

Møte tirsdag den 6. mars kl. 10

President: H a n s J . R ø s j o r d e

D a g s o r d e n (nr. 61):

1. Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Per Erik Monsen, Øyvind Korsberg og Ulf Erik Knudsen om å fremskynde den vedtatte avgiftsreduksjon på bensin fra 1. juli 2001 til 1. mars 2001 (Dokument nr. 8:56 (2000-2001))
2. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 1999-2000 (Innst. S. nr. 156 (2000-2001), jf. St.meld. nr. 4 (2000-2001))
3. Referat

Presidenten: Den innkalte vararepresentant for Oppland fylke, Kjell Ivar *Fossnes*, har tatt sete.

Statsråd Terje Moe Gustavsen overbrakte 6 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten: Representanten Karin Andersen vil fremsette et privat forslag.

Karin Andersen (SV): På vegne av representantene Ågot Valle, Hallgeir H. Langeland og meg sjøl vil jeg sette fram forslag om økologisk landbruk.

Presidenten: Representanten Annelise Høegh vil fremsette et privat forslag.

Annelise Høegh (H): På vegne av Børge Brende og meg selv vil jeg fremme forslag om likebehandling av private og offentlige røntgeninstitutter.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Per Erik Monsen, Øyvind Korsberg og Ulf Erik Knudsen om å fremskynde den vedtatte avgiftsreduksjon på bensin fra 1. juli 2001 til 1. mars 2001 (Dokument nr. 8:56 (2000-2001))

Kenneth Svendsen (Frp): Stortinget vedtok ved budsjettbehandlingen i desember å redusere bensinavgiftene med 50 øre fra og med 1. januar 2001. Videre vedtok Stortinget en ytterligere reduksjon av bensinavgiftene med 32 øre gjeldende fra 1. juli 2001. Selv om Fremskrittspartiet mener denne reduksjonen er altfor liten, er den et lite skritt i rett retning.

Hvis en går tilbake til proposisjonen fra Regjeringen og ser på hvorfor Regjeringen fremmet forslag om en reduksjon i bensinavgiften, ser en fort at dette skyldes at råoljeprisen presset pumpeprisen på bensin så høyt at

dette selv for Regjeringen var uakseptabelt. Jeg vil gjerne sitere fra side 71 under avsnitt 3.5.7 Avgift på bensin i St.prp. nr. 1 for 2000-2001, Skatte-, avgifts- og tollvedtak, hvor det står:

«Prisøkningen på råolje har ført til at bensinprisene er kommet på sitt høyeste realnivå siden 1951. Avgiften på bensin i Norge er dessuten høyere enn hos våre naboland, og kan derfor bidra til økt handelslekkasje. For å redusere handelslekkasjen og belastningen for de som er avhengige av å bruke bilen, foreslår Regjeringen å redusere avgiftene på bensin med 50 øre pr. liter nominelt fra 1. januar 2001. ...

I sammenheng med merverdiavgiftsreformen fra 1. juli 2001 foreslås det at bensinavgiften reduseres med ytterligere 32 øre pr. liter.»

Før avgiftsreduksjonen på bensin den 31. desember 2000 var veiledende pumpepris på bensin 9,88 kr. Pr. 8. februar 2001, etter at avgiftsreduksjonen hadde trådt i kraft og hadde fått virke en stund, var veiledende pumpepris 9,89 kr, dvs. 1 øre høyere enn før årsskiftet. Og da er mitt spørsmål om intensjonen bak Regjeringens forslag og Stortingets vedtak om lavere pumpepris på bensin er oppfylt. Mitt svar er et soleklart nei. Det er viktig å skyte inn at bakgrunnen for prisøkningen ikke er at norske oljeselskaper prøver å ta ut ekstra profitt i forbindelse med avgiftsreduksjonen, men prishopp på det internasjonale bensinmarkedet i Rotterdam.

Problemet med for høy pumpepris er her, og den eneste fornuftige og logiske konklusjonen vil i første omgang være å fremskynde den allerede vedtatte avgiftsreduksjonen fra 1. juli til 1. mars. Selv om dette bare delvis vil hjelpe på de skyhøye bensinprisene, er det et stykke på vei. Jeg går ut fra at budsjettkameratene, med bakgrunn i at smerteterskelen for bensinpris er etablert gjennom desembervedtaket, vil komme tilbake med forslag om ytterligere reduksjoner og systemomlegginger i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

Den permanente løsningen på problemet som vi her står overfor, står å lese i Dokument nr. 8:39 for 1999-2000 fremsatt av Fremskrittspartiet. III i forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om innføring av et system for bensinavgift som er fleksibelt, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt, slik at utsalgsprisen ikke endres som følge av endringer i oljeprisen.»

Dette viser, ut fra intensjonen med dette forslaget, at vi ville kunne løse problemene når det gjelder de økonomiske kostnadene den vanlige norske bilist står overfor i dag, med en av verdens høyeste bensinpriser.

La nå ikke dette gode Fremskrittsparti-forslaget lide samme skjebne som bl.a. forslaget om stykkprisfinansiering for pasientbehandling ved sykehusene og føre til at det norske folk må lide unødvendig i 10-15 år mens det politiske flertallet modnes. Det er rimelig klart at det er de som har minst i samfunnet, arbeidsledige, lavtlønte, minstepensjonister etc., som rammes hardest av høy bensinpris. For rikfolk betyr høy bensinpris mindre. Som undersøkelser har vist, er de med høyest inntekt lokalisert i og rundt tettsteder i sentrale områder. Det betyr igjen at

det er de med lavest inntekt som bor i spredt bebygde områder med et dårlig utbygd kollektivtilbud, som rammes hardest av høy bensinpris. Jeg går ut fra at dette ikke har vært målet for Arbeiderpartiet, som ynder å kalle seg partiet for de svake i samfunnet. Jeg går ut fra at det heller ikke har vært målet for Senterpartiet, som mener det har monopol på å representere de spredt bebygde områdene i landet. Hvis noen av disse partiene mener noe med det de hevder i festtaler, så er tiden inne for å vise det med handling. Nå har disse partiene muligheten til å nærme seg det mål de selv vedtok i desember, og det målet de selv hevder å ha, nemlig å være en forkjemper for de svakeste i samfunnet og de som bor slik til at de er avhengig av å bruke personbil.

Selv om en reduksjon på 32 øre fra 1. mars kun er å regne som en dråpe i havet, er det en start og en helt nødvendig dråpe. Fremskrittspartiet skal sørge for at Stortinget i fremtiden skal få muligheten til å votere over et nytt avgiftssystem for bensin og diesel som gir stabile pumpepriser. Men fremfor alt skal Fremskrittspartiet sørge for at det fremmes forslag om langt lavere bensin- og dieselpriiser på rundt 6–7 kr pr. liter. For det er ikke godt nok med stabile bensin- og dieselpriiser; det skal være stabilt lave bensin- og dieselpriiser. Jeg håper flertallet fortsatt står bak intensjonen om en lavere pumpepris for bensin og stemmer for Fremskrittspartiets forslag om å fremskynde allerede vedtatte reduksjoner i bensinavgiften fra 1. juli til 1. mars, som vi har satt fram.

Jeg tar herved opp forslaget.

Presidenten: Kenneth Svendsen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Erik Dalheim (A): Det er jo veldig fint vær i dag, og jeg må nesten poengtere, etter innlegget til Kenneth Svendsen, at vi har det veldig bra i dette landet – også materielt. De aller fleste har det utrolig bra sett med andre lands øyne.

Hvis vi går til den konkrete saken, har jeg, som de fleste, akseptert at et såkalt marked, tilbud og etterspørsel, styrer prissettingen på de fleste varer og tjenester. Men i mange tilfeller kan man også registrere at sterke krefter evner å manipulere prisstigningen slik at de oppnår stor fortjeneste. En rekke aktører i oljemarkedet inngår i dette.

I de senere år har vi hatt ekstreme prissvingninger på olje. Hvis vi går to år tilbake, registrerte vi oljepriser helt ned i 10 dollar. Vi har vært helt oppe i 35 dollar, og vi har hatt prissvingninger i norske penger bare i løpet av korte perioder på hundrelappen. Så det er utrolige svingninger i det markedet som Kenneth Svendsen her beveger seg inn på med sin løsning.

Det gjennomsnittlige prisnivået har steget betraktelig. Stortinget fant ved siste budsjettbehandling det nødvendig å redusere statens inntekter fra diesel- og bensinsalg for å kompensere noe av de merfortjenester som aktørene i oljemarkedet har skaffet seg, samtidig som man gjorde nødvendige avgiftstilpasninger til nabolandene. Statsbudsjettets inntekter og utgifter fastsettes for ett år av

gangen, og de henger sammen. Endringer i budsjettets forutsetninger bør av mange grunner unngås. Spesielt blir det når svingningene i markedsprisene én vei, opp, skal kompenseres med umiddelbare reduksjoner i statens inntekter, slik vi nå ser eksempler på i Dokument nr. 8:56 om bensinpriser. Hva denne type atferd vil medføre i forhold til markedets prising, kan kun omtales fra selgers side som: meget bekvemt. Jeg for min del mener det kun er ett begrep som er dekkende for det forslag vi nå har på bordet: meget populistisk. Arbeiderpartiets gruppe vil stemme imot forslaget, og det tror jeg flere gjør.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF): Det prinsippet som forslagsstillarane ber om vert vurdert no, nemleg at avgiftene skal motverka marknadssvingingane, vart òg vurdert ved behandlinga av Dokument nr. 8:39 for 1999-2000.

Etter budsjettvedtaket i haust vil avgiftsreduksjonen på bensin frå 1. juli i år vera ca. 1,20 kr samanlikna med år 2000. Då er avgifta nede på nesten same nivå som i Sverige, og lågare enn f.eks. i Tyskland, Frankrike og Nederland. Dette er ein monaleg reduksjon av avgifta. Det var eit fleirtal for denne avgiftsreduksjonen ved budsjettbehandlinga i haust, og dette var òg ein del av den økonomiske heilskapen i budsjettet. Avgiftsreduksjonen er i rute. Eg ser derfor ingen grunn til å forsera den framdrifta som allereie er vedteken, med nokre ganske få månader. Kristeleg Folkeparti kjem til å stemma mot forslaget.

Børge Brende (H): Selv med den forsiktige nedsettelsen av bensinavgiften som Stortinget vedtok i fjor høst, er det et faktum at avgiftene på bensin er høyere i Norge enn i våre naboland. Stortinget har vedtatt at bensinavgiften settes ned med 50 øre fra 1. januar, og at den skal settes ned med ytterligere 32 øre fra 1. juli. Forslagsstillerne viser til at utviklingen på det internasjonale bensinmarkedet motvirker effekten av avgiftskuttet på pumpeprisene og foreslår derfor å fremskynde andre trinn i avgiftsreduksjonen. Forslagsstillerne viser også til Fremskrittspartiets modell for bensinavgift, der avgiften skal reguleres løpende etter utviklingen i oljeprisene, slik at pumpeprisene holdes konstant.

Jeg vil peke på at Høyre ved behandlingen av budsjettet for 2001 foreslo at hele avgiftsreduksjonen skulle skje fra 1. januar. Å støtte en fremskynding av avgiftsnedsettelsen vil derfor være i tråd med vårt alternative budsjett. Jeg vil samtidig understreke at Høyre har tatt avstand, og tar avstand, fra Fremskrittspartiets modell for en konstant utsalgspris for bensin. En slik modell ligger svært langt fra markedsøkonomisk tenkning, der tilbud og etterspørsel bestemmer prisene.

Øystein Djupedal (SV): Bare noen korte kommentarer til SVs syn på dette.

Men først noen ord til representanten Brende, som nå åpenbart slåss med Fremskrittspartiet om høyrepopulisme. Det at et parti som i sin alminnelighet fremhever økonomisk dyd, langsiktig tenkning og ikke minst forutsigbarhet, hopper på den typen populistiske forslag om avgiftsnedsettelse midt i en sesjon, vil jeg tro at vanlige

(Djupedal)

konservative i Høyres gruppe vil synes er ganske oppsiktsvekkende. Men la nå det ligge – det får bli Høyres problem.

SV støtter ikke denne avgiftsnedsettelsen og har heller ikke gjort det. Det betyr at vi ikke har gått inn for en reduksjon av drivstoffavgiftene i sin alminnelighet, og grunnen til det er rett og slett den at vi ikke har, i motsetning til det som sies av mange her, en veldig høy drivstoffpris i Norge. Tvert imot er det slik at hvis en sammenligner det med det alminnelige lønnsnivået, som jo er den eneste relevante sammenlignbare størrelsen, så er Norge faktisk blant de land som har de laveste bensinprisene i Europa. Det skyldes også at vi har et høyt lønnsnivå sammenlignet med de aller fleste land.

Et annet forhold som gjør at SV ikke vil gå inn for dette, er at denne avgiftsreduksjonen har medført et betydelig inntektstap for staten. Det har medført at vi har større klimagassutslipp enn vi ellers ville hatt. I januar var det rekordsalg av bensin og drivstoff i Norge. Det har aldri vært solgt så mye drivstoff i løpet av én måned, noe som selvfølgelig også betyr at utslippene øker. Det betyr at man ikke kan stikke hodet i sanden og late som om klimaproblemene ikke er en reell trussel. Drivstoff er faktisk en av de viktigste årsakene til den globale oppvarming. Det er selvfølgelig en belastning for mange at man har høy pris på drivstoff, samtidig har man altså ikke noe alternativ. Det er den eneste måten man faktisk kan klare å få ned utslippene på, så SV går mot dette forslaget fra Fremskrittspartiet. Vi har heller ikke tidligere støttet den avgiftsreduksjonen som stortingsflertallet vedtok ved behandlingen av det ordinære statsbudsjettet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Børge Brende (H): Jeg må si jeg spisser ørene når Øystein Djupedal nevner ordet «populisme», for det er nemlig noe han har greie på. Men at han skal få det til å fremstå slik at Høyre opptre populistisk, fordi om vi i dag også stemmer for noe som vi var tilhengere av i vårt alternative budsjett, er helt utrolig. Det er ingen i Høyres gruppe som har problemer med å stemme for en reduksjon på bort imot 1 kr når det gjelder bensinavgiften. Det fremmet vi forslag om i høst, og det vedstår vi oss nå også. Vi har ikke tatt initiativet til å fremme et forslag nå i Stortinget om en avgiftsreduksjon. Men når forslaget først ligger på bordet, er det klart vi stemmer for noe vi er tilhengere av.

At SV vil at folk skal betale mest mulig for bensin, slik at barnefamilier kommer dårligere ut, er forutsigbart. At SV ønsker at den enkelte skal få beholde mindre av det man tjener, ved at staten skal ta pengene og bruke det på det SV synes er viktig, som ikke nødvendigvis er i overensstemmelse med det folk selv ønsker med privatøkonomien sin, er forutsigbart. Fra Høyres side ønsker vi ikke at vi i Norge skal ha en bensinavgift som ikke er i tråd med det man har i våre naboland. Og det er slik at med den reduksjonen som Høyre stemmer for i dag, så er

den norske bensinavgiften fortsatt høyere enn i andre nordiske land.

Det jeg vil understreke, er at vi avviser forslaget fra Fremskrittspartiet om en konstant bensinpris, dvs. en bensinpris som skal være lik, uavhengig av den internasjonale oljeprisutviklingen. Det er kanskje et forslag som SV har mer sansen for, et brudd på markedsøkonomiens prinsipper om tilbud og etterspørsel. Der kan vel egentlig SV og Fremskrittspartiet finne hverandre i sin avstanden til markedsøkonomi og sunne økonomiske prinsipper.

Øystein Djupedal (SV): Det var et voldsomt engasjement fra representanten Brende så tidlig i debatten! Jeg synes innlegget hans bare bekrefter én ting: Dette er et useriøst, høyrepopulistisk forslag som Høyre ikke burde ha støttet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Harald T. Nesvik (Frp): Enkelte representanter i denne sal er rimelig forutsigbare – særlig når det gjelder standpunkt i skatte- og avgiftspolitikken i dette landet. Både representanten Dalheim og representanten Djupedal føyer seg inn i denne rekken – jeg holdt på å si – i stor grad, og det forundrer meg overhodet ikke. Jeg tror det er viktig å legge merke til at bensinprisen nå faktisk ligger over det som Regjeringen anslo å være smertegrensen. Da er det underlig at det forslaget som her foreligger, ikke ser ut til å få flertall i dag.

Dette forslaget fremmes nettopp av hensyn til distriktene i dette landet, av hensyn til næringslivet, av hensyn til befolkningen og folks mulighet til å kjøre bil til og fra arbeid og til i størst mulig grad å kunne benytte inntekten sin slik de selv ønsker, og ikke slik som staten nødvendigvis ønsker, selv om det er det Arbeiderpartiet tydeligvis legger opp til.

Jeg vil minne om at når det gjelder bensinprisen – som nå er kommet opp på det nivået som den var på – tar staten faktisk inn sin del av den, fordi det er moms på bensin. Dette forslaget utgjør derfor ikke noen stor fare for statens inntekter, men går mer på å gi noe tilbake til den norske befolkning, slik at man har mulighet til å forvalte og bruke en del av inntekten sin på en bedre måte enn det staten ønsker å legge opp til.

Jeg tør også minne om at årsavgiften på bil er høy i Norge. I disse dager skal vi betale årsavgiften, og der henter staten inn betydelige inntekter. Bilavgifter, ikke minst, bompengavgifter og fergepriser, bl.a. i distriktene, gjør at den norske befolkning får stadig større utgifter når det gjelder bilhold.

Det å innføre avgiftsreduksjonen allerede nå er å gi et håndslag til den norske befolkning, slik at man får en normal pris på bensin – og dermed en lavere pris på bensin – og slik at man kan bruke egen inntekt på en bedre og mer fornuftig måte og slik la befolkningen heller enn staten hele tiden stå igjen som vinner. Og det er jo underlig at når det fremsettes et forslag i denne sal som skal

komme den norske befolkning til gode, da er det populisme.

Thore Aksel Nistad (Frp): Representanten Dalheim sa det så godt her oppe: De fastsetter budsjettet for ett år av gangen, og det skal henge sammen.

Men hva har vi nå sett, etter at budsjettet er fastsatt? Da har det ikke hengt så mye sammen, da har vi fått den ene rettetten etter den andre. Vi har fått konjunkturavgiften, men den kan vi plutselig gå tilbake på, og vi har fått avskrivingsatsene for landbruket, og de kunne vi bare gå tilbake på. Da var det ikke snakk om at budsjettet skulle henge sammen.

Representanten Dalheim tar ordet «populisme» i sin munn når han snakker om Fremskrittspartiet. Men hvem er det vi ser figurere i alle motorbladene og bilbladene? Jo, det er Dalheim: Ned med avgifter, det er altfor dyrt med bilbruk, bensinen er for dyr – alt mulig er for dyrt. Når representanten Dalheim for én gangs skyld har en sjanse til å gjøre noe med alle disse avgiftene, kan han få lov til å gjøre det i dag, han har en god sjanse til det nå. Og jeg vil bare minne representanten Dalheim på at staten tar inn 40 milliarder kr i året – dette vet han godt – og det som brukes til både drift, vedlikehold og investeringer i veier, utgjør stakkars 10 milliarder kr. Dette misforholdet utgjør et enormt gap.

Vi kan egentlig gjøre to ting. Vi kan sette av mer penger til drift og vedlikehold av veiene våre, og vi kan bygge ut flere veier. Jeg vil vise til Nasjonal transportplan, som vi nylig behandlet her i salen, der vi ville øke investeringene til veier og vedlikehold med ca. 4,5 milliarder kr i året. Det var altfor mye for denne sal, og det var altfor mye for representanten Dalheim. Selv med denne lille økningen er det langt igjen til de 40 milliardene – kjempe langt. Så vi kan gå inn for dette forslaget og ytterligere redusere avgiften på bensin lite grann. Vi ber jo ikke engang om en økning av den, vi ber bare om å fremskynde avgiftsreduksjonen noen måneder, og det vil ikke bety så voldsomt mange kroner på budsjettet. Men det vil bety en god del for dem som bor i utkantene, der vil en fremskynding av denne avgiftslettelsen bety temmelig mye. – Og det er jo et paradoks at de som snakker høyst om å bevare utkantene, de har allerede forlatt salen og er tydeligvis ikke interessert i noen som helst bevaring av utkanter og lettelser for dem som bor der.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Erik Dalheim (A): Det er i grunnen for å rette opp en åpenbar misforståelse, bare så det ikke skal hefte noen løssluppenhet knyttet til min atferd i forhold til statens inntekter.

Jeg vil bare presisere at når jeg i det senere har uttalt meg i forhold til bilavgifter og en omlegging av dem, så har jeg nok hatt det som noen kanskje vil definere som litt radikale holdninger, men jeg har liggende i bunn at statens inntekter skal opprettholdes. Når det eksempelvis gjelder bilbruk, som i og for seg er en grei måte å hente penger til statskassa på, er jeg veldig opptatt av at man

skal forsøke å få til et system hvor man gjerne kan gjøre det noe billigere å kjøpe en bil, men at de totale kostnadene knyttet til bilhold i landet vårt bør være oppimot det nivået som er i dag.

Når det gjelder de andre forholdene som representanten tok opp her knyttet til justeringer, vil jeg bare understreke at de justeringer som gjøres, ikke bare kan gjøres én vei, de må også justeres i forhold til statens inntekter på andre poster. Så her er det orden!

Thore Aksel Nistad (Frp): Jeg er glad for det Dalheim sa nå, at han vil gjøre det billigere å kjøpe bil. Det skal jeg faktisk ta med meg i neste budsjetterunde. Da får vi se om representanten Dalheim er så ivrig etter å sette ned avgiftene, for en må jo sette ned avgiftene hvis det skal bli billigere å kjøpe bil. Dalheim sa jo at statens inntekter skal være de samme. Det vil si at en må øke avgiftene på driften av bil, og da vil altså bensinprisen øke ytterligere med representanten Dalheim. Men at det vil bli billigere å kjøpe bil – det skal det bli hyggelig å følge videre.

Erik Dalheim (A) (fra salen): President – en åpenbar misforståelse!

Presidenten: Hr. Dalheim får ordet til noe som antas å være en åpenbar misforståelse.

Erik Dalheim (A): Dette med avgifter og biler og sånn er veldig alvorlige greier, og det berører veldig mange folk. Og fordi det ikke skal være noen løssluppenhet i en slik sammenheng, har altså Stortinget i forbindelse med budsjettet for 2001 fattet et konkret vedtak som alle partiene var med på, om at bilavgiftene skal tas opp til behandling i løpet av 2003. Det betyr at vi i budsjettet for 2004 antakelig vil se konturene av nye avgiftssystemer for bil. Så den kvikke svingen om reduksjoner til neste år må jeg dessverre lukke døren for.

Presidenten: Da er også døren lukket for ytterligere – hr. Brende, gjelder det en replikk på hr. Nistad? I så fall har hr. Brende ordet.

Børge Brende (H): Det var en interessant dialog som foregikk mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet om bilavgiften. Jeg trodde faktisk ikke at jeg skulle komme i den situasjonen at jeg måtte oppklare litt i forhold til Fremskrittspartiet og bilavgiften, men jeg tror faktisk representanten Nistad kom i skade for å være litt vel optimistisk da han gledet seg over at representanten Dalheim ville gjøre noe med bilavgiftene – det skulle bli billigere å anskaffe seg bil. Det har vi faktisk hørt i 20 år uten at det har skjedd. Noe har faktisk skjedd: Det har blitt dyrere å anskaffe seg bil. Så denne leksen har vi hørt før. Jeg ser ikke noen grunn til at Nistad skal være altfor optimistisk, selv om det er en pen dag. Det hjelper lite når bil er så dyrt som det er i Norge – altfor dyrt!

Presidenten: Presidenten er faktisk noe i stuss om vinklingen på den konversasjonen som nå foregår, men gir ordet til hr. Nistad, hvis det måtte ligge en utfordring i dette.

Thore Aksel Nistad (Frp): Jeg vet ikke om det var en utfordring til meg. Det var vel mer en utfordring til representanten Dalheim og Arbeiderpartiet. Det var vel egentlig dit han skulle ha stilt den replikken.

Jeg er veldig glad for at Børge Brende nå setter ytterligere fokus og tommeskruen på Arbeiderpartiet, for representanten Dalheim sa vitterlig at han ville sette ned bilavgiftene. Så kom han opp her etterpå og sa at de skulle se på dette, og kanskje blir det en gang i løpet av 2004. Børge Brende sier at dette har han hørt i 20 år. Ja, vi skal ha et valg til høsten, og da får vi bare minne velgerne om at Arbeiderpartiet har sagt dette i 20 år. Det var vel kanskje det Brende ville gjøre, og det er jeg takknemlig for, for da kan vi stå sammen og si til velgerne at dette har Arbeiderpartiet sagt i 20 år.

Erik Dalheim (A): Jeg beklager nesten, men på grunn av at dette blir skrevet ned, og siden det blir sagt litt bombastisk at bilavgiftene bare har gått opp, så vil jeg bare peke på at i 1996, med en arbeiderpartiregjering, gikk bilavgiftene ned med 15-16-17 pst. Det ble foretatt noen justeringer etterpå som gjorde at de gikk den andre veien i noen grad, men en netto reduksjon fikk vi tatt vare på. Så det er noen nyanser her, men jeg vil gjerne presisere at det altså ikke er riktig at bilavgiftene bare går opp.

Presidenten: Presidenten vil bare bemerke at vi lever i et kupert land!

Thore Aksel Nistad (Frp): Presidenten sier at vi lever i et kupert land, og kupert må jammen forslagene og de budsjettene som Arbeiderpartiet legger fram, være, for nå sier representanten Dalheim at bilavgiftene har gått ned med 17 pst. Jeg lurar sannelig på hvor de 17 pst. har blitt av. Jeg har ikke sett noe til dem når jeg har kjøpt bil. Det kan jo hende at representanten Dalheim etter å ha lest i et eller annet motorblad ligger en natt og sover godt og drømmer at bilavgiftene går ned, og så i et intervju dagen etterpå sier at bilavgiftene skal ned. Nå har du sjansen her i salen i dag til å si hva du vil gjøre, og så får vi se hvordan det går når avstemningen kommer.

Presidenten: Presidenten gjør oppmerksom på at all tale skal rettes via presidenten.

Da registrerer presidenten med tilfredshet at replikkordskiftet er omme.

Christopher Stensaker (Frp): Norge er et av verdens dyreste land når det gjelder bensinavgifter, og det virker som om det er milevis mellom intensjonene om bosetting i distriktene, som mange er så opptatt av, satsing på turisme, lavere fraktomkostninger og de skyhøye bensinprisene. De foreslåtte prisreduksjonene er jo bare en dråpe i havet, de betyr ingenting for den vanlige bilist,

og de har ingen betydning for våre transportavgifter eller distriktene. Det må nok gås kraftigere til verks.

Jeg vil vise til at det tas inn ca. 40 milliarder kr fra bil og bilisme, og bare ca. 10 milliarder kr kommer tilbake i form av bedre veier eller trafikkikkerhet. Bilen er blitt en gedigen melkeku som ekstrabeskattes gjennom skyhøye avgifter, som kommer på toppen av de høye skatteinne og avgiftene vi har her i landet.

I tillegg til avgiftene som kommer inn fra bilen, og som ikke går til veivedlikehold, veibygging eller sikkerhet, har man også fått et system med at våre veier i stadig større grad bygges ved hjelp av bompenger.

Fremskrittspartiet mener at nok er nok, og at det nå er på tide å ta på alvor at vi bor i et land der de fleste er avhengig av bilen når det gjelder en families behov for å handle, komme seg til arbeidet og frakte familiemedlemmer til barnehage eller fritidsaktiviteter.

Mener de andre partiene at det er viktig med bosetting i distriktene, konkurranse innen vareproduksjon i forhold til utlandet og turisme, er en lavere bensinpris den beste måten å få dette til på.

Bilavgiftene fører også til at vi har en gammel, forurensende og mindre trafikkikker bilpark her i landet enn det vi kunne hatt, og det må man snart begynne å ta på alvor.

Kenneth Svendsen (Frp): Det er pent vær i dag, og det er nok så langt Erik Dalheim og jeg kan komme når det gjelder å være enige. Det er nok også det som har gjort at representanten Nistad har vært veldig optimistisk i dag. Dalheim snakket om høyrepopulisme. Hvis populisme er å bry seg om dem i samfunnet som har minst, ja, da håper jeg det kommer flere populistiske inn i denne sal.

Arbeiderpartiet, SV og Kristelig Folkeparti har vært opptatt av at barn til fattige ikke får anledning til å delta i lek, musikk- og kulturopplevelser sammen med andre barn – at de må sitte hjemme. Da bør det sige inn i Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og SV, og kanskje i Senterpartiet spesielt, at det bør en del fattige barn i Distrikts-Norge også. Det er bl.a. disse man rammer når foreldrene ikke har råd til å frakte barna til leikarringer, kulturopplevelser og lek med andre barn – de må sitte hjemme. Det er bl.a. de skyhøye bensinavgiftene som gjør at noen foreldre ikke har råd til å kjøpe bensin for å frakte barna sine dit. Det bør disse partiene ta innover seg.

Men hvis det er populisme å hjelpe de svake i samfunnet, ja, da vil jeg heller være populist enn å sette meg på min høye hest og latterliggjøre disse problemene. Jeg er rimelig oppgitt over at flertallet ikke tar innover seg den målsettingen de selv vedtok i forbindelse med budsjettet. Det er bare å beklage at flertallet ikke gjør det.

Så var Børge Brende fra Høyre oppe på talerstolen her og snakket om at Fremskrittspartiet ønsker å oppheve konkurransen. At Høyre ikke forstår hvordan det fungerer, er det ikke noe å gjøre med. Det er jo slik i dag at de fleste selskapene kjøper råolje på det samme markedet til de samme prisene. Allikevel er det selvfølgelig full konkurranse mellom bensinstasjonene og mellom operatørene i Norge, og det ønsker vi selvfølgelig skal fortsette. Vi

ønsker ikke konstant like priser. Det vil det selvfølgelig heller ikke være om man får et slikt systemet som Fremskrittspartiet har foreslått. Det vi vil få, er lavere priser. Men vi vil få konkurranse mellom selskapene, og da vil vi få forskjellige priser mellom bensinstasjonene og selskapene – det er det konkurranse går ut på. Poenget til Fremskrittspartiet, som Høyre bør ta innover seg – de har gang på gang stemt imot når Fremskrittspartiet har foreslått lavere bensinavgifter – er at det er lav bensinpris som er viktig.

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

S a k n r . 2

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om anmodnings- og utredningsvedtak i stortings sesjonen 1999-2000 (Innst. S. nr. 156 (2000-2001), jf. St.meld. nr. 4 (2000-2001))

Gunnar Skaug (A) (komiteens leder): Jeg skal være ganske kort.

Det er selvfølgelig viktig at stortingsvedtakene blir fulgt opp. Stortingets forretningsorden fastsetter da også at Regjeringen plikter å legge fram en årlig melding. Denne skal inneholde både en omtale av de såkalte anmodningsvedtak og også hvilken skjebne private forslag som er oversendt Regjeringen til utredning og uttalelse, de såkalte utredningsvedtak, har fått.

Når jeg tar ordet, er det bare for å minne om at Stortinget, som et hjelpemiddel for Regjeringen i dette oppfølgingsarbeidet, har opprettet et eget vedtaksregister. Dette vil også på mange måter bedre stortingsrepresentantenes muligheter til selv å finne ut hvilken oppfølging deres egne forslag har fått i de enkelte departementer.

Det vil være svært tidkrevende om kontroll- og konstitusjonskomiteen alene skulle gå gjennom alle de ulike anmodnings- og utredningsvedtak. I komitemøte den 22. januar i år ble det derfor vedtatt å oversende meldingen til de øvrige elleve fagkomiteer i Stortinget, for å be dem gjennomgå oppfølgingen av de ulike anmodnings- og utredningsvedtak som er omtalt i meldingen fra Regjeringen.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen er for øvrig av den prinsipielle oppfatning at anmodnings- og utredningsvedtak som omtales i de årlige meldinger, alltid bør oversendes fagkomiteene til uttalelse, slik Stortingets forretningsorden også åpner for.

Jeg viser også til komiteens presisering av at «dersom det i den første meldingen som fremmes etter at et vedtak er gjort, opplyses at regjeringen senere vil følge opp vedtaket, må det i den neste meldingen gis nærmere opplysninger om dette».

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

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Stortinget går da til votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Forslaget i Dokument nr. 8:56 tas opp til votering. Forslaget lyder:

«I Stortingets vedtak av 28. november 2000 om Avgift på motorvogner – V. Avgift på bensin for budsjettperioden 2001 – gjøres følgende endring:

II første setning skal lyde:

Fra 1. mars 2001 skal avgiftssatsene i § 1 første ledd være:

... »

V o t e r i n g :

Forslaget ble med 70 mot 35 stemmer ikke bifalt. (Voteringsutskrift kl. 10.53.54)

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 4 (1999-2000) om anmodnings- og utredningsvedtak i stortings sesjonen 1999-2000 – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

S a k n r . 3

Referat

- (169) Tilføring av innskotskapital og auka låne- og garantiramme for Statkraft SF (St.prp. nr. 51 (2000-2001))
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
- (170) Samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om endring av protokoll 31 i EØS-avtala om deltaking for EFTA/EØS-statane i det femte likestillingsprogrammet til EU (2001-2005) (St.prp. nr. 48 (2000-2001))
Enst.: Sendes familie-, kultur- og administrasjonskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
- (171) Endringer av medlemskap i Statens Pensjonskasse (St.prp. nr. 50 (2000-2001))
Enst.: Sendes familie-, kultur- og administrasjonskomiteen.
- (172) Utvidelse av kostnadsrammen for nytt tinghus i Tromsø (St.prp. nr. 53 (2000-2001))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
- (173) Samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 97/2000 av 27. oktober 2000 om endring av vedlegg XVIII til EØS-avtala (direktiv om arbeidstid på skip) (St.prp. nr. 49 (2000-2001))

- Enst.: Sendes kommunalkomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
6. (174) Rapport til Stortinget fra kommisjonen som ble nedsatt av Stortinget for å foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen (Dokument nr. 18 (2000-2001))
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
7. (175) Tiltak mot kugalskap, tiltak overfor Q-meieriene og tiltak innenfor reindriftnæringen (St.prp. nr. 52 (2000-2001))
Enst.: Sendes næringskomiteen.
8. (176) Lenvik kommune sender skriv datert 23. februar 2001 med uttalelse fra kommunestyret om oljevernberedskapen langs den nord-norske kysten
Enst.: Vedlegges protokollen.

Møtet hevet kl. 10.55.
