

Møte tirsdag den 26. mai 2009 kl. 13.20

President: Geir-Ketil Hansen

Dagsorden (nr. 39):

1. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om lov om endringer i folketrygdloven (utvidelse av fedrekvoten mv.)
(Innst. O. nr. 69 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 56 (2008–2009))
2. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om lov om endringer i diskrimineringsombudsloven, markedsføringsloven og barneombudsloven
(Innst. O. nr. 70 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 74 (2008–2009))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (tilsette sine rettigheter ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.)
(Innst. O. nr. 74 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 60 (2008–2009))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven
(Innst. O. nr. 71 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 63 (2008–2009))
5. Referat

Sak nr. 1 [13:19:57]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om lov om endringer i folketrygdloven (utvidelse av fedrekvoten mv.)
(Innst. O. nr. 69 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 56 (2008–2009))

Presidenten: Etter ønske fra familie- og kulturkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

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

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.

Gunn Karin Gjøl (A) [13:21:04] (ordfører for saken): Arbeiderpartiet er opptatt av fedrerollen. Det er også derfor det fremmes en odelstingsproposisjon om å utvide fedrekvoten. Vi ønsker å legge til rette for at fedre skal få enda større muligheter til å ta omsorg for sine små barn.

Nå er det jo slik at norske menn tar større ansvar for sine barn enn menn i andre land. I dag er 90 pst. av fedre med rett til foreldrepermisjon hjemme med egne barn. Det har skjedd en revolusjon i menns omsorg for egne barn etter at fedrekvoten ble innført i 1993.

I tillegg til at menn er hjemme med sine små barn i forbindelse med fødsel, viser likestillingsundersøkelsene at fedre i dag bruker mer tid med sine barn, og i tillegg tar et større ansvar for de daglige oppgavene på hjemmebane.

Til tross for at fedre tar større del i omsorgen, er det mye igjen før vi har et likestilt foreldreskap. Fremdeles tar kvinner hovedansvaret for barn og husholdning, og småbarnsfedre er den gruppen som jobber aller mest overtid.

Det er også slik at det er kun 17 pst. av fedrene som tar permisjon utover de seks ukene med fedrekvote vi har i dag.

Regjeringens lovforslag om å utvide fedrekvoten med fire uker vil være et viktig steg mot et mer likestilt foreldreskap. I tillegg har Regjeringen også i stortingsmeldingen om mannsrollen signalisert ytterligere utvidelse, som vil resultere i at far får foreldrepermisjon i minst tre måneder samt to uker lønnet permisjon i forbindelse med fødsel.

Norge har hatt en jevn stigning av fødselstallene etter at Gro Harlem Brundtlands regjeringer på 1990-tallet økte foreldrepermisjonen kraftig og innførte fedrekvote. Vi ser også at antallet fødsler er høyere blant norske par som deler foreldrepermisjonen. Den samme trenden har vi sett på Island. Islandske kvinner har havnet på fødselstoppen i Europa etter at de utvidet og innførte en tredeling av foreldrepermisjonen.

Et annet forhold er at antallet skilsmisser har gått noe ned de senere årene. En undersøkelse fra 2007 viste at langt færre kvinner og menn i likestilte parforhold hadde vurdert samlivsbrudd enn par i andre parforhold.

Utvidet fødselspermisjon, full barnehagedekning og lengre pappapermisjon er prioritert av den rød-grønne regjeringen fordi det er god familiepolitikk, det er det beste for ungene og det fremmer likestilling.

Etter dagens regelverk utgjør den maksimale stønadsperioden der bare far har rett til å ta ut foreldrepermisjon, enten 29 eller 39 uker, avhengig av hvor mye en tar ut i foreldrepenger. Det innebærer et fratrekk for ni uker forbeholdt mor og seks uker fedrekvote. I det nye forslaget foreslår Regjeringen å styrke fedrenes rettigheter ved å gå bort fra prinsippet om at fedrekvoten trekkes fra i de tilfeller der bare far har rett til foreldrepenger. Denne gruppen fedre vil da få rett til hele perioden, med unntak av de ni ukene som er forbeholdt mor. Dette er et viktig skritt i å styrke fedrenes sjølstendige rettigheter. I praksis betyr dette mye, bl.a. i tilfeller hvor f.eks. mor er student og far er i arbeid. Dersom mor går tilbake til studiene, vil far kunne ta ut all permisjonen med unntak av de tre ukene før fødsel og de seks ukene etter fødsel.

Et annet forslag i lovproposisjonen som også styrker fedrenes rettigheter, er at far nå får rett til foreldrepenger når mor deltar i introduksjonsprogram eller kvalifiseringsprogram. Jeg synes det er ganske oppsiktsvekkende at Fremskrittspartiet går imot dette forslaget med den begrunnelse at man ikke vil ha særrettigheter for innvandrede. Jeg har vært i kontakt med flere norske menn som gifter seg og får barn med utenlandske kvinner. I tilfeller hvor disse kvinnene deltar i introduksjonsprogrammet, vil ektefellene ha rett til å ta ut foreldrepermisjonen. Det gjelder

ofte menn som har hatt et langt yrkesaktivt liv i Norge, som får barn i godt voksen alder, og som synes at det er ganske urettferdig at de i dag ikke har rett til foreldrepermisjon fordi de gifter seg med en utenlandsk kvinne. Jeg synes Fremskrittspartiet kanskje bør legge vekk litt av denne fremmedfrykten sin og se på realitetene i forslaget, bidra til at fedre får bedre opptjente rettigheter, mer sjølstendige rettigheter, enn det de har med dagens ordning.

Ulf Erik Knudsen (FrP) [13:26:05]: Fremskrittspartiet deler ikke regjeringspartienes syn når det gjelder denne saken.

Hovedforslaget i proposisjonen innebærer at fedrekvoten utvides med to uker innenfor gjeldende stønadperiode, og at den perioden som er til valgfri fordeling mellom foreldrene, blir to uker kortere enn i dag. Fremskrittspartiet mener dette er et steg i feil retning.

Vi mener foreldrene selv må få bestemme hvordan de skal fordele permisjonen seg imellom når begge har opptjent rettigheter til dette. Vi mener at det enkelte par i denne sammenheng er langt bedre til å vurdere hva som er rett for dem og deres barn enn politikerne i denne sal.

Vi har også merket oss at forslaget fra Regjeringen kommer før man har fått innført full likestilling innen opptjening ved at far også er sikret selvstendige rettigheter uavhengig av mors inntekt. Vi mener at far må sikres en selvstendig opptjening før man gjør andre endringer i systemet.

Vi merker oss også at Regjeringen foreslår å gi far rett til uttak av foreldrepenger på selvstendig grunnlag når mor deltar i introduksjonsprogram for nyankomne innvandrere eller i kvalifiseringsprogram for personer med vesentlig nedsatt arbeids- og inntektsevne.

Men for Fremskrittspartiet er det viktigste i denne saken mangelen på valgfrihet for foreldrene. Vi vil på bakgrunn av dette gå imot hele forslaget fra Regjeringen. Fremskrittspartiet går også imot forslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre.

Sammen med de øvrige opposisjonspartier fremmer vi følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om at far på selvstendig grunnlag opparbeider seg rett til fedrekvoten.»

Her ligger noe av løsningen på de utfordringer som er på dette området.

Med dette tar jeg opp forslaget som står i innstillingen.

Presidenten: Representanten Ulf Erik Knudsen har tatt opp det forslaget han refererer til.

Olemic Thommessen (H) [13:28:35]: Norge er et av de mest likestilte samfunn når det gjelder ordninger som sikrer begge foreldre samme muligheter i omsorgen for barna. Den forskjellen vi ser mellom kjønnene når det gjelder hvem som i hovedsak tar ansvaret for barna, er antakelig mer kulturelt og tradisjonelt betinget enn det er økonomisk betinget, slik vi har sett utviklingen i dag. For Høyre er retten til like muligheter viktig. Men for Høyre er retten for foreldre til selv å velge innen familien vel

så viktig å ivareta. Høyre er derfor imot en tvungen tredeling av permisjonstiden. Ulike familier har ulike behov og ønsker, noe vi som samfunn skal respektere. Overordnede politiske hensyn skal ikke styre borgernes egne valg der dette ikke er meget godt begrunnet.

Vi har nå en ordning med fedrekvote, begrunnet i at dette vil gi større toleranse blant landets arbeidsgivere for at også fedre tar permisjon i forbindelse med fødsel. Fedrekvoten er også begrunnet i at en slik ordning vil gi far en mer likestilt rolle i forhold til oppgaver i hjemmet og en selvstendighet i forhold til daglig omsorg for barna.

Rettigheter knyttet til foreldrepengeordningen er tuftet på et system hvor mors opptjening bereder grunnen for noen av fars rettigheter, herunder hans rett til fedrekvote.

Det er Høyres oppfatning at fars og mors rettigheter ved fødsel i størst mulig grad bør være uavhengig av hverandre. Under behandlingen av denne saken ble det fra vår side fremmet forslag om innføring av en selvstendig opptjeningsrett for far til fedrekvoten. Det er urimelig at far er avskåret fra pappapermisjon hvis mor ikke har vært i jobb. Far kan i dag ta ut store deler av permisjonstiden hvis mor velger å gå ut i jobb, men altså ikke fedrekvoten.

Regjeringen velger å stemme ned dette forslaget. Jeg vil bare minne om at Høyres forslag er i tråd med Regjeringens egen politikk i Soria Moria-erklæringen, men Regjeringen velger altså her heller å bryte et løfte enn å likestille far med mor når det gjelder selvstendige rettigheter.

Så vil jeg kommentere den innretningen på fedrekvoten som vi nå skal stemme over. En utvidelse av fedrekvoten med fire uker, hvorav to uker tas fra den del foreldre i dag fritt rår over, representerer en innskrenkning i familiens valgfrihet. Vi har registrert at de to ukene som nå tas fra felleldelen, kan beholdes av far der kun far har rett til foreldrepenger – men dette er en marginal gruppe og betyr lite i den store sammenheng. Når mor har opptjent rett til foreldrepenger, mister familien råderetten over to uker sett i forhold til dagens ordning. I tillegg reduseres permisjonstiden til mor med to uker når far velger ikke å ta ut fedrekvoten og mor har opptjeningsgrunnlag. Denne innretning er derfor et skritt mot en tvungen tredeling av permisjonstiden, til tross for at statsråden selv har uttrykt skepsis til en slik deling.

Det viktigste for Høyre er at vi også i en periode fremover beholder fedrekvoten, men at denne ordningen ikke går på bekostning av den tiden som foreldre selv kan råde over. Det skal være grenser for hvordan vi med statlige ordninger kan styre innretningen på familiens liv. At mor har særskilte uker knyttet til avslutning av svangerskapet og tiden rett etter fødsel, lar seg godt begrunne med medisinske forhold, og jeg ser ingen betenkeligheter med å opprettholde denne ordningen. Den innretning som det her er lagt til rette for, hvor man utvider fedrekvoten ved å redusere fellestiden med to uker, uker som man i dag fritt kan velge hvem som skal benytte, er en begrensning av den valgfrihet foreldre i dag har.

Jeg tar med dette opp Høyres forslag.

Presidenten: Representanten Olemic Thommessen har tatt opp det forslaget han refererte til.

May Hansen (SV) [13:32:44]: SV er svært glad for at fedrekvoten nå utvides med fire uker ved å forlenge den samlede stønadperioden med to uker, samtidig som man forbeholder to uker av dagens stønadperiode til far.

Jeg er for så vidt enig med forrige taler i at dette er en vei mot tredeling av svangerskapspermisjonen, som SV er meget fornøyd med.

Barn har rett til samvær med begge foreldrene, og det er viktig å legge til rette for en familiepolitikk som gir begge foreldrene mulighet til å dele på omsorg for egne barn og til å være yrkesaktive. Dette er viktig for barn og for likestilling av foreldrene. Fedrenes omsorgsdeltakelse i barnets første leveår er viktig for tidlig å etablere en god kontakt mellom far og barn.

Økt fedreuttak av foreldrepermisjon har ført til mer deling av omsorg for barna. Da vi behandlet mannsmeldinga, skrøt jeg av den norske mannen. De er gode på å ta omsorg for egne barn, og de er gode på å ta sin del av jobben hjemme. Det er faktisk slik at norske fedre ønsker utvidet fedrekvote. De ønsker å få bedre mulighet til å ta større ansvar for både omsorg og arbeid i hjemmet. Vi forventer at flere fedre vil ta ut permisjon, og at det vil føre til at flere foreldre ønsker en ytterligere fordeling av stønadspengene. Og så vet vi fra forskning at det faktisk er færre samlivsbrudd der foreldre samarbeider om både omsorg og arbeid i hjemmet. Det er en god målsetting i familiepolitikken, for vi vet at samlivsbrudd kan være problematisk for barn.

St.meld. nr. 8 for 2008–2009, Om menn, mannsroller og likestilling, er en historisk melding – helt fantastisk å ha i et likestillingsperspektiv, en melding som fokuserer på menn og deres ansvar også for omsorg. Der signaliserer Regjeringa at den – for å oppnå mer likestilling mellom mødre og fedre i arbeid og familieliv – vil gi alle fedre som har opptjent rett, rett til fedrekvote. Dette er det viktig å få på plass, slik at flere fedre får mulighet til å ta ut fedrekvote.

Det er også en stor forbedring at man gir fedre rett til fedrekvote når mor deltar i introduksjonsprogrammet og kvalifiseringsprogrammet.

Så må jeg selvfølgelig nevne kontantstøtten, som jeg alltid gjør i disse debattene. Den har ført til at flere kvinner jobber deltid, og at fedre med barn jobber mer overtid enn fedre uten barn. Dette er en uheldig utvikling både for foreldre og barn. Det er et familiemønster som jeg selv vokste opp i på 1950- og 1960-tallet. For SV er det viktig å legge til rette for en familiepolitikk som ivaretar barnets rett til kontakt med begge foreldre, og begge foreldrenes mulighet til både å yte omsorg og til å være yrkesaktive. Dette er ekstremt viktig for å få til en likelønnsutvikling, for det vi ser, er jo at kvinner jobber deltid. Og der kvinneandelen er stor i arbeidslivet, er lønnen lav, så det er ekstremt viktig å legge til rette for at begge foreldrene kan være hjemme og yte omsorg, men at de også kan være ute og være yrkesaktive.

Jeg er, som sagt, veldig fornøyd med at fedrekvoten nå utvides med fire uker.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [13:37:04]: Kristelig Folkeparti mener at det er viktig å legge til rette for

at fedre kan tilbringe mer tid med egne barn. Vi mener derfor at fedrekvoten bør økes med fire nye uker til ti uker fra og med 1. juli 2009. Kristelig Folkeparti ønsker altså en forlengelse av den samlede stønadperioden for foreldrepenge med fire nye uker – ikke kun to uker, slik Regjeringen foreslår. Regjeringspartienes løsning, at to uker overføres fra fellesdelen til fedrekvoten, fører til at noen foreldre i praksis mister to uker av foreldrepermisjonen. Dette er svært uheldig. Vi mener derfor at den samlede stønadperioden bør utvides med fire uker, ikke med kun to uker. Kristelig Folkeparti stemmer derfor mot flertallets forslag til endringer i § 14-9 første og annet ledd. Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer et eget alternativ til lovformulering. Vi stemmer imidlertid for de øvrige lovendringene, og vi stemmer altså for mindretallsforslagene nr. 1 og 2.

Kristelig Folkeparti ønsker å legge til rette for aktive foreldre. Det er svært positivt at fedre tar og får mer ansvar for egne barn. Fedrekvoten er i den sammenheng spesielt viktig, fordi kjønnsfordelingen i foreldrepermisjonen ofte setter standard for arbeidsfordelingen mellom foreldrene senere i samlivet – altså en god likestillingspolitikk. Samtidig viser det seg at det er færrest samlivsbrudd blant par som deler på omsorgsoppgavene.

Fedres omsorgsdeltakelse i barnets første leveår er viktig for tidlig å etablere en god kontakt mellom far og barn. Økt fedreuttak av foreldrepermisjonen vil bidra til mer deling av omsorg for barna, også når de blir større. Dessuten er bedre fordeling av permisjonsuttaket en betingelse for å bedre kvinners lønn og posisjon i arbeidslivet.

Erfaringen viser at øremerking er det som skal til for å endre kjønnsstradisjonelle valg. Fedrekvoten har vist seg å være svært effektiv for å øke andel fedre som tar ut foreldrepermisjon.

Vi håper at en utvidelse av fedrekvoten vil øke andelen fedre som tar ut mer permisjon, og gi holdningsmessig støtte til foreldre som ønsker en ytterligere fordeling av stønadperioden.

Ifølge mannsmeldingen er situasjonen i dag at 35–40 pst. av dagens fedre ikke tar ut lønnet pappapermisjon, og at ca. én av fem av dagens fedre ikke har rett til permisjon fordi mor ikke har jobbet over 50 pst. Det er svært uheldig at ikke alle fedre har rett til pappaperm, og Kristelig Folkeparti vil gi alle fedre selvstendige permisjonsrettigheter. Selvstendige rettigheter for alle fedre er avgjørende for å endre tradisjonelle rollemønstre i familien.

Kristelig Folkeparti har gjentatte ganger fremmet forslag og bedt Regjeringen legge fram en sak om at far på selvstendig grunnlag opparbeider seg rett til pappapermisjon. Det gjør vi også i denne innstillingen, sammen med Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre.

Kristelig Folkeparti mener at alle fedre bør ha anledning til å være hjemme med lønn de to første ukene etter at barnet er født. I budsjettinnstillingen for 2009 fremmet vi derfor følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen på egnet måte legge frem en sak om rett for alle fedre til to uker lønnet permisjon i forbindelse med fødsel.»

Jeg hadde håpet at statsråden skulle ha et innlegg i dag, og at hun kunne gi et positivt signal i den retning.

Til slutt tar jeg opp forslag nr. 2, fra Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Åse Gunhild Woie Due-sund har tatt opp det forslag hun refererte til.

Statsråd Anniken Huitfeldt har bedt om ordet.

Statsråd Anniken Huitfeldt [13:41:27]: Denne regjeringen har tatt mange skritt i retning av at flere fedre skal få opptjeningsrett. Vi har også gjort det i forhold til selvstendig næringsdrivende. Det gjelder mange kvinner, men spesielt, mange fedre. Den forrige regjeringen vedtok også dette som mål, men klarte aldri å gjennomføre det.

Vi har i revidert nasjonalbudsjett lagt fram forslag om at de fedrene som har en kone eller en samboer som har jobbet under 50 pst., men over 1 G, nå skal få rett til fedrekvote. Vi har utvidet grunnlaget for langt flere i retning av at alle nå skal få fedrekvote. Vi tar det skritt for skritt. Vi har vedtatt de samme målene i forbindelse med stortingsmeldingen om mannen. Men de som sitter i denne salen og sier: vi er for og Regjeringen er imot, snakker ikke sant. Det er ikke lagt fram forslag i de øvrige partienes budsjett. Vi legger pengene på bordet når vi sier at vi skal gjennomføre noe. Og det har vi gjort!

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 513)

Sak nr. 2 [13:42:33]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om lov om endringer i diskrimineringsombudsloven, markedsføringsloven og barneombudsloven (Innst. O. nr. 70 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 74 (2008–2009))

Olemic Thommessen (H) [13:43:10]: Med henvisning til merknadene i innstillingen vil jeg bare fremme forslaget fra Høyre og Venstre i saken.

Presidenten: Representanten Olemic Thommessen har tatt opp det forslag han har referert til.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

(Votering, se side 515)

Sak nr. 3 [13:43:26]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.) (Innst. O. nr. 74 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 60 (2008–2009))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommuni-

kasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

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 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.

Eirin Faldet (A) [13:44:24] (ordfører for saken): Det er en god dag for alle arbeidstakere som har sitt virke som bussjåfør, togpersonell og ferjemannskap.

Endringen i yrkestransportloven sikrer de ansattes rettigheter på buss- og båtruter som settes ut på anbud. Den aller viktigste årsaken til at vi gjør endringer i yrkestransportloven i dag, er å hindre at eldre og syke arbeidstakere blir utstøtt i forbindelse med at selskap settes ut på anbud. Nå tar vi de ansattes krav på alvor.

Alle i transport- og kommunikasjonskomiteen, unntatt Fremskrittspartiet, mener at innsparinger gjennom konkurranse ikke skal svekke de ansattes lønns- og arbeidsvilkår. Denne saken handler om politikk og viser konkret at det er svært viktig hvem det er som styrer landet. Vi i de rød-grønne partiene har engasjert oss sterkt for å få på plass de nye reglene – og Fremskrittspartiet stemmer imot. Det er altså en veldig tydelig politisk forskjell.

Det er urimelig at dagens anbudsordning setter arbeidsvilkårene til bussjåfører og de ansatte på båter og ferjer under press. Dette er viktige jobber i en framtidstrettet bransje. Disse yrkesgruppene har et stort ansvar og en krevende hverdag, kombinert med forholdsvis lav lønn, og bør bli spart for usikkerhet med tanke på jobbene sine når arbeidsplassene settes ut på anbud. Bussjåfører med under 300 000 kr i årslønn har stått med lua i handa og fått ansettelsen sin tatt opp til ny vurdering hvert femte år. Det er kanskje ikke så ulikt oss i denne sal, men vi får iallfall en viss økonomisk kompensasjon for usikkerheten.

Lovendringene innebærer rett og slett at reglene for virksomhetsoverdragelse gjøres gjeldende for bussjåfører og ferjemannskap i forbindelse med anbud. Dermed har alle rett til videre arbeid i nytt firma og tar automatisk med seg alle rettigheter – også den bedriftsinterne ansieniteten overføres, noe som har stor betydning for valg av turnus og dermed trygghet for arbeidssituasjonen.

Flere fylker setter bussruter og ferjeruter ut på anbud i disse dager, og det er derfor viktig at loven trer i kraft så fort som mulig – 1. september.

Denne regjeringen satser offensivt på kollektivtrafikk, og vilkårene og rettighetene til de ansatte er en viktig del av denne satsingen. Bransjens framtid er avhengig av at arbeidsplassene oppfattes som trygge. Endringene i yrkestransportloven er nok et bevis på at det fagligpolitiske samarbeidet er viktig og nødvendig.

Flertallet advarer i flere av merknadene mot uthuling av det nye lovverket, bl.a. når det gjelder underleverandører. Vi har store forventninger til at fylket og staten praktiserer de nye reglene i tråd med formålet, å sikre rettig-

hetene for de ansatte. Vi oppfordrer også til å ta i bruk de nye reglene med en gang, altså før de formelt sett trer i kraft, slik Nordland fylkeskommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune gjør.

Jeg er også svært fornøyd med at gjeldende aldersgrense for kjøreseddel heves fra 70 til 75 år. Etter fylte 70 år må føreren ha med seg gyldig legeattest som ikke er eldre enn ett år – en enkel og byråkratisk måte å heve aldersgrensen på. Helsekravene for kjøreseddel vil være de samme som i dag.

Mulighetene for flere eldre til å utøve yrket som sjåfør representerer en fleksibel arbeidsreserve til fordel for transportnæringen og for samfunnet totalt sett. Men aller viktigst er det at mange godt voksne nå får frihet til å fortsette å jobbe, mye eller lite, i fem år til. Det vil gi økt livskvalitet for mange. Dette er god seniorpolitikk.

Men det aller viktigste er altså at de ansatte på busser, ferjer og tog går en tryggere hverdag i møte med denne lovendringen.

Per Sandberg (FrP) [13:48:59] (komiteens leder): Denne proposisjonen er fremmet av den sittende regjeringen på bakgrunn av lovnader fra Soria Moria-erklæringen. Den er fremmet på bakgrunn av et direktiv som Norge allerede har implementert, som går på lik konkurranse over landegrensene og innenfor de forskjellige selskapene som skal drifte – ikke bare innenfor transport, men innenfor andre områder også. Det er en ærlig sak at man prøver å sile ut konkurransen gjennom å skyve syke og eldre arbeidstakere foran seg, men jeg tror ikke man når det målet man ønsker seg ved å fjerne all mulig konkurranse.

Når saksordføreren åpner med å presisere at dette skal gjelde alle arbeidstakere, setter jeg store spørsmålstegn ved det. Når to selskaper gir inn et anbud, er det fortrinnsvis ansatte i begge selskapene. Hvis det er slik at de ansatte i det selskapet som ikke når fram i anbudsprosessen, skal ha rettigheter i forhold til å få stillinger i det selskapet som når fram med sitt anbud, må det fortrinnsvis gå på bekostning av dem som er ansatt i det selskapet som har vunnet anbudet, hvis man da ikke mener at man skal ha dobbel sysselsetting, eller at det selskapet som vinner anbudet, ikke har noen ansatte, men bare en postkasse. Da vil det kanskje være rettfærdig.

Dette vil svekke konkurransen, og det vil sannsynligvis øke kostnadene betydelig for dem som skal benytte seg av tjenesten, altså de reisende – for det vil bli betydelige kostnadsøkninger. Jeg setter jo spørsmålstegn ved hvem som nå tør å gi anbud når man i forkant på en måte skal klarere at man blir avhengig av flere ansatte, nye ansatte, ansatte som man kanskje ikke har ønske om å ta inn i sin bedrift. Man skal altså nærmest forplikte seg i anbudsprosessen til å ta imot ansatte. Det synes jeg er meget alvorlig. Jeg skjønner godt at den sittende regjeringen har den typen intensjoner, men at det bare er Fremskrittspartiet i denne sal som er skeptisk og vil prioritere konkurranse av hensyn til næringslivet og av hensyn til de ansatte, synes jeg er litt merkelig. Jeg tror også at dette vil gi seg minimale utslag for de ansatte. Hvis det er slik at man ønsker økonomisk kompensasjon for dem som da mister jobben

sin i et selskap, får man jo det – nettverket i forhold til det er jo på plass allerede. Men selv om et selskap eventuelt taper et anbud, betyr ikke det automatisk at det selskapet forsvinner. Det kan miste en rute, ja. Man burde heller ha presisert at de som taper anbudet, skal videreføre forpliktelsene for sine ansatte, ikke det nye selskapet, hvis man har det som mål.

Ellers registrerer vi at Fremskrittspartiet i hvert fall har nådd fram på ett punkt, og det gjelder aldersgrensen. Det er god fremskrittspartipolitikk. Men samtidig er vi skeptiske til det som skjer når det gjelder drosje. Vi skjønner ikke – og jeg skjønner ikke – hvorfor drosjer skal få særbehandling i forhold til andre grupper som driver persontrafikk. Vi ønsker at også drosjenæringen skal holdes innenfor de rammene som gjelder for andre.

Det at man nå ønsker at en statlig institusjon skal få utvidet myndighet til å kreve bøter og sanksjonere mot transportnæringen, har vi ingen tro på er riktig med tanke på alle de sanksjonene transportnæringen allerede er utsatt for i dag. Vi tror ikke at staten her har noen andre intensjoner enn bare å få mer penger inn i statskassen.

Jeg tar herved opp forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Per Sandberg har tatt opp det forslaget han refererte til.

Jan Sahl (KrF) [13:54:12]: Jeg vil takke saksordføreren for en grundig jobb med denne saken, og Kristelig Folkeparti slutter seg i det alt vesentlige til konklusjonene i proposisjonen. Vi er for konkurranse, men vi er også for å ta vare på de ansattes rettigheter og vilkår i arbeidslivet.

Det er svært viktig at vi tar vare på de ansattes rettigheter ved konkurranseutsetting av kollektivtrafikken. Bussjåfører, jernbanepersonell, ferjemannskap, mannskap på lokalbåter, hurtigbåter og Hurtigruta får nå sikret sine arbeidsplasser i forbindelse med konkurranseutsetting og overgang til nytt selskap. Det er særlig viktig at overgang til nytt selskap ikke bidrar til å svekke lønns- og arbeidsvilkårene til de ansatte.

Kristelig Folkeparti er glad for at det lovfestes forbud mot sosial dumping ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten. Rettfærdig og sunn konkurranse er viktig, men dette må ikke gå på bekostning av de ansattes rettigheter. Kristelig Folkeparti er også kjent med at ulike interesser har påpekt at disse endringene kan virke konkurransevridende. I så fall må Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til endringer.

Så merket jeg meg innlegget fra representanten Per Sandberg. Fremskrittspartiet, «partiet for folk flest», som de kaller seg, de som er mest opptatt av konkurranse og liberalisering innenfor transportsektoren, vil altså ikke være med på å styrke arbeidsrettighetene til folk flest. Dette bekrefter en mistanke som vi i Kristelig Folkeparti har hatt lenge, nemlig at det ikke er «folk flest» som teller mest for Fremskrittspartiet i spørsmål om rettigheter i arbeidslivet – her er det bedriften og arbeidsgiveren som det er viktig å beskytte.

Kristelig Folkeparti er også tilfreds med at aldersgren-

sen for alle som driver yrkestransport mot betaling, blir hevet fra 70 til 75 år. Eldre sjåførere er en viktig ressurs for transportnæringen og for samfunnet.

Kristelig Folkeparti mener videre at det ikke er noe som skulle tilsi at drosjenæringen skal ha en annen øvre løyvegrense enn alle de andre gruppene som driver med denne type transport. Vi vil derfor likestille drosjenæringen og ta bort øvre aldersgrense for drosjeløyve, som i dag er 70 år.

Statsråd Terje Riis-Johansen [13:57:03]: Regjeringa har fremmet forslag om endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven. Framlegget inneholder regler om ansattes rettigheter ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten, forbud mot sosial dumping, heving av aldersgrensen for kjøreseddel fra 70 til 75 år, adgang til å ilegge gebyr for mindre alvorlige lovbrudd, fjerning av ordningen med egentransporterklæring, innføring av løyveplikt for visse kjøretøykombinasjoner samt noen endringer som jeg må kunne si er uten materielle konsekvenser.

Etter framlegget skal reglene i arbeidsmiljøloven kapittel 16 om overdragelse av virksomhet gjelde ved bruk av konkurranse om tildeling av kontrakt om plikt til offentlig tjeneste. Framlegget gjelder for innenlands kollektivtransport på vei, til sjøs og med jernbane.

Framlegget ble gjort på bakgrunn av uttalelsen i Soria Moria-erklæringa om at arbeidstakere hos leverandører som driver kollektivtransport, skal sikres samme rettigheter ved anbudsoverdragelse som ved overdragelse av virksomhet. Målet med framlegget er å styrke de ansattes rettigheter i kollektivtransportsektoren og hindre at innsparinger gjennom bruk av konkurranse skjer som følge av at en svekker lønns- og arbeidsvilkårene hos de ansatte. Det er spesielt viktig å hindre at eldre og syke arbeidstakere blir utstøtt av arbeidsmarkedet som følge av bruk av konkurranse. Etter avholdt konkurranse skal de ansatte få et vern mot oppsigelser som følge av anbudsoverdragelsen, rett til å kunne beholde vilkår i arbeidsavtalen m.m.

Begrunnelsen for å innføre særregler for kollektivtransporten er ønsket om å motvirke uheldige virkninger av innføring av konkurranse i en sektor som tidligere har vært preget av stabile arbeidsplasser.

Det ble også gjort framlegg om lovfesting av forbud mot sosial dumping ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren. Et slikt forbud gjelder allerede i vei- og sjøtransportsektoren, men har til nå vært fastsatt i forskrifter. For jernbanesektoren vil et slikt forbud være nytt.

Videre gjorde Regjeringa framlegg om å heve gjeldende aldersgrense for kjøreseddel fra 70 til 75 år. Etter fylte 70 år må fører av kjøretøy i løyvepliktig persontransport ha med legeattest som ikke er eldre enn ett år. Helsekravene for kjøreseddel er de samme som i dag. Heving av aldersgrensen er rimelig på bakgrunn av at det foreligger en generell bedring i helsetilstanden i aldersgruppen opp til 75 år i forhold til tidlig på 1970-tallet, da aldersgrensen sist ble vurdert.

Det blir gjort framlegg om å innføre hjemmel til å kunne ilegge gebyr i de tilfeller fører av motorvogn i løy-

vepliktig virksomhet ikke har med de legitimasjonene man i henhold til yrkestransportloven er pålagt å ha med.

Framlegget om å fjerne ordninga med egentransporterklæring er begrunnet i at de kontrollhensyn som opprinnelig begrunnet ordninga, i dag er ivaretatt på andre måter. De andre delene av framlegget har små eller ingen materielle virkninger.

Jeg har med glede merket meg at det er brei enighet i Stortinget om framlegget. Viljen til å sikre de ansattes rettigheter ved anbudsoverdragelse i kollektivsektoren og til å hindre at anbudskonkurranser i kollektivtransportsektoren svekker de ansattes rettigheter, er stor, hvilket vi bl.a. hørte i foregående innlegg.

Når det gjelder tidspunktet for iverksettelse av loven, 1. januar 2010, har jeg merket meg at flertallet på Stortinget ønsker at regelen om ansattes rettigheter ved anbud skal gjelde allerede fra 1. september 2009.

Jeg har også merket meg at flertallet på Stortinget ber Regjeringa vurdere om det er mulig for staten å praktisere de nye reglene om ansattes rettigheter på et tidligere tidspunkt enn ved ikrafttredelse av den nye loven ved bruk av konkurranse på de ferjesamband som staten har ansvar for. Jeg vil sjølsagt følge opp dette.

Et mindretall fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber Regjeringa om å sørge for nødvendig lov- og forskriftsendring, slik at den øvre aldersgrensa på 70 år for å inneha drosjeløyve blir endret, i tråd med aldersgrensa for alle de andre gruppene som har løyve for transport i yrkesmessig sammenheng.

Det er en grunnleggende forskjell mellom reguleringa av drosjeløyver, som er behovsprøvde, og reguleringa av buss- og godsloyver, der alle som oppfyller visse kvalifikasjonskrav, fritt kan etablere transportvirksomhet. Innehaver av buss- eller godsloyver kan likeledes overdra virksomheten til tredjemann bare denne skaffer seg nødvendig løyve. Systemet med personlige, tidsavgrensede løyver er således en særordning begrunnet i den spesielle løyve-reguleringa for drosjer, hvor løyvemyndigheten fastsetter antallet løyver i et kjøredistrikt.

Tidsavgrensninga på løyver er en kjent forutsetning for dem som har sitt virke i drosjenæringa, og en grunnleggende faktor for å sikre rekrutteringa både til sjåføreryrket og dermed et yrke som løyvehaver. Jeg viser til at bakgrunnen for den behovsprøvde løyveordninga er hensynet til publikum. Den ordninga vi har i dag, med fortrinnsrett til ledig drosjeløyve for fulltidssjåførere, er et avgjørende element i sjølve behovsprøvinga for å sikre rekrutteringa og dermed kunne sikre brukerne av drosjetjenester et tjenlig tilbud over tid.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [14:02:26]: Jeg registrerer at statsråden legger til grunn at årsaken til en slik framleggelse er at man vil styrke arbeidstakerne innenfor noen næringer, som i dag har vært nærmest fredet for konkurranse – det ligger implisitt i det som blir sagt fra statsråden.

Da blir mitt spørsmål: Skal man nå videreføre dette prinsippet til anleggsbransjen? Skal man videreføre dette

prinsippet til andre områder der konkurransen er sterk og tøff, til små og mellomstore bedrifter? Skal dette prinsippet legges til grunn også for andre profesjoner, annen næringsvirksomhet, eller er det bare denne yrkesgruppen som skal omfattes av denne nye loven, og som skal vernes mot konkurranse?

Statsråd Terje Riis-Johansen [14:03:25]: Jeg kan svare veldig kort på det. Jeg tror representanten Sandberg er klar over svaret. Svaret på det er sjølsagt ja – i den forstand at det lovforslaget som ligger her, omhandler de yrkesgruppene som representanten Sandberg her tar opp. Jeg tror nok også at representanten Sandberg ser at det er en viss forskjell på den konkrete situasjonen som er innenfor transportnæringa, hvor enkelte selskaper har en veldig stor del av sitt virke knyttet opp til enkeltavtaler som utløper på et gitt tidspunkt, og andre bransjer der det er noe større dynamikk med forskjellige typer kontrakter, som varer til ulikt tidspunkt, og som også utløper på forskjellige tidspunkt.

For ansatte i mindre selskaper, som har en helt vesentlig del av sitt virke knyttet til én kontrakt, opp mot f.eks. en fylkeskommune, vil bortfall av en slik kontrakt være helt avgjørende for om virksomheten kan drives videre i den formen som den har hatt. Så er forholdet til kontrakter og anbud sjølsagt vesentlig også for andre yrkesgrupper, men ikke på samme måten som det vi ser her.

Per Sandberg (FrP) [14:04:34]: Det var veldig interessant.

Mitt andre spørsmål gjelder forholdet til EØS-avtalen. Jeg formoder at Regjeringen har kvalitetssikret at her rører man ikke ved EØS-avtalen overhodet ved å legge fram et slikt lovforslag og få det vedtatt.

Det er veldig interessant det også, hvis en ser for seg et scenario der utenlandske selskap, eventuelt fra Baltikum, Polen eller fra hvor som helst, måtte vinne et anbud og holde på kontrakten i fem år, og så da eventuelt tape anbudet til et norsk selskap. Da forstår jeg det slik at det norske selskapet blir ansvarlig og pliktig til å ta inn de arbeidstakerne som hadde anbudet, eventuelt fra Polen eller Litauen eksempelvis, etter fem år. Har jeg forstått det riktig?

Statsråd Terje Riis-Johansen [14:05:28]: Lovforslaget er å forstå på den måten at de ansatte i den virksomheten som har hatt et oppdrag innenfor transportsektoren, har krav på ansettelse sjøl om det er et annet selskap som overtar virksomheten etter at ny anbudsrunde og ny kontrakt er skrevet. – Så svaret på spørsmålet sånn sett er ja.

Arne Sortevik (FrP) [14:06:07]: Det er ingen overraskelse i denne saken fra en regjering som så fort den kom på taburettene, startet med å reversere effektiviserings- og konkurransetiltak. I Posten ble bremsene satt på, og man avviser konkurranseutsetting innenfor jernbanevirksomheten. Er det nå slik at vi kan vente oss en tilbakeskruing innenfor veibyggingen, at Regjeringen nå vil ta Mesta inn i Vegvesenet igjen? Er det slik at det er énkontraktsforhold

som er avgjørende for om man skal utsettes for konkurranse eller ikke? I tilfelle det er énkontraktsforhold, betyr det at i alle fall de som venter på konsesjonsfornyelse f.eks. på Torp flyplass, som er en privat flyplass, men har én kontrakt og et forhold å forholde seg til, kan se forholdene i fremtiden lyst i møte?

Statsråd Terje Riis-Johansen [14:07:10]: Det er interessant å prøve å fange opp inngangen i retorikken fra Fremskrittspartiets representanter her. På den ene siden oppfatter jeg at det er en stor bekymring over det forslaget som ser ut til å bli vedtatt, samtidig som jeg hører en veldig utålmodighet over at det ikke kommer mer av det samme på andre områder.

Som jeg svarte på replikken fra representanten Sandberg, ligger jo det som faktisk ligger i det lovforslaget her, i Regjeringas politikk, som stortingsflertallet nå sannsynligvis støtter opp om. Det som ikke er tatt inn her, det er ikke tatt inn her. Det synes jeg er ganske åpenbart, og det er det som er rammen for det som nå gjøres fra flertallets side, altså konkret å knytte det opp til transportsektoren.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

Truls Wickholm (A) [14:08:22]: I dag styrker vi rettighetene for bussjåfører, mannskap på ferger, rutebåter og togansatte i Norge. I mange år har ansatte i disse virksomhetene opplevd stor usikkerhet knyttet til anbud i kollektivtrafikken. Den største usikkerheten har vært knyttet til om de får beholde jobben dersom firmaet deres taper konkurransen. I tillegg har lønn, pensjon og lokale avtaler blitt satt under press. Det finnes eksempler på bussjåfører som med 30 års fartstid i et firma har måttet bli med over til et nytt firma, hvor de har måttet starte helt på bunnen hos en ny arbeidsgiver og har måttet ta til takke med de minst attraktive turnusene. Dette synes jeg er dårlig gjort og en dårlig kultur. Særlig dårlig gjort er det overfor bussjåfører som ofte har tjent under 300 000 kr i året.

Regjeringen vil denne grove urettferdigheten til livs. Derfor gjennomfører vi nå endringer i yrkestransportloven som skal stoppe nettopp dette. Arbeiderpartiet har engasjert seg sterkt i denne saken lenge, og engasjerer seg nå for å få på plass lovverket. Dette er en urettferdighet som vi har hatt i mange år, helt siden det ble åpnet for anbud i kollektivtransporten.

Den Høyre-dominerte Bondevik II-regjeringen, med en samferdselsminister fra Venstre, løftet ikke en finger for å få på plass dette regelverket. Dette forslaget lå faktisk på bordet i Samferdselsdepartementet allerede under Stoltenberg I-regjeringen den gangen Terje Moe Gustavsen, nå vegdirektør, var samferdselsminister. Ny regjering og forslaget ble lagt bort i en skuff, eller det som verre er.

Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot styrkingen av rettighetene til arbeidstakerne i kollektivtransporten, og her viser Fremskrittspartiet sitt sanne ansikt. Jeg kan forsikre at det vil bli husket. Vi i Arbeiderpartiet vil huske det, og vi vil minne om det. Fagbevegelsen vil

også huske, og jeg har allerede lest avisoppslag som viser klart og tydelig at Transportarbeiderforbundet har fått med seg Fremskrittspartiets syn på arbeidsfolks rettigheter. Det er mye å si om Fremskrittspartiets syltynne argumentasjon i denne innstillingen for å si nei til de nye paragrafene. Fremskrittspartiet påberoper seg støtte fra høringsinstansene, og de har i alle fall da valgt å se bort fra et uansett ja fra sjømannsorganisasjonene, fra YS og ikke minst fra LO, Transportarbeiderforbundet og Jernbaneforbundet. Dette er et synlig bevis på at Fremskrittspartiet ikke er for arbeidstakernes rettigheter, og særlig blir det klart når nestlederen i Fremskrittspartiet, Per Sandberg, harselerer med dette og kaller det å skyve eldre arbeidstakere foran seg. Selvfølgelig skal eldre arbeidstakeres rettigheter ivaretas på samme måte som for alle andre. Det er klart det er blodig urettferdig når man har vært i et firma i 30–35 år, å bli satt på gaten bare fordi arbeidsgiveren din taper et anbud. Det er uakseptabelt, og det vil vi til livs.

Torstein Rudihagen (A) [14:11:43]: Det var representanten Sandberg som no fekk meg til å ta ordet, når han påstår at vi skyver eldre og sjuke framfor oss i denne saka. Men bakgrunnen er jo nettopp det som òg Truls Wickholm var innom, at før det blei opna for anbud i kollektivtransporten, hadde jo dei tilsette føreseielege tilsetjingsvilkår. Dei hadde ei sikkerheit for kontinuitet. Etter at ein opna for anbud, som for så vidt var greitt nok, opna ein samtidig for ei veldig usikkerheit for dei tilsette og deira framtid. Det som dette går ut på, er jo at dei tilsette i eit selskap som har transporten i dag, skal få rett til å kunne fortsetje i eit nytt selskap. Sandberg peikar på dei som mistar anbudet, men her dreier det seg altså om å skape ein kontinuitet for dei tilsette som allereie er i den verksemda.

Eg registrerer at Framstegspartiet er veldig for konkurranse, men dei er altså for konkurranse òg på dei tilsette sine arbeidsvilkår, for det er jo det som i så fall blir konkurranseelementet selskapa imellom, viss ein ikkje har ein rett for dei tilsette. Med det avslører Framstegspartiet, som òg representanten Jan Sahl var innom, at det er ikkje noko parti for folk flest. Hadde det vore for folk flest, hadde dei vore opptekne av arbeidstakaranes rettar.

Det gir minimale utslag for dei tilsette, seier representanten Sandberg. Ja, da er det jo litt merkeleg at dei tilsette nettopp er så veldig opptekne av det. Som òg Wickholm viste til, har jo Transportarbeiderforbundet vore veldig engasjert i denne saka, og det var stor jubel då dei skjønnte at det ville bli fleirtal for dette lovforslaget.

I dag gjer Stortinget eit enormt viktig vedtak for mange tilsette i dette landet som har følt seg veldig utrygge på arbeidssituasjonen. Dei får no ein langt meir føreseieleg situasjon i tida framover.

Arne Sortevik (FrP) [14:14:02]: Jeg hører fra Arbeiderpartiets representanters innlegg her at man fører valgkamp over talerstolen.

Jeg viser til svar på spørsmål nr. 1, som er stilt i forbindelse med denne saken:

«Forslaget til nye bestemmelser i yrkestransportloven fører ikke til endringer i arbeidsmiljøloven kapit-

tel 16. Forslaget utvider virkeområdet for de aktuelle reglene i arbeidsmiljøloven ved at reglene kommer til anvendelse ved bruk av konkurranse også i de tilfelle hvor det ikke foreligger en virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljølovens forstand.»

Vi forholder oss til arbeidsmiljøloven uten problemer. Vi ønsker konkurranse, og vi ønsker konkurranse ivare tatt med arbeidsmiljølovens bestemmelser, men ser ingen grunn til å spesialbehandle en spesiell yrkeskategori og derved altså glemme mange andre. Skulle man løpe denne linen ut, skulle man jo gå inn og bekjempe konkurranse i mange sammenhenger, og ikke minst i privat sektor helt generelt, hvor man som ansatt lever med konkurranse hver dag, hver uke, hver måned, hvert år – og lever greit med det uten særbeskyttelse.

Eirin Faldet (A) [14:15:38]: Ærlig talt – noen i denne salen må ha tatt for mye Möller's Tran! Dette handler jo ikke om å motarbeide konkurranse. Dette handler om at vi vil sikre arbeidstakernes rettigheter. Det er det yrkestransportloven handler om.

La det være klart: Vi er forskjellige. Det er derfor vi representerer forskjellige partier. Men la oss i det minste ha respekt for forskjelligheten. Det kan ikke komme som noe sjokk på noen at denne regjeringen vil styrke de ansattes rettigheter, like lite som jeg blir sjokkert over at Fremskrittspartiet vil styrke bare arbeidsgivernes rettigheter. Men vi snakker om de ansattes rettigheter. Det er ikke noe spørsmål om å forby konkurranse, som noen har vært inne på. Dette gjelder kort og godt dem som har hatt et arbeid i mange år, og som glatt mister alle rettighetene når andre selskaper overtar. Det er dem vi snakker om i denne sak.

Arne Sortevik (FrP) [14:17:22]: Jeg tror foregående taler i beste fall gjør seg skyldig i en misforståelse. Som representanten Sandberg forsøkte å forklare i sitt innlegg: Hvis man i utgangspunktet har to drivende busselskaper – la oss kalle en spade for en spade – to operative busselskaper med ansatte i begge selskaper, og det ene vinner en kontrakt som det andre selskapet i øyeblikket har, er det sånn at vi ønsker like vilkår for begge disse selskaperne. På den måten ivaretar vi de ansatte i begge selskaperne. Her legger man et løp som gir ekstra gode regler for det ene selskapet, men forverrede arbeidsbetingelser for det andre. Da er totaliteten ikke nødvendigvis sånn at man forbedrer de ansattes rettigheter.

Truls Wickholm (A) [14:18:33]: Jeg tror det er representantene fra Fremskrittspartiet som gjør seg skyldig i en misforståelse. Det finnes svært få busselskaper her i landet som er satt opp med dobbelt sett ansatte. Veldig ofte er det sånn at de som vinner anbud, er nødt til å ta over de ansatte i det utkonkurrerte firmaet. Problemet er bare at de velger å ta med seg de yngste, de friskeste og dem med lavest lønn. Det vi sikrer nå, er at også de som har jobbet lenge, de som har en sliten fot, eller som har opptjent høye lønnsrettigheter, får lov til å være med over. Det er altså Fremskrittspartiet imot å sikre. Dette er likestilling av de

to selskapene, fordi vi sikrer at begge selskapene er nødt til å ta med seg ikke bare de billigste arbeidstakerne, men kanskje også de dyreste, dem med lengst erfaring. Dette er også å sikre ansiennitetsprinsippet.

Jeg synes at Fremskrittspartiet har en veldig snever forståelse av konkurranse. Hvis det eneste Fremskrittspartiet greier å konkurrere på, er de ansattes rettigheter, de ansattes lønninger, er man relativt fantasiløs. Det konkurranse burde handle om, hvis det skulle være noe poeng i det, er å finne smarte ruter, effektive løsninger. Det burde ikke være om å gjøre å sørge for at de ansatte får dårligst pensjon, dårligst lønn og dårligst sikrede arbeidsvilkår, som vi har sett gjennom de siste år at mye av konkurransen har handlet om. Hvis ikke Fremskrittspartiet har fått med seg dette, stiller partiet ganske dårlig forberedt til denne debatten i Stortinget. Så jeg har mine ord i behold når jeg sier at Fremskrittspartiet nå i dag viser sitt sanne ansikt, viser at de ikke er for arbeidstakernes rettigheter. Arbeidstakere har tatt opp dette problemet gang på gang – helt sikkert også med representanter fra Fremskrittspartiet.

Så til arbeidsmiljøloven. Dette er ikke noen unnvikelse fra arbeidsmiljøloven. Jeg skjønnte ikke referansene til representanten Sortevik. Dette handler jo bare om at de reglene som gjelder for virksomhetsoverdragelse, altså at et selskap overtar et annet, nå også skal gjelde når et busselskap vinner et anbud på et område. Vi ser på det å vinne en bussrute på samme måte som det å overta et selskap. Det er å likestille de to forholdene. Det er å forholde seg til arbeidsmiljøloven, det er ikke å gå vekk fra den. Det er i hvert fall ikke det som Fremskrittspartiet var med på å legge til rette for i forrige periode, nemlig å svekke arbeidstakernes rettigheter dramatisk i arbeidsmiljøloven. Det fikk vi heldigvis rettet opp da vi overtok.

Per Sandberg (FrP) [14:21:40]: Det er én ting som i hvert fall er helt sikkert, og det er at de forskjellige partiene viser sitt sanne ansikt – ikke alle partier, men noen partier gjør det. Jeg registrerer at noen partier som tidligere har hatt muligheten til å gjøre noe med dette, ikke gjør det og står i dag på denne talerstolen og leter etter mistanker mot partiene. Jeg må få lov til å si at jeg har også hatt mine mistanker mot enkelte partier, og dem har jeg fått sterkt bekreftet. Det hørtes nærmest ut som om det var LO-lederen som hadde innlegg her tidligere i debatten.

Representanten Faldet sier at dette ikke handler om konkurranse, men det står i sammendraget i proposisjonen at dette handler om konkurranse. Selvfølgelig gjør det det. Samtidig handler det om arbeidstakernes rettigheter. Jeg ber om å slippe å få den type kommentarer fra salen når jeg holder innlegg i salen, som Eirin Faldet er veldig god til å gi. Det synes jeg ikke er på sin plass. Man er uenig. Man forholder seg til en sak, og saken er konkurranseloven, saken er arbeidstakernes rettigheter. Så er vi uenige om det, da!

Jeg mener at denne saken ikke styrker arbeidstakernes rettigheter på noen slags måte hvis man summerer opp arbeidstakerne i to selskap eller i alle selskap helt likeens. Man svekker konkurransen, og derigjennom blir

også forholdene for de ansatte dårligere. Det er det som er utgangspunktet for Fremskrittspartiet.

Det som representanten Sortevik klart og tydelig gjorde i sitt innlegg, var jo ikke å sitere et svar fra statsråden. Arbeidsmiljøloven vil ivareta de eldre og de syke. Når jeg sier at forslagsstillerne nærmest skyver de syke og eldre foran seg, er det fordi de presiserer det i merknader.

Men det er forskjeller. Selvfølgelig er det det. Vi tror ikke at dette vil gi noen resultater for de ansatte, samlet sett, men jeg er helt sikker på, ut fra de svarene statsråden gav meg under replikkordskiftet i dag, at norske arbeidstakere innen veldig kort tid vil bli utkonkurrert, for utenlandske selskap vil også, gjennom EØS-avtalen, forholde seg til denne loven. Det blir interessant å se hva forslagsstillerne sier når norske arbeidstakere blir utkonkurrert på grunn av den type særlover i Norge.

Eirin Faldet (A) [14:24:48]: Jeg beklager at jeg sa ja litt høyt, sånn at representanten Sandberg fikk noe å være irritert for. Jeg har inntrykk av at han har vært det stort sett hele dagen. Men jeg vil bare opplyse denne sal om hva denne saken handler om. Det er: «Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.)». Det er altså de tilsattes «rettar» vi diskuterer – «ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten».

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, på inntil 1 minutt.

Arne Sortevik (FrP) [14:25:57]: Det rekker akkurat til å sitere svar på spørsmål nr. 2, for å presisere det jeg sa i mitt forrige innlegg:

«Når et nytt selskap overtar driften av en tjeneste regnes det etter gjeldende rett kun som virksomhetsoverdragelse når vilkårene for dette i arbeidsmiljøloven § 16–1 er oppfylt. Formålet med de foreslåtte reglene i yrkestransportloven og jernbaneloven er at tilsvarende rettigheter skal gjelde også når vilkårene i arbeidsmiljøloven § 16-1 ikke er oppfylt.»

Så her utvider man regelverket i arbeidsmiljøloven for en utvalgt gruppe arbeidstakere. Det mener vi blir feil. Vi mener at loven må gjelde for alle i alle situasjoner.

Torstein Rudihagen (A) [14:26:56]: Det er for så vidt riktig at arbeidsmiljølova er grunnleggjande og gjeld for alle. Her er det nokre som er knytte til kollektivtransporten, som får utvida rettar, og det er gjort heilt bevisst.

Framstegspartiet er bekymra for dei selskapa som mistar tilsette, og seier at dei er like opptekne av alle selskapa i ein anbuds konkurranse. Poenget her er jo at gitt at eit selskap har avtale med ein fylkeskommune om transport, er dei tilsette i det selskapet opptekne med den transporten. Vi ønskjer å gi dei føreseielege vilkår, at dersom eit anna selskap skulle vinne anbudet, så har dei eit krav på å få fortsetje med den verksemda. Dei driv rett nok for eit anna selskap, men med dei same vilkåra som dei har

hatt tidlegare. Om eit anna selskap da legg inn anbod og ikkje får det anbodet, så har jo ikkje dei hatt folk i denne verksemda. Vi er opptekne av at dei som er i verksemda, skal kjenne seg trygge i dette. Så her det ein forskjell, og det er den det verkar som om Framstegspartiet ikkje heilt har fått med seg.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 515)

Sak nr. 4 [14:28:36]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven (Innst. O. nr. 71 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 63 (2008–2009))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver gruppe og 3 minutter til statsråden.

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, også får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Trond Helleland (H) [14:29:17] (ordfører for saken): Litt mindre temperatur, håper jeg, i denne saken!

Det er en enstemmig komité som nå ønsker å gjøre endringer i jernbaneansvarsloven og COTIF-loven, som det litt kryptisk heter. Det er en overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk. I tillegg skal vi legge inn det som heter passasjerrettighetsforordningen, fra EU i norsk lov. Begge deler er komiteen positiv til.

Den første saken gjelder dette med å gi lokførere fra hele Europa muligheten til å bli sertifisert, slik at de kan kjøre tog i andre land. Det hadde vi en sak om i Stortinget tidligere i dag, så det går jeg ikke nærmere inn på. Når det gjelder passasjerrettighetsforordningen, er komiteen positiv til at passasjerrettigheter for togreisende nå blir lovfestet. Det har jo vært økende fokus de siste årene på forbrukerrettigheter. Ikke minst for togpendlere og andre som prøver å komme seg fra A til B i Norge, kan det være greit å ha rettigheter i loven knyttet til forsinkelser. Men ikke minst får de funksjonshemmede, som nå har fått sin antidiskrimineringslov, her også styrket sine rettigheter gjennom den forordningen som nå legges inn.

Komiteen er samstemt i at dette er greie lovendringer, og komiteen står samlet om de foreslåtte endringene.

Torstein Rudihagen (A) [14:31:33]: Saksordføreren gjorde veldig godt greie for framlegget, og eg sluttar meg heilt til alt som saksordføreren sa.

Eg vil berre rette merksemda mot eitt moment, når passasjerrettane no blir lovfesta. For så vidt har jo NSB hatt passasjerrettar over lang tid. Det står òg i proposisjonen at på enkelte område har dei passasjerrettar som til dels in-

neber «bedre vilkår enn det som forordningen legger opp til». Men som togpassasjer opplever ein jo at dei rettane er ikkje passasjerane så særleg godt kjende med. Så det hjelper jo ikkje å ha rett ar og sanksjonsmoglegheiter viss ein ikkje gir veldig god informasjon til passasjerane om dei rettane og dei krava dei har.

Når det gjeld flytrafikken, var vi veldig opptekne av det. Det var ei tid der òg at det ikkje var nokon informasjon, iallfall ikkje god nok, til passasjerane med tanke på kravet om at det skal liggje ute informasjonsbrosjyrar på flyplassane og terminalane. Eg vil berre understreke at det er viktig at jernbaneselskapa no følgjer opp med god informasjon til passasjerane om dei rettane og dei krava som dei har.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

(Votering, se side 517)

Olav Gunnar Ballo overtok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Odelstinget går til votering over sakene nr. 1–4 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det blitt satt fram tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Ulf Erik Knudsen på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Åse Gunhild Woie Duesund på vegne av Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 3, fra Olemic Thommessen på vegne av Høyre

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om at far på selvstendig grunnlag opparbeider seg rett til fedrekvoten.»

Dette forslaget blir i tråd med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å sende Stortinget.

Det vil først bli votert over forslag nr. 2, fra Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endring:

§ 14-9 første og annet ledd skal lyde:

Ved fødsel er stønadsperioden 240 stønadsdager (48 uker) med full sats eller 290 stønadsdager (58 uker) med redusert sats. Stønadsperioden etter fødselen er 225 stønadsdager (45 uker) med full sats eller 275 stønadsdager (55 uker) med redusert sats.

Ved adopsjon er stønadsperioden 225 stønadsdager (45 uker) med full sats eller 275 stønadsdager (55 uker) med redusert sats.»

Voteringstavlene viste at det var avgitt 61 stem-

mer mot forslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre og 10 stemmer for.

(Voteringsutskrift kl. 14.41.11)

Saera Khan (A) (fra salen): Jeg stemte feil. Jeg skulle ha stemt imot.

Presidenten: Det riktige resultatet blir da 62 stemmer mot forslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre og 9 stemmer for.

Det voteses så over forslag nr. 3, fra Høyre. Forslaget lyder:

«I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endringer:

§ 14-9 femte ledd siste punktum skal lyde:

Unntatt fra deling er også 8 uker som er forbeholdt faren (fedrekvoten), se § 14-12.

§ 14-12 første ledd skal lyde:

Dersom morens yrkesaktivitet i opptjeningstiden har svart til minst halv stilling og faren fyller vilkårene for rett til foreldrepenger, er 40 stønadsdager (8 uker) av stønadperioden forbeholdt faren (fedrekvote).»

Votering:

Forslaget fra Høyre ble med 61 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.41.42)

Komiteen hadde innstilt til Odelstinget til å gjøre slikt vedtak til

l o v

om endringer i folketrygdloven (utvidelse av fedrekvoten mv.)

I

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endringer:

§ 14-9 første og annet ledd skal lyde:

Ved fødsel er stønadperioden 230 stønadsdager (46 uker) med full sats eller 280 stønadsdager (56 uker) med redusert sats. Stønadperioden etter fødselen er 215 stønadsdager (43 uker) med full sats eller 265 stønadsdager (53 uker) med redusert sats.

Ved adopsjon er stønadperioden 215 stønadsdager (43 uker) med full sats eller 265 stønadsdager (53 uker) med redusert sats.

§ 14-9 femte ledd siste punktum skal lyde:

Unntatt fra deling er også 10 uker som er forbeholdt faren (fedrekvoten), se § 14-12.

§ 14-12 første ledd skal lyde:

Dersom morens yrkesaktivitet i opptjeningstiden har svart til minst halv stilling og faren fyller vilkårene for

rett til foreldrepenger, er 50 stønadsdager (10 uker) av stønadperioden forbeholdt faren (fedrekvote).

§ 14-13 første ledd skal lyde:

Faren kan ta ut foreldrepenger bare dersom moren etter fødselen eller omsorgsovertakelsen

- a) går ut i arbeid,
- b) tar offentlig godkjent utdanning på heltid,
- c) tar offentlig godkjent utdanning i kombinasjon med arbeid som i sum gir heltid,
- d) på grunn av sykdom eller skade er helt avhengig av hjelp til å ta seg av barnet,
- e) er innlagt i helseinstitusjon,
- f) deltar på heltid i introduksjonsprogram etter introduksjonsloven kapittel 2,
- g) deltar på heltid i kvalifiseringsprogram etter sosialtjenesteloven kapittel 5A.

§ 14-14 første ledd skal lyde:

Hvis bare faren har opptjent rett til foreldrepenger, er stønadperioden oppad begrenset til stønadperioden etter fødsel eller omsorgsovertakelse, jf. § 14-9. Både ved fødsel og adopsjon skal det gjøres fratrukk for den delen av stønadperioden som er forbeholdt moren etter fødselen, jf. § 14-9 femte ledd. Det er en forutsetning at vilkårene i § 14-13 er oppfylt under perioden og innenfor stønadperioden etter fødselen eller omsorgsovertakelsen, se § 14-9 første og annet ledd. Farens stønadperiode reduseres løpende når vilkårene i § 14-13 ikke er oppfylt.

II

Ikrafttredelse

Loven trer i kraft 1. juli 2009. Endringene gjelder for tilfeller der fødselen eller omsorgsovertakelsen skjer 1. juli 2009 eller senere.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 54 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.42.09)

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

Presidenten antar at Fremskrittspartiet også her vil stemme imot.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 58 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.42.58)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det blitt satt fram et forslag, fra Olemic Thommessen på vegne av Høyre og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å sette i gang en helhetlig gjennomgang av de ulike ombudene og tilsynene med tanke på å omgjøre enkelte av ombudene til tilsynsorganer.»

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

Komiteen hadde innstilt til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

I o v

om endringer i diskrimineringsombudsloven, markedsføringsloven og barneombudsloven

I

I lov 10. juni 2005 nr. 40 om Likestillings- og diskrimineringsombudet og Likestillings- og diskrimineringsnemnda (diskrimineringsombudsloven) skal § 2 første ledd lyde:

Likestillings- og diskrimineringsombudet åremålsbeskikkes av Kongen i statsråd for en periode på seks år uten adgang til gjenoppnevning.

II

I lov 9. januar 2009 nr. 2 om kontroll med markedsføring og avtalevilkår mv. (markedsføringsloven) gjøres følgende endringer:

§ 17 skal lyde:

§ 17 Levering av uadressert reklame og gratis aviser

I næringsvirksomhet er det forbudt å levere ut eller å gi en formidler i oppdrag å levere ut uadressert reklame eller gratis aviser til forbrukere som klart har tilkjennegitt at de motsetter seg dette. En formidler er likevel ikke ansvarlig for leveringen hvis formidleren har fått opplyst, og har grunn til å anta, at det som leveres ut, ikke er reklame eller *gratis avis*.

Innstikk i aviser og andre trykksaker, som er omfattet av redaktøransvaret, anses ikke som uadressert reklame eller *gratis avis* etter denne bestemmelsen.

§ 32 annet ledd skal lyde:

Forbrukerombudet åremålsbeskikkes av Kongen i statsråd for en periode på seks år uten adgang til gjenoppnevning.

III

I lov 6. mars 1981 nr. 5 om barneombud skal § 2 lyde: *Barneombudet åremålsbeskikkes av Kongen i statsråd*

for en periode på seks år uten adgang til gjenoppnevning.

IV

For den som er beskikket som likestillings- og diskrimineringsombud ved vedtakelsen av denne loven, kan Kongen, etter utlysning og innstilling, forlenge åremålet med to år.

V

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten er det blitt satt fram et forslag, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig lov- og forskriftsendring slik at den øvre aldersgrensen på 70 år for drosjeløype, endres slik at denne er i tråd med alle de andre gruppene som driver med transport av personer eller gods i yrkesmessig og/eller ervervsmessig forhold.»

Dette forslaget blir i tråd med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å sende Stortinget.

Komiteen hadde innstilt til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

I o v

om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven

I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) blir endra slik:

§ 5 skal lyde:

§ 5. Løype for godstransport med motorvogn

(1) Den som mot vederlag vil drive godstransport med

motorvogn eller motorvogn med tilhenger, med tillaten 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 friteken 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 varebil, lastebil, kombinert bil og trekkbil tillaten brukt på offentleg veg.

§ 8 skal lyde:

§ 8. Tildeling av løyve ved konkurranse

(1) Tildeling av løyve etter §§ 6 og 7 kan skje ved konkurranse.

(2) Reglane i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7, om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd gjeld tilsvarande når løyvet blir tildelt ved konkurranse, dersom verksemda etter konkurranse blir driven med same type transportmiddel som før.

(3) Løyvestyresmakta skal informere dei som vil delta i konkurransen, om kor mange tilsette den verksemda har som no har løyvet knytt til den rutetenesta konkurransen gjeld, og om deira alder, ansiennitet og lønns- og arbeidsvilkår.

(4) Løyvestyresmakta kan krevje informasjonen nemnt i tredje ledd frå den som har løyve etter §§ 6 eller 7.

(5) Den som får tildelt løyve gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at dei tilsette som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke. Tilsvarande plikt gjeld òg for underleverandørar.

(6) Andre til femte ledd gjeld og når konkurranse blir gjennomført av administrasjonsselskap på oppdrag frå løyvestyresmakta.

(7) Departementet kan gje nærare forskrift om konkurranse.

§ 16 fjerde ledd blir oppheva.

I §§ 22, 24 og 27 skal uttrykket «anbod» endrast til «konkurranse».

§ 37 a tredje ledd skal lyde:

Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for 5 år; men ikkje lenger enn til innehavaren fyller 75 år. Etter fylte 70 år må gyldig legeattest som ikkje er eldre enn 1 år, takast med for at kjøresetelen skal vere gyldig. Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.

I § 37 h første ledd andre punktum skal «Statens helsetilsyn» endrast til «Helsedirektoratet».

Ny § 40 a skal lyde:

§ 40 a. Lovbrotsgebyr

(1) Den som med vilje eller aktløyse bryt § 38, kan påleggast lovbrotsgebyr. Når slikt lovbrøt er gjort av nokon som har handla på vegne av eit føretak, kan lovbrotsgebyr påleggast føretaket. Dette gjeld sjølv om lovbrotsgebyr ikkje kan bli pålagt nokon einskild person. Med føretak er her meint selskap, enkeltmannsføretak, stifting, foreining eller anna samanslutning, bu eller offentleg verksemd. Lovbrotsgebyr kan påleggast av tenestemann frå politiet og Statens vegvesen, eller av annan offentleg tenestemann som departementet har gjeve rett til å føre kontroll etter denne lova.

(2) Når ikkje anna er bestemt, er fristen for å betale lovbrotsgebyr fire veker.

(3) Endeleg vedtak om lovbrotsgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

(4) Departementet kan gje forskrifter om fastsetjing og gjennomføring av pålegg om lovbrotsgebyr. Forskriftene kan innehalde reglar om rente og tilleggsgebyr dersom lovbrotsgebyr ikkje blir betalt ved forfall, og om at også andre enn den som er pålagt sanksjonen, er ansvarleg for at dette blir betalt.

II

Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) blir endra slik:

Ny § 8 g skal lyde:

§ 8 g (Arbeidstakernes rettigheter ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane)

Reglene i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 om arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse gjelder tilsvarende ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, dersom virksomheten etter konkurransen blir drevet med samme type transportmiddel som før.

Oppdragsgiveren skal informere de som vil delta i konkurransen, om hvor mange ansatte i den virksomheten som driver den transporten oppdraget gjelder, som blir berørt av konkurransen, og om deres ansiennitet, alder og lønns- og arbeidsvilkår.

Fylkeskommunen kan i forbindelse med slik konkurranse kreve informasjonen nevnt i andre ledd, utlevert fra enhver virksomhet som driver persontransport med jernbane.

Den som får tildelt avtale om persontransport med jernbane gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at de ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale,

eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører.

III

Iverksettning og overgangsføresegner

1. Lova gjeld frå 1. januar 2010.
2. Endringar i yrkestransportlova § 8 gjeld likevel frå 1. september 2009.
3. Endringar i jernbaneloven § 8 g gjeld likevel frå 1. september 2009.
4. Endringar i yrkestransportlova § 37 a gjeld likevel frå 1. juli 2009.
5. Endringar i yrkestransportlova §§ 5 og 16 gjeld likevel frå den tid Kongen fastset.
6. Endringar i yrkestransportlova § 8 andre til fjerde ledd og jernbaneloven § 8 g gjeld berre for konkurransar som er lyst ut etter at lova tek til å gjelde.
7. Lovbrottsgebyr etter yrkestransportlova § 40 a kan berre påleggjast for brot på § 38 som har skjedd etter at lova tek til å gjelde.

Presidenten: Det voteres først over I §§ 8, 22, 24 og 27, ny § 40 a og II.

Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 58 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.44.32)

Presidenten: Det voteres over resten av I samt III

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

I lov

om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven

I

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

§ 1 skal lyde:

§ 1 (Lovens virkeområde)

Loven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel. Loven gjelder også faste og løse innretninger og all aktivitet knyttet til jernbane.

§ 3 d skal lyde:

§ 3 d (*Krav til personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane samt behandling av opplysninger mv.*)

Fører av rullende materiell og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane må oppfylle de vilkår som tilsynsmyndigheten fastsetter om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m. Tilsynsmyndigheten kan kreve at personell nevnt i første punktum skal ha *sertifisering* som viser at de oppfyller vilkårene. *Sertifiseringen kan bestå av en offentlig godkjenning og en intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.*

Tilsynsmyndigheten kan behandle opplysninger om forhold nevnt i første ledd samt gi nærmere forskrifter om behandlingen av personopplysninger knyttet til sertifisering av personell.

Tilsynsmyndigheten kan gi nærmere forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes av første ledd, og om utstedelse, fornyelse og tilbakekall mv. av intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.

Ny § 3 e skal lyde:

§ 3 e (*Krav til leger og psykologer mv.*)

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om godkjenning av leger og psykologer som skal vurdere om personell nevnt i § 3 d første ledd, oppfyller de kravene til helse, fysisk og psykisk skikkethet som er gitt med hjemmel i § 3 d.

Personer med godkjenning etter første ledd plikter uavhengig av annen lovpålagt taushetsplikt å rapportere til tilsynsmyndigheten om forhold som er av betydning for å oppnå eller inneha godkjenning etter § 3 d. Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten og som i slike tilfeller mottar eller behandler opplysninger som er underlagt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, er underlagt tilsvarende strenge taushetsplikt.

Ny § 3 f skal lyde:

§ 3 f (Opplæring mv.)

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift stille nærmere krav til personer og virksomheter som driver opplæring, eksaminering og evaluering mv. av personell som er omfattet av § 3 d.

§ 3 e blir ny § 3 g og skal lyde:

§ 3 g (Tilbakekall av offentlig godkjenning mv.)

Tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle den offentlige godkjenningen etter § 3 d første ledd for bestemt tid, inntil videre eller for resten av gyldighetstiden, dersom innehaveren i eller utenfor tjeneste gjør seg skyldig i forseelse av betydning for tjenesten eller om han ellers ikke oppfyller vilkårene for den offentlige godkjenningen.

Den offentlige godkjenningen skal tilbakekalles for minst ett år dersom innehaveren blir ilagt straff for overtredelse av forbudet i §§ 3 a eller 3 b. Dersom innehaveren i de siste 5 år er ilagt straff for en av de nevnte overtredelser, skal den offentlige godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Når tilsynsmyndigheten finner grunn til å anta at det foreligger et forhold som kan begrunne tilbakekall, kan den straks sette den offentlige godkjenningen ut av kraft inntil spørsmålet om tilbakekall er avgjort. Er det innledet politietterforskning mot innehaveren, har politiet tilsvarende adgang til å sette den offentlige godkjenningen ut av kraft, men ikke for lenger tid enn 3 uker uten samtykke fra tilsynsmyndigheten.

Tilsynsmyndigheten kan fastsette nærmere bestemmelser om tilbakekall av den offentlige godkjenningen etter paragrafen her, samt i enkeltvedtak sette ned tilbakekallstiden under minstetiden fastsatt i annet ledd, når det foreligger særdeles formildende omstendigheter og tilbakekall for så lang tid som fastsatt vil virke urimelig hardt.

Når den offentlige godkjenningen er tilbakekalt eller satt ut av kraft, skal dokumentet innleveres til tilsynsmyndigheten.

Ny § 7 c skal lyde:

§ 7 c (Passasjerrettigheter)

Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser med senere endringer, herunder om gebyr for etablering og drift av klageorgan etter denne.

§ 11 skal lyde:

§ 11 (Tilsyn)

Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes.

Enhver plikter etter pålegg fra tilsynsmyndigheten å gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten tilgang til anlegg, utstyr, annet materiell, dokumenter mv.

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak.

Tilsynsmyndigheten kan påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det. Om nødvendig kan den kreve politiets hjelp til å gjennomføre påbudet.

Departementet kan videre tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

II

I lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar skal § 2 nye tredje og fjerde ledd lyde:

Fra lovens regler om ansvaret i kapittel II jf. kapittel IV unntas også befordring som er omfattet av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 2007/1371 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser, jf. jernbaneloven § 7 c. Første punktum omfatter bare jernbanevirksomhet som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet, jf. jernbaneloven § 8.

Der det gjelder unntak fra transportørens ansvar etter reglene i Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav a og c i nevnte forordning, jf. også artikkel 33 nr. 1, skal det likevel svares erstatning etter reglene om ansvarsgrunnlaget i §§ 3 og 4 jf. § 12 annet ledd i loven her. Begrensningsbeløpet for skade på reisegods som nevnt i Bilag I artikkel 33 nr. 1 i nevnte forordning, jf. Bilag 1 artikkel 34, skal følge reglene i § 5 første ledd. For ansvaret etter første og annet punktum gjelder ellers reglene i forordningen.

III

I lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk skal § 2 a nytt annet punktum lyde:

For befordring som er omfattet av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 2007/1371 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser, jf. jernbaneloven § 7 c, gjelder reglene i første punktum med tillegg av reglene i nevnte forordning.

IV

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Sak nr. 5 [14:45:26]

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Referat

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Presidenten: Det foreligger ikke referat.
Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.
Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.46.
