

**Møte tirsdag den 23. april kl. 10**

President: Eirin Faldet

Dagsorden (nr. 74):

1. Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om å forlenge dispensasjonen fra forhøyelse av vektgrensen fra 5 000 kg til 6 000 kg for kombinerte lastebiler, fra 1. mars til 1. juli 2002 (Innst. S. nr. 137 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:64 (2001-2002))
2. Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Siv Jensen og Gjermund Hagesæter om å be Regjeringen gjennomføre tiltak for å sikre fri konkurranse på markedet for kommunale tjenstepensjonsordninger (Innst. S. nr. 136 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:76 (2001-2002))
3. Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm om å fjerne importvernet for poteter som et ledd i å øke tilbudet av kvalitetsprodukter til konsumentene (Innst. S. nr. 135 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:85 (2001-2002))
4. Forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 9. april 2002 (jf. Innst. O. nr. 35):  
«Stortinget ber Regjeringen fremme eventuelle supplerende endringsforslag til lov om foretakspensjon for å sikre retten til opptjente ytelser for medlemmer i pensjonsordning uten utstedelse av fripoliser. Utstedelse av fripoliser til fratradte medlemmer av pensjonsordning endres ikke.»
5. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om bygging av alternativ seilingsled fra Hjeltefjorden til Herdla fjorden og videre til Bergen (Innst. S. nr. 125 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:59 (2001-2002))
6. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om reduserte bompengesatser på riksvei 5, Fjærlandsveien, mellom Fjærland og Sogndal (Innst. S. nr. 134 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:77 (2001-2002))
7. Interpellasjon fra representanten Jan Sahl til samferdselsministeren:  
«Sjøtransport er en stor kilde til nasjonale miljøutslipp, særlig av NOx. Stortinget har uttalt seg positivt om bruk av gass innen ferjesektoren på grunn av de reduserte utslippene bruk av gass medfører. I Nasjonal transportplan ber man om å ta initiativ til at flere riksvegferjer bygges med gass som drivstoff, og at det legges til rette for å sikre drivstoffleveranser. Det er merkostnader ved bygging av LNG-ferjer, men prisen vil utjevnes i takt med at det

bygges flere nye ferjer, og at man sikres forsyning av gass til lavere priser, ved å legge til rette for flere gassdeponi langs kysten. Jeg er også kjent med at store miljøgevinster kan oppnås ved å bruke moderne renseteknologi på konvensjonelle skip. Ferjeflåten i Norge har høy gjennomsnittsalder og skal fornyes.

Hva er statsrådets syn på hvilke miljøkrav som bør stilles til fremtidens ferjer, og hvordan vil målet om økt bruk av gass i ferjesektoren følges opp?»

## 8. Referat

**Presidenten:** Representantene Julie *Christiansen* og Hill-Marta *Solberg*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger tre permisjonssøknader:

- fra Stortingets delegasjon til Europarådets 2002-sesjon, 2. del, i Strasbourg, undertegnet av delegasjonens leder, stortingsrepresentant Haakon Blankenborg, om permisjon 23. april for Øystein *Djupedal*, fra og med 23. april til og med 25. april for representantene Olav *Akselsen*, Martin *Engeset*, Bent *Høie*, André *Kvakkestad*, Per Erik *Monsen*, Elsa *Skarbøvik* og Haakon *Blankenborg*, og i dagene 24. og 25. april for representantene Synnøve *Konglevoll* og Jorunn *Ringstad*
  - fra representantene Bjarne Håkon *Hanssen* og Carsten *Dybevig* om permisjon i tiden fra og med 23. april til og med 25. april, begge for å delta i International Drug Control Summit 2002 i Tokyo
- Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget.
- Det anses vedtatt.
- Fra første vararepresentant for Troms fylke, Knut Werner *Hansen*, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte under representanten Synnøve *Konglevolls* permisjon i dagene 24. og 25. april, av velferdsgrunner

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:  
For Akershus fylke: Harald *Espelund*  
For Hordaland fylke: Rita *Tveiten*  
For Oppland fylke: Reidun *Gravdahl*  
For Rogaland fylke: Inger Lise *Aarrestad*  
For Sogn og Fjordane fylke: Liv Signe *Navarsete*  
For Troms fylke: Arne *Bergland*  
For Nord-Trøndelag fylke: Jon Olav *Alstad*  
For Sør-Trøndelag fylke: Jørund *Leknes*  
For Vestfold fylke: Inger *Møll* og Vidar *Andersen*  
For Østfold fylke: Gretha *Kant* og Peter *Kuran*
3. Inger *Møll* innvelges i Lagtinget for den tid hun møter for representanten Elsa *Skarbøvik*.

**Presidenten:** Harald *Espelund*, Rita *Tveiten*, Reidun *Gravdahl*, Inger Lise *Aarrestad*, Jon Olav *Alstad*, Jørund *Leknes*, Inger *Møll*, Vidar *Andersen*, Gretha *Kant* og Peter *Kuran* er til stede og vil ta sete.

### Valg av settepresident

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møter i inneværende uke – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresident.

**Jens Stoltenberg (A):** Jeg foreslår Kjell Engebretsen.

**Presidenten:** Kjell Engebretsen er foreslått som settepresident. – Andre forslag foreligger ikke, og Kjell Engebretsen anses enstemmig valgt som settepresident for inneværende ukens møter.

Representanten Odd Roger Enoksen vil framsette et privat forslag.

**Odd Roger Enoksen (Sp):** På vegne av Marit Arnstad og meg selv vil jeg legge fram forslag om at Stortinget får seg forelagt en egen sak om bredbåndspolitikken.

**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

### S a k n r . 1

*Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om å forlenge dispensasjonen fra forhøyelse av vektgrensen fra 5 000 kg til 6 000 kg for kombinerte lastebiler, fra 1. mars til 1. juli 2002 (Innst. S. nr. 137 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:64 (2001-2002))*

**May Britt Vihovde (V)** (ordfører for saka): Bakgrunnen for Dokument nr. 8:64 for 2001-2002 er at det i budsjettet for 2002 blei vedteke å heva vektgrensa for avgiftsfri, kombinert lastebil frå 5 000 til 6 000 kg.

På grunn av kapasitetsproblem på trafikkstasjonane var det ein del kombinerte bilar som ikkje kunne registrert før 1. januar 2002. Dette var bilar som var bestilte for forslaget om å endra vektgrensa blei offentleg.

Det blei difor gitt dispensasjon frå avgiftsplikta for bilar som var innførte til Noreg og fortolla før 1. januar 2002, slik at desse kunne registrerast og handsamast etter det gamle regelverket, inga eingongsavgift, også etter 1. januar 2002. Fritaket blei gjort på vilkår av at registreringa skjedde før 1. mars 2002.

Forslagsstillarane i Dokument nr. 8:64 gjer framlegg om å utvida dispensasjonen både for innførelstidspunktet og for registreringstidspunktet for bilane. Vilkåret om innførelstidspunkt er foreslått endra slik at det blir gitt dispensasjon uavhengig av når kjøretøyet blei innført til landet, så lenge bilen er bestilt før 1. januar 2002.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, legg vekt på at dispensasjon frå avgiftsplikta var knytt til det forhold at kapasitetsproblem hos trafikkstasjonane førte til at bilar som var innførte før avgiftsendringa tok til å gjelda, ikkje rakk å bli registrerte og dermed blir handterte etter det gamle avgiftssystemet.

Dette var bilar som i ein normal situasjon ville blitt registrerte i tide.

For bilar innførte etter 1. januar 2002, ligg det føre ein annan situasjon. Desse bilane ville heller ikkje i ein normalsituasjon ha rokke å bli registrerte og behandla etter det avgiftssystemet som gjaldt før 1. januar. Ein dispensasjon også for desse bilane ville difor innebera ei tilside-setjing av Stortinget sitt vedtak om at vektgrensa i eingongsavgifta for kombinerte bilar blir heva frå 5 000 til 6 000 kg med verknad frå 1. januar 2002. Ei opning for at det er tilstrekkeleg å bestilla bilar før iverksetjinga av ei avgiftsendring, vil motivera til ein stor grad av avgiftstilpassa bestilling og vil også få budsjettkonsekvensar.

Forslagsstillarane viser til ei tekst på Finansdepartementets heimeside. Men opplysningane på heimesida blei ikkje lagde ut før etter 1. januar 2002, og denne informasjonen kan dermed uansett ikkje ha motivert bestilling av bilar før årsskiftet.

Forslagsstillarane foreslår og at vilkåret om registreringstidspunkt blir endra slik at dispensasjonsperioden blir utvida frå 1. mars til 1. juli 2002. Fleirtalet vil peika på at dispensasjonen ikkje blei gjort vidare enn strengt nødvendig, av omsyn til at ei ytterlegare utviding ville strida mot Stortinget sitt vedtak om innføring av auka vektgrense og uthola dette unødigvendig.

Det blir i Dokument nr. 8:64 òg fremja forslag om at Regjeringa i revidert nasjonalbudsjett for 2002 skal leggja fram ei vurdering av miljø- og kostnadskonsekvensane for næringslivet og for statlege og kommunale etatar ved auken av vektgrensa frå 5 000 til 6 000 kg for kombinerte lastebilar.

Fleirtalet vil peika på at Stortinget allereie har bede Regjeringa om å evaluera og utgreia avgiftssystemet for personbilar, med forslag til omlegging tilpassa ny teknologi, slik at optimale miljø- og tryggleiksforbetringar kan oppnåast, og at ei ny utgreiing no vil føra til fare for overlapping i forhold til utgreiingar som allereie er sette i gang.

Fleirtalet vil på denne bakgrunnen anbefala at forslaga i Dokument nr. 8:64 ikkje blir vedtekne.

Et vil med dette anbefala komiteen si innstilling.

K j e l l E n g e b r e t s e n hadde her overtatt presidentplassen.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Da Fremskrittspartiet var med på å sette inn den nye regjeringen, var det med bakgrunn i at vi ønsket et nytt styre, der skattene og avgiftene skulle reduseres kraftig og der næringslivet skulle sikres stabile og forutsigbare rammevilkår. I valgkampen reiste jeg land og strand rundt på debatter der bl.a. Høyre og Venstre deltok, og det var ikke måte på hvor godt disse partiene skulle ta vare på de små og mellomstore bedriftene i dette landet.

De fleste bedriftene i dette landet er på en eller annen måte helt avhengig av transport, enten transport av produkter til markedet eller, som for de mange små bedriftene i dette landet, transport av arbeidskraft og utstyr ut til arbeidsplassen.

Jeg skal ikke berøre den første delen så mye, men bare slå fast at transportkostnadene for næringslivet i dette landet etter beregninger foretatt av NHO, ligger ca. 50 pst. over kostnadene for tilsvarende bedrifter i EU-området. Bakgrunnen for disse beregningene ligger i det skyhøye avgiftsnivået på bil og bilbruk, og for lastebilnæringen slår selvfølgelig dieselavgiftene spesielt hardt ut. Men ikke nok med det. Norge har bortimot verdensrekord i å bruke minst mulig penger på vei og veivedlikehold. Det betyr mange ulykker med de kostnadene dette fører med seg, både menneskelige og direkte kostnader for næringslivet, stengte veier på grunn av bilberging og stengte veioverganger på vinteren med bakgrunn i manglende veivedlikehold.

For at næringslivet skal kunne konkurrere med produksjonsbedrifter som ligger nær markedet i Europa, skulle transportkostnadene i Norge vært 50 pst. lavere enn i EU. Men som presidenten sikkert er klar over, står denne regjeringen og tidligere regjeringer sammen om at vi skal ligge på verdenstoppen når det gjelder avgifter og i bunnen når det gjelder bruk av penger på vei.

Den andre delen som rammer næringslivet, er mangelen på forutsigbarhet. Det er denne saken et stjerneeksempel på. For få år siden bestemte stortingsflertallet at den såkalte kombinertbilen skulle få en kraftig avgiftsøkning, noe som rammet næringslivet. I statsbudsjettet for 2001 fant flertallet på Stortinget ut at det absolutt skulle en kasse med spesielle mål inn i varebilene, noe som førte til at flere typer varebiler gikk opp nesten 100 pst. i pris. I høst fremmet den næringsvennlige regjeringen, utgått fra Høyre, forslag om at vektgrensen for lastebiler skulle økes – også dette en type bil som brukes av små bedrifter i dette landet. Denne biltypen steg over natten fra ca. 450 000 kr til langt over 1 mill. kr. Dette er næringsvennlighet i praksis.

Jeg reagerer ganske sterkt på en av begrunnelsene for å avvise en vurdering av de miljømessige og kostnadsmessige konsekvensene for næringslivet, Slik det skrives av flertallet i komiteen:

«Flertallet vil peke på at Stortinget allerede har bedt Regjeringen evaluere og utrede avgiftssystemet for personbiler med forslag til omlegging tilpasset ny teknologi slik at optimale miljø- og sikkerhetsforbedringer oppnås, og at en ny utredning nå vil føre til fare for overlappning i forhold til allerede igangsatte utredninger.»

Det er bekymringsfullt at flertallet i komiteen tydeligvis ikke vet forskjell på en personbil og en lastebil. Både miljømessig og ikke minst sikkerhetsmessig er det store forskjeller på disse to biltyper. Jeg trodde faktisk det var en styrke for næringslivet, og kanskje ikke minst for trafikantene, at begge biltyper ble utredet. Ikke minst vil det være en styrke når Stortinget skal behandle slike saker i fremtiden.

Det er bare å konstatere at flertallet i komiteen anser personbiler og lastebiler som å ha samme påvirkning på miljøet og sikkerheten i trafikken. Det er jeg uenig med dem i.

Det er beklagelig at de såkalte næringsvennlige partiene på Stortinget nå ønsker å tvinge næringslivet til enten å kjøpe en unødvendig tyngre bil for å slippe avgifter, eller å kjøpe flere biler. Det er muligens Venstres nye miljøprofil – hva vet jeg.

Forslaget om heving av grensen for kombinerte lastebiler fra 5 000 kg til 6 000 kg som ble vedtatt av Stortinget, er etter min mening ikke godt nok utredet. Det viser også brev fra Iveco Norge A/S til Bilimportørenes Landsforening datert den 11. januar 2002, der det bl.a. står følgende:

«Som lastebilimportør, består vår hovedmålgruppe av statlige og kommunale etater, spesielt Vegvesenet, kraftselskaper og entreprenører som for eksempel Veidekke og Selmer. Dette er kunder som utelukkende kjøper rene nyttekjøretøy til bruk i næringsvirksomhet. En typisk kombinertbil for oss er et lastebilchassis med dobbelt førerhus (mannskapskabin) registrert for 7 seter. På denne biltype monteres så vanligvis en kran, plan, skap og bakløfter og lignende. I tillegg kjøper de og innredet kassebiler med 12 eller 15 kubikkmeters varerom til bruk som servicebiler med 6 sitteplasser for arbeidslag. Denne type kombinertbil gir den fordel for kunden, at han slipper å kjøre en egen lastebil med varer/gods og samtidig må ha en egen følgebil for transport av resten av arbeidslaget. Den miljømessige gevinsten er jo derved åpenbar.»

Dette viser at Stortingets vedtak rammer typiske arbeidsbiler, noe jeg ikke tror var hensikten med vedtaket. Vedtaket fører til at den delen av næringslivet som bruker slike biler, enten må investere i en ekstra følgebil eller kjøpe en kombinert lastebil som er større enn det bedriften har behov for. I tillegg til at dette selvfølgelig øker kostnadene for bedriftene, har det en miljøside. I disse tilfellene stilles brukere overfor to alternativer, enten å kjøre med to biler, en ren lastebil og en følgebil for å frakte arbeiderne, eller å investere i en større kombinert lastebil enn det bedriften har behov for. Det er helt åpenbart at begge løsningene fører til mer miljøutslipp og økte kostnader. Dette kommer også fram i ovennevnte brev:

«En stor del av vårt modellprogram på denne biltype, er gjort uselgelig pga. de høye avgiftene. En økning til 6 tonn medfører en ytterligere reduksjon og kundene «tvinges» over på en grov 6,3 tonn bil, som mange kunder vil finne for stor og uhensiktsmessig. Dette er en biltype som bestemt ikke er egnet til privat bruk. Vi finner det derfor helt urimelig at disse biltyperne ilegges en beskatning i størrelsesorden ca. kr 170 000,- en beskatning som for en stor del er motiverert ut ifra at brukerne også benytter bilene privat.»

Dette viser at økningen av vektgrensen for kombinerte lastebiler både er miljøbelastende og kostnadsdrivende. Om dette er en målsetting for de to miljø- og næringsvennlige partiene, Høyre og Venstre, vet jeg ikke, men det er en realitet uansett.

På denne bakgrunn tar jeg opp de forslag jeg refererte til.

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

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

(Votering, se side 2378)

## S a k n r . 2

*Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Siv Jensen og Gjermund Hagesæter om å be Regjeringen gjennomføre tiltak for å sikre fri konkurranse på markedet for kommunale tjenestepensjonsordninger* (Innst. S. nr. 136 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:76 (2001-2002))

**Heidi Larssen (H)** (ordfører for saken): Først må jeg få rette opp en beklagelig feil i innstillingen. I første avsnitt under komiteens merknader skal det stå at Senterpartiet er representert ved Morten Lund, ikke ved Karin Galaaen.

Så til forslaget.

Representantene Per Sandberg, Siv Jensen og Gjermund Hagesæter har fremmet et forslag hvor de ber Regjeringen gjennomføre tiltak for å sikre fri konkurranse på markedet for kommunale tjenestepensjonsordninger.

Et lignende forslag ble behandlet for to år siden, hvor stortingsflertallet bad den daværende regjering om å få en vurdering av konkurransesituasjonen. Det ble ikke gjort. Nå, som den gang, uttaler flertallet, bestående av samarbeidspartiene og Fremskrittspartiet, at de er enig med forslagsstillerne i at «det er viktig å sikre at konkurransen fungerer i markedet for kommunale pensjonsordninger», og at det ikke legges unødige hindringer i veien for dette.

Flertallet går så gjennom de forskjellige forholdene som kan påvirke konkurranseforholdene. Det ene er knyttet til overføringsavtalen mellom kommunale og statlige pensjoner. Dette har et offentlig utvalg sett på og avgitt innstilling om. Denne innstillingen ligger nå til politisk behandling i Arbeids- og administrasjonsdepartementet.

Andre spørsmål er knyttet til overføring og krysssubsidierting, eller som noen vil si: utjevning av risiko. Selv om Kredittilsynet hevder at det kan sies å være konkurranse i dette markedet på det nåværende tidspunkt, mener flertallet at premieberegningssystemer med krysssubsidierting har elementer i seg som kan virke tilslørende og i utgangspunktet ikke er forenlige med de prinsippene som er lagt til grunn for et godt fungerende marked.

Flertallet understreker at det bør legges vekt på effektiv konkurranse om pensjonsforsikring i kommunal sektor, og at KLP ikke lenger får fordeler vedrørende slike kontrakter.

Flertallet er enig i finansministerens forslag om å oversende problemstillingen knyttet til premieberegning i og flytting fra KLP til Banklovkommisjonen for en nærmere vurdering og for utarbeidelse av forslag til eventuelle tiltak.

Jeg konstaterer at mindretallet ikke kan være med på at det er viktig å sikre at konkurransen fungerer i markedet for kommunale pensjonsordninger. Fra forrige gang Stortinget behandlet dette, er Senterpartiet kommet i tillegg til Arbeiderpartiet og SV i mindretallet. Det er jo lov å skifte standpunkt.

På tross av at mindretallet på den ene siden ikke synes det er viktig å øke konkurransen i dette markedet, sier de på den andre siden at konkurransen kan økes ved at flere selskaper benytter den samme pensjonsberegningssmåten som KLP. Kanskje har flertallet rett i at *noen*, det vil i denne sammenheng si Banklovkommisjonen, burde se på dette. – Flertallet har foreslått det, og det er lov for mindretallet å henge seg på!

**Ranveig Frøiland (A):** Forslaget i Dokument nr. 8:76 frå Framstegspartiet er å sørgja for at det vert fri konkurranse i marknaden for kommunale tenestepensjonar. Når Arbeidarpartiet går imot dette forslaget, er det ikkje fordi vi er imot konkurranse, men fordi konkurransen i denne saka står opp mot eit anna viktig omsyn, nemleg retten til å inngå avtalar for å betra løns- og arbeidsvilkåra. Retten til å inngå tariffavtalar byggjer på forståinga av at det er ein grunnleggjande forskjell mellom arbeidsmarknaden og marknaden for varer, tenester og kapital. Dette gjer at det er nødvendig å etablera ein balanse mellom arbeidsgjevar og den individuelle arbeidstakar.

Dei fleste industrialiserte landa har derfor arbeidsrettslege reglar som gjev fagforeiningane kompetanse til å inngå tariffavtalar med arbeidsgjevar eller arbeidsgjevarorganisasjonar. Slike avtalar vil nødvendigvis avgrensa konkurransen i arbeidsmarknaden. I dei fleste landa er derfor tariffavtalane skjerma frå konkurransereglane. Dette gjeld òg for den norske konkurranselova. Unntaket frå konkurransereguleringa er likevel ikkje heilt uavgrensa. Der grensa går akkurat no, er vurdert av EFTA-domstolen, som har gjeve ei rådgjevande fråsegn i samband med rettssaka mellom LO og KS og ei rekkje kommunar. Denne rettssaka handlar m.a. om følgjande spørsmål:

«En tariffavtale som går ut på at en kollektiv tjenestepensjonsordning skal være basert på et kjønnsnøytralt finansieringssystem, og som bare kan oppfylles av en leverandør forenlig med artikkel 53 i EØS-avtalen.»

Artikkel 53 i EØS-avtalen er ein av konkurransereglane i EØS-avtalen. EFTA-domstolen gav m.a. følgjande vurdering av spørsmålet: Domstolen har erkjent at det er visse ibuande konkurranseavgrensingar knytte til tariffavtalen. Det sosialpolitiske føremålet med slike avtalar vil bli alvorleg svekt dersom avtalane skulle omfattast av konkurranselovgjevinga. Domstolens resultat er derfor basert på ei avveging mellom omsynet til effektivt fungerande marknader og gjennomføring av sosialpolitiske mål, m.a. høg sysselsetjing og sosial tryggleik.

EFTA-domstolen konstaterer òg at dei omstøytte reglane i hovudtariffavtalen, m.a. kjønnsnøytrale premiar, synest å vera eigna til å forbeta løns- og arbeidsvilkår og fell derfor utanfor konkurransereglane. Domstolen slo vidare fast at det ikkje er avgjerande om effekten av hovudtariffavtalen er at berre eitt eller nokre få potensielle

forsikringssselskap i praksis vil vera kvalifiserte som forsikringsleverandørar. I EFTA-dommen heiter det at så lenge avtalen fell utanfor konkurransereglane i EØS-avtalen, må innskrenkingane i konkurransen som følgjer av det, akseptertast.

Saka vert behandla vidare i Arbeidsretten, som vil ta standpunkt til om det er tariffstridig av 11 kommunar å flytta tenestepensjonen frå KLP til andre forsikringssselskap. Det er eit spørsmål vi på Stortinget sjølvsagt ikkje skal ta omsyn til. Det vi skal ta stilling til, er norske reglar for konkurranse og forsikringsverksemd. I vurderinga av dette regelverket er det viktig for Arbeidarpartiet at arbeidstakarane har moglegheit til å sikra sine løns- og arbeidsvilkår, og innunder dette kjem tenestepensjon, gjennom å inngå tariffavtalar med arbeidsgjevar. Desse avtalane er veldig viktige for mange menneske. Dei angår levevilkår for den enkelte, men gjev òg den enkelte verdigheit ved at ho eller han slepp å vera totalt avhengig av ein enkelt arbeidsgjevar.

Vi ønskjer ikkje å uthola denne fridomen ved å la omsynet til fri konkurranse bli det overordna målet for stadig nye område. Arbeidarpartiet meiner at på dette området treng vi ikkje å ha strengare konkurransereglar enn det vi er forplikta til etter EØS-avtalen.

Eg vil igjen understreka at Arbeidarpartiet ikkje er imot konkurranse om kommunale tenestepensjonar eller ønskjer å skjerma KLP mot konkurranse. Men vi meiner like fullt at arbeidstakarane bør ha moglegheit til å velja ei tenestepensjonsordning med gjennomsnittspremie som er uavhengig av alder og kjønn. Derfor meiner vi at dersom konkurransen i marknaden for kommunale tenestepensjonar skal aukast, bør det heller skje ved at fleire selskap brukar gjennomsnittspremie, enn ved å avgrensa moglegheita som KLP i dag har. Derfor synest vi at det er riktig å avvisa dette forslaget på dette tidspunktet. Vi har diskutert før at fridomen til å inngå tariffavtalar er viktig, og det står vi på framleis.

**Presidenten:** Presidenten er litt usikker på om representanten Frøiland nå tok opp forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

**Ranveig Frøiland (A):** Eg gjer det no, president!

**Presidenten:** Representanten Frøiland har dermed tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Gjermund Hagesæter (FrP):** Framstegspartiet er tilhengjar av konkurranse. Vi trur at konkurranse mellom fleire aktørar som opererer med like vilkår og like rammevilkår i ein marknad, er positivt. Ein slik konkurranse vil gi eit incitament til å halde kostnadene nede og til å halde ein best mogleg kvalitet på dei produkta eller tenestene som blir leverte.

På marknaden for kommunale tenestepensjonsordningar er det pr. i dag ikkje like rammevilkår for dei forskjellige aktørane. Dette er hovudsakleg fordi KLP har fått dispensasjonar frå lov om forsikringsverksemd og føresegner om flytting av forsikringar i hovudtariffavta-

len. Når ein innanfor denne marknaden har ulike konkurransevilkår, kan ein heller ikkje få ein fri konkurranse. Dette er også bakgrunnen for Dokument nr. 8-forslaget, som tek til ordet for å sikre ein fri konkurranse innanfor kommunale tenestepensjonsordningar som er baserte på like konkurransevilkår. Vi er sjølvsagt veldig tilfredse med at eit fleirtal av representantane i denne salen er einig i at det er viktig å sikre at konkurransen fungerer i denne marknaden, og at det ikkje blir lagt unødige hindringar i vege for dette. Vi har derfor ikkje noko problem med å slutte oss til det saksordføraren, Heidi Larssen, har uttalt i denne saka.

At vi framleis har eit forholdsviss stort mindretal som ikkje er oppteke av fri konkurranse på like vilkår i denne saka, er likevel vanskeleg å ta alvorleg. Det som representanten Ranveig Frøiland her var inne på, at dei andre selskapa i staden burde leggje til grunn ei gjennomsnittsberekning dersom ein skulle sikre betre konkurranse, er det vanskeleg å vere einig i, for dersom ein har ei gjennomsnittsberekning på forsikringsutbetalingar, vil dette vere veldig vanskeleg å berekne og vanskeleg å samanlikne.

Framstegspartiet håper derfor på bakgrunn av fleirtalsmerknadene og vedtaket at Regjeringa tar denne saka på alvor og prioriterer dette høgt, slik at vi får fortgang i arbeidet med å sikre fri konkurranse også innanfor denne marknaden.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Ranveig Frøiland (A):** Då finanskomiteen i 1993 handsama konkurranselova var det brei semje om at løns- og arbeidsvilkår skulle vera unnatekne frå lova. Dette gjeld i dei fleste moderne samfunn. Det einaste partiet som var imot dette, var Framstegspartiet, som sa:

«... de landsomfattende avtalene som inngås under lønnsforhandlingene har en meget stor innvirkning både på næringslivets konkurranseevne og prisnivået.»

Framstegspartiet meinte derfor at den nye konkurranselova må resultera i at arbeidsmarknaden sine monopolorganisasjonar vert ramma på lik linje med andre som inngår avtalar og hindrar konkurranse. Meiner Framstegspartiet framleis at løns- og arbeidsvilkår skal omfattast av konkurranselova? Ønskjer Framstegspartiet gjennom dette Dokument nr. 8-forslaget å avgrensa den fridomen som partane i arbeidslivet har til å gjera avtale om løns- og arbeidsvilkår?

**Gjermund Hagesæter (FrP):** Eg kan ikkje sjå at dette spørsmålet som Ranveig Frøiland stiller her, har noko direkte med denne saka å gjere. Det vi behandlar, er om ein skal ha fri konkurranse på marknaden for kommunale tenestepensjonsordningar. Vi meiner framleis at konkurranse er positivt, at vi må ha like konkurransevilkår, slik at vi kan få ein best mogleg og fri konkurranse. Det er denne saka vi no debatterer. Her står vi då bak fleirtalet, og vi hadde håpt at også Arbeidarpartiet hadde innsett at det er positivt med fri konkurranse.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Heidi Grande Røys (SV):** Då vi i SV skulle vurdere dette forslaget, stilte vi oss følgjande spørsmål: Står det dårleg til med konkurransen i marknaden for kommunale tenestepensjonar? Svaret for oss vart nei. Det vi registrerer, er at det er ei viss usemje om kva for pensjonsrettar ein skal konkurrere om.

Pensjonsordninga er dyrare for kvinner enn for menn, og om premien er lik, kan kvinner vente dårlegare pensjonsutbetaling enn menn. Unnataket er altså t.d. pensjonsforsikring i KLP, der premien vert utjamna.

Forslagsstillarane meiner avgjerda om flytting av forsikringar i hovudtariffavtalen verkar konkurransehemmande, og at dette favoriserer KLP. Det er punkt 2.1.8 i hovudtariffavtalen som gjeld når ein skal skifte selskap eller pensjonskasse, og her heiter det i andre ledd at ei pensjonsordning skal vere basert på eit finansieringssystem som er kjønnsnøytralt, og som ikkje verkar utstøytande på eldre arbeidstakarar. Dette er frå SV si side veldig viktige prinsipp.

Når det gjeld i kva grad det er konkurranse eller ikkje i denne marknaden, vil vi gjerne vise til Kredittilsynet si utsegn til Finansdepartementet 12. mars i år. Her uttalar Kredittilsynet at dei har inntrykk av at konkurransen innanfor offentlege pensjonsordningar fungerer «meget tilfredsstillende». Og fleirtalet, skriv at Kredittilsynet sine tal viser at det kan seiast å vere konkurranse i den aktuelle marknaden på det noverande tidspunkt – altså ein noko annan valør enn det som vi oppfattar som «meget tilfredsstillende».

Som representanten Frøiland var inne på, har det sidan 1999 versert ei sak i arbeidsretten om flytting av kommunale tenestepensjonsordningar frå KLP til andre livsforsikringsselskap. Som Frøiland òg var inne på, og som er grunnlag for arbeidsretten, har EFTA-domstolen nyleg avsagt ei domsutgreiing. Her vert det altså slått fast at tariffavgjerda, som har som siktemål å betre løns- og tilsettingsvilkår, inklusiv avgjerd om pensjon, fell utanfor konkurransereglane i EU. EFTA-domstolen uttalar vidare at dei omstridde reglane i hovudtariffavtalen, som kjønnsnøytrale premiar, synest å vere godt eigna til å betre løns- og arbeidsvilkåra. Det er vi einige i. Desse reglane er viktige og avgjerande for levkåra til mange menneske her i landet som er avhengige av at partane i arbeidslivet nettopp kan inngå avtalar om løns- og arbeidsvilkår. Det bør ikkje vi i Stortinget stille oss i vegen for.

Mange av dei som er omfatta av desse avtalane, er kvinner tilsette i kommunane. Dei gjer ein veldig viktig jobb. Eg skulle ynskje at Framstegspartiet var oppteke av dei og ikkje berre av konkurranseutsetjinga. Det er snakk om at desse damene skal få behalde pensjonsrettane sine. Det Framstegspartiet nemleg ikkje ynskjer fri konkurranse på, er at dei private livselskapa skal tilpasse seg KLP-ordninga med kjønnsnøytralitet, men at KLP tvert imot ikkje lenger skal få dispensasjon frå forsikringsvilkåra.

Representanten Hagesæter snakka om like vilkår og like rammevilkår. Men er han like oppteke av at ein skal kunne tilby eit likt produkt som er kjønnsnøytralt og utan

divergens når det gjeld alder? Er ein oppteke av dei som skal motta pensjonen, og ikkje berre dei som skal selje og tene pengar på pensjonen? Det skulle eg gjerne ha fått svar på. Fokuseringa vert heilt gal når tariffestinga av kjønns- og aldersnøytrale premiar vert gjord til sjølve problemet og ein hemske for konkurransen.

SV meiner at vi har ei ordning som fungerer aldeles utmerkt. Den jamnar ut premien mellom kvinner og menn, mellom ung og gamal. Og, som eg har vore inne på, ifølgje Konkurransetilsynet fungerer konkurransen innan offentlege pensjonsordningar «meget tilfredsstillende». SV er difor med i mindretalet, som avviser forslaget.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Gjermund Hagesæter (FrP):** Uansett kor mange gonger SV seier at konkurransen innanfor denne marknaden «fungerer meget tilfredsstillende» og «aldeles utmerkt», er den ikkje tilfredsstillande når aktørane ikkje er einige om at den er tilfredsstillande, og det openbert er ulike konkurransevilkår i denne marknaden.

SV har jo her teke til orde for at ein skal ha ein gjennomsnittspremie, at alle dei andre forsikringsselskapa altså skal gå inn for ein gjennomsnittspremie og ikkje vere nøydde til å gjere detaljerte utrekningar, slik som no. I staden for at KLP skal gå over til dei andre selskapa sine vilkår, skal altså dei andre selskapa gå over til KLP sine vilkår.

Det som er problemet med ein gjennomsnittspremie, er at det blir veldig vanskeleg å samanlikne. Ein får ikkje ein god konkurranse når ein ikkje kan samanlikne kva dei forskjellige aktørane tilbyr. Eg vil derfor stille følgjande spørsmål til SV: Ser ikkje Sosialistisk Venstreparti at det blir vanskelegare å samanlikne når ein har ein gjennomsnittspremie, enn om ein har detaljerte utrekningar for kvar forsikringstakar?

**Heidi Grande Røys (SV):** Nei, SV sluttar seg til det synet som Kredittilsynet har. Kredittilsynet skriv – og dei har sjekka dette – at konkurransen i marknaden «fungerer meget tilfredsstillende». For oss i SV er det eit veldig godt utgangspunkt for den marknaden vi har skrive, og eg har for så vidt ingen grunn til å utdjupe det noko nærare.

Sjølvsagt er aktørane i marknaden misnøgde med konkurransen. Men det er jo fordi dei ikkje er einige i dei vilkåra som vi har sett for den konkurransen ein skal ha, nemleg vilkåra i hovudtariffavtalen. Dersom aktørane i marknaden finn å leggje det til grunn, kan dei konkurrere på like vilkår med KLP og tilby det produktet som vi ønskjer at dei skal tilby. Poenget er at dei ikkje ønskjer det, for då vert det dyrare for dei. Men ei slik ordning er altså den beste ordninga for dei kvinnelege tilsette i kommune og stat og for eldre arbeidstakarar. For oss i SV er det veldig viktig at desse kvinnene som gjer den jobben dei gjer, får behalde dei rettane og ikkje vert diskriminerte i pensjonsspørsmålet, som dei vert i lønsspørsmålet i arbeidslivet elles. Dei eldre arbeidstakarane har vi bruk for

i dette landet. Ordningar som stimulerer, at dei får eit incitament til å fortsetje, er vi i SV veldig glade for å ha.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Ingebrigt S. Sørfonn (KrF):** For Kristeleg Folkeparti er denne saka ei oppfølging av Innst. S. nr. 173 for 1999-2000, der eit fleirtal, alle utanom Arbeidarpartiet og SV, uttalte at det var ønskjeleg å fjerna konkurransehinder når det galdt forsikringsordningane for kommunalt tilsette.

Eg vil likevel understreka at denne saka ikkje dreiar seg om å blanda seg inn i hovudtariffavtalen mellom partane i arbeidslivet. Respekten for tariffavtalane og for den rolledelinga me har mellom ulike aktørar, er uendra av det vedtaket som vil verta gjort i denne saka i dag.

Eg vil også understreka at for Kristeleg Folkeparti er omsynet til forsikringstakarane, eller til arbeidstakarane, det viktigaste. Heile føremålet med pensjons- og forsikringsordningane er å sikra dei tilsette – i dette høvet kommunale arbeidstakarar – gode og trygge vilkår etter at den yrkesaktive perioden er over. Både i dag og i den vidare oppfølginga av dette temaet vil dette vera den rauda tråden i Kristeleg Folkeparti si tenking.

Slik me i Kristeleg Folkeparti ser det, er det inga motsetning mellom det eg no har lista opp, og det å opna for ein større konkurranse i denne marknaden – snarare tvert om. Ein auka konkurranse kan betra dei tilsette, altså forsikringstakarane, sine reelle vilkår.

Fleirtalet gjer i dag to ting:

- for det første: å uttala at det er viktig å sikra at konkurransen i marknaden for kommunale tjenestepensjonsordningar fungerer, og at det ikkje må leggjast unødige hinder i vegen for dette
- for det andre: å seia seg samd med departementet i at problemstillingane knytte til flytteforskrifta bør oversendast Banklovkommisjonen for ei nærare vurdering

Kristeleg Folkeparti har ingen problem med å stilla seg bak den innstillinga som er lagd fram i dag.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Torstein Rudihagen (A):** Eg kan ikkje skjønne anna enn at Kristeleg Folkeparti i denne saka, som i så veldig mange andre saker – etter at Kristeleg Folkeparti kom med i den nye, Høgre-dominerte regjeringa – må møte seg sjølv i døra.

Det er greitt at ein er oppteken av konkurranseprinsippet, og som representanten Sørfonn seier, at det skal ta vare på arbeidstakaranes interesser. Konkurranseprinsippet er for så vidt greitt nok. Men vi har jo hatt nokre rundar, både i finanskomiteen og i denne salen, i samband med lov om føretakspensjon og lov om innskotspensjon, og da var det eit anna prinsipp som Kristeleg Folkeparti var veldig opptekte av, nemleg at vi måtte kunne få kjønnsnøytrale premiar. Ja, dei har vore så opptekne av dette at dei faktisk har sagt i sitt eige program at Kriste-

leg Folkeparti vil arbeide for at private tenestepensjonar blir kjønnsnøytrale på linje med dei offentlege.

Er det ikkje da eit paradoks at Kristeleg Folkeparti nå vil ta frå arbeidstakaren moglegheitene til gjennom tariffavtalen å sikre seg pensjonsordningar med slike kjønnsnøytrale premiar? Det måtte da vere mykje betre, dersom ein var veldig oppteken av å få konkurranse på denne marknaden, at ein jobba for å få til at òg andre selskap burde tilby kjønnsnøytrale premieordningar.

**Ingebrigt S. Sørfonn (KrF):** Som eg sa innleiingsvis i innlegget mitt, er denne saka ei oppfølging av det som Kristeleg Folkeparti har sagt tidlegare, i Innst.S. nr. 173 for 1999-2000.

Eg ser heller ikkje at det er noka motsetning mellom dette og det sterke engasjementet som Kristeleg Folkeparti har hatt ved fleire høve når ein har hatt føretakspensjonar oppe til drøfting, for å få kjønnsnøytrale premiar. Det ligg ikkje noko i dette som indikerer at me ønskjer ein retrett i den saka, og her og no kan det vera greitt å få høve til å tilbakevisa ei slik misforståing, dersom den skulle liggja føre.

Heile poenget vårt er at me ønskjer å gje uttrykk for, slik som eg refererte til tidlegare, at dei unødvendige hindera som måtte liggja i vegen for ein fri konkurranse, må fjernast, og at andre spørsmål knytte til flytteforskrifta bør sendast til Banklovkommisjonen for ei nærare vurdering.

Eg prøvde òg å understreka i innlegget mitt at når det galdt hovudtariffavtalen, skal ikkje denne saka få konsekvensar for den – sjølv sagt ikkje. Så eg stiller meg litt undrande til dei vinklingane som replikanten har, men eg håpar at dei misforståingane som måtte vera, med dette er rydda av vegen.

**Ranveig Frøiland (A):** Eg er veldig glad for det som Ingebrigt Sørfonn seier når det gjeld hovudtariffavtalen, men eg trur ikkje at han sjølv heller føler seg overttydd om at han har rydda av vegen desse tinga, som han no prøver å gjera i forhold til den saka som vi har til handsaming i dag. For det er ikkje så greitt for Kristeleg Folkeparti – som er oppteken av hovudtariffavtalen, som er oppteken av gjennomsnittspremiar og av at kvinner og eldre skal få sine pensjonsrettar – å verta slått i hartkorn med Framstegspartiet, som ikkje ønskjer dette.

Men kva er det med konkurransesituasjonen som Ingebrigt Sørfonn veit, men som ikkje vi andre veit? I brevet frå Kredittilsynet til Finansdepartementet den 12. mars i år seier dei veldig klart at dei ikkje ser at situasjonen har endra seg sidan 1998 i retning av at flytteforskriftene vanskeleggjer konkurranseforholda. Dei seier faktisk at det fungerer «meget tilfredsstillende»! Og då har eg lyst til å veta: Kva er representanten Sørfonn sitt grunnlag for å seia at det ikkje gjer det, når han samtidig seier at han er oppteken av dette med gjennomsnittspremiar for forsikringsselskap og av at rettane til arbeidstakarane er det viktigaste? Og så fungerer altså konkurranseforholdene, det seier Kredittilsynet heilt klart.

Eg føler meg ikkje roleg av det svaret som representanten gav til Torstein Rudihagen. Eg skulle ønskja at Kristeleg Folkeparti vågde å seia det som dei på ein måte seier mellom linjene, at dette forslaget skulle vore avvist. Men så er dei altså i ein regjeringskonstellasjon med Høgre, med støtte frå Framstegspartiet, og då lyt dei på ein måte sende det ut på ei ny vandring. Eg håpar inderleg at dei til slutt, når det kjem tilbake, er einige med Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet i dette, for det er i tråd med programmet deira.

**Ingebrigt S. Sørfohn (KrF):** Representanten Ranveig Frøiland spurde om kva eg visste som ho ikkje visste. Eg er ikkje sikker på det er så mykje. Eg har stor respekt for Ranveig Frøiland sitt kunnskapsnivå – ho veit svært mykje, så eg er ikkje sikker på om eg kan læra henne så mykje nytt. Men når det gjeld akkurat dette med konkurranse, trur eg me langt på veg er einige om at konkurranse ikkje er dårleg eigna til å gje eit betre utbod, slik at det valet som partane kan ta standpunkt til her, vert ytterlegare om ikkje differensiert, så iallfall prega av at dei her anstrengjer seg for å gje eit godt tilbod til ein låg pris. Her er det ein mekanisme som eg trur representanten Frøiland inst inne langt på veg er einig med meg i.

Det var òg trist å høyra at eg ikkje hadde greidd å roa representanten Frøiland. Eg skal gjera mitt ytste, men eg er ikkje sikker på at det lukkast fullt ut. Men når det gjeld realitetane i det som ho brukte ein del tid på, kjønnsnøytrale premiar, bad bl.a. Kristeleg Folkeparti den førre regjeringa – det var i førre stortingsperiode – om å utgreia dette spørsmålet spesielt. Dette ligg, så vidt eg skjønner, til behandling i departementet, så eg rekner med at vi får ei eiga sak på dette i si tid.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Morten Lund (Sp):** Kredittilsynet har på nytt kommet til at konkurransen i den offentlige pensjonsordningen fungerer tilfredsstillende, ja endog «meget tilfredsstillende», ifølge brev datert 12. mars i år. Dermed burde også forslagsstillerne være fornøyde, både de som fremmer forslaget denne gangen, og de som fremmet det for et års tid tilbake. Forslagsstillerne og flertallet i komiteen mener, så vidt jeg skjønner, at vi skal ha frie og uavhengige tilsyn, og det må vel bety at en skal legge minst like mye vekt på det som de uttaler innenfor sine spesialområder, som det som departementet måtte si.

Jeg synes det er bemerkelsesverdig at Fremskrittspartiet og regjeringspartiene bestrider Kredittilsynets vurdering på dette området. Om det ikke sies rett ut, må det være stor skuffelse over at KLP fortsatt vil kunne beholde en så sterk stilling i dette markedet, som ligger under. Senterpartiet mener det er viktig at det tilbud som gis av KLP om gjennomsnittsberegnete premier uavhengig av kjønn og alder, kan føres videre, og vi ønsker også at slike tilbud skal gis av andre tilbydere. Det å påstå at fri konkurranse skal føre til en ulempe for kvinner og eldre ved ansettelse i offentlig sektor, burde oppfattes som et brudd på likestillingsloven. I en situasjon der markedet

trenger mer arbeidskraft og det fins betydelige reserver blant eldre og kvinner, må ikke situasjonen for de gruppene forverres.

Senterpartiet mener at vi bør følge Danmarks eksempel med å etablere en lov om kjønnsnøytrale pensjonsordninger, og vi kommer til å fremme forslag for å få til det. Så vidt jeg skjønner nå etter å ha fått opplest fra Kristelig Folkepartis program, vil vi også få støtte fra Kristelig Folkeparti på det. Likestillingsombudet ønsker at det skal gis kjønnsnøytrale forsikringstilbud, og uttaler til NOU 2001:27 i et eget vedlegg at det er ønskelig at arbeidsgiver får et tilbud som fremstår kjønnsnøytralt, selv om det i underliggende beregninger er tatt hensyn til kjønn.

**Statsråd Per-Kristian Foss:** Regjeringen mener det er svært viktig å sikre at konkurransen i forsikringsmarkedet fungerer tilfredsstillende, slik at en kan få gode forsikringsavtaler til en riktig pris. Dette prinsippet bør også gjelde i markedet for kommunale pensjonsordninger, og det bør heller ikke her legges unødige hindringer for sunn og virksom konkurranse. Disse synspunkter har jeg lagt vekt på i mitt brev av 21. mars til finanskomiteen.

I det fremlagte Dokument nr. 8-forslaget pekes det på at gjennomsnittspremier i enkelte forsikringsselskap innebærer krysssubsidiering mellom ulike kunder. At KLP har adgang til slik premieberegning overfor kommunene, har historiske årsaker. På bakgrunn av det fremlagte Dokument nr. 8-forslaget mener jeg det vil være hensiktsmessig å se nærmere på spørsmålet om premieberegning i og flytting fra KLP. Jeg har merket meg at et flertall av komiteens medlemmer er enige i at disse problemstillingene bør oversendes til Banklovkommissjonen for vurdering og for utarbeiding av forslag til nødvendige tiltak. Jeg er blitt bedt om å ta saken «på alvor», som det ble sagt av Fremskrittspartiets representant i debatten. Det gjør selvfølgelig departementet. Når det gjelder tempoet i behandlingen, fastlegges det nå av at komiteen har bedt om at Banklovkommissjonen skal se på spørsmålet. Eventuelle forslag herfra vil heretter måtte sendes på høring til berørte parter. De problemstillingene som gjør seg gjeldende i forhold til markedet for kommunale tjenestepensjonsordninger, er svært komplekse og berører en rekke ulike parter. Jeg mener at vi sikrer en betryggende håndtering av saksområdet når vi nå trekker Banklovkommissjonens kompetanse inn, og at alle parter etter det får lov til å uttale seg.

Spørsmålet om kjønnsnøytrale premier i tilknytning til private tjenestepensjonsordninger, de ordninger Stortinget selv har vedtatt, har opptatt Stortinget ved flere anledninger. Den foregående regjering, regjeringen Stoltenberg, oppnevnte et utvalg til å se på dette, ledet av tidligere stortingsrepresentant Mary Kvidal. Utvalget har lagt frem sin innstilling. Utvalget har enstemmig gått imot ordninger som innebærer en såkalt poolordning, altså fond for overføring mellom ulike forsikringstakere med sikte på like premieinnbetalinger uavhengig av risiko, men har gått inn for en annen modell, som i rimelig



grad sikrer kjønnsnøytralitet. Jeg legger vekt på at dette er en enstemmig innstilling. Den fordrer en ganske omfattende lovmessig og forskriftsmessig behandling, men Regjeringen tar sikte på å legge saken frem for Stortinget på et tidspunkt som muliggjør behandling i inneværende år.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Ranveig Frøiland (A):** Det har vore sitert tidlegare i dag frå brevet frå Kredittilsynet som viser at konkurransen fungerer. Då har eg eit enkelt spørsmål til finansminister Per-Kristian Foss. I brevet sitt til komiteen viser han til brevet frå Kredittilsynet, og så seier han:

«Jeg tar foreløpig Kredittilsynets vurderinger til etterretning.»

Då er spørsmålet mitt: Har ikkje Per-Kristian Foss, når ein sender sak over til Kredittilsynet, tillit til det dei seier, og som er blitt meldt til komiteen? Finansministeren tar det altså «foreløpig ... til etterretning». Det er noko som eg undrar meg på kan skje, men eg har lyst til å utfordra finansministeren til å gå inn på dette spørsmålet.

**E i r i n F a l d e t** hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Statsråd Per-Kristian Foss:** Det ligger i sakens natur når jeg uttalte i mitt innlegg at vi mener det er behov for å gjøre noe på dette området fordi konkurransen må fungere tilfredsstillende, at jeg ikke helt og fullt deler Konkurransetil- – nei, Kredittilsynets uttalelse i saken. En smule forsnakkelse nå, i hvert fall en tendens til det, bringer meg til å minne om at Kredittilsynets oppgave ikke primært ligger på det konkurransemessige området. Konkurransetilsynet har altså ikke uttalt det som stadig siteres.

Når vi også ønsker å oversende dette til Banklovkommissjonen, er det fordi det er grunn til å legge vekt på hva de måtte mene om konkurransen i denne delen av forsikringsmarkedet, pluss at jeg alltid legger vekt på de tilsyn som hører under mitt departement. De er kompetente og dyktige, de. Men av og til tror jeg kanskje også man skulle høre litt på hva aktørene mener. Jeg registrerer at i Kommune-Norge er det et ønske om større frihet på dette området, og det er vel noe av det som ligger bak de pågående rettssaker også.

**Heidi Grande Røys (SV):** Statsråd Per-Kristian Foss var sjølv inne på og nemnde Kvidal-utvalet. Spørsmålet mitt til statsråden er i forhold til oppfølginga av Kvidal-utvalet si innstilling, som han gjorde greie for no ligg i departementet.

Ingunn Yssen uttalte følgjande om det som kom ut av NOU-en til Kvidal-utvalet:

«Jeg trodde utvalget skulle finne praktiske løsninger på hvordan vi kan sikre kjønnsnøytrale pensjonsordninger, og ikke utrede hvorvidt vi skal ha det.»

På meg verkar det då som om ein i Kvidal-utvalet ikkje har funne løysingar på korleis ein framleis skal kunne

tilby kjønnsnøytrale premiar. Så mitt spørsmål til statsråden er: Vil han vere oppteken av dette no i sitt vidare arbeid med desse spørsmåla? Og sender han òg over bestilling til Banklovkommissjonen om at ein skal vere oppteken av dei problemstillingane som fleirtalet har vore inne på i dag? Til og med Kristeleg Folkeparti har jo understreka kor viktig det er med kjønnsnøytrale og aldersnøytrale ordningar, og at ein skal sjå vidare på det. Kan vi få statsråden si forsikring om at det vil vere tema, sjølv om vi i mindretalet ikkje fekk fleirtal for vårt syn?

**Statsråd Per-Kristian Foss:** Man kunne også sitere Likestillingsombudet, som sitter i Kvidal-utvalget, og som inngår i den enstemmige innstilling. Jeg vil ikke nå foregripe hva Regjeringen vil konkludere med, men vi vil ta utgangspunkt i innstillingen, og det faktum at det er en enstemmig innstilling, gir det en egen tyngde.

Hva Banklovkommissjonen måtte ønske å utrede, er fritt opp til kommissjonen – den har et rimelig fritt mandat. Men dens utgangspunkt vil selvfølgelig være kanskje en bredere vurdering av hele forsikringsmarkedet, og ikke bare dette vi nå diskuterer, kommunale tjenestepensjonsordninger.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

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

(Votering, se side 2378)

### S a k n r . 3

*Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm om å fjerne importvernet for poteter som et ledd i å øke tilbudet av kvalitetsprodukter til konsumentene (Innst. S. nr. 135 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:85 (2001-2002))*

**Morten Lund (Sp)** (ordfører for saken): Finanskomiteen har behandlet forslaget fra representantene Hedstrøm og Solholm, og det er en enstemmig komite som har besluttet å foreta en forenklet behandling av dette Dokument nr. 8-forslaget med henvisning til Presidentens brev av 8. mars 2002, der det henvises til forretningsordenens § 29 annet ledd siste setning, som lyder slik:

«Finner komiteen det utvilsomt at forslaget ikke fortjener Stortingets tilslutning, bør den uten videre fremme innstilling om at forslaget ikke bifalles.»

Det er derfor ikke avholdt høringer om hvorvidt importvernet for poteter skal avskaffes. Ei heller er det bedt om den vanlige redegjørelsen fra departementet.

Hele komiteen med unntak av Fremskrittspartiet mener dette spørsmålet ikke er egnet for behandling som en enkeltsak. Flertallet viser til at omfanget av tollbeskyttelse av jordbruksvarer, hvilke produkter som skal omfattes, og nivået på tollsatser er et resultat av behandling her i Stortinget, bl.a. landbruksmeldingen, årlige forhandlinger mellom landbruksorganisasjonene og staten samt for-

handlinger med andre land innenfor rammene av EØS-avtalen og WTO-avtalen.

Fremskrittspartiets forslag om omgående å oppheve importvernet for poteter er etter Senterpartiets mening dramatisk. Om det ble gjennomført, ville norsk potetproduksjon opphøre ganske fort, muligens med unntak av noen få områder med særlig gode dyrkingsforhold og en beskjeden nisjeproduksjon. Norsk potetindustri, som er av ganske stort omfang, ville likeså forsvinne. Økonomien i en betydelig norsk produksjon ville bli ødelagt, og jeg tviler på at utsalgsprisen til forbruker ville bli lavere.

Ifølge forslagsstillerne brukes det nå bare 30 kg matpotet pr. person pr. år. Prisen til bonden er avtalt til 2 kr pr. kg. I butikken blir prisen kanskje 5 kr pr. kg, men vi betaler altså totalt kun 150 kr pr. person i året for matpoteten – 600 kr for en familie på fire. Det er litt mer enn det koster å fylle en bensintank. Det er etter min mening en svært billig og god matvare, som produseres her i Norge, og som vi selv tar ansvaret for å produsere. Jeg synes det er viktig å understreke.

Fremskrittspartiet påstår at kvaliteten blir bedre om markedet åpnes for fri import hele året. Man antar vel at norske produsenter da vil skjerpe seg, slik at kvaliteten, som påstås å være elendig, blir førsteklasses. Jeg vil påstå at norske matprodusenter i dag så absolutt gjør sitt beste og er opptatt av kvalitet, og jeg tror at de fleste ledd i matvarekjeden er det.

Jeg synes ikke vi skal prøve ut et slikt forslag for å finne ut om det fungerer slik Fremskrittspartiet mener. Jeg føler meg trygg på at klager fra kundene når fram til produsentene også i dag, selv om ordningen med kvalitetsgradert pris, som vi har hatt i mange år, ble fjernet for noen få år tilbake.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** Jeg synes at flertallet i finanskomiteen har vært veldig defensive. Når det gjelder potetproduksjonen i Norge, og særlig når det gjelder lagringspoteter, har dette vært et betydelig problem i år etter år, og når Norge nå er i den situasjon at vi skal produsere kvalitetsprodukter, har vi beviselig Vest-Europas dårligste poteter. Folk i bransjen som er en del av dette jennomregulerte systemet – f. eks. lederen i NorgesGruppen, som er en stor aktør i dette markedet – våger likevel å stå frem og si at 80 pst. av norske matpoteter er smakløse. Vi har et vell av kvaliteter ute i Europa til fornuftige priser. Når dette i over ti år har vært et betydelig problem her i landet, og man ikke beskikker sitt eget bo i denne verdikjeden for poteter, skal vi ikke da snart sette forbrukeren i fokus? Er det ikke snart på tide? Og til representanten Lund: Jeg tror ikke at WTO og andre internasjonale organisasjoner har noe imot at vi reduserer importvernet for poteter for at denne bransjen skal få noe å strekke seg imot og forstå at den må gjøre noe. Og når det gjelder landbruksforhandlingene: Vi har ikke differensierte målpriser. Jeg har i det siste vært i kontakt med en rekke bønder som sier: Vi vil gjerne produsere kvalitet, men målprisen er lik for alle typer poteter, og det gjør at vi

ikke kan satse på det. Så jeg vil spørre representanten Lund, som tilhører et parti som vil ivareta bøndenes interesser: Er det fornuftig at potetproduksjonen går ned fordi vi ikke kan produsere kvalitet her i landet, og hva vil Senterpartiet reelt foreslå for å ivareta bøndenes interesser, nemlig at vi skal være konkurransedyktige i potetmarkedet i fremtiden?

**Morten Lund (Sp):** Jeg vil avvise at produsentene av poteter, og de som fører potetene ut på markedet, ikke setter kundenes interesser i fokus. Det er jeg helt sikker på at de gjør. At det likevel går an å forbedre de tilfellene der kvaliteten ikke er på topp, det tror jeg, men det virkemidlet som bl.a. finnes, er rett og slett å sende et lass poteter tilbake til produsenten uten betaling. Det er et nokså sterkt virkemiddel. Jeg har god kjennskap til hvordan prøveordningene og kvalitetssjekkingen skjer, og jeg tror at dette er det vi skal bygge på fortsatt.

Så finnes det bestandig enkeltpersoner som sier at det vi lager, det vi holder på med i dette landet, ikke tilfredsstiller kravene – det er mye bedre det vi kan få andre steder. Jeg synes vi skal ta slike enkeltuttalelser for det det er, enten uttalelsene nå kommer fra en kokk eller de kommer fra en som ønsker å selge poteter. Jeg ser ikke bort fra at noen av aktørene i markedet ser at de tjener bedre på det som kommer fra utlandet, og som de kan ha friere priser på.

Så til dette med å kunne ha unntak fra systemet med målpriser for enkelte nisjeprodukter, for enkelte kvaliteter som er annerledes. Det har vi som var i næringskomiteen i forrige periode, vært opptatt av, nemlig at det må drøftes gjennom jordbruksavtalen å få fram et system som bl.a. gjør at spesielle kvaliteter på kjøtt, spesielle kvaliteter på poteter, ikke er innenfor det systemet der prisene begrenses av målprisene. Jeg tror vi kommer til å få flere og flere slike nisjeproduksjoner der prisnoteringen er fri i forhold til de tradisjonelle målprisene. Men vi trenger de tradisjonelle målprisene for hovedproduktene, og vi trenger helt klart en grensebeskyttelse i form av tolltariffer for å kunne ha en markedsregulering.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Torstein Rudihagen (A):** Eg er samd med forslagsstillerane i at vi må ha fokus på både matkvaliteten og forbrukaromsynet. Men sjølv om det verkar relativt uskuldig å foreslå å ta bort det tollbaserte importvernet på poteter, kjem vi ikkje utanom at vi må sjå dette i ein litt større landbrukspolitisk samanheng. Da trur eg det er grunn til å minne om kva som er målet med landbrukspolitikken vår, som faktisk også eit fleirtal i denne salen har slutta seg til. Det er for så vidt to ting. Det eine er at vi skal ha eit landbruk i dette landet som skal produsere trygg og god mat. Det høyrest kanskje opplagt ut at vi skal ha ei slik målsetjing, men i dagens situasjon, der vi faktisk kunne importere stort sett det vi har behov for av landbruksprodukt frå andre land, er ikkje det ein opplagt ting – det er eit bevisst val. Det andre valet vi har gjort, den andre målsetjinga, er at vi skal ha eit landbruk over

heile landet. Det er eit val vi har gjort fordi vi vil bruke landbruket som eit distriktspolitisk verkemiddel – for å halde ved lag levande bygder, kulturlandskap, og i det heile teke busetjinga rundt omkring i dette landet. Begge desse vala kostar. Men vi har gjort dei heilt bevisst, og den norske befolkninga har òg vore villig, så langt, til å vere med og betale for kva dette kostar, nettopp for å bevare busetjinga alle stader i landet.

Vi bruker årleg om lag 13 milliardar kr i direkte landbruksstøtte, i tillegg til at det importvernet som vi nå diskuterer, er kostnadssett til 6–7 milliardar kr.

Det som er utfordringa for landbruket i dag, er lønns- emda, eller rettare sagt mangelen på lønnsemd. Den kan ein ikkje møte ved å auke standardproduksjonen, for der har ein nådd eit tak stort sett på alle område. Vi har jo berre vår eigen marknad. Og di meir folk reiser til Sverige og Danmark for å handle, di mindre blir vår marknad. Ein kan altså ikkje møte dette ved å auke prisen på produkta, for då krympar jo marknaden endå meir. Då er det blitt slik at ein har blitt meir og meir avhengig av overføringar frå staten. Og når ein ser at desse overføringane nå møter eit tak, både i forhold til internasjonalt regelverk, særleg WTO, og i forhold til det som det kanskje er mogleg å få aksept for i det politiske miljøet, så ser ein at handlingsrommet ikkje er veldig stort. Då er det viktig å prøve å utvikle produkt mot ein meir kjøpe- og betalingsvillig marknad, slik at bonden kan få meir betalt. Det er det som ligg i det såkalla verdiskapingsprogrammet.

Dersom vi nå er med på å redusere den marknaden som norsk jordbruk har, ved å svekkje det tollbaserte importvernet, får vi ein svært vanskeleg situasjon for det norske jordbruket, som eit stortingsfleirtal har sagt at ein vil halde oppe. Vi veit at importvernet er veldig sterkt pressa, særleg då frå WTO og dei nye forhandlingane vi skal inn i der. Og vi vil jo ha eit best mogleg forhandlingsutgangspunkt. Det var også derfor næringskomiteen og Stortinget understreka heilt klart i behandlinga av landbruksmeldinga i førre periode at importvernet er av avgjerande betydning, og at det må vi kjempe for. Det må vere utgangspunktet vårt i forhandlingane. Og da synest eg det på ein måte blir å svekkje vårt eige forhandlingsutgangspunkt nå einsidig å innføre tiltak for å redusere importvernet. Det får vi heller kome attende til gjennom dei forhandlingane som vi skal føre framover.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** Representanten Rudi- hagen og jeg satt sammen i næringskomiteen i forrige pe- riode og jobbet mye med disse sakene. Han var nå inne på dette med grensehandelen. Sist jeg var i Sverige, på Nordby, ville jeg sjekke kvaliteten på poteter, og jeg var bortom denne utsorterings-skålen for å se på kvaliteten der. Jeg gikk bort og så på potetene, og det var ingen som hadde mørke flekker, det var ingen som bar preg av ska- der. Jeg spurte ekspeditøren: Er dette svenskproduserte lagringspoteter? Ja, sa han, det er King Edward, og de settes på omtrent samme tidspunkt som dere setter pote-

ter i Norge. Etter hva jeg kunne bedømme ut fra utseende og fasthet – og jeg er ingen spesialist – var det flotte po- teter. Og det er jo nettopp det at når vi bare snakker og snakker i denne salen og ikke lager rammebetingelser, så vinner våre konkurrenter. For flere og flere vil da selvføl- gelig også kjøpe grønnsaker og poteter i Sverige, når ikke vi beskikker vårt bo.

Og til dette med tollbasert vern: Jeg forstår den poli- tiske intensjonen med å bevare det, og det aksepterer jeg. Men i et brev jeg fikk fra NorgesGruppen, påpeker de at i perioden 15. mai–15. juli doubles importavgiften – i en periode hvor vi ikke har noen norsk potetproduksjon eller helt marginal produksjon. Og det de slår fast, er at det skader den norske potetproduksjonen, for det er mye bedre, sier de, at man har import når det ikke er norsk produksjon, for da slipper norske potetprodusenter, gros- sister og markedsførere å opparbeide dette markedet på nytt. Men da har vi altså så viselig doblet importavgiften. Så jeg vil spørre Rudihagen om han kunne være villig til å vurdere om det er en fornuftig ordning – han var jo inne på norske produsenters interesser – å doble avgiften i denne perioden når vi ikke har noen særlig norsk produk- sjon.

**Torstein Rudihagen (A):** Slik eg forstår Hedstrøm, er han primært oppteken av at vi skal betre kvaliteten for forbrukarane, og han uttalar at det er auka konkurranse som på ein måte skal endre rammevilkåra våre, og som òg gjer at den norske bonden og foredlingsindustrien skjerpar seg slik at vi får betre kvalitet. Men så peiker jo Hedstrøm sjølv på at det allereie er ein veldig stor kon- kurranse.

Vi har år om anna høyrte om den aukande handelen av jordbruksvarer i Sverige, og òg i Danmark. Og da er det jo slik at den norske jordbrukaren og produsenten og næringsmiddelindustrien allereie er utsett for ein veldig stor konkurranse på dette området. Det skulle i seg sjølv vere incitament godt nok til at norske jordbruksprodukt skal ha ein best mogleg kvalitet, for elles ser ein jo at den marknaden som eg var innom i stad, år om anna krym- par. Med andre ord: Konkurransmomentet som driv- kraft for å betre kvaliteten er der allereie. Og kvaliteten blir ikkje noko særleg betre sjølv om vi gjer det dramatiske og reduserer det importbaserte tollvernet.

Dersom det er slik at kvaliteten ikkje er god nok, trur eg at vi må rette søkjelyset mot dei rammevilkåra som jordbruket elles har, og sjå om vi kan vere med på å betre situasjonen der, slik at ein har større moglegheiter til å kunne forbetre produktet sitt. For det er i alles interesse. Eg refererte på ein måte målsetjinga med landbruket i mitt innlegg, at vi skal ha ein trygg og god matproduk- sjon i dette landet, og det har vi eit felles ønske om.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** «Skandaløse poteter» var tittelen på en artikkel i tidsskriftet Norsk Landbruk. Inn- holdet i artikkelen var ikke mindre sterkt enn overskrif- ten. Debatten om dårlige norske matpoteter har blusset

opp igjen, men problemet har vært kjent i mange år. Lite eller ingen ting er gjort siden sist søkelyset ble satt på dårlige norske potetkvaliteter.

Dette landbruksproduktet har lenge vært det mest utskjelte på grunn av råte, vorteskurv, grønnfarge, høstningsskader og smakløshet. Det politiske flertall som styrer landbrukspolitikken, har ikke lyttet til forbrukerne, som lenge er blitt tilbudt en potetkvalitet langt under pari. Fremskrittspartiet mener konsumentene ikke lenger bør finne seg i sekunda varer, f.eks. at halve poteter må skjæres bort, eller at hele poteter må kastes. Det burde øyeblikkelig åpnes for alternativer. De finnes i rikt monn og vil utvilsomt kunne tilfredsstille forbrukernes kvalitetskrav.

La meg ta noen eksempler på tingenes tilstand. I dag behandles poteten som stein. En potet har et fall på 12-15 meter fra den kommer fra produsent til den når forbruker, og det for et produkt som ikke skal utsettes for støt, men behandles like forsiktig som epler. Selv om det er helt åpenbart at det er mye som kan gjøres, har man heller sett tendenser til en skyttergravskrig, ikke bare blant politikerne som vi opplever her i dag, men de ulike leddene i verdikjeden skylder på hverandre selv om aktørene utmerket godt vet at det finnes et forbedringspotensial hos dem alle.

Produsenter, grossister og detaljister har ikke fulgt med i timen. Det er det som sannheten. Man kan mistenke at veldig mye av den gamle landbrukstankegangen sitter igjen. Jordbruksforhandlingene med jordbruksavtale og reguleringssystemer som ensidig har vært rettet mot det bestående, er det som har fått gjennomslag. Man har vært mest opptatt av å produsere riktig mengde poteter til det norske folk. Man har i stor grad prioritert å dyrke poteter som har vært enklest å dyrke og sortere. Volum har betydd mye mer enn smak og kvalitet. Dette har medført at autoriteter i bransjen står frem og innrømmer at 80 pst. av norske matpoteter ikke er spesielt gode.

Sannheten er at det meste svikter. Svært mye kan forbedres, både når det gjelder valg av sorter, behandling på produksjonsstedet, pakking og eksponering. Til tross for forbedringspotensialet og til tross for klager gjennom mange år fra landets forbrukere har det vært mest lettvtint å la tingene gå som før.

Det er bemerkelsesverdig at dette skjer når det er opplest og vedtatt at vi skal satse på kvalitet når det gjelder landbruksvarer i dette landet. Ser man på den behandlingen som har vært i finanskomiteen, er det ingen andre partier enn Fremskrittspartiet som kommer med forslag som kan bidra til fornuftige løsninger som tjener forbrukerne. Dette bør egentlig ikke forbrukerne akseptere lenger. Det må være grenser for hva de må finne seg i fordi aktørene i verdikjeden og det politiske flertall ikke har gjort noe for å løse problemet. Forbrukerne skyves ut over sidelinjen, slik vi har opplevd det gjennom mange år, selv om den dårlige potetkvaliteten er aktørenes og ikke forbrukernes problem. Det er et godt eksempel på hvordan landbrukspolitikken roter det til for norske forbrukere. Helt selvfølgelig må for landbrukspolitikken må være, og det burde alle være enig i,

1. å sikre kvalitet på de matvarene vi skal spise
2. å sikre at forbrukerne har et reelt valg mellom forskjellige typer varer, både norske og utenlandske
3. å sikre forbrukerne forbrukervennlige priser bl.a. gjennom kvalitetskonkurranse mellom leverandørene

Vi kan konstatere at ingen av disse kravene er tilfredsstillt i dag. På bakgrunn av debatten i mediene har vi opplevd at enkelte aktører nå ønsker å satse ressurser for å forbedre kvaliteten. Fra landbruksministerens side uttales det at det må bygges inn en prismekanisme og et jordbruksavtalesystem med et mye sterkere markeds- og kvalitetsfokus enn det vi har i dag. Men dette vil han overlate til forhandlingene i forkant av jordbruksoppgjøret.

Basert på erfaringer gjennom mange år: Fremskrittspartiet har ikke tillit til at man nå vil få til løsninger som er gode nok for forbrukerne. Derfor er det på høy tid å fjerne det tollbaserte vernet for poteter. Det vil være et bidrag som kan gi konsumentene et bedre tilbud og flere valgmuligheter gjennom i større grad å åpne for utenlandske varer. Videre må utenlandske aktører gjøres oppmerksom på de betydelige markedsmulighetene som foreligger. Det er poteter nok av god kvalitet og til akseptable priser. Dette vil presse den norske verdikjeden for poteter til å bli mer markedsorientert.

Helt til slutt: Det tollbaserte vernet er ment som et virkemiddel for å gi den norske potetproduksjonen beskyttelse. Da jeg satte meg inn i dette, fant jeg det oppsiktsvekkende at denne importavgiften økte til det dobbelte i perioden 15. mai til 15. juli. I denne perioden trengte ikke norsk produksjon en beskyttelse. Hvorfor ha en importavgift når vi bare har en helt marginal norsk produksjon? Markedssituasjonen er slik at det ikke er noe å beskytte. Da må det være en fordel at forbrukerne får billigere poteter ved at importavgiften fjernes i denne tidsperioden. Det må da bare være en fordel for norske produsenter å få opp potetforbruket på forsommeren, slik at norsk produksjon kan surfe videre når norske nypoteter får et volum fra midten av juli og utover.

Jeg vil ta opp Fremskrittspartiets forslag referert i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Hedstrøm har tatt opp det forslag han refererte til.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

(Votering, se side 2378)

#### S a k n r . 4

*Forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 9. april 2002 (jf. Innst. O. nr. 35): «Stortinget ber Regjeringen fremme eventuelle supplerende endringsforslag til lov om foretakspensjon for å sikre retten til opptjente yelser for medlemmer i pensjonsordning uten utstedelse av fripoliser. Utstedelse av fripoliser til fratrukkede medlemmer av pensjonsordning endres ikke.»*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

(Votering, se side 2378)

## S a k n r . 5

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om bygging av alternativ seilingsled fra Hjeltefjorden til Herdlaflakken og videre til Bergen (Innst. S. nr. 125 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:59 (2001-2002))*

**Sverre J. Hoddevik (H)** (ordfører for saken): Komiteens behandling av Dokument nr. 8:59 kan kort oppsummeres. Først kan det imidlertid sies at historikken omkring Herdlaflaket som alternativ seilingsled til Bergen som omgåelse av høydebegrensninger under Askøybroen ikke blir bestridt. Manglende tilrettelagt seilingsled framstår derfor som en sviktende premiss for fastlegging av seilingshøyde på 62 meter under den aktuelle broen.

Etter at Stortinget forlot Herdlaflaket som farledsprosjekt, har saken blitt vanskeliggjort. Flertallet i komiteen bygger sin konklusjon på brevet fra Fiskeridepartementet. Der framgår det at Statens vegvesens forprosjekt for alternativ seilingsled til Bergen er vurdert utilstrekkelig av departementet, og fullverdig forprosjekt utarbeidet av Kystdirektoratet er antatt å måtte ta ett til to år. Kort fortalt er det med bakgrunn i dette at flertallet har funnet det lite hensiktsmessig å realitetsbehandle Dokument nr. 8:59 og foreslår at forslaget vedlegges protokollen.

**Arne Sortevik (FrP)**: Broen mellom Askøy og Bergen stod ferdig for snart ti år siden. Av de vilkår som ble stilt, nevner jeg tillatelsen gitt av Fiskeridepartementet i brev av 12. januar 1990, der det er oppgitt følgende vilkår:

«Søkeren plikter å bekoste mudring og vedlikehold av alternativ seilingsled ... fra Hjeltefjorden over Herdlaflaket og gjennom Det Naue til Herdlaflakken i samsvar med de krav til færvannet som Kystdirektoratet finner nødvendig. Leden må være ferdig mudret og klar til bruk før arbeidet begynner som kan innskrenke eller hindre ferdsel i Byfjorden»

Alternativ seilingsled mangler fortsatt. I tillegg har økende størrelse og høyde på internasjonale cruiseskip satt nytt fokus på saken. Bergen havn er en av de store europeiske cruisehavnene. En seilingshøyde som setter begrensninger for anløp, kan svekke denne posisjonen, som er bygd opp gjennom mange års innsats og som er av stor økonomisk betydning for turisttrafikken både i Bergen og nordover langs kysten.

I årene etter at broen stod ferdig, har mange instanser i Bergensregionen arbeidet iherdig for at den alternative seilingsleden – uten høydebegrensning – skal komme på plass. I år, 2002, mangler denne leden fortsatt.

I forrige periode var det spørretimespørsmål om saken – og det ble fra Fremskrittspartiets representanter Røsjorde, Nistad, Stensaker og Knudsen fremmet eget Dokument nr. 8-forslag. I Innst. S. nr. 128 fra 9. februar 2001 ble det vist til uttalelse i brev fra fiskeriministeren datert

24. januar 2000, der ministeren viser til at Hordaland vegkontor og Kystverket «for tiden» gjennomfører et forprosjekt i samarbeid med lokale og regionale myndigheter. Flertallet – det vil si alle partier unntatt Fremskrittspartiet – konkluderte slik:

«Fleirtallet vil etter dette forvente at departementet kjem tilbake med si tilråding med eventuelle nødvendige tiltak på ein eigna måte.»

I det flertallet satt både Oddvard Nilsen fra Høyre – den gang leder av samferdselskomiteen – og May Britt Vihovde fra Venstre, begge innvalgt fra Hordaland.

Fremskrittspartiet fremmet forslag om å be regjeringen komme tilbake med egen sak om å etablere alternativ seilingsled, men ble stående alene.

Uten purringer fra Fremskrittspartiet ville de andre partiene fortsatt ventet.

Det går så nesten ett år – frem til spørretimen 30. januar i år. På mitt spørsmål med etterlysning av fremdrift i saken svarte fiskeriminister Ludvigsen også da med henvisning til prosjektet utarbeidet av Statens vegvesen, og hevdet at det var behov for et mer grundig arbeid. Han antydte en tidsramme på ett til to år. Farten er altså ikke synderlig stor. I sitt svar tar han også forbehold om prioritering på budsjettene.

Så skjedde det imidlertid noe i forrige uke. Da markerte Regjeringen 180 dagers levetid. Blant annet ble fiskeriminister Ludvigsen sendt til Bergen for å markere.

Bergens Tidende refererer fiskeriministeren 18. april:

«Jeg regner med at arbeidsgruppen vil trenge ett år på sitt arbeid. Deretter vil vi være klar for å bevilge penger over statsbudsjettet»

Det har gått nesten ti år. Verken forutsetningen ved bygging av bro eller de mange løftene gitt senere om å finne løsning er innfridd. I november 2001 skrev daværende ordfører i Bergen, Ingmar Ljones, og byrådslederen i Bergen brev til stortingsrepresentantene fra Hordaland med oppfordring om hjelp i saken. Bergen kommune har gjentatt denne oppfordringen i brev av 9. januar i år til hordalandsbenken ved Oddvard Nilsen. Nå gis det nye løfter.

Etter Fremskrittspartiets mening er det bare én måte å gjøre dette rimelig troverdig på, og det er ved at det snart legges frem en sak om bygging av alternativ seilingsled. På den måten får vi forankret det videre arbeidet i et stortingsvedtak. Det vil forhåpentligvis gi en viss sikkerhet for at denne saken ikke skal seile videre uten fremdrift og retning.

Dersom regjeringspartiene står ved løftene som nå er gitt av fiskeriministeren, kan det etter vår mening ikke være forbundet med store vansker å stemme for et forslag om at Stortinget får en slik sak. Nettopp gjennom vedtak om å legge frem sak kan en sikre parallelt arbeid med andre forhold som må avklares.

Jeg vil spesielt nevne to ting knyttet til finansieringen. På bakgrunn av sakens spesielle forhistorie bør finansieringen skje med statlige midler, ikke ved bompenger på broen eller reduksjoner i andre av regionens veiprosjekter. Prosjektet bør være spesielt godt egnet til bruk av utenlandske entreprenører. Da kan også hoveddelen av

betalingen skje i utlandet – altså over det Fremskrittspartiet kaller utenlandsbudsjettet.

Jeg tar derfor opp vårt forslag fremsatt i komiteen, og oppfordrer regjeringspartiene til å støtte dette.

Hvis vi skal slå oss til ro med de løftene som er gitt av nok en fiskeriminister, er det fare for at dette prosjektet fortsetter som en fiskehistorie. Og fiskehistorier skal man som kjent ikke feste altfor stor lit til. Det blir ofte mye snakk i forhold til fangsten. Det som dette prosjektet har lidd under i snart ti år, er at det har vært nok snakk og lite fremdrift og handling. Derfor igjen: Det kan umulig skade saken om en faktisk nå befester den videre fremdriften i et positivt vedtak i Stortinget. Det tror jeg tvert imot vil bidra til at vi får nødvendig fremdrift og kommer i mål på rimelig akseptabel tid.

**Presidenten:** Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Odd Holten (KrF):** Noen korte merknader til denne saken.

Saken om alternativ seilingsled til Bergen har, som det allerede har vært påpekt, vært til behandling i Stortinget en rekke ganger, senest for ca. et års tid siden, i tillegg til at den har vært oppe i spørretimen. Engasjementet på dette området har således vært rimelig stort.

Statsråden har imidlertid opplyst til komiteen via brev at det er gjennomført et forprosjekt av Statens vegvesen. Men fortsatt er det flere forhold som er uklare, og som derfor må undersøkes nærmere i forbindelse med så store investeringer som vi her har med å gjøre. Jeg regner derfor med at det er stor sannsynlighet for at denne saken kommer tilbake til Stortinget når disse utredningene er avsluttet, for å sikre en best mulig adgang til Bergen havn hva angår valg av led, og ikke minst når det gjelder kostnadsrammen. Kristelig Folkeparti mener at det er uhenksom å realitetsbehandle og fremme saken i forhold til det forslag som foreligger fra Fremskrittspartiet i dette Dokument nr. 8-forslaget, og anbefaler derfor at saken legges ved protokollen.

**Ranveig Frøiland (A):** Bergen er Noregs nest største by. Det er veldig stor trafikk på hamna i Bergen, og det har etter kvart heldigvis og vorte veldig stor cruisetrafikk.

Men sidan 1992, då Askøybrua var ferdig, har det altså vore nødvendig å skaffa seg eit alternativ når det gjeld seglingslei, for opninga under Askøybrua er for låg for dei nye store båtane. Sjølv om engasjementet sjølvsagt har vore stort i Bergen i forhold til alt det betyr å ha ei hamn der dei store cruisebåtane kan koma inntil, aksepterer vi frå Arbeidarpartiet at det er nødvendig med ei utgreiing. Det er nødvendig sjølv om det har vore eit forprosjekt, å gjera den jobben som fiskeriministeren seier må gjerast, og at det tek eit år. Men eit år må vera nok. Og i tillegg til det som stod i Bergens Tidende då Regjeringa var på tur til Vestlandet og fortalde om kor fantastisk det hadde vore å sitja i regjering så lenge, og om alt dei hadde fått utretta, stod det over ei heil side i avisa at

fiskeriministeren lovde Bergen denne alternative seglingsleia. Den skulle koma.

Med dei lovnadene som er gjevne frå statsråden – og eg er spend på å høyra kva han seier her i dag – er det klart at ein har store forventningar til at når det vidare prosjektet er ferdig om eit år, må ein òg vera med og løyva pengar.

Men eg må seia at eg er overraska over kor lite ein har høyrte om dette prosjektet både frå Høgre og Kristeleg Folkeparti etter at dei kom i regjeringsposisjon, for i heile den tida som har gått, då vi har diskutert dette med alternativ seglingslei og Herdlaflaket, har det altså frå tidlegare ordførar i Bergen, Ingmar Ljones, vore eit kjempestort engasjement. Eg har likevel tiltru til at statsråden gjer det han har lovt, og eg synest det er heilt naturleg for Stortinget å leggja denne saka ved protokollen. For det hjelper ikkje kor mange vedtak Stortinget gjer, vi er nøydd til å ta på alvor at vi skal utgreia saka, sjå på korleis det skal vera på den konkrete staden, og ikkje minst sjå på kva kostnaden vert. Det hjelper ikkje at ein gjer eit konkret vedtak. Det som hjelper, er at statsråden set i gang dette arbeidet, og at vi får saka tilbake til Stortinget når arbeidet er ferdiggjort. Arbeidarpartiet stør fleirtalstilrådinga.

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Jeg kan bekrefte at komiteens merknader og intensjonene fra forslagsstillerne er helt i tråd med den fremdrift og de tiltak som jeg har iverksatt for å avklare alternativ seilingsled inn til Bergen havn. Jeg må også minne om at vel har det gått ti år, men jeg har vært statsråd i et halvt år, og dette var en av de sakene jeg straks gikk inn i, nettopp fordi jeg anser det som viktig å få en avklaring etter at man har ventet så lenge på det. Men først og fremst er Bergens rolle både som havneby og som den viktigste innfallsporten for turister som ankommer Norge på kjøll, sterke grunner til å sikre adkomsten til Bergen havn også i fremtiden. Større cruiseskip vil, slik de bygges i dag, kreve en seilingshøyde som er høyere enn åpningen under Askøybroen.

Når det nå rettes sterk kritikk for at det har gått ti år, må jeg minne om at Statens vegvesen i Hordaland utredet grunnlaget for en alternativ seilingsled via Skjelangerundet. Man må også ta innover seg at da Askøybroen ble godkjent av Vegdirektoratet i 1986, hadde man et annet seilingsalternativ som viste seg å være i konflikt med verneinteresser. Så det er en rekke forhold som har spilt inn i forhold til fremdriften.

Jeg syns nok det er behov for en mer grundig analyse av seilingsleden, og jeg ønsker å kvalitetssikre de kostnadsanslagene som har kommet fra Vegvesenet, og som er i størrelsesordenen 300 mill. kr pluss/minus. Jeg tror det må være i alles interesse at vi får et beslutningsgrunnlag som er så godt at vi vet hva vi går inn i, og at det ikke ligger noen overraskelser. Det bør være i alles interesse. Det bør også være i alles interesse at vi sikrer oss en fremdrift i saken, og at det beslutningsgrunnlaget som Stortinget vil bli involvert i, holder mål. På den bakgrunn har jeg gitt Kystverket i oppdrag å gjennomføre et mer omfattende forprosjekt, og Kystverket skal da, som jeg

har redegjort for i brev til komiteen, i løpet av ett til to år ha brakt på bordet en analyse. Stortinget vil da helt klart bli involvert i det. Og som jeg har skrevet i brevet til komiteen, og som ligger til grunn for det flertallet i komiteen har besluttet, så langt jeg kan forstå, er det helt naturlig at vi i løpet av 2003–2004 vil komme tilbake til Stortinget med en sak som kan danne grunnlag for en beslutning. Men til sjuende og sist er dette et økonomisk spørsmål i tillegg til et teknisk spørsmål. Og Stortinget skal være med på å ta den beslutningen.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg er glad for engasjementet hjå statsråden. Men det er sånn at no er no. Det er den sitjande statsråden som må svara på dette, og ikkje dei som har vore statsrådar dei siste ti åra.

Fleirtalet i komiteen har akseptert brevet frå statsråden og har akseptert at me legg saka ved protokollen. Komiteen har nyleg vore i Bergen. Me frå Arbeidarpartiet har vore der to gonger dei siste 14 dagane, og me har stor forståing for engasjementet og for saka. Når statsråden skriv at det skal ta eitt til to år, veit eg ikkje om han la merke til at representanten Ranveig Frøiland sa at eitt år må vera nok. Eg kunne godt tenkt meg å få statsråden sin kommentar til det. Tenkjer han at dette skal ta eit par år, eller tenkjer han å stressa framdrifta?

Så lurar eg òg på om statsråden har nokon idé om gjennomføringstida. Kor lang tid vil det ta å ordna opp i dette? Fyrst skal det fattast vedtak, og så skal det gjennomførast. Har han tankar om framdrifta for det? Eg håpar me kan vera einige om at denne saka ikkje må ta nye ti år.

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Jeg har stor forståelse for utålmodigheten og behovet for å sikre seilingsleden til Bergen i et fremtidig perspektiv. Men jeg minner om at dagens skip ikke er hindret innseiling, så vi snakker om et problem som vi må løse for fremtidens cruisetraffikk.

Jeg ønsker å holde tempo, og jeg registrerte ønskemålet om at ett år må være nok. Men som jeg skrev i brevet til komiteen, har Kystverket antydnet at de trenger ett til to år for å utrede dette. Så skal Stortinget involveres i beslutningen så vel som i fremtidige bevilgninger, og derfor sa jeg i mitt innlegg at Stortinget sannsynligvis vil bli involvert i 2003–2004. Vi er i 2002, så jeg føler at jeg er godt innenfor både det jeg sa og de sterke ønskemål som er kommet fra talerstolen i dag om å holde tempo. Og jeg kan forsikre om at jeg har ingen andre ambisjoner enn å holde tempo i denne saken.

**Arne Sortevik (FrP):** Det høres jo beroligende ut, men det er allikevel grunn til å kvalitetssikre. Nå opplever vi altså at tidsanslaget er tilbake der det var da det ble stilt spørsmål i spørretimen den 30. januar i år. Nå er vi tilbake til at det kan ta to år. Da statsråden var på sjarm-offensivtur for Regjeringen i Bergen, var han veldig klar på at det bare ville ta ett år. Når statsråden svarer nå, er han også tilbake til svaret i spørretimen med reservasjo-

ner med hensyn til inndekning i budsjett. Da han var på sjarmtur i Bergen, sa han: «Deretter» – altså etter ett år – «vil vi være klar for å bevilge penger over statsbudsjettet.» I spørretimesvaret ble det tatt et betydelig forbehold med hensyn til økonomien: «Jeg vil likevel minne om at saken har et omfang økonomisk som langt overgår de årlige budsjetter.» Det er noe av den reservasjonen som ble tatt av fiskeriministeren i det svaret som ble gitt i Stortinget. Derfor er det grunn til å etterlyse en presisering her: Hva er det vi kan regne med? Det vil være avklarende for hvorvidt det faktisk er vilje til å ha fart på styring og fremdrift i denne saken, så jeg håper at statsråden nå kan bekrefte at det vil ta kort tid, og at det er aktiv vilje til økonomiske forpliktelser.

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Jeg er litt usikker på hvor mange ganger jeg må si fra talerstolen at jeg ikke akter å bruke mer tid enn det som er høyst nødvendig og; jeg har en vilje til å gjennomføre forprosjektet og vil invitere Stortinget til å fatte den beslutningen.

Jeg går ut fra at det ville vakt betydelig oppmerksomhet hvis jeg først i brev til komiteen sa at forprosjektet ville ta fra ett til to år fra de fikk oppdraget tidligere i vinter, og så endret det og ikke stod ved det jeg hadde sagt til Stortinget. Dernest har dette en investeringsramme – kostnadsanslaget så langt er 300 mill. kr pluss/minus 25 pst. – som helt naturlig gjør at Stortinget må involveres. De som måtte tro at dette kan ordnes uten at Stortinget blir involvert, bør nok gå en runde til og se på hvordan beslutninger fattes. Men tempoet og viljen er til stede, og jeg ser ikke at det er noen som helst motsetning mellom det jeg sa i Bergen og det jeg sa nå, og det jeg har sagt i spørretimen tidligere. Jeg synes det bør garantere for viljen at jeg tok fatt i denne saken straks jeg tiltrådte som statsråd.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk. Flere har heller ikke bedt om ordet til sak nr. 5.  
(Votering, se side 2379)

## S a k n r . 6

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om reduserte bompengesatser på riksvei 5, Fjærlandsveien, mellom Fjærland og Sogndal* (Innst. S. nr. 134 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:77 (2001-2002))

**Geir-Ketil Hansen (SV)** (sakens ordfører): Bakgrunnen for denne saken er et Dokument nr. 8-forslag fra Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å redusere bompengesatsene på Rv 5, Fjærlandsveien, mellom Fjærland og Sogndal. Det foreslås at Regjeringen besørge for gjeldsletting eller andre tiltak som kan gi sterkt nedsatte bompengesatser på Rv 5 mellom Sogndal og Fjærland.

Bompengefinansiering av Rv 5 mellom Sogndal og Fjærland ble godkjent gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 2 for 1990-91. Prosjektet ble i sin helhet

bompengefinansiert til en kostnad på 312 mill. kr og med en bompengerperiode på 17 år. Sogn og Fjordane fylkeskommune vedtok i 1989 å stille garanti for lån tilsvarende kostnadsoverslaget inklusiv 25 pst. kostnadsøkning. Gjennom behandlingen av årets statsbudsjett ble prosjektet tilført 50 mill. kr som betinget refusjon for 2002–2003.

En samlet komite understreker at høye bompengesatser vil forsterke avstandsulempene og gi lokalbefolkningen en urimelig ekstrabeskatning. I tillegg kan for høye satser bidra til trafikkavvisning, dvs. at trafikanter velger omveger der dette er mulig. Det medfører uønsket trafikk på strekninger med dårlig vegstandard, som igjen bidrar til redusert trafikkikkerhet.

En samlet komite ber derfor Regjeringen foreta en gjennomgang og vurdering av finansieringsordningen for bompengefinansierte vegprosjekter. Komiteens flertall vil også be Regjeringen vurdere en ordning med maksimalsatser for bompengerprosjekter. Videre bør det vurderes løsninger for vegprosjekter som har svært høye bompengesatser, slik at innkrevingsperioden blir opprettholdt. Gjeldssanering, slik det har vært benyttet for andre samferdselsprosjekter, bør vurderes.

Det foreligger mindretallsmerknader og et mindretallsforslag som jeg forutsetter det blir gjort rede for av de respektive partier. Med det som grunnlag anbefaler jeg komiteens forslag til vedtak, at Dokument nr. 8-forslaget fra Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad vedlegges protokollen.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg vil gjerne knytta nokre spesielle og nokre generelle merknader til denne saka.

Bompengefinansiering er ofte eit spleiselag der ulike instansar bidreg. Det er gode føremål som ei lokalbefolkning eller ei regionalbefolkning ynskjer å få løyst, og som ikkje lèt seg løysa innafor det budsjettet som er vedteke. Ulike nivå er involverte, og det er spleising mellom brukarar og styresmakter, og av og til nokre private som gjev pengar.

Det er ofte stor betalingsvilje til bompengerordningar som avløyser ferjer, for folk som bor på øyane, er vande med å betala bompengar, det har dei alltid gjort. Når dei så får eit 24-timars tilbod for ein litt høgare pris, synest dei jamt over at det er eit mykje betre tilbod, og er villige til å betala meir. Slik er det i denne saka me handsamar i dag.

Når me får eit forslag om bompengefinansiering til Stortinget, følgjer me stort sett opp så lenge det er rimeleg støtte for det lokalt og dersom det er innafor dei vedtekte rammene for satsing innafor vedkomande fylke, altså dei fylkesvise rammene. Men uansett meiner Arbeidarpartiet det er viktig at me følgjer med i desse bompengerprosjekta, både kvart enkelt og meir generelt. Me må følgja med om det kjem uventa eller urimelege utslag og justera dersom det er nødvendig. Det er som regel lagt inn justeringsmoglegheitene både slik at ein kan auka prisen noko dersom det er nødvendig, og eventuelt utvida tida. Men utover det, er det ofte fylkeskommunane som

garanterer, og dersom garantiansvaret slår til, kan dette endra heile prioriteringa i fylka. Det er difor viktig at me følgjer med og ser at dette ikkje får utslag me ikkje har tenkt. Som saksordføraren sa, har heile komiteen peikt på at for høge bompengesatser kan gje svært uheldige utslag.

Eit fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, SV og Senterpartiet, peiker på at satsane har blitt betydeleg høgare for enkelte bompengerprosjekt enn ein rekna med, og at det representerer ei betydeleg utgift for lokalbefolkninga og for næringslivet. Difor ber me Regjeringa vurdere innføring av maksimalsatser for bompengerprosjekt og også å vurdere gjeldssanering. Det kan òg vera andre verkemiddel på dette området som kan gjera òt at me har betre styring og betre kontroll og ser til at ein har ein viss likskap i behandlinga av desse prosjekta.

Me i Arbeidarpartiet har ikkje låst oss til konklusjonane, det kan eg forsikra statsråden om. Når me no har vore på fleire fylkesturar, og når me les ei av dei siste sakene som kom frå Regjeringa om justering av budsjettet, ser me at forslaget om bompengefinansiering poppar opp over heile landet. Då er me nøydde til å tenkja på to nivå. Me må ha rammer og retningslinjer som skal gjelda alle, og sjå til at me ikkje får urimelege utslag, og så må me sjølvstøtt sjå til at kvart enkelt prosjekt ikkje får urimelege utslag. Difor ser Arbeidarpartiet fram til at statsråden kjem tilbake med ei god drøfting og vurdering av dette i samband med budsjettet, eventuelt på eit anna tidspunkt. Då skal me ta den konkrete diskusjonen om dette. Eg føler vel kanskje at situasjonen er litt uoversiktleg. Det blir sånn sak for sak; ein går inn for det, for det er gode formål, det er brei lokal støtte. Det er vanskeleg å gå imot sånn sett, for folk er villige til å bidra sjølve, og dei vil ha ei løysing – eg bur sjølv i eit område som har fått eit nok-så nytt bompengerprosjekt.

Når det gjeld denne saka, vil me ikkje gjera nokon endringar no, men me ber om ei meir generell vurdering av dette med bompengerprosjekt.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Thore A. Nistad (FrP):** Det var interessant å høre innlegget til Arbeidarpartiet, for de har tusen unnskyldninger i forhold til hvordan de skal gjøre dette. De sier at det er stor betalingsvilje blant folk, og at Arbeidarpartiet vil følge med på både pris og prioriteringer når det gjelder bomstasjoner. De vil også se på rammer, og de vil se på retningslinjer. Summa summarum er det vel sånn at Arbeidarpartiet har en forkjærighet for bomstasjoner. Nå er faktisk avgiftene der kommet opp i mellom 2 og 2,5 milliarder kr, og totalkostnadene for bilistene er nå på mellom 40 og 45 milliarder kr. Og da har jeg følgende spørsmål til Arbeidarpartiet: De hadde jo så mye godvilje i forslagene sine her, men har de noe tak for hvor mange bomstasjoner de ønsker i Norge – eller er det ubegrenset?

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg kan forsikra representanten Nistad om at me ikkje har tusen unnskyldningar. Me står ved det me har vore med på, men det må



**(Ausdal Starrfelt)**

vera lov å seia at no tykkjer me at dette får eit så stort omfang at me er nøydd til å stoppa opp og tenkja oss om og sjå om me er på rett veg, ikkje minst er me opptekne av at me får reglar som gjer at dei ulike prosjekta blir vurderte nokolunde likt. Men det vil alltid vera spesielle tilhøve som må vurderast spesielt frå sak til sak.

Når det gjeld dette med stor betalingsvilje, sa eg at særleg der det har vore ferje, har det vore stor betalingsvilje. For der veit dei kva det vil seia å koma til ferjekaien fem over tolv, og ikkje koma heim før neste morgon – den siste ferja går klokka tolv. Og dei veit kva det vil seia å betala 150 kr for bilen på ferja. Då er dei villige til å betala 180 kr for å få ei bru der ferja gjekk, det er ganske naturleg. Det er faktisk eit argument eg har brukt ganske mykje heime på Jæren – når me har 10 og 5 kr i bompengar rundt Stavanger, er det småpengar i høve til det folk i Ryfylke betalar. Dette er faktisk òg eit element i denne samanhengen. Logikken i totalt gratis vegar ville vera totalt gratis ferjer, iallfall riksvegferjer – logikken i det ville ha vore det. No sa ikkje eg at Arbeidarpartiet foreslår det, for det vil òg kosta mykje pengar, men me har til gjengjeld gått inn for ein del bompengeprojekt.

Når det gjeld tak: Nei, me har ikkje noko tak der me kan ha berre 114 eller 72 eller 36 bompengoordningar i Noreg. Men me registrerer at no er det veldig mange, og det meiner me gjev grunn til å stoppa opp og sjå til at me har eit visst nivå på det, og at me har rammer og retningslinjer, slik at det blir meir likskap i måten ein behandlar dei ulike prosjekta på. Og her ser me fram til å få eit avgjerdsgrunnlag av statsråden.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Thore A. Nistad (FrP):** 1 400 kr koster det for en trailer å kjøre tur-retur gjennom bommen, 300 kr for en personbil. Det er Norges desidert største grensehindring. Så dyrt er det at de færreste – det gjelder både næringslivet og privatpersoner – har råd til å benytte bommen i Fjærland. Her har man faktisk bygd en moderne, flott vei til 400 mill. kr. Det er 90 km fartsgrense. Det er de færreste veier som har den standarden og den farten. Den har få avkjøringer. Og kanskje det aller viktigste, som statsråden flagger veldig ofte her: Det er en trafiksikker og god vei. Det er en moderne vei, som kunne fått ned ulykkesstatistikken, og det kunne spart samfunnet for store kostnader, da særlig i sykehussektoren og i næringslivet. I stedet tvinger alle partiene, med unntak av Fremskrittspartiet, både folk og næringsliv til å fortsette å bruke de gamle veiene. Og representantene som sitter i samferdselskomiteen, har ingen unnskyldning, de kjenner godt dette området, flere er derfra. De tvinger da folk til å kjøre på rasfarlige og smale veier, om Gaularfjell, Høyanger og Leikanger. Alle disse veiene har en standard som gjør det uønsket med økt trafikk, og dette kjenner representantene i denne sal meget godt til.

I dag har Stortinget en sjanse til å vise at de har ment noe med det når de gjentatte ganger – særlig gjennom valget – har pekt på høye transportkostnader, trafikk-

ulykker og den berømte nullvisjonen. Jeg venter ikke så veldig spent på avstemningsresultatet i dag. For som vanlig kjenner jeg godt det høye volumet, men den dårlige virkeligheten.

Til slutt vil jeg ta opp forslaget fra Fremskrittspartiet, som er tatt inn i innstillingen.

**Presidenten:** Thore A. Nistad har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Sverre J. Hoddevik (H):** Alle grupperinger i samferdselskomiteen og i Stortinget har et ønske om å utrede mulighetene for å redusere bompengekostnadene. Riktignok har Fremskrittspartiet anledning til å ha en høyere retorikk fordi de i sine alternative statsbudsjetter har andre rammer for bevilgninger til samferdsel, men ut fra det er det faktisk små nyanser i teksten i denne innstillinga. Alle vil vi se på dette i forbindelse med budsjettet for 2003.

Det blir vist til noe som kanskje er det viktigste punktet, som vi alle sammen står bak: den trafikkavvisinga som høye priser kan innebære. Det kan kanskje være den realiteten som tvinger politiske grupperinger til å se med nye øyne på økonomiske regnestykker. Det blir spennende å se hva Regjeringa vil komme fram med av analyser her.

Så varslet departementet oss – helt legitimt, naturligvis – om at reduserte bompengekostnader kan få konsekvenser for riksvegmidlene, kanskje til og med i samme fylke. Og det blir blandede følelser i det øyeblikket vi tar denne realiteten innover oss. Det er selvfølgelig også klart at vi ikke ser bort fra at en endret politikk for bompenger kan få konsekvenser for nye anlegg. Får vi generelle maksimalpriser, som ønsket, og betydelig lavere priser, kan også det sette en bom for våre venner i samme fylke som vil ha godkjent andre anlegg. For det er ikke til å stikke under stol at det ligger nøyaktige regnestykker, inngått i juridiske avtaler mellom ulike aktører, bak de bompengeprojektene som er godkjent.

Vi har en mindretallsmerknad som er litt nyansert i forhold til flertallsmerknaden, der vi slår fast at riktignok er det ubehagelige prisoverraskelser, men innenfor det systemet som er tegnet opp for behandling av bompengetakstene. Vi har ordninger med betinget refusjon, som har vært brukt på dette anlegget, og vi har fylkeskommunen, som ligger bak som simple kausjonister faktisk, i siste instans. Så dette er det et system på. På en måte har vi maksimalpriser allerede, men det er særegne maksimalpriser for hvert enkelt anlegg. Det blir spennende å se hvorledes departementet vil behandle akkurat disse temaene når man skal komme tilbake til dette i budsjettet for 2003.

For kort tid siden var det en reportasje på TV 2 om det samme bompengeanlegget, der vi kjente de fleste aktørene. Det kom fram i reportasjen, hvis jeg ikke misoppfattet det, at staten hadde store inntekter av dette anlegget. Jeg vet ikke om flere har sett reportasjen – den er ganske fersk, så vidt jeg husker var det i går den gikk – men hvis statsråden vil ha meninger om statens inntekter av bom-

pengeinnkreving, var det en ny vinkling der, sett fra min side.

Til sjuende og sist endte vi opp med nivået på bevilgningene til vegsektoren som det mest springende punkt for å løse dette. Vår vilje til å akseptere og være med på sterke reduksjoner av satsene ved enkelte bompengeanlegg vil være styrt av det bevilgningsnivået som vi til enhver tid evner å legge inn i de årlige budsjettene.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Thore A. Nistad (FrP):** Høyre har alltid flagget at de er partiet for næringslivet. Ved forrige valg var de høyt på banen med å foreslå reduserte kostnader for næringslivet. Gjentatte ganger, både under valget og i samferdselskomiteen i hele den forrige fireårsperioden, kjørte Høyre høyt på at transportkostnadene for næringslivet skulle reduseres. Og det er da jeg lurer på: Hvordan vil Høyre forklare sine løftebrudd på dette området?

Så sa representanten fra Høyre at nedbetaling av bomgjelden kan få konsekvenser for midler til veiutbyggingen. Da vil jeg spørre representanten: Hvor store var konsekvensene for NSB og Jernbaneverket da Gardermobanen uventet ble nedbetalt? Det var utenom budsjettet, og det var faktisk 8–9 milliarder kr. Fikk det konsekvenser for NSB og Jernbaneverket? Det hadde vært artig å få en forklaring fra representanten for Høyre.

**Sverre J. Hoddevik (H):** Når det gjelder næringslivets rammevilkår, har jeg ikke noe løftebrudd å innrømme overfor representanten Nistad. Vi har gått inn i et regjeringssamarbeid der vi år for år søker å imøtekomme næringslivets behov. Det gjelder både transportkostnader og rammevilkår for øvrig.

Det som jeg sa i mitt innlegg om konsekvenser for riksvegmidlene, var med henvisning til departementets brev, der det faktiske forhold blir påpekt, at skal man legge inn store bidrag til gjeldslettelse eller annet for bompengeselskaper, vil det kanskje slå tilbake på de samme rammene. Slik har jeg skjønnet det. Det er også min oppfatning at klarer vi ikke å holde oppe bevilgningsnivået, vil, som jeg sa i mitt innlegg, lettelsener på ett område komme til belastning på andre områder.

I forhold til Gardermobanen, som er ganske spesiell, har jeg forstått det slik at i det tilfellet var det ikke et dilemma mellom to parter, der satt den samme parten på begge sider av bordet. Og det var ingen annen farbar vei, slik flertallet så det, enn å slette denne gjelda.

Når det gjelder bompengeløsningene, er det, i den grad de har stort volum, faktisk en kjøpekraftinndragelse i det – om vi liker det eller ikke det. Så det er den teoretiske forskjellen på de to sakene.

Men jeg skulle gjerne få lov til å bedyre her og nå at når det gjelder å prøve å få ned bompengesatsene for næringslivet, ikke minst på dette anlegget som topper statistikken, skal jeg være med i den politiske prosessen og prøve å utrette mest mulig på det området. Men at ting henger sammen, det kommer vi ikke klar av i Stortinget.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Odd Holten (KrF):** I Dokument nr. 8:77, fra representantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad, tas spørsmålet om å redusere bompengesatsene på Rv 5, Fjærlandsvegen, mellom Fjærland og Sogn opp til behandling. Det saken gjelder, er å lette gjelden på dette vei- og tunnelanlegget eller sørge for andre tiltak som kan redusere bompengesatsene betydelig.

Dette anlegget er et av mange ferjeavløsningsprosjekt som bygger på at bygder, kommuner og fylkeskommuner har fremmet en felles søknad for Stortinget, hele tiden med den klare forutsetning at en ved egenbetaling via bompengeneinnkreving vil fremskynde veianlegget i perioden, foran andre fylkeskommunale anlegg. De lokale myndigheter har med andre ord ønsket denne type anlegg teknisk og økonomisk. Effekten av et slikt engasjement blir da bedre fremkommelighet enn der en har ferjesamband eller lange omkjøringsveier, eller en åpner i mange tilfeller for helt ny adkomst til områder med svak kommunikasjon. Fjærlandsvegen er ikke noe unntak i så måte.

Meg bekjent var prisen på ferje i Fjærland 110 kr for personer. Det er også i dokumentet henvist til at det etter all sannsynlighet er blitt redusert trafikk på strekningen etter at ferjen ble avløst. Det tror jeg neppe kan være mulig. Jeg tror heller at det er en betydelig større trafikkmengde på strekningen nå enn i den tid ferjen gikk. I hvert fall er det vel ikke tvil om at det er blitt en positiv utvikling med kortere reisetid og med fremkommelighet hele døgnet.

Hele tiden under planleggingen og behandlingen var dette et prosjekt som var forutsatt helt finansiert gjennom bompenger på til sammen 312 mill. kr – 1990-kroner – med en innkrevningstid over 17 år. Dette var altså de vilkår som lå til grunn for prosjektet. En samlet komite ser klare ulemper ved høye bompenger på enkeltanlegg. Komiteen ber derfor Regjeringen om å foreta en gjennomgang av bompengefinansiering av denne type anlegg som legges fram i statsbudsjettet for 2003.

Jeg er enig i at dette veianlegget har stor betydning som bindeledd mellom landsdeler og regioner i denne delen av Sogn og Fjordane. Det ser vi av den betydelige trafikken her. Men dersom flertallets ønske om maksimalsatser for bompengeprosjekter skal iverksettes, vil dette kunne ha som effekt at prosjekter med høye kostnader må avslås, selv om behovet er til stede, på grunn av at den totale økonomien i prosjektet blir for høy.

Kristelig Folkeparti ønsker fortsatt at dersom en lokalt ønsker helt eller delvis å finansiere sine veiprojekter, bør disse beslutninger kunne støttes. Vi slutter oss derfor til innstillingen: at saken vedlegges protokollen.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Bompengar har veldig mange stader vore løysinga når nødvendige vegprosjekt skulle gjennomførast. Spesielt for næringslivet har det vore viktig å få gode og kortast mogleg vegsamband i staden for smale, kronglete vegar eller lange ferjestrekningar som kostar tid og pengar. Mange lokalsamfunn og fylkeskom-

munar har difor gått inn for bompengeprojekt, fordi dei ser at det er einaste løysinga for å få prosjekta gjennomførde innan rimeleg tid.

I det Dokument nr. 8-forslaget som er utgangspunktet for saka vi debatterer i dag, har Framstegspartiet gått konkret på bompengeprojektet på Rv 5, Fjærlandsvegen. Dette projektet vart vedteke som eit 100 pst. bompengeprojekt, og det har i dag den høgste bompengesatsen blant alle bompengeprojekt. I dag er bompengesatsane så høge at mange reagerer, og det er klart at det blir ei belastning både for privatbilistar og næringsliv som er avhengige av veggen.

Så kan ein seie, slik enkelte antydar, at dei som var med og vedtok projektet, måtte vere klar over at satsane kom til å bli høge. Eg trur likevel at det er vanskeleg å forutsjå den belastninga som såpass høge bompengesatser over tid vil føre til. Og sjølv om trafikken i det nemnde projektet har hatt ein auke, er det ikkje tvil om at satsane i sambandet no er med på å avvise ein del trafikk som naturleg ville ha nytta dette vegsambandet. Dei som har høve til det, finn omkøyringsvegar, som både er mykje lengre i utstrekning og har dårlegare standard, slik at både miljøkostnadene og trafikktryggleiken blir dårlegare.

Så kan ein stille spørsmålet om lågare satsar ville ha ført til dårlegare inntening i projektet dersom ein hadde greidd å fange opp den trafikken som naturleg kunne ha brukt dette anlegget.

I dag er det svært mange bompengeprojekt rundt om i landet, og eg er einig med Oddbjørg Ausdal Starrfelt, som seier at vi kanskje bør stoppe opp og vurdere litt den måten å løyse vegutbygging på. Det er ulik nedbetalingstid og ulike satsar. Dermed blir det òg ulik belastning på næringsliv og andre brukarar.

Saka tek utgangspunkt i eit konkret projekt. Eg synest likevel det er naturleg å velje den løysinga som komiteen har gjort: å be om å få ein gjennomgang og ei vurdering av finansieringsordninga for bompengefinansierte vegprosjekt generelt. Sjølv om det nemnde projektet ligg i mitt fylke, synest eg det er rett ikkje å gå på enkeltprosjekt i denne omgangen, men å sjå på ordninga generelt. Difor er eg veldig glad for at eit fleirtal har peikt på ulike vurderingar som bør gjerast i den gjennomgangen som ein samla komite har bedt om, nemleg at vi ser på maksimaltakstar for bompengeprojekt. Det kan det vere på sin plass å gjere med utgangspunkt i dei erfaringane vi har frå eksisterande projekt. Eg ser òg at det er fleire sider ved ei slik ordning, men det er jo nettopp difor det er grunn til å vurdere dette nærmare.

Det same kan vi òg seie om fleirtalet sine merknader om gjeldssanering. Vi veit det har vore brukt i andre samferdsleprosjekt. Då bør det vere grunnlag for å vurdere dette i bompengeprojekt òg som har ein ekstra stor kostnad. Ser vi på bompengeprojekta rundt om i landet og kostnadene når det gjeld takstar, er det ulikt fordelt. Vi finn veldig mange bompengeprojekt med høge takstar nettopp i område som i tillegg også har ferje, slik at belastninga på næringsliv og andre brukarar blir veldig

stor, spesielt i kystområda, langs heile vestlandskysten og nordover.

Eg er difor glad for at vi har fått såpass klare fleirtalskonstellasjonar i denne saka, og eg ser fram til at vi får tilbake gode vurderingar i samband med budsjettproposisjonen til hausten, slik komiteen har bedt om.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg legger opp til å komme med slike vurderingar som det blir bedt om her i dag.

Prisutviklingen på bompengeprojektene har i det alt vesentlige vært prisjusteringer i takt med den generelle konsumprisveksten. Vegkontorene er beslutningsmyndighet for slike takstendringer. For enkelte prosjekter har det vært nødvendig å øke takstene utover konsumprisindeksen, som følge av at kostnadene har økt og/eller inntektene har sviktet. Disse endringene har ligget innenfor de forutsetninger som Stortinget satte ved behandlingen av prosjektene.

Når det gjelder Fjærlandsvegen, er det i forutsetningene for projektet i tillegg til prisstigningen regnet med en realtakstøkning på 1,5 pst. pr. år fra 1995, som i løpet av projektets innkrevningstid, 17 år, medfører en takstøkning på over 20 pst. Dette er behandlet lokalpolitisk og lagt inn som en forutsetning for realiseringen av ferjeavløsningen.

Bompengefinansiering forutsetter lokalt initiativ og oppslutning. Derfor forutsettes det at politiske organer i de berørte kommuner og fylkeskommuner går inn for en slik finansiering. Til grunn for vedtakene ligger bl.a. en investeringsplan, en finansieringsramme og forslag til takster. Når de lokale vedtakene blir gjort, vil det ennå ikke foreligge detaljerte planer og kostnadsoverslag. Det vil derfor være betydelig usikkerhet knyttet til framtidig trafikk gjennom bomstasjonene.

Det er ulike fordeler og ulemper med denne type finansiering. Fordeler og ulemper ved bompenger inngår som en del av grunnlaget for den lokale politiske behandlingen. Det jeg vil minne om i denne saken, er at en maksimalsats for bompenger etter mitt syn vil kunne hindre gjennomføring av bompengeprojekter der det også er stor lokal enighet om projektet, f.eks. ved ferjeavlösningssprosjekter. I den forbindelse kan det vises til at det allerede er en rekke begrensninger når det gjelder innkreving. Finansieringen skal normalt baseres på 15 års nedbetalingstid, med mulighet for inntil 5 års forlengelse. Takstene kan økes med inntil 20 pst. over prisstigningen dersom bompengeselskapet får betalingsproblemer. I ferjeavlösningssprosjektene kan takstene maksimalt settes til 40 pst. over ferjetakstene. Ulempen for lokale trafikanter og næringsliv reduseres med rabatter på inntil 50 pst. og/eller tak for passering innenfor bestemte perioder. Jeg har vanskelig for å se alternative finansieringsmåter for gjeldssanering som ikke belaster riksvegbudsjettet. Det er dermed også trolig at en gjeldssanering vil forskyve andre prosjekter i tid. Men jeg vil i tråd med flertallets merknad vurdere en ordning der det innføres maksimalsats for bompengeprojekter, og vurdere løsninger for

veiprosjekter med høye takster, herunder gjeldssanering, og komme tilbake til Stortinget med dette.

I forbindelse med statsbudsjettet for 2003 vil jeg i tråd med innstillingen til Dokument nr. 8-forslaget foreta en gjennomgang og vurdering av finansieringsordningen for bompengefinansierte veiprosjekter.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Thore A. Nistad (FrP):** Nå skal jeg ikke spørre statsråden om nullvisjoner og trafikksikkerhet, for da får jeg ikke noe særlig svar, antar jeg.

Da jeg kom gående nedover Karl Johan i dag, så jeg at man her ute kan få tak i mange gode bøker, for i dag er det Verdens bokdag. Som de fleste sikkert kjenner til, er Fjærland en av Europas bokbyer, og den eneste bokbyen i Norge. Stedet har et stort antall turister fra både innland og utland som vil besøke dette vakre stedet og gå og se på alle bøkene i de naustene og eldre husene som er gjort om til bokhandler. Men så er altså bomstasjonen plassert like ved innkjøringen til Fjærland, på veien fra Sogndal, og det medfører en kostnad på 300 kr for en privatperson som ønsker å avlegge denne kulturbyen et besøk og kanskje kjøpe en bok. Da blir bokprisen temmelig høy!

Der er jo vi i Fremskrittspartiet som blir beskyldt for å være ukulturelle. Men hvorledes vil statsråden – eller Regjeringen må jeg si i denne sammenheng – sørge for at adgangen til denne kulturelle bokbyen gjøres rimeligere?

Så vil jeg stille statsråden det samme spørsmålet som jeg hadde til representanten Hoddevik, for statsråden var også inne på nedbetaling av bomgjelden. Hun sa at nedbetaling kan forskyve andre veiprosjekter. Da spør jeg: Går det ikke an å ha den samme nedbetalingsprosedyren som man hadde på Gardermobanen? Er det en helt fjern tanke når det gjelder vei, men som går i alle andre sammenhenger?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er helt riktig at Fjærland er et interessant sted å besøke, også for dem som er interessert i bøker. Derfor er det fantastisk at det er enkelt å komme seg dit uten å måtte reise med ferje. Tilgjengeligheten er derfor bedre enn om man ikke hadde hatt den løsningen.

Generelt vil jeg si at når det gjelder å nedbetale gjeld på bompengeprosjekter slik som det her blir skissert, vil det være riv ruskende galt om man før man gjennomfører prosjektet, går ut og sier at man vil nedbetale prosjektet på den måten som jeg oppfatter at representanten Nistad her skisserer. Det opplegget ville fullstendig ødelegge bompengefinansieringsprinsippet. Når man går inn for et prosjekt med bompengefinansiering, gjør man det fordi man ønsker å få gjennomført prosjektet, og man velger denne type dugnad og spleis – som man gjør gjennom nettopp denne finansieringsordningen. Så det blir nok ikke slutt på å ha slike prosjekter, for det er mange gode prosjekter som det er viktig at vi får gjennomført her i landet. Men de vurderingene som komiteflertallet ber om, lover jeg skal bli gjort.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Av og til får jeg inntrykk av at vi bor i et bakvendtland.

Her er det sånn at Stortinget gjennom bevilgninger til SND bruker millionbeløp for å få til etableringer ute i distriktene og få folk til å bosette seg der. Det lages utredninger og dokumenter som legges fram for Stortinget. Det er redegjørelser fra Stortingets talerstol om hvordan man skal få til etableringer i Distrikts-Norge.

Så får vi vite at det koster 300 kr for en familie å kjøpe med bil gjennom bomstasjonen og 1 400 kr for en trailer. Da lurer jeg på: Tror statsråden at 300 kr for å passere en bom er med på å stoppe fraflyttingen, og kanskje får flere til å flytte til området? Og er 1 400 kr for en trailer med på å skape mer næringsetablering i dette området? Tror statsråden det er logisk at man flytter fra det sentrale østlandsområdet for å etablere seg i dette området, med de kostnadene? Jeg vil gjerne ha en vurdering fra statsråden av det.

Så har jeg hørt bl.a. statsråden her peke på dette med lokal deltakelse, og at dette er et spleiselag. Det er utført en del meningsmålinger om bompengestasjoner i aktuelle områder. De har med stor overvekt vist at folk ikke er for dette. Lokale politikere har foreslått folkeavstemninger. Flertallet har sagt nei til det. Er statsråden villig til å være med på at det innføres folkeavstemninger i de områdene der det skal opprettes bomstasjoner, sånn at den reelle folkeviljen kommer fram?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Realiseringen av en rekke prosjekter, spesielt ferjeavløsningsprosjekter, er nettopp med på å redusere avstandsulempene som mange i distriktene i Norge opplever. Derfor er det viktig at vi får gjennomført en del av disse prosjektene. Jeg reiser rundt i dette landet og opplever et enormt engasjement for å få gjennomført mange prosjekter som, om det ikke akkurat likner på Fjærland-prosjektet, i hvert fall er ferjeavløsningsprosjekter som også vil koste lokalsamfunnet mye penger. Interessen for disse prosjektene er spesielt knyttet til næringslivet, og det er også knyttet til ungdom som fortsatt ønsker å være bosatt i disse områdene. Så det jeg registrerer, er at det er et lokalt engasjement nettopp i forhold til at det skal gis muligheter til disse områdene gjennom at det blir etablert spesielt fastlandsforbindelser.

Til spørsmålet om folkeavstemninger i denne type saker må jeg si at når vi har et lokalt demokrati i dette landet, forventer jeg at lokale politikere, både i kommuner og i fylkeskommuner, viser engasjement og representerer sine velgere når man skal avgjøre slike spørsmål.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk. Flere har heller ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 2379)

S a k n r . 7

*Interpellasjon fra representanten Jan Sahl til samferdselsministeren:*

«Sjøtransport er en stor kilde til nasjonale miljøutslipp, særlig av NO<sub>x</sub>. Stortinget har uttalt seg positivt om bruk av gass innen ferjesektoren på grunn av de reduserte utslippene bruk av gass medfører. I Nasjonal transportplan ber man om å ta initiativ til at flere riksvegferjer bygges med gass som drivstoff, og at det legges til rette for å sikre drivstoffleveranser. Det er merkostnader ved bygging av LNG-ferjer, men prisen vil utjevnes i takt med at det bygges flere nye ferjer, og at man sikres forsyning av gass til lavere priser, ved å legge til rette for flere gassdeponi langs kysten. Jeg er også kjent med at store miljøgevinster kan oppnås ved å bruke moderne renseteknologi på konvensjonelle skip. Ferjeflåten i Norge har høy gjennomsnittsalder og skal fornyes.

Hva er statsrådets syn på hvilke miljøkrav som bør stilles til fremtidens ferjer, og hvordan vil målet om økt bruk av gass i ferjesektoren følges opp?»

**Jan Sahl (KrF):** I 2002 er det ti år siden spørsmålet om gassdrevne ferjer for alvor kom på den politiske dagsordenen. Det har i mellomtiden forsvunnet mye klimagass opp i atmosfæren. Etter en svært lang prosess med mange tilbakeslag har vi nå endelig den første gassdrevne ferje på plass, «Glutra», som i dag trafikkerer sambandet Søsnes–Åfarnes.

«Glutra» har vært en suksess både driftsmessig og miljømessig. I tillegg er den også godt tilpasset alle typer passasjerer, også funksjonshemmede.

Men hva med fortsettelsen?

Kristelig Folkeparti har ved flere anledninger tatt initiativ til økt bruk av gass i transportsektoren, bl.a. med ønske om at flere ferjer skal bygges for bruk av naturgass. Ved behandlingen av Nasjonal transportplan gikk et flertall inn for at det skal bygges flere ferjer som går på gass, og at gass som drivstoff fortsatt skal være avgiftsfritt. Kristelig Folkeparti fulgte opp dette i revidert nasjonalbudsjett for 2001 og fikk alle unntatt Fremskrittspartiet med på at det skal settes inn gassferjer i samband der det ligger til rette for det.

Stortinget har ved flere anledninger uttalt seg positivt om bruk av gass innen ferjesektoren, på grunn av de reduserte utslippene bruk av gass medfører. Samferdselskomiteen viste til at det er nitrogenoksid, NO<sub>x</sub>-utslippene, og partiklene som vil bli dramatisk redusert. Det kan bli en reduksjon på 20 pst. i CO<sub>2</sub>-utslipp og opp til 90 pst. i NO<sub>x</sub>-utslipp i forhold til dagens dieseldrevne ferjer. Erfaringene med «Glutra» viser at de foreskrevne reduksjonene i miljøforurensende utslipp er mulig å nå.

En samlet samferdselskomitee ber i innstillingen til Nasjonal transportplan departementet ta initiativ til at flere riksvegferjer bygges med gass som drivstoff, og at det legges til rette for å sikre drivstoffleveranser til slike ferjer. Ut fra et miljøsynspunkt kan vi hente de største gevinstene på vestlandskysten, og da spesielt nær større byer som Stavanger, Bergen og Trondheim. Her er de lokale konsentrasjonene av nitrogenoksid høye. Det er kjent at det er merkostnader knyttet til bygging av LNG-ferjer, men at prisen etter hvert vil utjevnes dersom disse ferjene blir bygd i et visst antall.

Det er i den senere tid kommet ulike innvendinger mot å framskynde bruk av naturgass i ferjesektoren. Jeg vil trekke fram følgende motforestillinger:

- Statens forurensningstilsyn og Miljøverndepartementet må bli enige om retningslinjer for kvotekjøp av NO<sub>x</sub>.
- Sjøfartsdirektoratet må revidere kravene til ferjene. Til det er å si at erfaringene med «Glutra» i så måte er positive.
- Byggekostnader for gassferjer må reduseres.
- Gassferjer må begrunnes ut fra kostnadseffektivitet og miljøutslipp. Det hevdes at dieselferjer med SCR-rensing, såkalt rensediesel, er et billigere og nesten like godt alternativ.
- Det må foretas en prioritering av samband i henhold til faglige begrunnelser og politiske ønsker.

Det hevdes også at arbeidet med brenselcellemotorer er kommet så langt at man ikke på det nåværende tidspunkt må binde seg til naturgass. Fra Kristelig Folkepartis side ønsker jeg å kommentere dette:

- NO<sub>x</sub>-utslipp i Norge har et øvre tak på 156 000 tonn på årsbasis.
- Utslippene må reduseres med 38 000 tonn pr. år i forhold til prognosen for 2010.
- Potensialet for reduksjonen ligger i den maritime flåten, så derfor er det nå behov for en klar tiltaks- og handlingsplan for reduksjon innen dette transportområdet.
- For NO<sub>x</sub>-kvoter må det en samordning til mellom Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og Olje- og energidepartementet, og da ikke bare på kvoter, men også på innsats, bevilgninger og budsjetter. Dette må koordineres.
- Vi vet at Sjøfartsdirektoratet har justert kravene til innenriksferjer. I så måte burde det være positivt for gassferjer etter de gode erfaringene med «Glutra». Bemanningen er allerede redusert med én mann i forhold til startkravene, og skal nå være på samme nivå som for dieseldrevne ferjer. Merkostnader reduseres også sterkt, kanskje ned til bare pluss 10 pst., ved at det bygges flere ferjer i serie. Disse kan da bygges ved norske verft og med norske motorer.
- Det er videre ønskelig at det blir bygd ut en effektiv infrastruktur for produksjon, lagring, transport og bruk av LNG, og det vet vi er på gang.
- For gassferjedrift i Rogaland har både Gasnor og Rogaland Trafikkselskap sammen med veikontoret i Rogaland erkjent at det er viktig å skape et driftsøkonomisk fundament. Driftskostnader, inkludert brenselkostnader, må være konkurransedyktige i forhold til dieselferjene. Det er derfor tilbudt naturgass til energiekvivalent pris.
- Samlet sett har en naturgassmotor atskillig lavere utslipp av miljøskadelige avgasser enn en dieselmotor. Det gjelder spesielt utslipp av NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> og partikler, og disse utslippene vil også være lavere enn i dieselmotorer utstyrt med partikkelfilter og SCR-katalysator. Bruk av filtre og katalysatorer for rensing av utslippene fra en dieselmotor introduserer også en

rekke nye driftsproblemer og miljøproblemer knyttet til fjerning av utslippene. I tillegg er det også økte investerings- og driftskostnader forbundet med rensesystemene.

- Til slutt når det gjelder innvendingene: Temaet brenselceller har forståelig nok ingen relevans sett i forhold til avgjørelsen om gassferjer i Boknafjordsambandet. Prøvedrift med naturgassdrevne brenselceller som «hjelpemotor» kan selvsagt bli aktuelt om noen få år, men regulær drift med brenselceller som framdriftsmaskineri ligger sannsynligvis langt fram i tid.

Bellona har ved flere anledninger vært opptatt av at man skal være forsiktig med å bygge ut infrastruktur for naturgass, fordi vi da binder oss til denne løsningen i lang tid framover. De mener at hydrogen som drivstoff er så nært at man som hovedregel mener at naturgass ikke bør tas i bruk. Dette er en utfordring som Kristelig Folkeparti tar på alvor. Hydrogen som nullutslippsteknologi er interessant, men det er viktig å understreke at denne teknologien på langt nær er ferdig utviklet, og at driftskostnadene i en tidlig fase sannsynligvis vil være uakseptabelt høye. I mellomtiden må vi videreutvikle allerede kjent teknologi, og her kan overgang til rensediesel og bruk av naturgass i ferjesektoren være fordelaktig på kort sikt.

Vi har ikke tid til å vente dersom vi skal følge opp de høye miljøpolitiske pålegg og Stortingets ambisjoner. Det er store miljøgevinster ved overgang til naturgass i skipsfarten. Statens forurensningstilsyn har for lengst slått fast at f.eks. Rogaland fylke er sterkt belastet med  $\text{NO}_x$ -utslipp. En overgang til gassferjer vil redusere utslippene dramatisk.

Gassdrevne ferjer handler dessuten om noe mer enn bare miljøsatsing. Kompetanse- og teknologiutvikling har gått hånd i hånd med utbygging av gassforsyning til industri, servicebygg, sykehus og ferjer. Siden nye ferjer er raskere enn gamle dieseldrevne ferjer, kan dette også medføre at behovet for like mange ferjer ikke er tilstede i framtiden.

I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at nye riksveiferjer bygges med miljøvennlig drivstoff, og at det legges til rette for ulike løsninger ut fra tilgjengelig teknologi og mulighet for drivstoffleveranser. Det er en nasjonal oppgave å sørge for å få ned klimagassutslippene. Vi står foran en større fornyelse av ferjeflåten, og for miljøets skyld bør vi bytte ut de gamle ferjene med nye miljøvennlige fartøy. Stortinget ønsker seg gassdrevne ferjer på Vestlandet, der det i dag ligger særlig til rette for det. Når de gassdrevne ferjene koster noe mer enn de konvensjonelle dieselferjene, er det, og det må vi understreke, miljøgevinsten vi betaler for.

Til slutt: For Kristelig Folkeparti er gass i transportsektoren ikke et mål i seg selv, men kun et middel til miljøforbedring. Vi ønsker at man stadig evaluerer og fremmer de beste løsningene til miljøets beste.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg kan forsikre interpellanten om at de miljøspørsmål som her reises, er jeg svært opptatt av.

Riksveiferjene forbrenner årlig om lag 120 mill. liter diesel, marin gassolje, og bidrar med henholdsvis om lag 0,8 pst. og 2,3 pst. av nasjonale utslipp av  $\text{CO}_2$  og  $\text{NO}_x$ . Sammenliknet med et konvensjonelt skip som tilfredsstiller IMO's vedtatte  $\text{NO}_x$ -krav, vil en gassferje under optimale forhold redusere utslippene av  $\text{NO}_x$  med 90 pst. og utslippene av  $\text{CO}_2$  med 15–25 pst. Det er da ikke tatt hensyn til forskjeller i  $\text{CO}_2$ -utslipp ved produksjon og distribusjon av drivstoffet. Gassdrift vil imidlertid medføre noe utslipp av den kraftige klimagassen metan.

Göteborgprotokollen omfatter utslippskomponentene svoveldioksid, nitrogendioksid, flyktige organiske forbindelser og ammoniakk, og vil gjelde fra 2010. Utslippene av  $\text{NO}_x$  skal reduseres til 156 000 tonn, dvs. en reduksjon på 29 pst. i forhold til 1990-nivået. Satsing på gassferjer er ett av flere mulige tiltak for å klare  $\text{NO}_x$ -forpliktelsene i Göteborgprotokollen. I dag er det formelt sett ingen krav til skipsfartens utslipp til luft, verken nasjonalt eller internasjonalt. FNs organisasjon for skipsfart, IMO, har riktignok vedtatt  $\text{NO}_x$ -krav til nye motorer eller større ombygginger fra 2000, men kravene er ennå ikke ratifisert av tilstrekkelig mange land til at de har trådt i kraft. I praksis oppfyller likevel alle nye motorer IMO's krav til utslipp av  $\text{NO}_x$ . Alle nye ferjer bygd etter 2000 tilfredsstiller kravene med god margin. Norge har ratifisert IMO-konvensjonen.

Spørsmålet om hvilke miljøkrav som bør stilles til framtidens ferjer, må vurderes i lys av hvilke miljøtiltak som er mest kostnadseffektive på tvers av alle kilder av betydning, i og utenfor transportsektoren. Dette blir nærmere vurdert i et interdepartementalt arbeid om oppfølging av Norges forpliktelser i henhold til Göteborgprotokollen. Et grunnlag for dette arbeidet med vurdering av tiltakskostnader foreligger.

Gassdrevne ferjer forutsetter et fungerende og sikkert distribusjonssystem for flytende gass, LNG. Naturgass må i tillegg være tilgjengelig til konkurransedyktig pris. Spørsmål knyttet til statlig medvirkning til økt distribusjon og bruk av naturgass må vurderes samlet for alle aktuelle bruksområder, og vil bli utførlig behandlet i en egen stortingsmelding om bruk av gass som Regjeringen etter planen vil legge fram i juni.

I dag produseres LNG bare på Tjeldbergodden, men forberedelser for produksjon av LNG er i gang ved både Kollsnes og Kårstø. De mest aktuelle strekningene for bruk av naturgassferjer ligger alle i rimelig nærhet til et av disse tre ilandføringsstedene. De ferjesambandene som peker seg ut som egnet for overgang til naturgassdrift, stamvegsambandene på strekningen Stavanger–Trondheim samt hovedsambandene over Trondheimsfjorden, betjenes i dag av ferjer som er såpass nye at de ennå har mange år igjen før de er modne for utskifting. I løpet av perioden 2002–2005 er det imidlertid som følge av trafikkveksten og derav kapasitetshensyn aktuelt å sette inn et mindre antall nye ferjer i disse sambandene. For tiden knytter de største behovene for utskifting seg særlig til utkantsamband med ferjer som i liten grad er tilpasset de sikkerhetskrav EU setter til havgående fartøy. Dette er krav som Norge allerede har valgt å følge

også for sin innenriksflåte. Disse ferjene som det her er snakk om, er som hovedregel ikke egnet for gassdrift.

Det koster i dag mer å bygge en gassferje enn en dieselferje. Ifølge Vegdirektoratet kan det forventes at denne differansen blir redusert over tid, men det er usikkert hvor mye. Bruk av gassferjer kan også medføre en del ekstra kostnader for rederiene knyttet til opplæring av personale og økt innsats på ettersyn og kontroll over tid. Videre vil overgang til et nytt drivstoff i en overgangsperiode gi mindre fleksibilitet i ferjesystemet, i form av reduserte rokeringsmuligheter. Dersom ferjene sikres stabil forsyning av naturgass til konkurransedyktige priser, vil driftskostnadene kunne bli på linje med tilsvarende konvensjonelle enheter. Da er det forutsatt at dagens avgiftsfritak på naturgass opprettholdes.

De senere år er det utviklet alternative miljøtiltak til bruk både i nye og eksisterende skip, som enten alene eller i kombinasjon kan gi vesentlige reduksjoner i utslippene av  $\text{NO}_x$ . Katalytisk rensing kan eksempelvis redusere utslippene tilnærmet like mye som ved overgang til naturgass. Investeringskostnadene vil være lavere, men driftskostnadene vil øke noe knyttet bl.a. til løpende kontroll og drift av katalysatoreneheten.

Jeg legger vekt på at samferdselsmyndighetene skal bidra til utprøving av ny miljøteknologi i ferjene. I de siste årene har Vegdirektoratet brukt betydelige ressurser på å oppgradere eksisterende ferjer. Ved å investere 3–6 mill. kr pr. ferje kan to tredjedeler av eksisterende ferjer ifølge Vegdirektoratet få redusert sine  $\text{NO}_x$ -utslipp med om lag 40 pst. samtidig som de får redusert forbruket av drivstoff med omkring 5 pst. Ved gjennomføring i et større antall ferjer vil kostnadene kunne reduseres vesentlig. Øvrige ferjer, dvs. en tredjedel, kan få redusert sine utslipp til omtrent samme nivå som gassferjer ved bruk av katalytisk rensing. Denne teknologien blir nå testet ut i en ny ferje i Sogn og Fjordane.

Vi har god erfaring med miljøtiltak i eksisterende ferjer som gir stor miljøgevinst i forhold til kostnadene. En sterkere miljøetsatsing på eksisterende ferjeflåte vil på den måten relativt raskt kunne gi betydelige reduksjoner i  $\text{NO}_x$ -utslippene. Jeg vil med utgangspunkt i en kostnadseffektiv oppfølging av Norges miljøforpliktelser ta initiativ til en intensivt satsing på miljøforbedringer i dagens ferjeflåte.

Jeg vil løpende vurdere mulighetene for å satse på gassferjer. Beslutninger om kontrahering av gassferjer må tas ut fra en helhetlig vurdering av det aktuelle sambandets egnethet, tilgjengelighet og pris på gass, bygge- og driftskostnader og miljøeffekter i forhold til kostnad sammenlignet med andre  $\text{NO}_x$ -tiltak. Regjeringen vil komme tilbake til disse spørsmålene i et framlegg til Stortinget om oppfølging av Göteborgprotokollen.

Kjell Engbretnen hadde her overtatt presidentplassen.

**Jan Sahl (KrF):** Jeg takker samferdselsministeren for et positivt svar på interpellasjonen, og konstaterer at vi har en sammenfallende målsetting om reduksjon i miljøutslippene i ferjeflåten.

Det er svært gledelig at det satses betydelige ressurser på å oppgradere eksisterende ferjer, med de store miljøgevinster som det medfører. Men samtidig har ferjeflåten et skrikende behov for nybygg. Og da melder spørsmålet seg om hvilken teknologi som skal benyttes. Katalytisk rensing av diesel har gitt gode resultater, og vil særlig være aktuelt i områder der naturgass pr. i dag ikke er tilgjengelig. I Norge har vi det miljøfortrinn at vi allerede har naturgass tilgjengelig, og ministeren nevnte selv Tjeldbergodden, Kollsnes og Kårstø. Jeg er glad for at samferdselsministeren vil ha en løpende vurdering av muligheten for å satse på gassferjer i dette området. Jeg vil på nytt minne om at det foreligger tilbud om gass til en energiekvivalent pris nettopp her.

Til slutt: Det har vært brukt store ressurser på å utvikle gassteknologi og på å gjøre gassen tilgjengelig for bruk i Norge. Så lenge det kan vises til store miljøgevinster ved bruk av gass i ferjesektoren, bør dette – også ut fra Kristelig Folkepartis syn – føre til at man ikke stopper med én ferje. Jeg er derfor glad for at Regjeringen vil komme tilbake til disse spørsmålene i et framlegg for Stortinget i juni måned om bruk av gass, og vi venter i spenning på hva det inneholder.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg tolker det dit hen at interpellanten og jeg har rimelig lik forståelse av utfordringene, og at vi er interessert i å finne de beste løsningene. Det er flere måter man kan se på disse utfordringene på når det spesielt gjelder  $\text{NO}_x$ : Det er kortsiktige løsninger, og det er langsiktige løsninger. De forskjellige tiltakene som vi allerede har sett på – og der det er gjort en del utbedringer – gjelder selvfølgelig de kortsiktige løsningene som man kan finne på eksisterende flåte. Gassferjer vil representere mer langsiktige løsninger. Det betyr også at når vi tenker på levetiden til ferjene, må vi i dag se på hvilke muligheter som finnes, og hva som er kostnadseffektive løsninger når ferjer skal kontraheres.

Som jeg også nevnte i innledningen min i stad, er det et bestemt område i Norge som er mest egnet for gassferjeløsninger. I det området er det primært kapasitetshensyn som gjør at det kan være behov for nye ferjer, ikke så mye utskiftning av eksisterende flåte, for det har allerede pågått en utskiftning. Men i den grad man skal foreta kontrahering av nye ferjer, mener jeg det er riktig at vi foretar vurderinger med hensyn til om man her bør basere seg på gassteknologi sett i forhold til helheten og kostnadseffektiviteten når det gjelder de miljømål vi ønsker å nå.

**Bjergulv Froyn (A):** Kystflåten og ferjene er i dag årsak til mye utslipp av miljøgifter. En reduksjon i utslippene fra disse vil gi mye effekt, men vi må også sørge for at forholdene blir lagt til rette for at gass i flytende form, LNG, og annen ny teknologi faktisk blir tatt i bruk.

Stortingets syn kom klart fram i innstillingen til Nasjonal transportplan, som ble behandlet i fjor. Og nå er det statsråden som må sørge for at Stortingets ønske blir satt ut i livet. Statsråden må samarbeide med de ulike departementene som berøres av en slik politikk.

Dette må føre til at tilgangen til naturgass i norske havner må bedres slik at tilgjengeligheten ikke blir et hinder. Norge har fortrinn når det gjelder bruk av gass, men vi må også vise evne til å kunne skape mer. Skal vi oppnå resultater, er vi avhengig av en aktiv politikk. Da trenger vi et statlig engasjement, spesielt innenfor forskning, utvikling og utbygging av pilotprosjekter, og det må være pilotprosjekter både innen ferjer, kystflåte og distribuering av gass. Dette er i og for seg ingen ny politikk. Staten har alltid spilt en sentral rolle i utbygging av en infrastruktur.

Jeg vil også ønske at samferdselsministeren utvider geografien, slik at man kan tenke seg at flere områder i Norge kan få muligheten til å ta gass i bruk som drivstoff. Oslofjord-området ligger i særdeles stor grad til rette for at en slik politikk kan gjennomføres. Passasjerpotensialet for båttrafikk i Oslofjord-området, på begge sider av fjorden, er såpass stort at vi kan se mulige miljøgevinster – ikke bare ved reduksjon av utslipp fra båter, men ved en betydelig reduksjon av biltrafikken på begge sider av fjorden – og at det skulle være grunn til også å satse i dette området med muligheter til stor effekt. Situasjonen i dag er at gass som drivstoff i liten grad er i bruk i dette området.

Snart vil Stortinget bli forelagt en kollektivtrafikkmelding, og det kunne være aktuelt at man også i forbindelse med denne meldingen trekker inn spørsmålet om forutsetninger for en kollektivtrafikk som i minimal grad bidrar til en forurensning.

Staten må være villig til å finansiere merkostnadene, og vi må sørge for at utskiftningshastigheten for ferjene blir fulgt opp i planlagt tempo. Her har samferdselsministeren en oppgave. Og jeg forutsetter at ved framleggelsen av budsjettet i høst så blir dette reflektert i en aktiv politikk på området.

**Sverre J. Hoddevik (H):** I Nasjonal transportplan var den første LNG-ferja Søsnes-Åfarnes i Møre og Romsdal viet stor oppmerksomhet. Dette var også interpellanten inne på i sitt innlegg. Her ble det slått fast at bruk av naturgass i stedet for diesel ville ha en gunstig miljømessig effekt på alle typer forurensende utslipp til luft, men kostnadseffektiviteten ble allerede da gjort avhengig av utviklinga og av byggekostnadene for de respektive ferjetyperne bl.a. Også tilgjengeligheten av LNG – pålitelig og jevn leveranse – ble påpekt i dette dokumentet.

I Innst. S. nr. 119 for 2000-2001 som fulgte, gav en samlet komite god respons på dette gassferjekapitlet, men med enda tydeligere framstilling av relativ forurensningsreduksjon mellom diesel- og gassbruk. Gass var her diesel overlegen både med hensyn til NO<sub>x</sub>-utslipp, partikkelutslipp, svovelutslipp og CO<sub>2</sub>-utslipp, men det er NO<sub>x</sub>-utslippene som preger denne ferjedrivstoffdebatten, naturlig nok. Imidlertid er det en nøye sammenheng mellom byggekostnader, driftskostnader og utslippsvolum.

I det seinere er det oppnådd betydelige resultater ved katalytisk rensing av dieselenheter. Den nye M/F «Nord-

fjord» i sambandet Stårheim-Isane, som det har vært vist til tidligere i denne debatten, har god margin i forhold til FN's grenseverdier for NO<sub>x</sub>-utslipp.

Sem-erklæringa peker på gassferje som et relevant valg ved nykontrahering. Det er imidlertid kostnadseffektiv miljøgevinst som er hovedmålet ved denne politikken. Jeg aner her et lite ambisjonsspenn mellom interpellanten og statsråden, der interpellanten fokuserer på forventningene til gassløsningene, mens statsråden helt klart har påpekt alternative muligheter for tilsvarende miljøgevinst f.eks. ved katalytisk rensing av diesel. For oss må det være viktig å få miljøgevinsten – gassanvendelse vil det alltid være muligheter til. Men vi skal følge denne utviklinga nøye.

Så retter Arbeiderpartiets representant også søkelyset mot Stortingets ønske. Stortingets ønske har vært uttrykt i de dokumentene som vi alle sammen har referert til, men Stortingets ønske verbalt sett kan jo ta seg ulikt ut, alt etter hvor miljøgevinsten lettest ser ut til å kunne bli hentet.

**Heidi Sørensen (SV):** Jeg vil takke interpellanten for å ha tatt opp spørsmålet, og også takke statsråden for et bra svar. Jeg synes det er viktig at man stiller dette spørsmålet nettopp ut fra hvilke miljøkrav som vil bli stilt, og så vurderer man de løsningene man kommer fram til, og ikke ut fra at man skal henge seg opp i én teknologi, men ut fra at man vil oppnå den størst mulige miljøgevinsten.

Hvis vi sammenligner gassferjer med dagens diesel-ferjer, er miljøgevinsten størst først og fremst når det gjelder NO<sub>x</sub>, og sur nedbør, som NO<sub>x</sub> fører til, er et av de mest alvorlige og akutte miljøproblemer vi ser i Norge. Vi har allerede mistet 18 laksestammer på grunn av sur nedbør, og 12 er fremdeles truet. Det er Sørvestlandet som er hardest rammet av denne stort sett langtransporterte forurensningen.

Når det gjelder svovelutslipp, har vi i Europa klart å halvere disse utslippene. I Norge har vi gått enda lenger ned. Når det gjelder utviklingen for NO<sub>x</sub>-utslippene, er det annerledes. I Europa ser vi en stabilisering, mens vi i Norge har en økning. Det er en viktig oppgave for oss å få ned disse. Samtidig må vi ta med oss at når vi skal sette i gang miljøtiltak, må vi også se hvilke andre miljøkonsekvenser driften fører med seg. Når det gjelder gevinst på CO<sub>2</sub>-utslipp, som fører til farlige klimautslipp, er gevinsten ved å innføre gassferjer svært liten, eller regnskapet går stort sett i null.

I en vurdering framover mener jeg man må se på de totale miljøgevinstene, og så legge opp en politikk som fremmer at vi får en ferjedrift som har minst mulig totalbelastning på miljøet. Best mener jeg man sikrer det ved å legge klare rammebetingelser, for så å la det foregå en teknologikonkurranse mellom flere aktuelle teknologier, og den teknologien som gir de beste miljøgevinstene, vil få de beste rammebetingelsene.

På sikt vil vi sikkert få bruk av hydrogen og brenselceller, og jeg er optimistisk. Men da er det viktig at vi ikke binder oss opp i en infrastruktur som etter kort tid vil være utgått på dato, og kort tid i denne sammenhen-



gen er kanskje 10 år. Hvis vi skal bygge en infrastruktur for gass i dette landet, bygger man den for 20 og 30 år. Det er også viktig å ha med seg det forholdet i vurderingen av gassferjer.

Det er mange ting vi skal fatte kloke beslutninger om i dette stortinget. Men jeg synes kanskje ikke det er helt rimelig at vi på nåværende tidspunkt skal peke ut at gassferjer er akkurat den teknologien som vi akkurat nå skal bestemme er den teknologien det kommer til å bli mest bruk for i framtiden. Det viktigste vi kan gjøre, er å legge til rette rammebetingelsene, slik at den beste miljøløsningen vinner.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Temaet i denne interpellasjonen har vore, som fleire har vore inne på, omtala i mange innstillingar frå samferdslekomiteen, t.d. i Nasjonal transportplan og i fleire budsjettinnstillingar. Ja, ein samla komite har i den siste budsjettinnstillinga sagt at det bør satsast på distribusjon og bruk av naturgass innanlands der dette gir miljømessig positive effektar. Det er nettopp miljøgevinsten som har vore understreka kvar gong samferdslekomiteen har hatt merknader om bruk av gass på samferdslesområdet. Det er difor stor tilslutning til gassferjer der dette kan gi miljøgevinst. Det området vi no debatterer, er det altså ikkje den store usemja om, tvert imot er det eit område som samferdslekomiteen, og dermed òg Stortinget, har vore samla om.

Det som har vore innvendingane, er at gassferjene har vore dyrare enn dei konvensjonelle ferjene. Ved bygging av fleire, når ein fyrst har bygd prototypen, må ein rekne med at dei seinare ferjene som blir bygde, blir billigare. Men ein minimumsfaktor for bruk av gassferjer i dag har nettopp vore manglande utbygging av LNG-anlegg.

Så kan ein stille spørsmål om det er rett politikk å satse einseitig på gass og gassferjer. Eg trur det er rett, slik som òg statsråden var inne på, at ein må vere open for alle ulike typar løysingar, ikkje nødvendigvis låse seg til eitt område. Difor har eg lyst til å peike spesielt på at satsing på engasjement i forskning på området er det viktig å følgje med på.

Noreg har ein svært høg gjennomsnittsalder for ferjer, med gammal konvensjonell teknologi. Dette er hovudårsaka til dei store miljøutsleppa i ferjesektoren. Eg meiner at berre ved å byggje nye konvensjonelle ferjer vil ein òg oppnå ein stor miljøgevinst. Det er svært stor skilnad på forureiningsgraden for gamle og nye konvensjonelle ferjer. Ja, det er til og med dei som påstår at ein kan oppnå nesten det same på den måten. Den påstanden skal ikkje eg gå god for, men det er klart at vi oppnår mykje ved å få ein meir moderne ferjeflåte enn den vi har i dag. Så oppgradering av gamle ferjer kan òg vere eit kortsiktig tiltak for å oppnå ein miljøgevinst.

**Jan Sahl (KrF):** De innleggene som har vært holdt, viser at det fortsatt er et sterkt engasjement i Stortinget for å legge til rette for miljøvennlig drift innenfor ferjesektoren.

Det har ikke vært mitt mål med denne interpellasjonen å peke ut gass som den eneste og den absolutt beste far-

bare løsningen for framtida. Tvert imot er jeg sterkt enig med dem som sier at her må vi gjøre en kontinuerlig jobb med å forske oss fram til hva som skal være teknologien for framtida.

Mitt poeng er at i Norge har vi det fortrinnet at vi har naturgassen tilgjengelig, vi har faktisk også teknologien tilgjengelig, og vi har et godt eksempel på at vi har lyktes. Det har kostet noen kroner mer, men det vil også koste å utvikle ny teknologi. Det vil også koste å sette de første ferjene i drift med ny teknologi. Derfor var mitt mål med denne interpellasjonen å få sagt at kanskje er naturgass en løsning innenfor et bestemt område, der gassen er tilgjengelig og for de ferjene som vi nå vet vi skal bygge for å fornye ferjeflåten også i det området. Så får vi se på sikt når hydrogenteknologien og brenselcelleteknologien er kommet, om vi da har den totalt forurensningsfrie ferjen.

En regner i dag med at en ferje har en normal levetid på 20–30 år. Og hvis vi har det perspektivet at vi har brenselcellemotoren på plass om 20–30 år – da er jeg kanskje litt pessimistisk – vil jo de ferjene vi i dag bygger på naturgass, være klar for utskifting.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Den debatten vi har hatt gjennom denne interpellasjonen, har vært en nyttig runde.

Jeg oppfatter det slik at Stortinget er interessert i at vi skal finne de beste miljømessige løsningene for ferjeflåten vår, både når det gjelder eksisterende flåte og ved eventuelle nye ferjer.

Det er også kommet innspill om å se på alternative energiformer også andre steder i landet. Som jeg nevnte i mitt innlegg, har vi sett på et område hvor distribusjonen mer eller mindre er på plass, og det å gå videre og se på andre områder av landet må også ses i sammenheng med en bredere debatt om tilgjengeligheten av gass og distribusjon av gass til andre formål.

Det er helt klart at når det gjelder bevilgninger til løsninger her, er det det at vi bevilger penger til riksvegferjedriften som gjør at vi kommer med statlige bidrag i forhold til den flåten vi har når det gjelder riksvegferjer. På den måten kan vi, kan staten, kan jeg, kan Stortinget, være med på å legge føringer for hvilke løsninger vi velger.

Jeg kommer videre til å være på jakt etter de beste miljøløsningene når det gjelder ferjer. Jeg kommer til å fokusere på naturgass, men ikke som den eneste løsningen. Den løsningen vi må gå inn for, er de ferjeløsningene som gir den største miljøgevinsten.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

E i r i n F a l d e t gjeninntok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da går Stortinget til votering over saken på dagens kart.

*Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten har Kenneth Svendsen satt fram to forslag på vegne av Fremskrittspartiet og Kystpartiet.

Forslagene lyder:

- «1. Stortinget ber Regjeringen utvide dispensasjonen fra Stortingets vedtak om å øke grensen for kombinerte lastebiler fra 5 000 til 6 000 kg, fra å gjelde fra 1. mars 2002 til å gjelde til 1. juli 2002. Overgangsordningen gjøres gjeldende for de som har bestilt bil før 1. januar 2002.
2. Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2002 legge frem en vurdering av de miljømessige konsekvenser, og de kostnadsmessige konsekvenser for næringslivet, statlige og kommunale etater ved økningen av vektgrensen fra 5 000 til 6 000 kg for kombinerte lastebiler.»

Det voteres alternativt mellom disse forslagene og komiteens forslag til vedtak.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:64 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om å forlenge dispensasjonen fra forhøyelse av vektgrensen fra 5 000 kg til 6 000 kg for kombinerte lastebiler, fra 1. mars til 1. juli 2002 – bifalles ikke.

*Votering :*

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet og Kystpartiet bifalles innstillingen med 76 mot 18 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.28.04)

*Votering i sak nr. 2*

**Presidenten:** Under debatten har Ranveig Frøiland satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Dokument nr. 8:76 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantane Per Sandberg, Siv Jensen og Gjermund Hagesæter om å be Regjeringa gjennomføre tiltak for å sikre fri konkurranse i marknaden for kommunale tenestepensjonsordningar – vert å avvise.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens forslag til vedtak.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:76 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantane Per Sandberg, Siv Jensen og Gjermund Hagesæter om å be Regjeringa gjennomføre tiltak for å sikre fri konkurranse på markedet for kommunale tjenestepensjonsordningar – vedlegges protokollen.

*Votering :*

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bifalles innstillingen med 58 mot 39 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.29.00)

*Votering i sak nr. 3*

**Presidenten:** Under debatten har Øystein Hedstrøm satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omgående å oppheve importtollen for poteter.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens forslag til vedtak.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:85 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm om å fjerne importvernet for poteter som et ledd i å øke tilbudet av kvalitetsprodukter til konsumentene – bifalles ikke.

*Votering :*

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifalles innstillingen med 82 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.29.49)

*Votering i sak nr. 4*

**Presidenten:** Det voteres over forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte den 9. april 2002:

«Stortinget ber Regjeringen fremme eventuelle supplerende endringsforslag til lov om foretakspensjon for å sikre retten til opptjente ytelser for medlemmer i pensjonsordning uten utstedelse av fripoliser. Utstedelse av fripoliser til fratrukkte medlemmer av pensjonsordning endres ikke.»

*Voteringstavlene* viste at det var avgitt 57 stemmer mot forslaget og 36 stemmer for.

(Voteringsutskrift kl. 13.30.18)

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A)** (frå salen): President! Eg stemte feil.

**Reidun Gravdahl (A)** (fra salen): President! Jeg stemte feil.

**Presidenten:** Da tar vi ny votering.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 17 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.31.40)

*Votering i sak nr. 5*

**Presidenten:** Under debatten har Arne Sortevik satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest om å fremlegge sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen havn i tråd med forutsetninger og vedtak som ble gjort da Askøybroen ble bygget, og i tråd med politiske løfter som er gitt etter at broen er tatt i bruk uten at alternativ seilingsled er bygget.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens forslag til vedtak.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:59 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om bygging av alternativ seilingsled fra Hjeltefjorden til Herdla fjorden og videre til Bergen – vedlegges protokollen.

**V o t e r i n g :**

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 84 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.32.45)

*Votering i sak nr. 6*

**Presidenten:** Under debatten har Thore A. Nistad satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Regjeringen bes sørge for gjeldsletting eller andre tiltak som kan gi sterkt nedsatte bompengesatser på riksvei 5 mellom Sogndal og Fjærland.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens forslag til vedtak.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:77 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om reduserte bompengesatser på riksvei 5, Fjærlandsveien, mellom Fjærland og Sogndal – vedlegges protokollen.

**V o t e r i n g :**

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 83 mot 17 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.33.43)

**Presidenten:** Til sak nr. 7 foreligger det ikke noe voteringstema.

**S a k n r . 8***Referat*

1. (254) Forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, André Kvakkestad, Per Ove Width og Per Erik Monsen om flytting av Politihøgskolen i Oslo og dens aktiviteter i Kongsvinger og Nord-Odal til tidligere Luftforsvarets Skolesenter i Stavern (Dokument nr. 8:111 (2001-2002))  
Enst.: Sendes justiskomiteen.
2. (255) Et mindre og bedre statlig eierskap (St.meld. nr. 22 (2001-2002))  
Enst.: Sendes næringskomiteen.
3. (256) Forslag fra stortingsrepresentantene Gunn Olsen og Britt Hildeng om endringer i folketrygdens regler om sykepenger for langtidssykmeldte (Dokument nr. 8:110 (2001-2002))  
Enst.: Sendes sosialkomiteen.
4. (257) Forslag fra stortingsrepresentantene Thorbjørn Jagland, Jens Stoltenberg, Haakon Blankenborg og Gunhild Øyangen om opprettelsen av et folkefond for palestinske flyktninger (Dokument nr. 8:112 (2001-2002))
5. (258) Samarbeidet i Organisasjonen for tryggleik og samarbeid i Europa (OSSE) i 2001 (St.meld. nr. 21 (2001-2002))  
Enst.: Nr. 4 og 5 sendes utenrikskomiteen.
6. (259) Sogn og Fjordane Fylkeskommune sender skriv datert 11. april 2002 med uttalelse fra fylkestinget om økning av rammene til rassikring av veinettet  
Enst.: Vedlegges protokollen.

Møtet hevet kl. 13.35.