter og høyskoler.
- 5. I lov 8. juni 1984 nr. 58 om gjeldsforhandling og konkurs skal § 142 femte ledd lyde:

Med selskap i tredje og fjerde ledd menes aksjeselskap, allmennaksjeselskap, forretningsavdeling av utenlandsk selskap, næringsdrivende stiftelse, boligbyggelag, borettslag, selskap som har til formål å fremme medlemmenes forbruksmessige interesser (samvirkelag), gjensidig forsikringsselskap og statsforetak.

6. I lov 10. juni 1988 nr. 40 om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner skal § 2-1 annet ledd nr. 2 lyde:
 2. *Posten Norge AS* når det etter avtale som nevnt i lov dd.mm.åå nr. xx om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom *Posten Norge AS*' ekspedisjonsnett utfører tjenester for finansinstitusjon.
7. I lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper skal § 8-7 fjerde ledd lyde:
 - (4) Tredje ledd nr 2 gjelder tilsvarende når et *boligbyggelag* har bestemmende innflytelse som nevnt i § 1-3 i selskapet.
8. I lov 13. juni 1997 nr. 45 om allmennaksjeselskaper skal § 8-7 fjerde ledd lyde:
 - (4) Tredje ledd nr 2 gjelder tilsvarende når et *boligbyggelag* har bestemmende innflytelse som nevnt i § 1-3 i selskapet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Det voterer 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.

Videre var innstillet:

B .
L o v

om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett

§ 1 Formål

Formålet med loven er å sikre et tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett.

§ 2 Tilbud av grunnleggende banktjenester

Posten Norge AS skal gjennom avtale med finansinstitusjon tilby grunnleggende banktjenester i hele sitt ekspedisjonsnett.

Med grunnleggende banktjenester menes åpning av konti, innbetalinger og innskudd samt utbetalinger og uttak på slike.

§ 3 Taushetsplikt

Taushetsplikt etter lov 24. mai 1961 nr. 2 om forretningsbanker § 18 gjelder tilsvarende for ansatte og revisor i Posten Norge AS når selskapet utfører tjenester for finansinstitusjon.

Taushetsplikt pålagt i medhold av lov om forretningsbanker eller andre lover er ikke til hinder for gjensidig utveksling av opplysninger mellom finansinstitusjonen og selskapet i den utstrekning dette er nødvendig for selskapets utføring av tjenester for finansinstitusjonen.

§ 4 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de går imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 60 mot 12 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 22.00.53)

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

Presidenten antar at Fremskrittspartiet også her vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet bifaltes med 58 mot 11 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 22.01.21)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

S a k n r . 6

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 22.05.
