

Møte onsdag den 1. juni kl. 13

President: Å g o t V a l l e

D a g s o r d e n (nr. 35):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane m.m. (jernbaneloven) (Innst. O. nr. 96 (2004-2005), jf. Ot.prp. nr. 54 (2004-2005))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, John I. Alvheim, Torbjørn Andersen og Kenneth Svendsen om lov om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) (Tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år) (Innst. O. nr. 97 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:62 (2004-2005))
3. Referat

Valg av settepresidenter

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Odelstingets møter i dag og for den gjenværende del av vårsesjonen – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Heidi Grande Røys og Åsa Elvik. – Andre forslag foreligger ikke, og Heidi Grande Røys og Åsa Elvik anses enstemmig valgt som settepresidenter for Odelstingets møter i dag og for den gjenværende del av vårsesjonen.

S a k n r . 1

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane m.m. (jernbaneloven) (Innst. O. nr. 96 (2004-2005), jf. Ot.prp. nr. 54 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 10 minutter til Sosialistisk Venstreparti og 5 minutter til hver av de øvrige grupper.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Heidi Sørensen (SV) [13:00:44] (ordfører for saken):

I proposisjonen foreslår Samferdselsdepartementet endringer i jernbaneloven for å legge til rette for konkurranse om avtaler om persontransport på jernbane. Saken deler komiteen på midten. Et flertall støtter Samferdselsdepartementets forslag, og et mindretall, bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, går imot.

Som saksordfører kunne jeg ha tatt på meg den store oppgaven å redegjøre fullt og helt for flertallets syn. Jeg har imidlertid kommet til at det gjør nok representantene fra flertallet selv på en bedre måte enn jeg vil være i stand til. Jeg vil derfor konsentrere meg om å gå igjennom de punktene i innstillingen mindretallet har kommet til, og de deler av innstillingen som hele komiteen står bak. Da begynner jeg med det siste.

Komiteen har understreket at sikkerhetsnivået fortsatt skal være et myndighetsansvar uansett de lovendringer som nå gjøres, og at det må etableres uavhengig av om det er en eller flere trafikkutøvere på jernbanenettet.

Mindretallet er kritisk til det Regjeringen legger opp til. Man er kritisk også fordi dette skjer uten en utredning av den samlede effekten av dette for norsk jernbane. Konkurransetsetting om sporet vil skje parallelt med privatisering av store drifts- og vedlikeholdsoppgaver i Jernbaneverket. Også disse store omleggingene skjer uten at det er gjennomført konsekvensanalyser. Mindretallet mener det er uheldig av hensyn til å ta vare på sikkerheten fullt ut, av hensyn til å sikre en høy kvalitet og av hensyn til de ansattes rettigheter.

Vi vil også påpeke at den samme formen for parallelle omstillinger har vi hatt i luftfarten. Det er grunn til å advare, på bakgrunn av de problemene som har vært i luftfarten, mot at det samme skal skje med jernbanen. Mindretallet deler ikke Regjeringens tro på at en varslet konkurranseutsetting av all persontransport vil sikre arbeidsplasser, stimulere til nytenkning og styrke norsk jernbane på sikt. Vi er heller ikke forelagt erfaringer som tilsier at en eksklusiv enerett til å trafikkere enkeltstrekninger over en lang periode vil bidra til å nå de mål som Samferdselsdepartementet viser til.

Mindretallet vil også peke på at det er mange ubesvarte spørsmål om hvorvidt jernbanen i framtiden vil kunne fungere som et sammenhengende transporttilbud. Det er grunn til å merke seg at Norge er et lite, langstrakt land, der det er viktig å samordne og utnytte begrensede ressurser optimalt. Mindretallet mener det er betydelige stor-driftsfordeler, kostnadseffektivitet og synergieffekter knyttet til å videreutvikle NSB AS som et nasjonalt integrert transportselskap med enerett til persontrafikk. Mindretallet viser også til det som ble skrevet om problemstillingen i Nasjonal transportplan, men må konstatere at vi er et mindretall, og at det er et flertall for denne konkurranseutsettingen.

Mindretallet er sterkt bekymret for det som skjer med NSB. Vi vil understreke at det er spesielt viktig å bidra til at NSB AS er et sterkt, nasjonalt transportselskap, og at NSB ikke vingeklippes, slik Regjeringen legger opp til i lovforslaget. Vi viser spesielt til forslagene til § 7b om å åpne for en ensidig plikt for NSB AS til å stille rulende materiell til disposisjon for konkurrerende selskaper som vinner anbud, og § 7c om å åpne for en ensidig plikt for eiere av verkstedsinfrastruktur – og det er det bare NSB som har i dag – å stille denne til disposisjon for konkurrerende selskaper. Disse to lovforslagene kan få svært uheldige konsekvenser for NSBs forretningsmessige frihet. De vil øke risikoen for tap av store sam-

funnsverdier og redusere NSBs muligheter til å konkurrere på like vilkår.

Komiteen som helhet viser til at jernbanen har tapt terreng sammenliknet med privatbil, fly og ekspressbuss. Det viser behovet for satsing på investeringer i linjen, sånn at også Norge kan få en infrastruktur for jernbanetraffic som er på linje med andre europeiske land.

Jeg har lyst til å legge til at kombinasjonen av konkurranseutsetting og dårlig infrastruktur er skummel. Jeg vil kanskje gå så langt som å si at vi hadde vært mindre bekymret hvis det var sånn at infrastrukturen var helt på topp. Men å kombinere en gammel, nedslitt infrastruktur med full konkurranseutsetting vil det være grunn til å advare mot.

Mindretallet mener at det ikke foreligger noe erfaringsgrunnlag og dokumentasjon på at den typen konkurranse som det her legges opp til, er positiv andre steder i verden heller. Samferdselsdepartementet skriver i proposisjonen at det er lagt stor vekt på å studere andre lands erfaringer med innføring av konkurranse. Mindretallet viser til det NSB skriver i sin høringsuttalelse, at «ingen andre land i Europa har tatt en tilsvarende risiko som følger av departementets forslag». Mindretallet mener at europeiske land har blandete erfaringer med konkurranseutsetting av jernbane. I Sverige har nye operatører på sporet gått konkurs eller sliter på strekninger hvor de har vunnet, som f.eks. Connex. Slike tilbud har et betydelig svekket tilbud for passasjerene og økt press på de ansatte. Erfaringer fra Storbritannia, som var tidlig ute med konkurranseutsetting, er at de nå har Europas dyreste jernbanedrift, etter å ha gått langt i privatisering og konkurranseutsetting. Eterslepet og vedlikeholdet er svært stort, og driften og infrastrukturen er nå ført tilbake til det offentlige.

Mindretallet vil også vise til proposisjonen og understreke at det ikke er snakk om konkurranse på sporet, men at vi snakker om konkurranse om sporet. Det vil si at det legges opp til store pakker som man skal konkurrere om å få ha eneretten til. Mindretallet frykter at investeringene som NSB har gjort i rullende materiell, som i de siste år beløper seg til over 5 milliarder kr, kan gå tapt i det opplegget Regjeringen nå legger opp til.

Det er en samlet komite som vil understreke behovet for gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter mellom to eller flere virksomheter som driver persontransport på jernbane, og som også vil peke på at reiseinformasjon mellom alle selskaper som driver forskjellige former for kollektivtransport, ville gjort det enklere for oss som kollektivreisende.

Det er også en samlet komite som er opptatt av tilgjengelighet på jernbanen. De funksjonshemmedes organisasjoner har vært opptatt av at dette skulle inn i loven nå. Komiteen ber derimot Regjeringen komme tilbake til Stortinget på en egnet måte med spørsmål om universell tilrettelegging for funksjonshemmede i transportsektoren.

Mindretallet er bekymret for det konkurransebyråkratiet vi ser utvikle seg. I dag vil sikkert representanter for Regjeringen skryte av at man har spart 10 mill. kr på at NSB har fått anbudet på Gjøvikbanen. Vi har brukt mange ganger det beløpet på å bygge opp konkurransekompetan-

se og konkurransebyråkrati både i NSB, i Jernbaneverket og i Samferdselsdepartementet. Så langt har mesteparten av erfaringene vært at de som har tjent mest på dette, er byråkratene som er satt til å administrere denne såkalte konkurransen. Jeg vil likevel si at når NSB har fått anbudet på Gjøvikbanen, er det grunn til å gratulere NSB med det. Jeg nærer heller ingen stor frykt for hva konsekvensene vil bli for selve driften av Gjøvikbanen. Det som det derimot er større grunn til å være bekymret for, er hvis man går videre med Bergensbanen og Sørlandsbanen, og så er det den samlede effekten av jernbanesystemet som sådant. Når det skjer, vil sikkert også konkurransebyråkratiet vokse ytterligere.

Til slutt registrerer jeg at selv Aftenposten synes det går for langt når det gjelder konkurranseutsetting på jernbanen. De skrev i sin leder nylig:

«Konkurranse og utsetting av oppgaver er ikke nødvendigvis det beste middel til å få bedre og billigere offentlige tjenester. Noen oppgaver løses faktisk både best og riktigst – og ikke minst billigst – innen egen organisasjon, selv om de i prinsippet godt kan utføres av andre.»

Det spørs om nedbemanningen egentlig var så smart, sier de, og sikter til Jernbaneverket. Når blålysene blinker selv i Aftenpostens lederspalte, er det grunn til å være bekymret for konkurranseutsettingen.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [13:11:11]: Det er i grunnen ei stor sak me behandlar i dag. Det er synd at det ikkje er nokon i presselosjen, for i tillegg til at det er ei stor sak, er det ei prinsipielt viktig sak og ei sak som viser skiljelinjene i norsk politikk. Dei som ynskjer å læra meir om det, kan lesa innstillinga, som er veldig klargjerande på det punktet.

Eg vil takka Heidi Sørensen, som har vore saksordførar, og som ikkje minst har gjort ein god jobb for mindretallet. Vårt syn har ho no gjort greie for. Eg kan stilla meg bak kvart einaste ord Heidi Sørensen sa i sitt innlegg.

Denne innstillinga er nok eit bevis på at Bondevik II, godt hjulpet av Framstegspartiet, har eit ideologisk forhold til å konkurranseutsetja og privatisera. Det er rett, og det skal skje, kosta kva det kosta vil. Eg har tidlegare påstått at full konkurranseutsetjing av investering og drift innanfor vegsektoren så langt ikkje har gjeve oss meir veg eller vegvedlikehald for pengane, men fleire byråkratar. No får me òg eit konkurransebyråkrati innanfor persontransport på jernbanen.

Me i Arbeidarpartiet er imot dette, som sikkert Stortinget har skjønt. Me ser på det å leggja til rette for jernbanetransport og persontransport på jernbanen som ei samfunnsoppgåve. Tryggleiken er så godt integrert i arbeidet at det er vanskeleg å skilja ut det som handlar om tryggleik, og seia at det er ei samfunnsoppgåve, og resten kan kven som helst av andre selskap ta seg av. Me er redde for at når ein set transporten ut på anbod, kan ein risikera å setja tryggleiken ut på anbod.

I tillegg er det infrastrukturen som er utfordringa. Difor har eit fleirtal sagt at me skal bruka 26 milliardar kr til å gjera noko med det dei komande ti åra. I tillegg har det

nyleg vist seg at NSB er svært konkurransedyktig ved at dei fekk dette anbudet på Gjøvikbanen. Det skulla vera eit godt bevis på at dei har klart å omstilla seg og effektivisera utan å vera konkurranseutsett.

Det er konkurranse om sporet me snakkar om, ikkje på sporet, for me har berre eitt spor dei fleste plassane i Noreg. Me er faktisk verdsmeistrar på dette området. Tildeling av rett til ei eller fleire strekningar gjev ein enerett, eit monopol, til denne strekninga, så ein kan lura på konkurranseutsetjinga i så måte. I tillegg går me på denne måten glipp av stordriftsfordelane som saksordføraren gjorde greie for, ved å splitta opp og ved at det er mange selskap som skal kunna driva. Så meiner me i Arbeidarpartiet at NSB AS har vist stor evne og vilje til omstilling, og at dei er meir punktlege no enn nokosinne.

Fleirtalet lagar i tillegg eit regime som forfordeler konkurrentane til vårt eige selskap, ved å gje konkurrentane rett til både materiell og verkstader, utan at dei får plikt til å bruka dei, og ved at departementet kan gå inn og overprøva den prisen ein kjem fram til. Eg reknar med at ein ikkje ber om lovheimel til å gå inn og seia at det var for låg pris NSB tok, at ein synest NSB skal ta høgare pris, men at ein meiner prisen vart sett for høg for konkurrentane.

Det er tre element som gjer at NSB ikkje stiller likt. Det er òg risikabelt juridisk, og det forstår eg mest ikkje at statsråden torer ta ansvaret for.

Det er ganske løye at ein ikkje ynskjer å konsekvensvurdera dette litt betre på førehand. Når det skal leggjast nytt dekke på ein jernbanestasjon, må Jernbanetilsynet inn og godkjenna i forkant. No skjer det enorme omstillingar i norsk jernbanedrift, og så skal ein berre sjå korleis det går etter kvart, og ikkje gjera vurderingane i forkant.

Eg ynskjer at statsråden seier noko meir om påstandane knytt til Grunnlova § 105, om at NSB ikkje kan utsettast for denne overprøvinga frå departementet si side som ein no legg opp til.

Det trengst ei ny regjering, ei regjering som vil auka satsinga på investering i jernbanenettet, ei regjering som sjølvsagt vidarefører Gjøvikbanen, slik som det er, men som stoppar ytterlegare konkurranseutsetjing av persontransport på jernbanen – då vert det inga Bergensbanepakke og Sørlandsbanepakke – ei regjering som vurderer å gjera om lova igjen. Denne saka viser at jernbanen bør verta ei viktig valkampsak.

Anne Berit Andersen (H) [13:16:30]: Den rød-grønne siden er stadig bekymret. I dag er det NSB de er bekymret for. Hver gang vi er i gang med en omstilling, er de bekymret. Å gå inn i politikken og stadig være bekymret er ikke Høyres utgangspunkt. Vi ser framover og vil være offensive. Venstresiden, de rød-grønne, vil tilbake til fortiden – det skal dere vite.

Bedre tilbud for passasjerene og mer jernbane for pengene er det denne proposisjonen handler om. I denne proposisjonen legger Regjeringen fram forslag om lovendringer for å legge til rette for reell konkurranse på jernbanen, på like vilkår. En slik åpning for konkurranse på det nasjonale jernbanenettet betyr at andre enn NSB kan få

slippe til der de nå har enerett. Konkurranse er allerede den største selvfølge i luftfarten, på buss og på godstog.

Hovedmålet er å forbedre tilbudet til brukerne. For å oppnå dette må vi få et mer effektivt transportsystem. Da er konkurranse et viktig middel. Erfaringer fra utlandet, bl.a. mange års erfaring i Sverige, viser at konkurranse gir flere passasjerer, mer og bedre jernbane for pengene. Det som spares ved bruk av konkurranse, må brukes til bedre jernbanetilbud.

De reisende vil fortsatt få ett billettsystem og informasjonssystem, uavhengig av hvem som kjører toget. Brukeren skal stå i fokus. Det er viktig for å styrke kollektivtransporten. Passasjerene skal oppleve togtilbudet som oversiktlig og brukervennlig. Operatørene vil gis tilgang til rullende materiell, verksteder og stasjoner. Dette er fornuftig ressursbruk.

Vi kan bare se på de positive erfaringene fra luftfarten og bussnæringen, der konkurranse har bidratt til å skape et mangfold med flere aktører som utfordrer hverandre til å bli bedre. Innføringen av konkurranse skal ikke skje over natten. Det skal skje gradvis, bl.a. for å høste erfaringer underveis. Det høye sikkerhetsnivået på jernbanen skal videreføres uavhengig av hvem som er operatør. Det vil selskapene ha forpliktelse til å sørge for, og det vil både det statlige Jernbaneløst og det statlige Jernbanetilsynet kontrollere og bidra til. Sikkerhet skal ha førsteprioritet. Bare selskap som følger fastsatte krav til sikkerhet, vil få mulighet til å delta i konkurransen. Utbygging og drift av jernbanens linjenett skal også i framtiden være et statlig ansvar.

Dagens omstillingsprosesser bidrar til å sikre og videreutvikle jernbanen både som transportmiddel for kundene og ikke minst som arbeidsplass.

Det er i arbeidet fra departementet lagt stor vekt på å studere andre lands erfaringer med innføring av konkurranse. Land det er naturlig å sammenligne seg med, som Sverige og Danmark, har hatt suksess med innføring av konkurranse. Likevel er det ikke slik at det er noen oppskrift eller spesiell framgangsmåte som bør kopieres ved konkurranseutsetting i Norge. Man har valgt å ta lærdom av ulike typer erfaringer. Vi er ikke kjent med at land som har innført konkurranse på persontransport, har reversert eller ikke ønsker å videreføre denne prosessen.

Grunnloven § 105 om erstatning gjelder ikke heleide statlige selskaper som NSB. Likevel, når det gjelder tilgang til rullende materiell, er vi tilfreds med at departementet er i dialog med NSB for å finne omforente løsninger. NSB vil forhåpentligvis være, slik vi har sett Mesta har blitt, en konkurransedyktig aktør i markedet. NSB vil få full kompensasjon etter konkurranserettslige prinsipper om kostnadsdekning. Samferdselsdepartementet vil ha adgang til å overvåke markedet for persontransport. Et rettfærdig konkurranseregime skal også i dette tilfellet være hovedmålet.

Det er gledelig at det i forbindelse med konkurransegrunnlaget for Gjøvikbanen og ved nye konkurranseutlysninger vil bli lagt vekt på forbedringstiltak for bevegelseshemmede.

Vi er trygge på at norske jernbaneansatte tåler konkurranse på sporet. Det gode tilbudet og servicenivået de ansatte har fått NSB opp på, fortjener de ros for. De har gjort en kjempejobb. Derfor vil NSB også i framtiden være en stor, tung og viktig leverandør av transporttjenester her i landet.

Jeg vil til slutt gratulere NSB Anbud, som vant anbudsrunder om Gjøvikbanen.

Jan Sahl (KrF) [13:21:49]: Forslaget om endringer i jernbaneloven er en oppfølging av tidligere vedtak i Stortinget om å innføre konkurranse når det gjelder retten til å få drive persontransport på tog. Innføringen av en slik konkurranse er nå i gang, og NSB Anbud AS vant anbudet om å drive persontransport på Gjøvikbanen, etter at Samferdselsdepartementet i fjor høst utlyste konkurranse om denne trafikken.

Konkurranse om drift av persontog på resten av jernbanelinjen vil så etter hvert bli utlyst gradvis, i første omgang for Bergensbanepakken og så Sørlandsbanepakken. Innføringen av konkurranse skjer gradvis ved at persontogtilbudet konkurranseutsettes i trafikkpakker over tid. Det er klokt å høste erfaringer underveis.

Det er særlig viktig for Kristelig Folkeparti å understreke to elementer i denne sammenhengen: statlig ansvar og sikkerhet.

Offentlige myndigheter skal fortsatt ha ansvaret for at tjenestene blir utført, og at dette skjer etter strenge krav til sikkerhet og kvalitet for tjenestetilbudet. Utbygging og drift av jernbanens linjenett skal også i framtiden være et statlig ansvar, som fortsatt skal ligge i det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket.

Vi ønsker videre at Samferdselsdepartementet skal ha adgang til å overvåke markedet for persontransport. Departementet bør ha myndighet til å føre kontroll med konkurranseforholdene og til aktivt å kunne gripe inn overfor aktørene i markedet. På denne måten vil departementet kunne sikre at konkurransen skjer på like vilkår. Samferdselsdepartementets overvåkning bør skje i samarbeid med andre myndigheter, bl.a. Konkurransetilsynet.

Så til det andre elementet, det viktigste av det viktige, nemlig sikkerheten.

Det er ikke slik at vi skal innføre konkurranse for å spare penger og dermed sette sikkerheten på jernbanen i fare. Nei. Vi åpner for konkurranse på det nasjonale jernbanenettet, slik at andre trafikkutøvere enn NSB kan få slippe til der NSB i dag har enerett. Sparte penger skal brukes til å skape et enda bedre jernbanetilbud i Norge. Målet er å bidra til mer og bedre jernbane for ressursene som brukes i sektoren. Midler som spares ved bruk av konkurranse, må brukes til å forbedre tilbudet på jernbanen. Kristelig Folkeparti mener at konkurranseutsetting bare skal skje dersom tilbudet blir minst like godt som i dag.

Det er derfor gledelig å konstatere at allerede ved første anbudsinngåelse, Gjøvikbanen, blir produksjonen en tredjedel høyere enn i dag. Det blir nyere tog, og det blir tilrettelagt for funksjonshemmede med rullestolheis i alle

tog. Her kommer slagordet «vi lover, og vi leverer» til sin fulle rett.

For all konkurranse om drift av persontransport med tog skal krav til høy sikkerhet ha førsteprioritet. Bare selskap som fyller fastsatte krav til sikkerhet, vil få mulighet til å delta i konkurransen. Endringene i jernbanelovgivningen innebærer altså på ingen måte at sikkerheten på norsk jernbane svekkes.

For Kristelig Folkeparti er det en viktig målsetting å gjøre kollektivtilbudet mer tilgjengelig også for personer med ulike funksjonshemninger. Vi vil derfor understreke at lovforslaget bygger på en forutsetning om statlig kjøp, og at det skal stilles krav om tilgjengelighet for alle i slike avtaler, på samme måte som det er gjort i forbindelse med konkurransegrunnlaget for Gjøvikbanen, der det også har gitt de forventede resultater.

En samlet komite ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget på en egnet måte med spørsmålet om universell tilrettelegging for funksjonshemmede i transportsektoren. Dette er et område som vi må opprettholde sterkt fokus på.

Kristelig Folkeparti støtter departementet og regjeringsadvokatens vurderinger i forhold til Grunnloven § 105 når det gjelder departementets adgang til å pålegge NSB å stille rullende materiell, salgs- og distribusjonssystemer og andre støttesystemer som er relevante for drift av persontransport, til disposisjon for annen virksomhet.

Departementet vil ikke gi pålegg om å stille togmateriell til rådighet og fastsette vilkår uten at det er gjennomført en forutgående dialog med NSB for å finne omforente løsninger. De nærmere regler om vilkår og vederlag for å stille materiell til disposisjon vil bli gitt i forskrift. Forskriftene vil bli sendt på høring til berørte på vanlig måte. Vilkårene i et eventuelt pålegg vil fastsettes tidlig nok til at NSB vil kunne ha tilstrekkelig økonomisk forutberegnet til å kunne være en konkurransedyktig aktør i markedet.

Til slutt: Regjeringen foreslår ellers en bestemmelse om at innføring av konkurranse om persontransport med jernbane skal gjennomføres i samsvar med de grunnleggende prinsipper om likebehandling, ikke-diskriminering og åpenhet. Kristelig Folkeparti støtter det.

Jorunn Ringstad (Sp) [13:27:13]: Eg vil først gi ros til saksordføreren for godt og grundig arbeid med saka, og eg vil slutte meg til hovudinnhaldet i det saksordføreren sa.

I proposisjonen som ligg føre, strekar Regjeringa under at auka bruk av konkurranse kan nyttast for å få eit best mogleg transporttilbod innafør ramma av dei ressursane som det offentlege stiller til disposisjon for samferdsleformål. Samtidig er det i gjennomgangen av erfaringane frå andre land gjort eit poeng av at det årlege tilskottet har blitt redusert. Eg vil åtvare mot at det skal bli eit mål i seg sjølv å redusere det statlege tilskottet. Nivået for kjøp av tenester må vere eit resultat av dei tenestene ein ynskjer, og det må ikkje vere eit mål at nivået skal vere lågast mogleg.

Det er grunn til å merke seg at Regjeringa legg opp til strekningsvise konkurranseutsetjingar av persontransporten utan å utgreie dei samla effektane for norsk jernbane. Det ligg ikkje føre nokon dokumentasjon som viser at konkurranseutsetjing vil gi den forventa effekten.

Regjeringa har peika på at det er lagt stor vekt på å studere erfaringane frå andre land. Men i den gjennomgangen av erfaringane frå andre land som er teken med i proposisjonen, er det sagt lite eller ingenting om dei negative erfaringane som land som har vore tidleg ute med konkurranseutsetjing, har hatt. For negative erfaringar har det vore. I beste fall må erfaringane frå andre land seiast å vere svært blanda.

Fleire land, bl.a. Sverige, har opplevd at selskap som har fått tildelt kontraktar, etter ei tid har gått konkurs eller fått store problem med drifta. Dette skapar sjølvstøtt store problem for trafikantane, og det er ingen god reklame for jernbana.

Fleire stader i proposisjonen blir det peika på at eit hovudmål med konkurranseutsetjing er å oppnå eit meir effektivt transportsystem. Men det er òg viktig å vere klar over at konkurranse kan bli eit press på kvalitet, vedlikehald, investeringar i materiell og arbeidsforhold for dei tilsette. Dette kan på sikt føre til nedsett regularitet og svekt tryggleik.

Den svenske infrastrukturministeren har i Dagens Nyheter sagt, på bakgrunn av dei erfaringane som er gjorde i Sverige, at regjeringa der ikkje kjem til å halde fram med dereguleringa på jernbana. Kanskje Noreg burde leggje større vekt på erfaringane frå Sverige?

Det er sterkt streka under i proposisjonen at det i anbodstildelinga skal vere konkurranse på like og ikkje-diskriminerande vilkår. Det kan likevel vere grunn til å stille spørsmål ved om forslaget frå Regjeringa til gjennomføring i praksis vil kunne diskriminere NSB AS i konkurransen om sporet. Lovforslaget opnar for omfattande tilgangsreguleringar og ei einssidig plikt for NSB AS til å stille rullande materiell og verkstadinfrastruktur til rådvelde. Konkurrerande selskap har derimot ikkje det same pålegget om plikt til å overta materiell og verkstadtenester. Rett nok er det sagt at det er ynskjeleg med minnelege avtalar mellom NSB AS og eventuelle andre aktørar, men dersom det ikkje blir oppnådd minnelege avtalar, blir erstatning einssidig fastsett av departementet. Det må vere ein føresetnad at kompensasjonen følgjer kravet om full erstatning etter ekspropriasjonsrettslege prinsipp.

I proposisjonen er det sagt ein del om tilhøve ved transporttilbodet som er spesielt viktige for å møte trafikantane sine behov og ynske, for ved det å kunne auke trafikken. Dersom ein skal oppnå auka bruk av tog eller andre kollektive transportmiddel, er det viktig at det er tilrettelagt slik at det blir så attraktivt og brukarvennleg som mogleg.

Brukarane av kollektivtilbod er opptekne av at tilboda er tilpassa deira behov, dei er opptekne av pris og regularitet. Ei kollektivreise av ei viss lengd omfattar ofte fleire transportmiddel. Difor er det viktig at ikkje berre eventuelle ulike aktørar på jernbana, men òg trafikkutøvarar på ulike transportmiddel samarbeider om rutekoordinering i høve til korrespondanse, utlevering av reiseinformasjon,

billetteringssystem, billettar for gjennomgåande reiser, osv. Dette er eit område som det bør arbeidast med, og som bør forbetrast uavhengig av anbudsutsetjing eller ikkje. Her har vi mykje å lære av andre land som har positive erfaringar, f.eks. Sveits.

Eg vil heilt til slutt berre oppsummere Senterpartiet sitt standpunkt. Senterpartiet vil etter ei samla vurdering gå imot endringane i jernbanelova som legg til rette for konkurranse om avtalar om persontransport med jernbane.

Statsråd Torild Skogsholm [13:32:12]: Innføring av konkurranse om persontransport med jernbane er nødvendig for å få til et mer effektivt transporttilbud og for å øke kvaliteten, mangfoldet og kreativiteten innen jernbanssektoren. Dette er ikke minst viktig for brukerne.

Hensikten med lovforslaget er å legge til rette for reell konkurranse, på like vilkår og med mulighet for alle aktuelle selskaper til å delta i konkurransen på lik linje. Dette er viktig for å sikre at det er den beste som tildeles avtale om å drive tilbudet for staten. På denne måten mener jeg at vi får mest jernbane for ressursene. Ved å legge til rette for konkurranse ønsker Regjeringen å bidra til å styrke jernbanens transportmessige betydning og konkurransekraft på strekninger og innenfor typer av transport der jernbanen har sine naturlige fortrinn.

Proposisjonen inneholder derfor forslag til regler som gjør at departementet kan senke etableringshindringene for aktuelle selskaper og sikre at de reisende fremdeles skal oppleve jernbanen som et helhetlig transportsystem, samtidig som departementet gis de nødvendige verktøy for planlegging, styring og kontroll av jernbanesektoren.

Det vil stilles krav til tilgjengelighet for alle grupper i samfunnet, ikke bare for funksjonshemmede, i de avtalene som inngås med trafikkutøverne. Jeg er svært opptatt av at bevegelsehemmede skal få et godt tilbud, og viser til at alle tog i ordinær trafikk på Gjøvikbanen i denne avtaleperioden etter ønske fra departementet vil være utstyrt med rullestolheis.

Det er viktig for meg å ha et ryddig forhold til NSB. NSB er i sin høringsuttalelse positiv til innføring av konkurranse. Departementets valg av NSB Anbud AS som den foretrukne kontraktspart på Gjøvikbanen, er tatt ut fra objektive kriterier, og viser at NSB-konsernet gjennom konkurranse har evne til å oppnå klare effektiviseringer og hevde seg i konkurranse med andre selskaper. Jeg håper og tror at disse erfaringene vil kunne gi positive virkninger for det øvrige NSB-konsernet.

NSB har en nøkkelrolle og vil kunne pålegges å stille produksjonsfaktorer til disposisjon for andre til rettferdige priser og vilkår. I dette tilfellet mener jeg det er riktig å gi NSB full kompensasjon etter konkurranserettslige prinsipper om kostnadsdekning med tillegg av en rimelig fortjeneste. Regelverket gir også anvisninger om løsningsmekanismer ved uenighet som er i samsvar med den øvrige samferdselssektoren. Stortinget kan gi regler om kompensasjon til NSB uten hinder av Grunnloven § 105. Jeg er kjent med at NSB ikke deler dette synet.

I Norge vil konkurranse om driften av persontransport med jernbane skje på en måte som fører til at offentlige

myndigheter fortsatt skal ha ansvaret for at tjenestene blir utført, og at dette skjer etter strenge krav til sikkerhet og kvalitet for tjenestetilbudet. For all konkurranse om drift av persontransport med jernbane skal krav til høy sikkerhet ha førsteprioritet.

Alt tyder på at konkurranseutsetting av Gjøvikbanen vil bli en suksess. De reisende på Gjøvikbanen får et langt bedre rutetilbud, med økt kapasitet, flere avganger og bedre service og komfort. Disse forbedringene vil bidra til at flere reiser med toget. Samtidig vil staten over tid betale mindre for driften av togtilbudet på Gjøvikbanen. Konkurransen fører dermed til mer og bedre jernbanetransport for færre statlige midler. Dette må være et godt utgangspunkt for den videre konkurranseutsettingen.

Etter Gjøvikbanen vil konkurranse om drift av persontransport på resten av nettet bli utlyst gradvis. I første omgang vil det bli konkurranse om Bergensbanepakken og Sørlandsbanepakken.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [13:37:08]: Eg må spørja statsråden som generalforsamling for NSB AS kvi for ho vil gje dette statleg heileigde aksjeselskapet dårlegare konkurransevilkår enn dei det skal konkurrera med. For det fyrste har NSB AS plikt til å leiga ut togsett utan at konkurrentane har tilsvarande plikt til å leiga desse togsetta. Det kan føra til at staten og NSB får dårleg utnytting av milliardinvesteringane. For det andre har NSB AS plikt til å stilla til rådvelde verkstader utan at konkurrentane har tilsvarande plikt til å nytta desse verkstadene – og dårleg bruk av ressursar. Og for det tredje vil Samferdsledepartementet i dag få ein heimel til å overprøva NSB sine prisvurderingar av desse tenestene. Er dette like og ikkje-diskriminerande vilkår?

Statsråden sa at Gjøvikbanen allereie er ein suksess. Ho peikte på 10 mill. kr i gevinst. Då har eg berre eitt spørsmål: Kor mykje har det kosta ekstra for NSB AS og for Samferdsledepartementet å gjera jobben med konkurranseutsetjing?

Statsråd Torild Skogsholm [13:38:29]: Det vi nå har lagt fram, er nettopp en tilrettelegging for at vi skal ha like konkurransevilkår. Å si at NSB vil få dårligere konkurransevilkår, mener jeg overhodet ikke hører hjemme her. Vi har allerede hatt en anbudsrunde, som NSB har vunnet. Når vi ser på hvilke vilkår de har vunnet, synes jeg det er helt åpenbart at vi ikke har lagt til grunn at vi skal gi dem dårligere konkurransevilkår. NSB skal få full kompensasjon for det de må avgi av materiell.

Når det gjelder Gjøvikbanen, gjør jeg meg denne refleksjonen: Er det slik at de rød-grønne er redde for at folk skal begynne å reise mer med tog enn de har gjort før, og er mer opptatt av at vi øker de offentlige utgiftene? Gjøvikbanen (presidenten klubber) gir en stor gevinst for de reisende ved at vi øker transporttilbudet.

Presidenten: Presidenten vil minne om at taletiden er til for å holdes.

Heidi Sørensen (SV) [13:40:00]: Når Regjeringen får flertall for dette i dag, er det sammen med et parti som ikke engang orker å møte opp i stortingssalen og forsvare det de gjør. Det partiet har ikke kjærligheten til jernbanen fremst i sine prioriteringer i denne saken. Det er Fremskrittspartiet, som ellers ønsker å legge ned mesteparten av jernbanen, som sikrer Regjeringen flertall for dette. Jeg lurer på om ikke statsråden synes det er et paradoks.

Jeg synes det er betimelig å få svar på dette spørsmålet: Er det ikke slik at vi siden vedtakene om konkurranseutsetting av jernbanen ble fattet, har måttet bygge opp et konkurransebyråkrati som har kostet langt mer enn det vi eventuelt måtte spare i framtiden på Gjøvikbanen? Bekymrer det ikke statsråden at vi utvikler et slikt byråkrati? Det betyr jo at vi faktisk bruker mer penger på byråkrati og mindre penger på jernbane.

Statsråd Torild Skogsholm [13:41:15]: Når vi har hatt en situasjon hvor togtilbudet på Gjøvikbanen så ut til å bli svært dårlig, må jeg si at det er en stor glede å kunne få presentere et tilbud – jeg gjorde det for et par dager siden – som over en lang tidsperiode garanterer folk langs Gjøvikbanen et produkt som er 30–40 pst. bedre enn det som var. Vi hadde muligheten til å lene oss tilbake og tenke: Ja, ja, det går som det går. Men vi tenkte: Vi må gjøre noe. Vi ønsker at flere skal reise kollektivt.

Vi har nettopp diskutert klimaendringer. Er vi villige til å gjøre noe med det? Ja, denne regjeringen er villig til det. Vi er opptatt av at vi ikke nødvendigvis bare skal øke de offentlige utgiftene, men at de som reiser rundt her i landet, skal få et godt transporttilbud – få noe som er bedre enn før, mer attraktivt. Vi ønsker at de skal reise kollektivt og mindre miljøvennlig, for å si det slik.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [13:42:32]: Eg liker det veldig dårleg når statsråden blandar korta og samanliknar likt med ulikt. Sjølv sagt er me glade for eit betre tilbud på Gjøvikbanen. Det som er spørsmålet, er om det kunne vore gjort utan å konkurranseutsetja han. Det trur me. Me synest det ville vera underleg om NSB ikkje kunne klara å gjera den jobben – utan at han vart sett ut på anbod.

Eg synest statsråden tek veldig lett på at me set eit 100 pst. statleg eigd selskap i ein situasjon der dei har dårlegare konkurransevilkår enn andre. Det kjem ikkje til å visa seg så godt når det gjeld Gjøvikbanen, sidan NSB fekk dette anbodet sjølve. Dei vil sjølv sagt bruka sitt eige materiell og sine egne verkstader, så me får ikkje prøvd det ut i denne samanhengen. Men det ligg ein fare på lengre sikt dersom høgresida får styra i denne samanhengen.

Statsråd Torild Skogsholm [13:43:35]: La meg komme med en erkjennelse: Jeg er politiker fordi jeg ønsker å gjøre noe. Jeg ønsker ikke minst å gjøre noe i forhold til miljøet. Og når jeg sitter i min stol og ser at f.eks. tilbudet på Gjøvikbanen stadig blir dårligere, da velger jeg å gjøre noe med det. Jeg har ikke hørt ett ord om hva man alternativt ønsker å gjøre når det gjelder Gjøvikbanen, med mindre man skulle ønske å gå inn med mer penger.

Vi har klart å komme med et tilbud som er betydelig bedre – for mindre penger fra statens side. Det koster litt mer i byråkrati, men jeg tror gevinsten for de reisende, for miljøet og for transporten som sådan er mye større enn kostnadene ved det økte byråkratiet. Ja, det er økt byråkrati, fordi vi må vite mer om hva vi skal bestille, og hvordan dette skal gjennomføres. Vi har gode erfaringer med Gjøvikbanen, noe som kan være grunnlaget for at vi skal kunne øke kollektivandelen også ved andre jernbanetjenester.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

(Votering, se side 700)

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, John I. Alvheim, Torbjørn Andersen og Kenneth Svendsen om lov om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) (Tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år) (Innst. O. nr. 97 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:62 (2004-2005))

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

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker 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.

Anne Berit Andersen (H) [13:46:05] (ordfører for saken): Dette Dokument nr. 8-forslaget fra representanter fra Fremskrittspartiet om en endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy, yrkestransportloven, gjelder tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år, dog slik at kjøreseddelen utstedes for ett år om gangen ved framlegging av helseattest som dokumenterer at helsen tilsier at dette er forsvarlig. Slik loven er i dag, kan ikke kjøreseddel utstedes til personer etter fylte 70 år.

Komiteen er delt i denne saken. Flertallet, bestående av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, foreslår at saken vedlegges protokollen. Vi har en merknad som jeg vil komme tilbake til litt senere i mitt innlegg. Kristelig Folkeparti vil avvise forslaget, og Fremskrittspartiet fremmer her endringsforslaget. Jeg regner med at den enkelte selv vil begrunne sitt forslag.

Flertallet vil vedlegge saken protokollen, fordi vi mener saken må vurderes nøyer for at vi på et forsvarlig grunnlag skal kunne ta stilling til om det er behov for en endring eller ei.

Vi mener at spørsmålet om harmonisering med andre europeiske land av aldersbestemmelsene i yrkestransportloven må vurderes nøyer før vi konkluderer. Det er argumenter som tilsier at det kan være fornuftig med en endring, bl.a. fordi vi er det eneste landet i Europa som sier

nei til utsteding av kjøreseddel til personer over 70 år. Det er viktig at vi også vurderer det som har med verdier som individualisering og valgfrihet å gjøre. Den enkeltes helsestilstand og arbeidsmessige dyktighet bør ha stor betydning.

Jeg ser også klart den problemstillingen som nevnes i saken, der en utenlandsk sjåfør som er over 70 år, kan kjøre turbuss i Norge, mens en norsk sjåfør over 70 år ikke har lov.

Flertallet er også opptatt av sikkerhet og trygghet, både for sjåfør og for passasjer. Vil dette bli like godt ivaretatt ved en eventuell endring?

Forslagsstillerne bak endringsforslaget viser til § 37 a tredje ledd, som omhandler aldersgrense for å få utstedt kjøreseddel. Leser man første ledd i samme paragraf, ser man hvilke yrkesgrupper dette gjelder. Det er ikke slik som det kan se ut, at Dokument nr. 8-forslaget bare gjelder bussjåfører. Nei, det gjelder også fører av drosje, selskapsvogn, turvogn og motorvogn som er spesielt utformet og/eller utstyrt for transport for funksjonshemmede. Av den grunn er ikke saken så enkel som Fremskrittspartiet vil ha det til. Vi er nødt til å få en grundig vurdering av denne saken før vi eventuelt foretar endringer. Skal endringer skje, må alle yrkesgrupper som hører inn under § 37 a, bli vurdert.

Flertallet ønsker av disse årsaker å vedlegge Dokument nr. 8-forslaget protokollen.

Tor-Arne Strøm (A) [13:49:48]: Jeg synes at saksordføreren har redegjort for denne saken på en grundig måte. Som saksordføreren også har sagt, er det enighet også med Arbeiderpartiet.

I utgangspunktet deler Arbeiderpartiet departementets syn at den generelle risikovurderingen av kombinasjonen alder og risiko for akutte sykdomstilfeller er annerledes når en kjører en buss full av passasjerer, enn når en kjører privatbil. 70 år er jo en høyere alder enn normal pensjonsalder for bussjåfører. Vi har imidlertid konkludert med at det er viktig at spørsmålet om harmonisering med andre europeiske land av aldersbestemmelsene i yrkestransportloven må vurderes nøyer. Derfor er vi med på forslaget til vedtak sammen med SV, Høyre og Senterpartiet.

Vi har mottatt et brev fra Trygg Trafikk der det heter:

«Trygg Trafikk mener at det av trafikksikkerhetsmessige grunner ikke vil være riktig å gi tillatelse til at sjåfører som har fylt 70 år fortsatt får tillatelse til å kjøre buss i næringsammenheng. Det vil her dreie seg om busser som normalt tar inntil 53 passasjerer.

Buss er i dag et transportmiddel med relativt lav ulykkesrisiko, og dette skyldes ikke minst de ulike sikkerhetsbestemmelser som regulerer dagens næring. Disse bestemmelsene er strenge og bør fortsatt være det.

Det er også i denne forbindelse grunn til å understreke at en helseattest i seg selv ikke er god nok dokumentasjon på at en person over 70 år er egnet som bussjåfør. En helseattest er ingen garanti for at vedkommende fortsatt er i stand til å føre f.eks. buss. Til det trengs det en praktisk kjøretest.

Så vidt Trygg Trafikk kjenner til er det i dag i svært mange selskaper relativt få bussjåførere som kjører inn-til fylte 70 år eller til lavere fastsatt pensjonsalder. Dette får vi også bekreftet av blant annet Transportbedriftenes Landsforening.»

Uavhengig av dette mener vi at det ikke er farlig å få en grundig vurdering. Vi mener også at det vil være på sin plass. Men vi mener samtidig at man også skal lytte til det som Trygg Trafikk har sagt i denne saken. Dette er slett ikke noen enkel sak.

Torbjørn Andersen (FrP) [13:52:21]: Jeg hadde gjerne sett at Odelstinget gjennom en enkel lovendring her i dag hadde ryddet opp i denne grelle forskjellsbehandlingen og umiddelbart fjernet de særnorske bestemmelsene som medfører et kategorisk yrkesforbud for norske bussjåførere som er fylt 70 år.

La det innledningsvis være sagt at høy alder i seg selv ikke nødvendigvis tilsier at man blir noen dårligere yrkesutøver enn tidligere. Dette faktum nevnes jo til og med i departementets svarbrev i denne saken.

Dette er på flere måter en svært underlig sak, som, slik jeg ser det, er i kategorien «heia Norge». Slike aldersforbud finnes, så vidt jeg vet, verken i Danmark, Sverige eller andre EU-land. Det betyr at bussjåførere over 70 år som er fra Danmark, Sverige eller andre EU-land, kan kjøre ervervsmessig turbuss så mye de har lyst til over hele Europa og faktisk også i Norge. Men kjører en norsk bussjåfør over 70 år buss i Norge mot betaling, er han altså en lovbrøtters. Hvor er logikken?

Samtidig er det slik at norske bussjåførere, som altså ikke får lov til å kjøre buss i Norge fordi de er over 70 år, fullt lovlig kan kjøre buss i resten av Europa, fra norgesgrensen og nedover. Dette henger ikke på greip, for å si det slik.

Er det virkelig slik at nordmenn over 70 år er så mye mer skrøpelige og ved så mye dårligere helse enn dansker, svensker, tyskere eller franskmenn over 70 år at vi her i Norge må innføre yrkesforbud for nordmenn over 70 år i visse yrker? Selvsagt er det ikke slik. Men statsråden og departementet må åpenbart leve i den villfarelse at nordmenn over 70 har mye dårligere helsetilstand enn dansker og svensker over 70 år.

Jeg vil få nevne at i innstillingen om arbeidsmiljøloven som ble avgitt i kommunalkomiteen i går, og som skal behandles i Odelstinget den 6. juni, heter det i § 13-1 første ledd – som vil bli enstemmig vedtatt – at diskriminering på grunn av alder er forbudt. Og er ikke den saken vi snakker om her, diskriminering på grunn av alder, så vet ikke jeg.

Hva gjør man så i tråd med disse fagre ordene om seniorer, med bussjåførere som ønsker å fortsette sin yrkeskarriere også etter fylte 70 år? Jo, man gir dem yrkesforbud på grunn av alder, man forskjellsbehandler dem i forhold til gjeldende regelverk i EU-landene, og man bedriver en vilkårlig aldersdiskriminering.

Nå er det på høy tid at vi får ryddet opp i disse særnorske og aldersdiskriminerende bestemmelsene og får harmonisert regelverket på dette området i Norge med det som gjelder i EU-landene.

Å nekte å utstede kjøreseddel til bussjåførere over 70 år representerer en skammelig seniorpolitikk. Kjøreseddel er også noe som etter hva iallfall jeg erfarer, er et særnorsk fenomen. Jeg har selv både buss- og lastebilsertifikat, og jeg har hatt kjøreseddel for buss, men jeg må si at jeg skjønnte aldri vitsen med å ha denne kjøreseddelen. I EU-landene er det sertifikat og helseattest fra lege som bestemmer hvor lenge man kan kjøre buss, og slett ikke kjøreseddel. Slik bør det også bli her i Norge.

La meg få vise til et brev vi har mottatt fra bussjåfører Håkon Råheim fra Førde, datert 10. mai, der han skriver:

«Endå meir latterleg og irriterande vert det når eg har kollegaer i både Sverige og Danmark som køyrer buss for fullt etter fylte 70 år.»

Råheim kaller altså de særnorske bestemmelsene latterlige og krever at politikerne rydder opp. Fremskrittspartiet støtter ham fullt ut i dette syn.

I Stavanger sitter Gabriel Haga på 70 år og fortviler over at han nylig måtte parkere bussen sin på 70-årsdagen etter 50 år som bussjåfør. Han kan imidlertid fortsatt kjøre buss så mye han vil på den andre siden av svenskegrensen.

Sist, men ikke minst: I Froland, min egen hjemkommune, er det en busseier ved navn Leif Oland som nylig fylte 70 år, som for anledningen sitter på stortingsgalleriet og følger debatten, og som nå kjemper iherdig for å få lov til å fortsette å kjøre sine egne busser i det familieeide busselskapet. Men det får han ikke lenger lov til, selv om en legeattest viser at han er like frisk og sprek som en 40-åring. Jeg mener at det er helt meningsløst og vilkårlig å frata disse personene retten til å utøve sitt yrke fra den dagen de tilfeldigvis passerer 70 år. Så lenge de av lege er erklært både friske og raske – i hodet og i armer og ben og ellers – bør de få lov til å praktisere sitt yrke.

Jeg håper statsråden snart innser hvor meningsløs og diskriminerende denne særnorske bestemmelsen er, og rydder opp i henhold til det forslaget som Fremskrittspartiet har fremmet i det dokumentet vi nå behandler.

Jeg tar med dette opp Fremskrittspartiets forslag.

Å s a E l v i k hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Representanten Torbjørn Andersen har teke opp det forslaget han refererte til.

Jan Sahl (KrF) [13:57:45]: For Kristelig Folkeparti er sikkerheten viktigst. Derfor mener vi at dette forslaget bør avvises. For Kristelig Folkeparti teller verken konkurranse- eller rettferdighetsargumenter sterkere enn sikkerhetsargumentet. Vi kan ikke ta sjansen på at et ønske om å inkludere flest mulig i arbeidslivet eller et ønske om like vilkår for norske og utenlandske arbeidstakere gjør at vi tillater oss å eksperimentere med sikkerheten.

En øvre aldersgrense for kjøreseddel har eksistert i en årrekke. Høy alder i seg selv tilsier ikke at man blir en dårligere sjåfør enn man har vært tidligere. Med høy alder øker imidlertid risikoen for at alvorlige, akutte sykdomstilfeller som vanskelig eller umulig lar seg forutsi gjennom vanlige legeundersøkelser, kan finne sted. Dette gjel-

der også personer som har normalt god helse og f.eks. oppfyller kravene til førerkort.

Forskjellen mellom førerkortbestemmelsene og kjøreseddelbestemmelsene på dette punkt mener vi det er klokt å ha. Risikoen bør vurderes helt annerledes for en sjåfør i yrkestransport med ansvaret for en buss full av passasjerer enn for en som skal kjøre privatbil eller lastebil uten passasjerer.

Det argumenteres i lovforslaget for en endring i bestemmelsene slik at busselskapene skal kunne sette inn pensjonerte bussførere ved behov. Det betyr at en pensjonist skal gis ansvaret for mange passasjerer i en buss uten å ha mulighet til å opprettholde sine ferdigheter jevnlig. Kristelig Folkeparti er skeptisk til dette, ut fra hensynet til trafikksikkerheten.

Det kreves ikke kjøreseddel for utenlandske bussjåførere. Teoretisk sett vil f.eks. en dansk bussjåfør over 70 år kunne kjøre en danskregistrert turbuss i Norge. Kristelig Folkeparti mener at dette ikke er et godt nok argument for å endre nåværende bestemmelser i vår yrkestransportlov. For det første er argumentet rett og slett ikke sterkt nok i forhold til sikkerheten. For det andre mener vi at dette ikke har noen praktisk betydning for norske transportbedrifters konkurransevne i forhold til utlandet.

På grunnlag av disse vurderingene har Kristelig Folkeparti valgt å støtte departementets vurdering i saken. Kristelig Folkepartis hovedmål med transportpolitikken er å utvikle et trafikksikkert transportsystem. Vi mener at utvidelse av tillatelsen til å kjøre buss ikke øker trafikksikkerheten. Muligheten er imidlertid til stede for at en slik utvidelse kan svekke sikkerheten. Derfor foreslår Kristelig Folkeparti at forslaget som i dag ligger på bordet, avvises.

Jeg tar opp det forslaget som Kristelig Folkeparti står bak i innstillingen.

Presidenten: Representanten har teke opp det forslaget han viste til.

Jorunn Ringstad (Sp) [14:01:01]: Problemstillinga som er teken opp i Dokument nr. 8:62 for 2004-2005, er ei sak som har fleire sider.

Det må setjast krav til dei som i næring skal utføre persontransport. Då kan det vere enkelt å ha ei konkret aldersgrense å halde seg til. Men det er forståeleg at mange reagerer på at det å passere ein bestemt alder skal gjere ein person uskikka til å vere t.d. bussjåfør. Alle veit at det å passere 70 år ikkje automatisk gjer ein person dårlegare som sjåfør. Ekstra urimeleg kan dette oppfattast fordi dei same sjåførane, når dei har førarkort for alle køyretøygrupper, fullt lovleg kan fortsetje å køyre store trailerar. Å køyre store trailerar kan vere meir krevjande enn å køyre buss, eller drosje, for den del. Dei same sjåførane kan òg heilt lovleg køyre buss dersom passasjerane ikkje betaler.

Det er òg grunn til å samanlikne med ordningane i andre land. Sidan kravet om køyresetel er ein særnorsk regel, oppstår det situasjonar som heilt forståeleg verkar urimelege når ein samanliknar norske og utanlandske sjåførar, eller ser på kva rett har ein sjåfør til å føre køyretøy i

Noreg eller i utlandet. Sidan det ikkje er krav om køyresetel i t.d. EU, men derimot om helseattest, kan ein norsk sjåfør over 70 år vere sjåfør på ein norsk buss på tur i utlandet. Utanlandske sjåførar over 70 år kan òg vere sjåførar på utanlandske bussar i Noreg.

Det kan nemnast mange enkelttilfelle som kan verke urimelege ut frå dei norske reglane, spesielt når desse blir strengt handheva, slik vi i komiteen har fått opplyst at dei blir.

Etter Senterpartiets syn er det difor grunn til både å sjå nærare på avgjerdene og å vurdere ei eventuell harmonisering med andre europeiske land. Senterpartiet er difor med i fleirtalsmerknaden som gir uttrykk for at ei harmonisering må vurderast, og vi støttar at dokumentet vert lagt ved protokollen.

Statsråd Torild Skogsholm [14:03:27]: Etter yrkestransportloven kreves det kjøreseddel av den som skal utføre persontransport mot vederlag med drosje, selskapsvogn, turvogn, rutebil eller motorvogn som er spesielt utformet for transport av funksjonshemmede.

Kjøreseddel utstedes av politiet, som foretar en vurdering av om vedkommende har vandel som gjør at vedkommende anses skikket til å være fører av motorvogner som nevnt. For å kunne få kjøreseddel må det videre framlegges legeattest. Kravene til helse er noe strengere enn til vanlig personbilførerkort. Kjøreseddel gjelder i 10 år, og den som skal få kjøreseddel, må være fylt 20 år. Etter fylte 60 år, blir kjøreseddel utstedt for fem år av gangen, men ikke lenger enn til innehaveren fyller 70 år.

Så langt jeg kjenner til, er det bare Norge og Storbritannia som opererer med kjøreseddelordning. I Storbritannia må den såkalte «driving entitlement» fornyes hvert år etter fylte 65 år, mens det i Norge altså opereres med en fast grense på 70 år.

Bakgrunnen for det øvre alderskravet til kjøreseddel er allmenne trafikksikkerhetshensyn. Det vil si at det er gjort en avveining av kombinasjonen høy alder og risikoen for at uforutsette, fatale sykdomstilstander brått kan inntreffe under utøvelsen av yrkesmessig persontransport. I offentlig personbefordring, hvor publikum må kunne ha tillit til at sikkerheten er ivaretatt, er avveiningen annerledes enn når det gjelder førerkort til privat bruk.

Problemstillingen ble sist vurdert av Helsedirektoratet og Samferdselsdepartementet i 1972, uten at det ble gjort endringer i aldersgrensen for kjøreseddel for buss. Derimot ble grensen for drosje da senket fra 75 til 70 år. Det har i årenes løp ikke vært reist spørsmål om behov for endringer i ordningen, verken fra næringen eller fra organisasjoner som representerer sjåførene.

Det spesielle med den norske kjøreseddelordningen er 70-års-grensen, ikke at det settes særlige helse- og vandelskrav til den som skal være sjåfør i yrkesmessig transport av personer. Flertallet i komiteen mener at harmonisering med andre europeiske land av aldersbestemmelsene i yrkestransportloven må vurderes nøyere. Dette vil jeg naturligvis følge opp.

Så langt jeg kjenner til, er det til nå ikke utarbeidet noe harmonisert regelverk i EU for yrkessjåførere over

en viss alder. Jeg vil imidlertid ta initiativ til en sammenlikning av hvilke kompetansekrav og helsekrav som settes til bussførere i EØS-området. På sikt kan det bli aktuelt å fjerne kjøreseddelen og aldersbegrensningen hvis de allmenne trafikksikkerhetshensyn kan ivaretas på annen måte, f.eks. gjennom en skjerping av den medisinske kontrollen av yrkessjåfører. Dette vil f.eks. også kunne innebære kortere intervall mellom hver gang det må framlegges helseattest, og senking av grensen, som f.eks. årlig intervall etter fylte 65 år, som i Storbritannia.

Jeg vil imidlertid ikke endre reglene i kjøresedelordningen før disse forholdene er nærmere avklart.

Tor-Arne Strøm (A) [14:07:23]: Det var Fremskrittspartiets representant som fikk meg til å ta ordet. Da vi hørte ham på talerstolen nå, skulle man tro at denne saken var avgjort. Jeg oppfatter det også sånn at han snakket til galleriet. Da får undertegnede også gjøre det og på vegne av Arbeiderpartiet og flertallet si at denne saken ikke er avgjort. Men det må også være forståelse for at vi ønsker å ha en grundigere vurdering. Det er jo ikke sånn at vi blir yngre med årene. Jeg synes òg det er viktig at man ser det i forhold til EØS-landene.

Trafikksikkerhet synes jeg òg er utrolig viktig, så denne saken skal man ikke kimse ad. Det er jo derfor flertallet nå har sagt at man ønsker en gjennomgang av dette. Man «mener at spørsmålet om harmonisering med andre europeiske land av alderbestemmelsene i yrkestransportloven må vurderes nøyer», står det i innstillingen. Derfor synes jeg at vi må få lov til det. Jeg synes også at både statsråden og saksordføreren har redegjort greit for hva man ønsker å gjøre.

Ser vi på Kristelig Folkeparti, har også de avvist denne saken. Det var ikke så langt unna at også Arbeiderpartiet så muligheten til eventuelt å avvise den, men vi ønsket å gå en runde for å få en grundig vurdering av denne saken sammen med flertallet. Derfor var det viktig å få en presisering av det, og det er heller ikke færlig å få en vurdering – så denne saken er ikke avgjort.

Presidenten: Fleire har ikkje bede om ordet til sak nr. 2.

(Votering, sjå side 701)

Å g o t V a l l e gjeninntok her presidentplassen.

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

presidenten: Odelstinget skal nå votere i sakene nr. 1 og 2 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

l o v

om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane m.m. (jernbaneloven)

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer:

I

Nytt kapittel II A med §§ 8a til 8f skal lyde:

Kapittel II A. Konkurranselov om avtaler om persontransport med jernbane

§ 8a. (Bestemmelser om konkurranse)

Departementet gir forskrifter om tilretteleggelse for og gjennomføring av konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane, herunder utfylling av bestemmelsene i §§ 8b til 8f.

§ 8b. (Konkurranse på like og ikke-diskriminerende vilkår)

Konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane skal gjennomføres på like og ikke-diskriminerende vilkår. Departementet skal ved tilretteleggelse for og gjennomføring av konkurranse sørge for at hensynet til forutberegnelighet, gjennomsiktighet og etterprøvnbarhet ivaretas.

Departementet kan gi pålegg om at tilbyderfunksjonen hos virksomhet som deltar i konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane, skal være en separat økonomisk enhet.

§ 8c. (Tilgang til rullende materiell)

Dersom det anses nødvendig for å oppnå konkurranse på like og ikke-diskriminerende vilkår, kan departementet pålegge NSB AS å stille egnet rullende materiell til disposisjon for annen virksomhet som tildeles avtale om persontransport med jernbane.

Før pålegg gis skal departementet søke å oppnå en frivillig løsning basert på avtale.

Pålegget skal være tidsbegrenset, og skal senest opphøre samtidig med den avtale om utførelse av persontransport som er grunnlag for pålegget.

Det skal ytes vederlag til NSB AS for å stille materiell til disposisjon etter første ledd. Nærmere regler om beregning av vederlag fastsettes i forskrifter.

Dersom det ikke oppnås enighet om vederlagets størrelse, fastsettes dette av departementet med endelig virkning.

§ 8d. (Tilgang til verkstedinfrastruktur mv.)

Dersom det anses nødvendig for å oppnå konkurranse på like og ikke-diskriminerende vilkår, kan departementet pålegge eier av verkstedinfrastruktur mv. som er relevante for drift av persontransport med jernbane, å stille disse til disposisjon for virksomhet som tildeles avtale om persontransport med jernbane. Tilsvarende gjelder for andre aktører som disponerer over verkstedinfrastruktur mv.

Bestemmelsene i § 8c annet og tredje ledd gjelder tilsvarende.

Det skal ytes vederlag til den som gis pålegg etter første ledd. Nærmere regler om beregning av vederlag fastsettes i forskrifter.

§ 8e. (Tilgang til salgs- og distribusjonssystemer mv.)

Dersom det anses nødvendig for å oppnå konkurranse på like og ikke-diskriminerende vilkår, kan departementet pålegge NSB AS å stille salgs- og distribusjonssystemer mv. til disposisjon for virksomhet som driver persontransport med jernbane.

Bestemmelsene i § 8c annet til fjerde ledd gjelder tilsvarende for pålegg gitt i medhold av første ledd.

Departementet kan pålegge virksomhet som driver persontransport med jernbane, å bruke salgs- og distribusjonssystemer som nevnt i første ledd. Bestemmelsene i § 8c annet og fjerde ledd gjelder tilsvarende for pålegg gitt i medhold av dette ledd.

§ 8f. (Utlevering av informasjon)

Departementet kan pålegge enhver virksomhet som driver persontransport med jernbane, å utlevere slik informasjon som anses nødvendig for tilrettelegging for, og gjennomføring av, konkurranser om persontransport samt planlegging og styring av jernbanesektoren.

Ny § 7b skal § lyde:

§ 7b. (Gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter)

Departementet kan gi pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter mellom to eller flere virksomheter som driver persontransport med jernbane.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter.

Ny § 11a skal lyde:

§ 11a. (Tilsyn og kontroll med konkurransevilkår)

Departementet fører tilsyn med og kontrollerer at kravene fastsatt i eller i medhold av §§ 7b og 8b til 8f i denne lov er oppfylt, herunder tilsyn med avtaler mellom virksomhet som tildeles avtale om persontransport med jernbane og det offentlige, samt mellom slike virksomheter.

Departementet kan gi forskrifter om tilsyn og kontroll, herunder om plikt til å medvirke til kontroll og om sanksjoner for manglende oppfyllelse av krav fastsatt i eller i medhold av denne lov.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har varslet at de vil gå imot endringene.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 40 mot 34 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 14.16.55)

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

Presidenten antar at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønsker å gå imot også her. – Det nikkes.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet bifaltes med 40 mot 34 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.17.24)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Votering i sak nr. 2

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

– forslag nr. 1, fra Torbjørn Andersen på vegne av Fremskrittspartiet

– forslag nr. 2, fra Jan Sahl på vegne av Kristelig Folkeparti

Presidenten vil først la votere over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Vedtak til lov

om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) gjøres følgende endring:

§ 37 a tredje ledd skal lyde:

Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for fem år om gangen til fylte 70 år. Frå fylte 70 år blir kjøresetelen utferda for 1 år om gangen ved framlegging av helseattest som dokumenterer at helsa tilseier at dette er forsvarleg. Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.

II

Loven trer i kraft straks. »

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 62 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.18.08)

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slikt vedtak:

Dokument nr. 8:62 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, John I. Alvheim, Torbjørn Andersen og Kenneth Svendsen om lov om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) (Tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år) – vedlegges protokollen.

Presidenten: Her foreligger det et avvikende forslag, forslag nr. 2, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Dokument nr. 8:62 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, John I. Alvheim, Torbjørn Andersen og Kenneth Svendsen om lov om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport

med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) (Tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år) – avvises.»

S a k n r . 3

Referat

V o t e r i n g :

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Kristelig Folkeparti bifaltes innstillingen med 62 mot 12 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.19.04)

Møtet hevet kl. 14.20.
