

**Møte onsdag den 12. februar kl. 10**

President: Eirin Falde

Dagsorden (nr. 49):

1. Spørretime
  - muntlig spørretime
  - ordinær spørretime (nr. 12)
2. Referat

**Presidenten:** Det foreligger en søknad fra Kristelig Folkepartis stortingsgruppe om velferdspermisjon for representanten Dagrun Eriksen i tiden fra og med 12. februar til og med 20. februar.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten for Vest-Agder fylke, Sigmund Kroslid, innkalles for å møte i permisjonstiden.
3. Sigmund Kroslid innvelges i Lagtinget for den tid han møter for representanten Dagrun Eriksen.

**Presidenten:** Sigmund Kroslid er til stede og vil ta sete.

Representanten Øystein Hedstrøm vil framsette et privat forslag.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** På vegne av Lodve Solholm og meg selv fremsetter jeg et forslag om endringer i sammensetningen av Reisegarantifondets styre slik at reiselivsoperatører kan gå like konkurransevilkår.

**Presidenten:** Representanten Øystein Djupedal vil framsette et privat forslag.

**Øystein Djupedal (SV):** På vegne av representantene Rolf Reikvam, Inge Ryan og meg selv vil jeg legge fram forslag om en statusrapport om IT- og kunnskapssenteret på Fornebu.

**Presidenten:** Representanten Kenneth Svendsen vil framsette et privat forslag.

**Kenneth Svendsen (FrP):** På vegne av representantene Øyvind Vaksdal, Ulf Erik Knudsen og meg selv legger jeg fram forslag om å innføre krav om lokale folkeavstemninger ved bygging av bompengefinansierte veiprojekter.

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

S a k n r . 1

*Spørretime*

- muntlig spørretime
- ordinær spørretime

*Muntlig spørretime*

**Presidenten:** Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at følgende regjeringsmedlemmer vil møte til muntlig spørretime:

- statsråd Hilde Frafjord Johnson
- statsråd Ansgar Gabrielsen
- statsråd Torild Skogsholm

De annonserte regjeringsmedlemmer er til stede, og vi er klare til å starte den muntlige spørretimen.

De representanter som i tillegg til de forhåndspåmeldte ønsker å stille hovedspørsmål, bes om å reise seg. –

Vi starter da med første hovedspørsmål, fra representanten Marit Arnstad.

**Marit Arnstad (Sp):** Jeg har et spørsmål til næringsministeren.

Det er vel ikke å ta i for sterkt å si at mange i den siste tiden har sett på Regjeringens industri- og næringspolitikk som nokså tafatt. Man peker stadig på at de generelle økonomiske betingelsene er viktige for landets industri. Det er det ingen som er uenig i. Men vi trenger også en næringsminister og et næringsdepartement som kjemper for norsk industri, som er i en situasjon som er vanskeligere enn på lenge. Skal vi bevare og utvikle nye arbeidsplasser, krever det en aktiv næringspolitisk strategi. Jeg tror mange spør seg: Hvor er den strategien i dag?

Vi ser nå f.eks. at Statoil ønsker å tildele verfts-kontrakten på Snøhvit til Dragados i Spania, noe som forfordeler Kværner. Det er et spørsmål som vi sikkert kommer tilbake til.

Men jeg har et spørsmål som angår et annet tilfelle, som det står om i dagens aviser. Samtidig som Regjeringen i Norge ribber SND for penger og bygger ned virkemidler for kapitaltilgang for norsk industri, havner vi i den gale situasjonen at mens vi strammer inn her hjemme, sender vi bistandspenger med dem som flytter ut – i dette tilfellet når Mustad fabrikk flytter til Kina. Hva synes næringsministeren om det?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Det er klart at vi opplever en del paradokser i norsk politikk knyttet til at vi definitivt ønsker å legge til rette for utvikling av arbeidsplasser i Norge. Samtidig ser vi oppslag som det vi ser i Dagbladet i dag, om at Mustads Kina-etablering har fått tilskudd fra NORAD.

La meg si det slik: Jeg har i dag sendt et brev til NORAD for å få en orientering om det forholdet. Men den foreløpige kontakten tyder på at det er Stortingets retningslinjer for bistandspolitikk som ligger til grunn for NORADs innvilgelse av søknaden. Så kan man si: Bør man gjøre det? Vel, det er for så vidt opp til Stortinget. Men retningslinjene for tildeling av bistandsmidler også hva gjelder opplæring for å skaffe folk arbeid i land som er omfattet av bistandsmidler, er det Stortinget som har hånd om, og det har også representanten Arnstad antakelig vært med på.

Den ansvarlige statsråd for NORAD er jo til stede i salen, slik at dette kan utbroderes nærmere.

**Marit Arnstad (Sp):** Når det gjelder de aktuelle retningslinjene, vil dette være en av de retningslinjene hvor Senterpartiet hadde atskillige merknader da saken ble behandlet – særlig hvis det gjelder NORFUND-ordningen.

Vi opplever nå at ansvaret skufles fra den ene til den andre. Det har skjedd i Dragados-saken, det skjer også nå, ved at statsråden her sier at dette er i tråd med Stortingets retningslinjer. Det kan ikke være noe i veien for at en på tross av retningslinjene til Stortinget også bruker et fornuftig skjønn når det gjelder hva en bruker kapital til. Kina er et av de land i verden som har billigst arbeidskraft, og som vi aldri vil kunne konkurrere med når det gjelder arbeidskraftkostnader. Kina er et av de land i verden som tiltrekker seg mest av private investeringer. Er det riktig at vi samtidig som vi skjærer ned på våre egne kapitalinstrumenter, skal sende med en norsk bedrift kapital til å etablere seg i Kina, samtidig som den sier opp 200 arbeidstakere på Gjøvik?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Nå er jeg ikke sikker på om hele den beskrivelsen som representanten Arnstad gir, er riktig.

Når det gjelder at Senterpartiet har merknader til en del ting, er jo det for så vidt vel kjent. Representanten Arnstad nevnte Snøhvit-saken og Dragados. Jeg vil bare minne om at hvis Senterpartiet og fru Arnstad hadde fått viljen sin, hadde ingen arbeidere, verken i Norge eller Spania, fått utført et timeverk knyttet til å lage det anlegget som Senterpartiet og SV de facto var imot. Det minner meg mye om han som var imot prester, men for kvinnelige prester. Det blir en type kommunikasjon som jeg synes en tidligere energiminister skulle holde seg for god til.

Når det gjelder den aktuelle situasjonen i NORAD, hvorvidt de har utøvet det skjønn som de burde, hvorvidt de har holdt seg innenfor de retningslinjene som gjelder, vil jeg anta at også representanten Arnstad vil forstå at jeg i løpet av de to timene som har gått siden jeg leste Dagbladet, ikke har full oversikt over det. Jeg har utbedt meg en skriftlig orientering om det. Men som sagt, den konstitusjonelt ansvarlige statsråd for NORAD sitter like ved min side.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Olav Akselsen.

**Olav Akselsen (A):** Eg vil ikkje forlanga at næringsministeren skal ha den fulle oversikta over alle bedrifter i Noreg.

Eg besøkte sjølv trikotasjebedrifta Janus i Bergen på måndag. Dei har nett teke over ein konkurrent i ein nabokommune og har søkt om midlar til samlokalisering. Det var ein kostnad på 1,5 mill. kr. Dei har fått avslag. Samtidig blir det påstått at dersom dei hadde flytta den same bedrifta til Baltikum, ville dei fått denne støtta frå Næringsdepartementet, og det er forståeleg at dei fleste reagerer negativt på dette. Mens dei kjempar for å overleva i Noreg, har Næringsdepartementet i lag med Eksportrådet

turar bl.a. til Baltikum der dei viser alle dei gode fasilitetane og dei positive sidene ved utflagging. Bør me ikkje heller fokusera sterkare på korleis me skal hindra utflagging, enn å leggja til rette for det, slik som ein i dag gjer?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Det er et uomtvistelig faktum at en del bransjer i veldig stor grad har flagget ut. Representanten Akselsen nevner Janus, som er i tekoindustrien. Som de fleste vil være kjent med, har man i løpet av de siste 30 år i grunnen faset ut hele denne industrien. Det er jo ikke sikkert Arbeiderpartiet har vært fraværende i regjeringskontorene i den perioden. Så vidt jeg husker i farten, når det gjelder det å bistå i forbindelse med utflagging til f.eks. Baltikum, kan jeg ikke se at det var noen nedgang i den utflaggingen i den perioden Akselsen selv var statsråd. Det var en ordning som ble introdusert av Senterpartiets statsråd fru Queseth Haarstad, som er videreført av Arbeiderpartiet, og som jeg nå har hatt en full gjennomgang av i en rapport som jeg har fått. Jeg skal til Baltikum om en uke. Min konklusjon er ikke tatt hva gjelder om en skal anbefale Stortinget videreføring eller ikke videreføring av det. Jeg setter et stort spørsmålstegn ved om vi skal bruke norske skattebetaleres penger til å bygge infrastruktur i andre land for at de skal tiltrekke seg norske bedrifter. Jeg setter et stort spørsmålstegn ved det, og vil komme tilbake til det.

**Presidenten:** Øystein Djupedal – til oppfølgings-spørsmål.

**Øystein Djupedal (SV):** Det siste som næringsministeren sa, er svært positivt. Vi opplever at både SND, SIVA, Eksportrådet og nå også Utenriksdepartementet gjennom bistandsmidler bruker statlige penger for at bedrifter skal få muligheten til å etablere seg i andre land, når norske virksomheter nedlegges. Så det han nå sa, er positivt. Men betyr det at næringsministeren vil se videre på de mange ulike støtteordningene som fins, for å hindre at det vi i dag ser ved Mustad, som vi har sett ved mange bedrifter som etablerer seg i Baltikum, ikke skal skje, og at Stortinget vil få seg forelagt en rapport som gjør det mulig å hindre denne typen misbruk av statlige støtte-midler? Det kan jo ikke være tvil om at dette er i strid med det som er Stortingets intensjon med SND og med SIVA. Stortingets intensjon med bistandsmidler er altså ikke at de skal brukes til å nedlegge norsk industri og etablere industri i andre land.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Med all respekt for hr. Djupedal må jeg jo si at det er ganske tendensiøst det jeg hører. Stortinget har fått seg forelagt disse tingene i detalj hva gjelder både hva SIVA har gjort, og hva SND har gjort. I flere proposisjoner er det meldt tilbake. Det har vært representanter for de angjeldende partier til stede og sett dette i det angjeldende land. Det er etablert av regimer i dette landet som i hvert fall ikke jeg var med i, og ikke mitt parti var med i. Det jeg har sagt, er at dette tar vi en gjennomgang på. Og jeg ser absolutt en mulighet for at jeg vil avvikle de ordningene som er innført av

bl.a. Senterpartiet og videreført av Arbeiderpartiet. Men jeg tror man skal være meget forsiktig med å si at dette må være misbruk av midler. Det er uttrykt en positiv vilje fra Stortinget og eksplisitt i næringskomiteen hva gjelder disse ting. Da synes jeg det er for drøyt å karakterisere det som misbruk. Hvis man leser innstillingen, vil man selv kunne finne ut av det.

**Presidenten:** Øystein Hedstrøm – til oppfølgings-spørsmål.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** Vi opplever at norske bedrifter dels legger ned, dels forvitrer, dels flagger ut sin virksomhet. De siste dagene har det vært sterk fokusering på Dragados og Snøhvit-kontrakten. Departementet skal ha honnør for at man nå har nedsatt et utvalg for å vurdere om det i flere europeiske land foregår ulovlig subsidiering av virksomheten.

Nå har det kommet krav fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet om å utsette inngåelsen av kontrakten. Statoil hadde opprinnelig tenkt å inngå denne kontrakten den 6. april, så hvis man utsetter det noen uker, vil ikke det skade fremdriften av prosjektet eller bety særlige merkostnader.

Fremskrittspartiet skal behandle denne saken på sitt gruppemøte i kveld, og vi er på vippen i den saken. Hvis det er slik at Fremskrittspartiet nå støtter de andre opposisjonspartiene, vil det være et flertall for eventuelt å instruere Regjeringen om å be Statoil vente. Vil da næringsministeren følge opp en slik anmodning fra Stortingets flertall?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** For det første har selvfølgelig representanten Hedstrøm rett i at Fremskrittspartiet også i denne saken har valgt å vente med å ta standpunkt inntil de så at de var på vippen!

Når det gjelder hvorvidt en skal utsette eller ikke utsette, hvorvidt en skal oppfordre eller ikke oppfordre, er det ikke slik vi får forutsigbare rammebetingelser i dette landet, at vi driver med oppfordringer og resolusjoner, for så vidt verken i storting eller i regjering. Vi må ha en hjemmel for å gripe inn overfor en norsk borger. Alminnelig rettssikkerhet tilsier det. Det gjelder faktisk også Statoil. Vi må som politikere ikke frata Statoil det ansvar de har i forbindelse med denne utbyggingen. De to paragrafene i petroleumsloven §§ 4-2 og 4-5 gir ikke hjemmel for å gripe inn etter at et anlegg har fått «kjør!» i Stortinget, som dette fikk 13. juni i fjor, og arbeidet er satt i gang. Da har det noen rettslige implikasjoner som betyr at man kommer i et ansvar økonomisk. Det ansvaret ønsker ikke jeg å ta.

**Presidenten:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Olav Akselsen (A):** Eg ser at næringsministeren blir ståande, og det kan han godt gjera, for det er han eg har spørsmål til. Eg er dessverre nøydd til å stilla eit spørsmål som eg har stilt mange gonger før, men som eg har fått negativt svar på kvar gong.

Det siste året har 45 nye personar mista jobben sin kvar dag. Arbeidsløysa har auka med 25 pst. Endå verre: Talet på langtidsledige har auka med 45 pst. Dessverre ser dette ut til berre å vera begynnelsen. Frå heile landet strøymer det no på med meldingar om permitteringar, oppseiingar og utflaggingar, og talet på konkursar i fjor var det høgaste på over ti år. Ein rapport frå NHO i Møre og Romsdal viser at 50 pst. av bedriftene vurderer konkret utflagging, og endå fleire seier dei vil redusera arbeidsstokken. Førre veke tapte som kjent Kværner Røsenberg Snøkvit til Spania.

Regjeringa har lenge oversett alle åtvaringar og bagatellisert denne utviklinga. Spørsmålet mitt til næringsministeren er om han i dag, i motsetning til tidlegare, har konkrete tiltak for kva som må gjerast for å snu denne utviklinga.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** For det første vil jeg, også denne gangen, benytte anledningen til å tilbakevise en del av premissene i Akselsens påstand om at man overser, at man nærmest ikke skulle følge med, og at man kaller det for bagateller.

Nå er det slik at de internasjonale konjunkturer som vi nå ser, rammer alle land, styrt av konservative eller av sosialdemokrater eller hva det måtte være. De opplever nøyaktig det samme: Det er en fallende industrisysseting, det er en fallende industriproduksjon, og det er en stigende arbeidsledighet. Det rammer selvfølgelig også oss. Så er spørsmålet man også må se på: Er det slik at det rammer oss i hardere grad enn våre konkurrentland? Det er altså ting som kan tyde på det.

Hadde vi ført Arbeiderpartiets politikk videre, hadde det antakeligvis blitt enda verre. Fra 1995 og frem til nå vet vi at vi hvert eneste år har tapt konkurransekraft for norsk konkurranseutsatt næringsliv – sammenhengende hvert eneste år – med ca. 2 pst. Det er klart at dette får konsekvenser til slutt. Man kan ikke både bevilge seg mer til alle gode formål i offentlig sektor og samtidig tro at man skal få til en industrivekst. Hver arbeidsdag på hele 1990-tallet ble det ansatt 70 flere mennesker i offentlig sektor, som utgjør ca. 40 årsverk. Industrisyssetingen har stått stille.

For første gang på ti år har vi nå en regjering som har sagt at veksten i offentlig sektor skal være mindre enn veksten i BNP. Det er helt grunnleggende for å få til vekst i konkurranseutsatt sektor.

Derneft kan man ikke bevilge seg lønnstillegg i dette landet som er langt over våre konkurrenters, og så tro at det ikke har betydning. Dette får selvfølgelig konsekvenser, og det er jo de vi ser nå. Hadde vi hatt en lønnsvekst som var lavere enn i våre konkurrentland, hadde vi styrket konkurranseevnen – det er det motsatte.

Så har vi kronekurs, og så har vi rente. Hva er det som skal til for å få disse ned? Jo – og der er Arbeiderpartiet forhåpentligvis på vårt spor – vi må kjøre en nødvendig stram finanspolitikk, ellers nytter det ikke. En kan ikke på den ene siden dele ut og så tro at det ikke har konsekvenser.

**Olav Akselsen (A):** Eg hadde eit veldig enkelt spørsmål. Eg spurde om næringsministeren hadde nokon som helst konkrete planar for no å snu utviklinga. Når han i denne samanhengen berre skylder på internasjonale konjunkturar og tidlegare regjeringar, tek eg det som eit teikn på at så ikkje er tilfellet.

Sanninga er at dei to viktigaste grepa er ein stram budsjettpolitikk og at ein har eit effektivt inntektspolitisk samarbeid. I fjor valde Regjeringa å køyra ei meir ekspansiv linje enn den Arbeiderpartiet foreslo, både i revidert nasjonalbudsjett, der me nærmast blei latterleggjorde då me sa det var behov for innsparing, og i fjor haust. Den største lønnsveksten fekk ein i offentlig sektor i fjor vår, då Høgre hadde arbeidsministeren, og det er ikkje blitt sett inn eit einaste tiltak for å dempa lønnsveksten. Tvert imot har ein innført masse sosialt negative ordningar, som gjer at det blir mykje vanskelegare å få arbeidstakarane med seg på ei fornuftig lønnsutvikling.

Men spørsmålet mitt var: Har næringsministeren konkrete planar?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Det er slik at Regjeringens politikk på dette området er Regjeringens politikk. Lederen i næringskomiteen vet antakeligvis meget godt at de aller tyngste og viktigste premissene for konkurransekraften til norsk konkurranseutsatt sektor er fordelt på et titalls departementer. Regjeringens samlede politikk på dette området har det i seg at vi har tatt hovedgrepet, som Akselsen nevner, nemlig det inntektspolitiske samarbeidet. Det er en klar forståelse av både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden og på statens side at hvis vi ikke får ned lønnsveksten, nytter det ikke å holde 17. mai-tale om verken verftsindustri eller andre ting. Derfor har vi for å gi signaler på det kjørt et strammere løp enn noen gang, vil jeg si.

For min egen del, med ansvar for de fleste av selskapene vi har eierandel i, har jeg sagt null økning i styrehonorarer, og i et møte jeg skal ha om tre-fire uker, hvor samtlige konsernsjefer og samtlige styreformenn skal inn, skal jeg legge tungt over dem det forhold at lønnsveksten for ledere ikke skal være en promille høyere enn for andre, for å styrke konkurransekraften til norsk næringsliv.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Marit Arnstad.

**Marit Arnstad (Sp):** Nå har vel næringsministeren gitt en passe dose med utskjelling av Arbeiderpartiet og Senterpartiet, så nå kan det kanskje være på tide å få noen skikkelige svar på hva det er som er denne regjeringens næringspolitiske strategi, og hva det er som er denne næringsministerens strategi for å ta vare på norsk industri. Det er det jeg føler vi nå står og venter på. Jeg tror ikke styrehonorarene i styreverommene er tilstrekkelig svar på det spørsmålet, for å si det som det er.

Innebærer det statsråden nå svarte Akselsen, at svaret kun er nedskjæringer i offentlig sektor og et mer fleksibelt arbeidsmarked, eller er det andre næringspolitiske

tiltak denne regjeringen er opptatt av? Hva vil Regjeringen gjøre i forhold til kapitaltilgang til norske bedrifter? Hva vil den gjøre i forhold til å satse målrettet på de næringene der vi har mulighet til å bli blant de beste i verden? Og hva vil den gjøre i forhold til forskning og utvikling? Det må snart gis noen svar utenom det evinnelige mantraet om stram finanspolitikk og nedskjæring på offentlig sektor.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Jeg skal prøve å svare på noen av de 14 spørsmål som ble stilt, men det er umulig å svare på alle dem. Det var altså 14 spørsmålsteget sammen, og det er klart at det er begrenset hva en kan få sagt.

Regjeringens hovedstrategi er knyttet til forskning og utvikling. Det vi gjør nå, er å få til massive økninger i forhold til dette fondet. Ikke minst den nye ordningen vi har fått til med SkatteFUNN, har jo vist seg å bli en kjempesuksess. Flere tusen nye norske bedrifter har nå meldt sin interesse for dette og fått tilsagn – flere tusen norske bedrifter som ikke tidligere var i Forskningsrådets kartotek. Vi utarbeider nå en helhetlig innovasjonspolitikk, noe som aldri har vært gjort før, som viser sammenhengen mellom alle departementenes innflytelse på den totale konkurransekraften. Det aller viktigste: Uansett hva representanten måtte mene om signalgivning i forhold til lederlønninger, vet vi at det har vært en viktig sak hvert eneste år når det gjelder lønnsutvikling, at man har pekt på andre som har fått mer. Derfor er det viktig å ta fatt i. (Presidenten klubber.) Når det gjelder virkemidlene, har jeg en sak som kommer til Stortinget om halvannen måned, som er en fullstendig gjennomgang, en oppdatering og et fremtidsrettet system for dette, hvor man legger bak seg en del av de ordningene som man hadde, og ser fremover.

**Presidenten:** Presidenten minner om taletiden, selv om det kanskje er litt utidig å gjøre det.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Det er ikke utidig, president.

**Presidenten:** Sylvia Brustad – til oppfølgingsspørsmål.

**Sylvia Brustad (A):** Jeg synes det er bekymringsfullt at vi har en regjering som ikke tar situasjonen på arbeidsmarkedet mer alvorlig enn det vi nå hører næringsministeren også si, og det gjelder bl.a. det som skjer innenfor leverandørindustrien. Vi hadde før jul det som skjedde ved Kværner Egersund, hvor 140 måtte gå fordi oppdraget gikk til Dragados. Nå har vi sett det samme når det gjelder Snøhvit, at oppdraget har gått til det samme verftet, og jeg forstår det slik at næringsministeren ikke har tenkt å foreta seg noe annet enn å sette ned et utvalg. Et utvalg er vel og bra – det er etter et pålegg fra et flertall i Stortinget før jul om å gå gjennom konkurransesituasjonen, som er meget nødvendig – men her må det jo handles.

Jeg vil også si at det er mange måter å utøve eierskap på også i tidligere faser, og jeg vil stille statsråden følgende spørsmål: Synes statsråden det ville være klokt hvis Statoil nå utsatte å underskrive på kontrakten til 6. mars, og Regjeringa og andre brukte den tida aktivt til å granske spørsmålet: Hva i all verden er årsaken til at det kan være så store prisforskjeller som vi har sett mellom Aker Kværner og Dragados?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Når representanten sier at hun er uvitende, kan det selvfølgelig skyldes at hun er uvitende, men det kan også skyldes at hun ikke er interessert i å vite. Jeg tror kanskje det siste er tilfellet nå, så vidt jeg kjenner fru Brustad, når det repliseres at statsråden intet har gjort. Det første møtet hadde jeg med Aker Kværner, de tillitsvalgte og TBL 30. oktober i fjor. Det neste møtet jeg hadde, var 14 dager/tre uker etterpå med eier av Kværner, jeg hadde møte med konsernledelsen i Kværner, jeg utbad meg en skriftlig begrunnelse for disse tingene, som altså, som man har sett i media, Kværner ikke har villet gi. Jeg tok den dokumentasjonen jeg hadde fått av de tillitsvalgte, med i et møte med EU-kommissær Monti 7. januar, vi har hatt en kontinuerlig dialog med UD, vårt ambassadepersonell i Madrid, og bedt om tilleggsressurser i den forbindelse. Jeg ser at de kanalene Regjeringen normalt har for innhenting av denne type opplysninger, ikke har vært tilstrekkelig. Derfor er vi villig til å bruke de ressursene som er nødvendig, på konsuler til å bistå oss i dette arbeidet.

**Hallgeir H. Langeland (SV):** I denne regjeringa verkar det som om statleg eigarskap er det same som passivt eigarskap. Det ser me no i samband med Snøhvit-saka. Ifølgje tidlegare statsminister frå Høgre, Kåre Willoch, er ikkje det identiske ting – det er ikkje Høgre-politikk å ha passivt statleg eigarskap. I stortingsmeldinga som Gabrielsen la fram i fjor, heitte det «mindre og bedre statlig eigarskap». Det ein no ser, er at Statoil, som blei privatisert mot stemmene til Senterpartiet og Arbeidarpartiet, no har mindre statleg eigarskap. Er det slik å forstå at Gabrielsen meiner at det me no ser med Statoil, nettopp er uttrykk for «mindre og bedre statlig eigarskap», når dei no vel vekk det samfunnsansvaret dei hadde før, vel å gå utanlands og dermed set norske arbeidsplassar i fare?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Bare en liten korrigering til Langeland siden han sa det var Senterpartiet og Arbeiderpartiet som stemte mot. Det var vel Senterpartiet og SV som stemte mot å delprivatisere Statoil. Det var tvert imot Arbeiderpartiet som foreslo det. Energiministeren het Akselsen, som nå er leder i næringskomiteen. Så vidt jeg husker, var fru Brustad også medlem av den regjeringen. Den regjeringen fremmet en proposisjon, St.prp. nr. 36 for 2000-2001, hvor man eksplisitt sa at Statoil skal bli presis lik andre børsnoterte selskaper, og eieren skal opptre nøyaktig som eiere opptre i børsnoterte selskaper. SV og Senterpartiet stemte mot. Enig eller uenig i dag, det er nå så, jeg var helt enig i det Arbeiderpartiet gjorde. Jeg skjønner for så vidt Langelands anlig-

gende, men i det øyeblikket man delprivatiserte Statoil, fraskrev man seg muligheten til direkte instruksjoner i denne type saker. Det er eksplisitt uttalt i proposisjonen fra hr. Olav Akselsen.

**Presidenten:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** Regjeringen har varslet en skipsfartsmelding våren 2004 som skal ta for seg miljø, sikkerhet og rammebetingelser. Med respekt å melde, det haster med å få rammebetingelsene på plass. Vi vet alle hva som trengs – det er internasjonale rammebetingelser på EU-nivå og nettolønnsordninger. Vi trenger ikke flere utredninger om dette, vi har fått så mange papirer og notater om det at vi kunne tapetsere hele stortingssalen. Det som er det faktiske forhold, er at det ikke har vært politisk vilje til å gjennomføre tiltakene. Mener ikke statsråden at Regjeringen skader norsk skipsfart, og at Norge vil tape som maritim stormakt hvis den nå ikke foretar seg noe?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Til det siste er svaret ja. Hvis man ikke foretar seg noe, skader man norske skipsfartsinteresser. Jeg skjønner for så vidt veldig godt Hedstrøms engasjement og indignasjon, og Fremskrittspartiet har en annen «record» enn alle andre parti i Stortinget på dette området hva gjelder støtte til sjøfolk. Det skal sies i rettferdighetens navn. Jeg er også helt enig med representanten Hedstrøm når han sier at vi kan tapetsere hele stortingssalen – antakeligvis enda flere bygninger – med de dokumentene som er skrevet om netto-lønnsordningen som sådan.

Når jeg har ønsket å fremme en stortingsmelding om den maritime politikken, vil det være en bit av det – en viktig bit, men likevel en begrenset bit i forhold til totaliteten. Etter mitt skjønn er det maritime clusteret, den maritime næring og den maritime virksomhet så viktig for nasjonen totalt sett, både hva gjelder verdiskaping, valuta-inntekter, bosetting og sysselsetting, at jeg synes det er naturlig at Stortinget i denne stortingsperioden får seg forelagt en stortingsmelding om dette. Stortinget har ikke behandlet dette politikkområdet på en samlet måte på en sju-åtte-ni år, og derfor syntes jeg dette var helt nødvendig.

Men det er helt klart, som representanten antyder, at det er politisk vilje det står på totalt sett knyttet til å innføre nettolønnsordning, med de milliarduttellingene som ligger der. Det er selvfølgelig bare et vedtak i Stortinget som skal til for å gjøre det.

Nå er det altså slik at samtlige regjeringer på hele 1990-tallet, uavhengig av kuløren de måtte ha hatt, har foreslått en avvikling av dette, fra og med Brundtland-regjeringen, via Jagland-regjeringen – som da hadde en finansminister som het Stoltenberg, og til denne. Det erkjenner jeg fullt ut at vi har gjort. Vi har imidlertid inngått en avtale med Fremskrittspartiet om at vi i denne stortingsperioden har en nedre ramme på det beløpet som ble vedtatt i Stortinget i høst, og dette blir en del av utredningen i denne meldingen.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** Det er riktig som statsråden sier, at vi hadde en budsjettavtale som bestemte gulvet, men ikke taket for norsk skipsfartspolitik. Det vi opplever i dag, og som vi ikke visste da, er at shippingmiljøet nå er i ferd med å forvitte. Offshore- og supplyrederiene flagger ut, og bare disse rederiene har tilknytning til ca. 5 000 arbeidsplasser langs norskekysten. Og hva skjer i EU? Sverige og andre EU-land suger til seg arbeidskraft, kompetanse og verdiskaping. Dette er også et ledd i EUs strategi om å bygge seg opp til en maritim stormakt før 2010.

Jeg er fullstendig klar over at næringsministeren og vår statsminister er imot å øke den næringsspesifikke støtten til norske sjøfolk, men ser han ikke utfordringen i skipsfarten, som har bevist sin egen fortrefelighet og seilet inn så mange milliarder til Norge? Her har vi en mulighet til å være verdensledende i fremtiden. Vil man ikke tenke nytt og komme med strakstiltak? Det trengs.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Så vidt jeg vet, har man nå til behandling et Dokument nr. 8-forslag om dette i næringskomiteen, og jeg vil anta at næringskomiteen vil legge noen føringer på dette arbeidet fremover. Vi ønsker, det har jeg gitt klart uttrykk for, at i forbindelse med både årlige budsjett og selvfølgelig i forbindelse med denne meldingen skal dette være et viktig punkt. Dermed er det ingen tvil om at refusjonsordningen har betydning for antall nordmenn som skal være sysselsatt på disse skipene.

Det er også helt riktig som representanten sier, at det i petroleumssektoren, eller på petroleums-/offshorefartøyene, er en betydelig uro etter at disse skipene ble tatt ut. Det er ting som vi definitivt ser på, og må se på, i forbindelse med denne meldingen, men også i tidligere runder som vi får, i forbindelse med budsjettet.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Olav Akselsen.

**Olav Akselsen (A):** Her har me iallfall ei sak der næringsministeren ikkje kan skylda på andre, sjølv om han sikkert vil prøva. Han har tapt den interne kampen mot finansministeren og administrasjonsministeren. Og mens både Gabrielsen og Høgres leiar i førre periode hadde heilt klare svar på kva som trongst for at denne næringa skulle få ei positiv framtid i Noreg, treng ein altså no fleire år og mange utgreiingar for å kunna gje dei same svara som ein hadde så klinkande klare berre ei veke før ein kom inn i regjeringskontora.

No er det slik at ein del av grunngevinga for at Regjeringa har vilja fjerna dei ordningane me har på denne sektoren, er såkalla næringsnøytralitet, at ein ikkje skal favorisera enkelte næringar framfor andre, sjølv om dette bryt heilt med det som blei sagt før valet. I valkampen var det iallfall det argumentet som blei brukt oftast av ein kollega av næringsministeren. Og mitt spørsmål er: Er det næringsnøytralitet som vil vera prinsippet i den meldinga han no skal fremja for Stortinget?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Jeg må gi representanten Akselsen helt rett i at undertegnede har vært for. Jeg kan ikke fraskrive meg mitt engasjement på 1990-tallet for disse ordningene, og rollene byttes med tiden. Det er underlig å tenke på at representanten Akselsen var statsråd i den første regjeringen som foreslo å ta offshoreflåten ut av refusjonsordningen, mens han nå er dens største forsvarer. Det tar jeg til etterretning.

Jeg kan ikke på noen måte underslå det faktum som ligger i det også denne regjeringen har gjort i forhold til budsjettet. Vi foreslo å ta ut refusjonsordningen. I budsjettavtalen med Fremskrittspartiet tok vi den imidlertid inn.

Jeg har nå en dialog med flere i disse miljøene for å se på hva som er situasjonen, hva som er nødvendig å foreta seg, hva som er nødvendig å foreta seg fort, og hva man eventuelt kan gjøre over tid. Jeg underslår ikke at dette har med næringsnøytralitet og ikke-næringsnøytralitet å gjøre, men vi har ikke en generell omlegging av det prinsippet Stortinget vedtok bredt, nemlig å ha næringsnøytralitet som en hovedretningslinje.

**Presidenten:** Marit Arnstad – til oppfølgingsspørsmål.

**Marit Arnstad (Sp):** Dette spørsmålet illustrerer ganske godt hvor galt det kan bli når man ikke har mulighet til eller ønske om å føre en politikk der man velger å satse på det man kan bli best på. Det er ikke slik at hele det norske næringsliv ligger med brukket rygg. Vi har noen områder der vi har mulighet til å bli virkelig gode. Offshore er ett område, maritime næringer et annet område, romindustri er et tredje, og skipsfart er et fjerde. Men så kan vi ikke satse på det fordi vi har det såkalte næringsnøytralitetsprinsippet å ta hensyn til. Det blir så galt som det kan bli, og det er motsatt strategi av den mange andre land følger, bl.a. Finland i sitt forhold til Nokia.

Jeg hadde et hyggelig møte med en rekke Høyre-ordførere på Vestlandet siste uke. Det var en del redere – sikkert Høyre-folk de også – med på møtet. Deres budskap er at de har ikke tid til å vente den tiden det tar til statsråden får lagt fram skipsfartsmeldingen. Utflaggingen skjer nå, den kommer til å skje i løpet av det neste halve året, og vi har ikke tid til å vente, er deres budskap til Stortinget. Tar de feil?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** La meg først si at det er hyggelig at representanten Arnstad har hatt hyggelige møter med Høyre-folk på Vestlandet. Det skulle nå bare mangle. Jeg har ikke truffet annet enn hyggelige folk på Vestlandet.

Når det gjelder om man har tid til å vente eller ikke har tid til å vente, er det klart at i den situasjonen som man er i nå, har jeg selvfølgelig en forståelse for at de rederiene som offshore representerer, som har mistet all refusjon, har en spesiell utfordring i å beholde nordmenn om bord. Alternativet er å flagge ut, f.eks. til Sverige, som noen gjør nå.

Jeg vil ikke nå fra denne talerstolen si hva man skal gjøre med det. Vi har ordinære runder i revidert nasjonalbudsjett og i det ordinære budsjettet, pluss at jeg har et initiativ knyttet til det meldingsarbeidet som foregår. Utover det ønsker jeg egentlig ikke å signalisere noe spesielt, så lenge det er en sak som nå ligger i komiteen og ennå ikke er behandlet ferdig.

**Presidenten:** Steinar Bastesen – til oppfølgingsspørsmål.

**Steinar Bastesen (Kp):** Jeg har et oppfølgingsspørsmål.

Det er riktig som Marit Arnstad sa, utflaggingen skjer nå. Den skjer i dag, den skjer i morgen, og den skjer i overmorgen. Det er for sent når meldingen kommer. Hva skal vi si til våre ungdommer som har hatt lærlingplass om bord på disse båtene som går under norsk flagg? Næringsministeren har vært med på å forandre utlendingsloven, slik at skipskontrollen ikke lenger går om bord i de utenlandske fartøylene og oppsøker mannskap som har utenlandsk statsborgerskap, og undersøker om de har arbeids- og oppholdstillatelse. Det har næringsministeren vært med på. Bekymrer denne utflaggingen? Bekymrer det næringsministeren at ungdommen ikke lenger kan få lærlingplass, og vil han gjøre noe med det i dag?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Jeg må først si at jeg i farten ikke kan komme på den lovendringen som Stortinget har gjort når det gjelder skipskontrollen, så jeg kan ikke kommentere det.

Men det som jeg skjønner er hovedanliggendet fra Bastesen, er knyttet til maritime utdanninger. Det er tross alt noen som har fått lærlingplasser, og spørsmålet er om vi ved å lage lærlingplasser utdanner personer til arbeidsløshet i forhold til den jobben de hadde tenkt seg. Det er klart det er en utfordring vi står overfor, også i forhold til det moralske aspektet, for det er slik at både Stortinget og næringen på siste halvdel av 1990-tallet i veldig stor grad har pushet på for at ungdom skal ta maritim utdanning. Det er klart at det må vi ha med oss som en del av bakteppet når vi nå skal se hva vi skal gjøre med dette, både i det arbeidet som nå foregår i Stortinget, og i det som måtte komme i dokumenter til Stortinget.

**Presidenten:** Vi går til neste hovedspørsmål.

**Bjørn Jacobsen (SV):** Eg vil gjerne få stille eit spørsmål til utviklingsministeren.

Eg spurde utviklingsministeren her i salen for 14 dagar sidan om flyktningssituasjonen i Etiopia og Afghanistan. Vi veit at svolt og folk som er på flukt, truar mange plassar i verda og er ein realitet for millionar av menneske. Vi veit også at dette kjem veldig mykje i skuggen av Irak-krisa. VG Nett skreiv i går at ein million palestinarar er trua av svolt på grunn av at vestlege land ikkje vil gje økonomisk støtte, som FN har bedt om. I dei palestinske områda der folk er stengde inne av piggråd, av israelske gevær, råder det no både svolt, arbeidsløye og

full krise. Vi ser at det er pengar og ressursar til krig. Vi ser at det ikkje er den same ivrigheita og den same idigheita til å løyse flyktningane sine problem. Kva blir gjort frå norsk side for å hjelpe på situasjonen for dei palestinske flyktningane?

**Statsråd Hilde Frafjord Johnson:** Jeg tror knapt noen kan beskyldte Norge for ikke å ville stille opp for flyktninger og for mennesker på flukt, enten det er fra krig eller på andre måter. Vi er en av de største bidragsyterne til hele FNs nødhjelpsapparat, og det gjelder også å stille opp for de sultrammede i Afrika, både i det sørlige Afrika og på Afrikas Horn, hvor også mange mennesker er på flukt. Det samme gjelder i andre områder.

Når det gjelder de palestinske flyktningene og situasjonen i de palestinske områdene, fikk jeg en rapport denne uken av NORADs direktør, som nettopp har vært der. Min statssekretær var der nylig. Og det er en kritisk situasjon, det er det ingen tvil om. Dette tar vi alvorlig. Vi har et budsjett for det palestinske området som er meget høyt også dette året. For 2003 er det avsatt om lag 500 mill. kr til de palestinske områdene og til regionbevilgningen for Midtøsten. Innenfor dette området vil det også være rom for en betydelig humanitær støtte. Dette er det satt av penger til. Den humanitære bevilgningen på dette området er utenriksministerens ansvar, men det er ingen tvil om at Norge vil stille opp.

**Bjørn Jacobsen (SV):** Eg takkar for svaret.

Det var ei god statusframstilling utviklingsministeren gav av kva som er situasjonen no. Vi veit også at det kan bli ein flyktningkatastrofe i samband med ein eventuell krig mot Irak. Det finst pr. i dag fleire millionar flyktningar i Midtausten. Korleis planlegg Regjeringa i forhold til at krig mot Irak kan føre til ein dramatisk auke av talet på flyktningar, og – rett og slett – bryr vi oss om kva slags politiske konsekvensar det kan få å setje i gang ein krig, ikkje minst for flyktningane?

**Statsråd Hilde Frafjord Johnson:** La meg først understreke at selv om faren for en militær konflikt er til stede, kan krig i Irak fortsatt avverges, og Regjeringen jobber maksimalt for fred og for at en slik situasjon ikke vil oppstå.

Når det er sagt, gir vi allerede støtte gjennom flere frivillige organisasjoner til viktige prosjekter i Irak og til støtte for en nødlidende befolkning. Det gjelder både vann-, sanitær-, helse- og ernæringsprosjekter. I fjor var den norske bistanden til dette på 24 mill. kr, noe som vil fortsette i år. Det andre vi gjør, er at vi har en betydelig beredskap nasjonalt gjennom det såkalte NOREPS og NORSTAFF-systemet. NOREPS betyr et beredskapslager som på kort varsel kan settes inn i alle typer konflikter og kriser rundt omkring i verden, det andre er en personellbase på 300 mennesker som kan bistå på 72 timers varsel. Disse beredskapsordningene er brukt i tidligere krisesituasjoner og vil kunne brukes nå.

Så til det som også er representantens spørsmål, nettopp om hva som skjer konkret planleggingsmessig.

Norge har vært restriktivt til å være med på dette til nå. Vi har i denne uken (presidenten klubber) gjennom statssekretær Vidar Helgesen hatt et møte med de frivillige organisasjonene om dette. Vi stiller opp i forhold til FN-systemet, som har arbeidet med dette en god stund, og som nå får 30 mill. kr fra norsk side (presidenten klubber igjen) til FNs generelle beredskap på dette feltet.

**Presidenten:** Presidenten minner om at presidenten var meget snill nå.

**Statsråd Hilde Frøfjord Johnson:** Det er helt riktig, president.

**Presidenten:** Det blir oppfølgings spørsmål – Åslaug Haga.

**Åslaug Haga (Sp):** En av de viktigste sakene på den internasjonale dagsordenen er kampen mot terror. Denne kampen har hovedsakelig blitt ført internasjonalt med militære virkemidler. Behovet for fattigdomsbekjempelse har så godt som fullstendig vært fraværende i den internasjonale debatten. Nå er det ingen direkte forbindelse mellom terror og fattigdom, men det er utvilsomt slik at fattigdom, dyp urettferdighet, kan skape grobunn for terrorisme.

I den norske debatten om kampen mot terror har bistandsministeren vært så godt som fraværende. Det må jeg si jeg beklager. Spørsmålet mitt er om bistandsministeren har foretatt seg noe i internasjonale fora for å sette alternativer til militære løsninger på dagsordenen for å bekjempe internasjonal terrorisme.

**Statsråd Hilde Frøfjord Johnson:** Først vil jeg understreke at jeg er utviklingsminister, ikke bistandsminister. Det bør representanten Haga være kjent med.

Når det gjelder beskrivelsen av den internasjonale situasjonen, er jeg ikke helt sikker på om representanten Haga har fulgt tilstrekkelig med. Dette har vært et meget viktig diskusjonstema i internasjonale fora, hvor selvfølgelig også jeg har deltatt. Det er faktisk slik at kampen mot fattigdom og kampen mot internasjonal terror er blitt diskutert i sammenheng i en rekke internasjonale møter. Det hentes fram av Verdensbankens president, James Wolfensohn. Det er påpekt av Tony Blair, i hans tidligere taler og i nye taler. Det er påpekt av Bill Clinton der han har vært. Til og med president Bush har nevnt denne sammenheng. Det er også en viktig del av den nye amerikanske sikkerhetsstrategien. Den kan man mene hva man vil om, men der er faktisk fattigdomsbekjempelse et meget viktig punkt. Dette drøftes faktisk mye mer internasjonalt enn i Norge. Jeg har i ulike sammenhenger også påpekt denne sammenheng i en rekke intervjuer. Jeg vil bare konstatere at i norsk presse er denne diskusjonen meget fraværende. Det er ikke bare denne statsrådens ansvar.

**Presidenten:** Karin Andersen – til oppfølgings spørsmål.

**Karin Andersen (SV):** Hovedspørsmålet her er vel ikke hva man sier, men hva man faktisk gjør internasjonalt. Det er 24 år siden det ble sagt av verdens statsledere at man i løpet av 10 år skulle fjerne sulten. Fremdeles dør 6 millioner barn hvert år av underernæring. Det er like mye som at det skulle falle ned et fly med 500 passasjerer hver time hver dag i året. Det er altså en rekke strukturelle forhold som bidrar til å gjøre folk sårbare for sult, og til å svekke matvaresikkerheten. Det er spørsmål om hva man faktisk gjør med disse strukturelle forholdene, ikke bare når man snakker om dette på konferanser, men når man faktisk sitter ved forhandlingsbordet. Derfor er det konkrete spørsmålet: Hvordan vil Regjeringen og utviklingsministeren bidra til, f.eks. i de kommende WTO-forhandlingene, at dette spørsmålet blir hovedprioritet, og at matvaresikkerheten i de fattige land styrkes?

**Statsråd Hilde Frøfjord Johnson:** Først: Jeg er helt enig med representanten i at det må være en sammenheng mellom hva man sier og hva man gjør. Nettopp derfor er handling noe av det viktigste vi arbeider med internasjonalt – felles tiltak. Det som også har vært tilfellet, er at fokuseringen på matvaresikkerhet har vært sterkere nå enn på lenge, ikke minst på grunn av sultkatastrofen som er under oppseiling i deler av Afrika. Der deltar også Norge. Matvaresikkerhetsområdet og landbruksområdet er blitt neglisjert i altfor lang tid de siste 15 årene. Derfor satte jeg ned et utvalg, Bie-utvalget, med norske eksperter med internasjonal erfaring som nettopp, den 4. februar, har avgitt en innstilling til meg. Vi vil nå satse på dette området. Jeg har varslet Stortinget om dette. Vi vil behandle denne innstillingen grundig, og på det grunnlaget se på både hva vi kan gjøre i norsk sammenheng, og hva vi kan gjøre i internasjonal sammenheng.

I WTO er matvaresikkerhet ikke et hovedtema, men landbruksforhandlingene er det. Der står muligheten til beskyttelse på dagsordenen, men ikke minst markedsadgang, som er det største og viktigste hovedkravet fra utviklingslandene.

**Presidenten:** Da går vi videre til neste hovedspørsmål, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** I Arbeidarpartiet tek me arbeidsløysa på alvor. Representanten Akselsen med fleire har peika på at arbeidsløysa går til vêrs, og spør etter tiltak. Regjeringa ved statsråd Gabrielsen svarer noko midt mellom: Alt er såre vel, det kunne ha vore verre, og me har ein stram finanspolitikk, så det går nok bra. I Arbeidarpartiet meiner me dette absolutt ikkje er nok, og no vil eg spørja ein ny statsråd om ho har noko meir å koma med når det gjeld aktivitet for både å følgja med i situasjonen og for å gjera noko med det, nemleg samferdsleministeren.

Det er viktig at samferdsleministeren held seg løpande orientert, særleg om anleggssektoren og arbeidsløysa der. Eg vil gjerne spørja om ho gjer det, og om ho vurderer tiltak for å motverka arbeidsløysa. Som samferdsleministeren kjenner godt til, er det uendeleg med uløyste

**(Ausdal Starrfelt)**

oppgåver, både for norsk jernbane, på norske vegar og i norske hamner, som kunne gjeve mange arbeid. Er det slik statsråden tenkjer?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg kan forsikre om at jeg følger nøye med på hvordan arbeidsledigheten utvikler seg innenfor anleggssektoren. Det er slik at det vil være variasjon i aktiviteten på dette området, og jeg følger nøye med. Det har variert over tid. Når vi nå skal sette oss ned og arbeide i forhold til et nytt budsjett, er det viktig å gjennomgå tallene på dette området. Det kan jeg forsikre om at jeg gjør. Dette må også ses i sammenheng med den samlede aktiviteten i samfunnet. Ledighet og eventuell ledighet innenfor den sektoren vi snakker om nå, må ses i sammenheng med hvilke andre oppdrag som eventuelt kan tas innenfor andre sektorer. Så mitt svar er: Ja, jeg følger nøye med på hvordan arbeidsledigheten utvikler seg.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Takk for svaret.

Då vonar eg det kjem meir pengar til denne sektoren i neste omgang. Det var eit fleirtal som i samband med budsjettet i haust var veldig dårleg fornøgd med Samferdsledepartementet si oversikt over situasjonen i anleggssektoren, og me har bedt om ein ny gjennomgang i revidert nasjonalbudsjett, med forslag til tiltak.

Det er ikkje berre det at mange misser jobben, mange einskildpersonar vert arbeidsledige og familiar lir, men me tapar kompetanse dersom folk blir borte frå denne sektoren lenge, og det er ganske vanskeleg å rekruttera. Dei me snakkar med – og det er ganske mange – beskriv situasjonen frå å vera bekymringsfull til å vera kolsvart.

Då vil eg igjen spørja statsråden om ho vil sikra seg å ha betre oppdaterte tal og forslag til tiltak når ho kjem tilbake til Stortinget i samband med revidert statsbudsjett.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Som jeg sa i mitt svar i stad, arbeider vi med å kartlegge hvordan situasjonen er, og vi vil komme tilbake til dette i revidert nasjonalbudsjett. Da vil vi også gjøre en vurdering av om situasjonen er slik at det er behov for helt spesielle tiltak.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Kenneth Svendsen.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Spørsmålet er ikke om statsråden følger med, spørsmålet er om statsråden gjør noe.

I forbindelse med statsbudsjettet sendte statsråden ca. 1 000 overflødige arbeidere fra det tidligere Vegvesenet, nå Vegproduksjon, ut i arbeidsledighet eller førtidspensjonering. Vi foreslo 5,1 milliarder ekstra kroner for å bygge veier, slik at vi kan beholde konkurransekraften i dette landet, og slik at vi kan redde alle dem som blir drept eller hardt skadd i trafikken, men Regjeringen vil ikke gjøre noe. Nå vet vi at det er tusenvis av arbeidsledige anleggsarbeidere som kommer i tillegg til dem som mistet arbeidet i forbindelse med omstruktureringen, og

som kunne ha vært satt i arbeid i andre firma i det private markedet.

Mitt spørsmål er: Vil statsråden slutte å følge med og heller sette i gang strakstiltak? For det er nå det trengs, mens konkurransekraften svekkes og folk blir lemlestet i trafikken. Eller er det nye fotobokser som skal monteres?

**Statsråd Torild Skogsholm:** På spørsmålet om jeg har tenkt å slutte å følge med, er svaret at jeg ikke har tenkt å slutte å følge med. Når det gjelder om jeg har tenkt å gjøre noe, vil jeg melde tilbake at vi gjør noe hele tiden i forhold til innsats med statlige midler både innenfor veisektoren, innenfor jernbanesektoren, innenfor kollektivsektoren generelt og innenfor luftfart.

Vi har ikke tenkt å slutte med dette; dette har vi tenkt å fortsette med. Vi har tenkt å fortsette å bruke statlige midler, og vi har også tenkt å fortsette å bruke bompengeprosjekter, som også er et bidrag til å sørge for at vi har aktivitet i denne bransjen.

Jeg synes det er betryggende å høre at Fremskrittspartiet også er blitt opptatt av trafikksikkerheten. Det er helt rett, vi må bruke både investering, drift og vedlikehold og en lang rekke tiltak for å bedre trafikksikkerheten.

**Presidenten:** Jorunn Ringstad – til oppfølgingsspørsmål.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Det går ikkje an å kome frå at samferdsleministeren sit med ansvar på eit område som er uhyre viktig for norsk næringsliv. Gode rammevilkår føreset kommunikasjonar som gjer at avstandskostnadene blir reduserte, det føreset at ein har likeverdige tilbod i heile landet.

No har ein vore konsentrert om veg, jernbane, sjøfart og luftfart. Eg vil òg nemne det med breiband, som ikkje er minst viktig. I dagens samfunn er kanskje breiband og kommunikasjonar som går over nett, vel så viktige for mange bedrifter som det å transportere varer på ein eller annan måte. Eg vil utfordre samferdsleministeren til å seie litt om tankane på området breiband. Vi har hatt ein del seminar på Stortinget der det går klart fram at utan statleg medverknad får vi ikkje breiband i heile landet. Der kan vi gå til andre land og sjå at offentlege midlar må inn for å få det utbygt.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Aller først vil jeg si at representanten Ringstad er inne på et svært viktig element i norsk samferdselspolitikk. Bredbånd trengs, og bredbånd trengs ikke minst for næringsutvikling. Dette er vi nå to statsråder i dag som sikkert kunne sagt mye om.

Når det gjelder statens medvirkning, vil jeg si: Ja, staten er viktig her. Staten må legge gode rammebetingelser, slik at vi får utviklet og bygd bredbånd. Bredbånd ligger mange steder i landet, og da er det snakk om å få utnyttet det som er. Det er en genuin utfordring, en utfordring vi har grepet fatt i, og som vi kommer til å fortsette å arbeide med. Staten kan være med og bidra konkret også på etterspørselssiden. Offentlig sektor kan være med og bidra på etterspørselssiden, slik at vi får opp

etterspørselen og får i gang en aktivitet på bredbåndsidene som tjener ikke minst distriktene. Dette er en utvikling som er i gang, og som kommer til å fortsette.

**Presidenten:** Sigrun Eng – til oppfølgingsspørsmål.

**Sigrun Eng (A):** Eg synest i grunnen eg sit att med ein gitt spørsmål som vi ikkje har fått svar på så langt.

Arbeidsløysetala går rett til vørs i alle sektorar. Anleggssektoren er ikkje noko unntak. Heile landet skrik etter investeringar både i jernbane og til veg, og det manglar heller ikkje på ferdigprosjekt.

Ledige hender og ledige maskinar står klare, om det blir gitt signal. Folk ute skjønner faktisk ikkje kvifor vi skal la dei bli passive trygdemottakarar i staden for å få lov å byggje landet.

Regjeringspartiet gjekk til val på m.a. meir pengar til veg, noko som vi i samferdselskomiteen stadig blir minte om når vi er ute på fylkesreiser. Det er med andre ord langt mellom liv og lære.

Betre vegar reduserer kostnadene for næringslivet, som oftast ligg i distrikta. Altså: Alle har vi noko å vinne. Kor høgt meiner Regjeringa at arbeidsløysetala må kome før tiltak blir sette inn, og er statsråden bekymra, slik vi andre er, for at fagfolka forsvinn om ikkje noko blir gjort no?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Vi bruker betydelige midler innenfor samferdselssektoren. Innenfor vegsektoren bruker vi statlige midler for over 11 milliarder kr, og vi bruker 2 milliarder kr i bompenger, for å ta det. På jernbanen bruker staten 5,5 milliarder kr. Det er en høy aktivitet, og vi har tenkt å ha en høy aktivitet videre. Jeg kan forsikre om at vi på ingen måte har tenkt å stoppe opp aktiviteten innenfor sektoren.

I forhold til om arbeidsledigheten er så bekymringsfull at vi vil sette i gang ekstraordinære tiltak, er det selvfølgelig et spørsmål jeg ikke kan svare på her i dag. Det må ses i en større sammenheng. Derfor har vi sagt, vi står ved, og vi mener at det riktige tidspunktet å gå inn på det er i forbindelse med et budsjettframlegg for Stortinget, det være seg revidert nasjonalbudsjett eller statsbudsjettet. Så dette er spørsmål vi kommer tilbake til.

**Presidenten:** Tiden for den muntlige spørretimen er omme. Vi går over til den ordinære spørretimen.

#### *Ordinær spørretime*

**Presidenten:** Det blir en lang rekke endringer i den oppsatte spørsmålslisten, og presidenten viser i den sammenheng til den oversikt som er omdelt på representantenes plasser i salen.

De foreslåtte endringer i dagens spørretime foreslås godkjent. – Det anses vedtatt.

Endringene var som følger:

Spørsmålene 5 og 6, fra henholdsvis representantene Marit Arnstad og Åslaug Haga til helseministeren, utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmålene 7, 8 og 9, fra henholdsvis representantene Magnhild Meltveit Kleppa, Rune J. Skjælaaen og Jorunn Ringstad til helseministeren, vil bli besvart av sosialministeren på vegne av helseministeren, som er bortreist.

Spørsmål 10, fra representanten Bendiks H. Arnesen til olje- og energiminister, utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmål 11, fra representanten Øyvind Vaksdal til olje- og energiministeren, er overført til nærings- og handelsministeren som rette vedkommende.

Spørsmål 12, fra representanten Torbjørn Andersen til olje- og energiministeren, vil bli besvart av nærings- og handelsministeren på vegne av olje- og energiministeren, som er bortreist.

Spørsmål 25, fra representanten Inger S. Enger til miljøvernministeren, er overført til nærings- og handelsministeren som rette vedkommende. Etter anmodning fra nærings- og handelsministeren blir dette spørsmålet flyttet og besvart etter spørsmål 15, som skal besvares av samme statsråd.

Spørsmål 27, fra representanten May Britt Vihovde til miljøvernministeren, vil bli tatt opp av representanten Frode Hervik.

#### S p ø r s m å l 1

**Svein Roald Hansen (A):** Det er gledelig at finansministeren har funnet tid til å komme til spørretimen så jeg kan få stilt følgende spørsmål:

«I en pressemelding 8. juli i fjor varslet finansministeren at alle kvoter i reisegodsreglene, unntatt for kjøtt, alkohol og tobakk, skulle fjernes fra 1. januar i år. Kvoten for kjøttvarer skulle økes fra 3 til 10 kilo. Under budsjettbehandlingen ble det gitt bred støtte til dette.

Hva er begrunnelsen for at Finansdepartementet går tilbake på dette og vil beholde en samlet vektgrense for matvarer, inkludert kjøttvarer, på 10 kilo, og hvorfor er de nye bestemmelsene ikke innført fra 1. januar?»

**Statsråd Per-Kristian Foss:** Jeg er glad for å kunne svare på dette spørsmålet også i Stortinget.

Finansdepartementet sendte i sommer ut et forslag til en omfattende opprydding og forenkling i reisegodskriften. Det har naturlig nok vært fokusert på den del av forslaget som går ut på å oppheve kvoter og unntak.

Som det fremgår av den pressemelding som representanten viser til, var dette et forslag, og planen var at det nye regelverket skulle på plass 1. januar 2003. Forslaget er også omtalt i statsbudsjettet hvor Stortinget ble informert om at etter at Finansdepartementet har vurdert de innkomne høringsinnspill, vil den nye forskriften bli fastsatt så raskt som mulig. Finanskomiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra SV, Senterpartiet og Kystpartiet, tok dette til etterretning.

Det regelverket som nå bortfaller, hadde bl.a. kvoter for toll- og avgiftsfri innførsel av sukker og sjokolade- og sukkervarer. I tillegg kom den toll- og avgiftsfrie kvoten på 10 kg meieriprodukter, korn, melvarer, frukt, bær,

grønnsaker, blomsterløk og knoller, avskårne roser, nelliker og brudeslør – for å fullføre listen fra den daværende tolltariffen. Innenfor disse 10 kg kunne det tas med inntil 3 kg kjøtt, flesk og bearbejdede kjøttvarer. Når det gjaldt f.eks. bildekk, sykler, kjøleskap, fryserer og fjernsynsmottakere, kunne dette ikke tas med toll- og avgiftsfritt inn i Norge i det hele tatt.

Etter utløpet av høringsfristen foretok Finansdepartementet en nøye vurdering av de innspill som kom, og dette var viktigere enn å få fastsatt forskriften fra 1. januar 2003. Som nevnt inneholder forskriften en rekke andre bestemmelser enn kvoter for kjøtt etc., og det kom innspill på dette som måtte vurderes.

På bakgrunn av den sterke bekymringen som kom til uttrykk i høringsrunden, modifiserte vi forslaget noe ved å ta inn ost og fôrvarer i kvoten på 10 kg. Jeg presiserer imidlertid at det ikke er en generell kvote for mat. Kvoten på 10 kg omfatter kun kjøtt, ost og fôrvarer. Man kan derfor ta med seg 10 kg kjøtt, men må da la osten ligge – eventuelt ta osten med neste gang man er på besøk i nabolandet. Øvrige matvarer reguleres bare av de generelle verdigrensene, og de er, som jeg har vært inne på tidligere, økt med 1 000 kr både for kortere og lengre besøk, altså over eller under 24 timer.

**Svein Roald Hansen (A):** Jeg takker for svaret.

Jeg er klar over at de endringene som er gjennomført, innebærer en betydelig opprydding, men da finansministeren gikk ut med dette i fjor sommer, tror jeg de fleste oppfattet det slik at den oppryddingen skulle bli enda et hakk bedre. Vi hadde en runde på slutten av fjoråret fordi det var flere ting som skulle inn under denne kvoten. Man måtte altså fortsette med det som finansministeren i pressemeldingen sa det skulle bli slutt på, nemlig at tolletaten bruker ressurser på å saumfare folks handleposer. Man endte altså opp med at osten og kjøttet skulle være innenfor kvoten sammen med fôrvarer.

Ser finansministeren at han har gjennomført en behandling av denne saken som har skapt forventning og forvirring, og altså en forsinkelse som skapte problemer på grensen ved årsskiftet? Hvilken erfaring vil han trekke av måten han har håndtert saken på?

**Statsråd Per-Kristian Foss:** Svaret på det første spørsmålet er nei. Svaret på det andre spørsmålet, om hvorfor forskriften ikke ble fastsatt tidligere, har jeg allerede svart på i mitt første svar. Jeg sa at jeg la vekt på å behandle innkomne høringsuttalelser skikkelig og seriøst fremfor å holde en antydning, men ikke lovet, frist ved årsskiftet. Jeg mener at høringer faktisk er til for å høre. Skal man høre, må man også se på det man får inn av svar. Da er det ikke uvanlig at man også av og til tar hensyn til dem. Men jeg gjentar: Hovedinnholdet er fortsatt en betydelig opprydding, som representanten sa, men også en oppmyking. Og fortsatt er det altså lov til å ta med 10 kg kjøtt dersom man innenfor samme kvote unngår å ta med fôrvarer og ost.

**Svein Roald Hansen (A):** Jeg er helt enig med finansministeren, og det er betryggende å høre at han mener at høringer er til for å høre, og at man er villig til å foreta justeringer og vurderinger i lys av det. Det er betryggende. Men jeg håper finansministeren i hvert fall kan, uten nødvendigvis å bekrefte det her i Stortinget, trekke den erfaring at når han går ut og varsler en reform, bør han kanskje også i pressemeldingen nevne at denne skal ut på høring, og at man kanskje skal tenke igjennom de svarene man får, før man trekker en endelig konklusjon – for i pressemeldingen var det ikke et spor av ankyndning om at dette skulle ut på høring.

**Statsråd Per-Kristian Foss:** I pressemeldingen var det presisert at dette var en høring, og i opplysningene til Stortinget var det grundig understreket at dette var en høring.

## S p ø r s m å l 2

**Henrik Rød (FrP):** Jeg har et spørsmål til finansministeren:

«I Fredriksstad Blad 13. januar står det at norske myndigheter har satt 25–30 arbeidsplasser i fare ved bedriften Jackon gjennom innførsel av en særnorsk avgift på 20 pst. på klimagassen hydrofluorkarbon (HFK). Bedriften selv ønsker å samarbeide med myndighetene for å redusere utslippene, men opplever nå i stedet at deres konkurransekraft blir vesentlig svekket i forhold til utenlandske konkurrenter.

Er statsråden villig til å gå inn i en dialog med Jackon, og hva vil han gjøre for å sikre arbeidsplassene ved bedriften?»

**Statsråd Per-Kristian Foss:** La meg for ordens skyld presisere at når det vises til «norske myndigheter», er det viktig at representanten er klar over at det betyr Det norske storting.

Bedriften Jackon AS har gjennom Kjemisk Forbund hatt møte med politisk ledelse i Finansdepartementet for ut for innføring av avgiften på såkalt HFK. Det har også vært en skriftlig korrespondanse mellom bedriften og departementet. Det har med andre ord vært dialog, og det er fortsatt dialog. Hvis det skulle være momenter i saken som så langt ikke er fremlagt, er departementet fortsatt åpen for å motta slike synspunkter fra bedriften.

Både miljøhensyn og hensynet til likebehandling tilsier etter min vurdering at Jackon ikke gis fritak for miljøavgiften på HFK i forbindelse med bedriftens produksjon av ekstrudert polystyren. Et fritak antas å ville skape et press på avgiften fra andre avgiftspliktige. Det synes vanskelig å finne kriterier som kunne tilsa en avgrensning av et avgiftsfritak til denne bedriften. Et slikt fritak antas å måtte forhåndsgodkjennes av ESA, ut fra ESAs nye og strengere miljøretningslinjer.

Stortinget har vedtatt innføring av miljøavgifter på klimagassene HFK og PFK fra 1. januar i år. Sentrale mål med avgiften er å begrense bruken av denne typen gasser, samt at det skjer en dreining i bruken fra kraftige

klimagasser til mindre kraftige. Da må vi være forberedt på at det også kan slå uheldig ut for enkeltbedrifter.

Departementet har ikke grunnlag for å anta at Jackons konkurransekraft i forhold til utenlandske konkurrenter som bruker samme klimagasser i sin produksjon av ekstrudert polystyren, endres vesentlig. Det antas riktignok at 20 pst. av anvendt HFK slippes ut i selve produksjonsprosessen ved slik fremstilling, og at dette i utgangspunktet er et utslipp som ikke blir avgiftsbelagt ved produksjon i utlandet for det norske marked, altså ved innførsel av tilsvarende produkt. Ved import vil avgiften beregnes med utgangspunkt i 2,5 kg HFK pr. m<sup>3</sup> ekstrudert polystyren, med mindre mengden HFK i det importerte produktet kan dokumenteres – altså dokumenteres mindre enn denne sjablongen. I forhold til Jackons konkurransekraft på eksportmarkedene kan det opplyses at for bedrifter som er registrert som produsent eller importør, oppstår det i utgangspunktet ikke avgiftsplikt på eksportert vare.

**Henrik Rød (FrP):** Jeg takker statsråden for svaret, som dessverre var veldig passivt i forhold til den aktuelle bedriften og den aktuelle problemstillingen.

Det som statsråden nevner om at konkurransekraften i forhold til utenlandske konkurrenter ikke blir svekket, er, så langt jeg kjenner til, faktisk feil. Ved innføring av importavgiften har Norge valgt en annen miljøvernstrategi enn Sverige, og pålegger norske bedrifter en avgift på HFK, mens EU for tiden drøfter en strategi for utfasing av HFK.

Jeg har følgende tilleggsspørsmål: Ønsker statsråden å praktisere en nærings- og miljøpolitikk som ikke harmoniserer med det de øvrige land i Europa har, og dermed svekke konkurransekraften til norsk industri og underminere norske arbeidsplasser? Eller er man villig til å gå i en dialog for å drøfte andre virkemidler i forhold til denne bedriften, som faktisk er den eneste bedriften som omfattes av dette aktuelle vedtaket i Norge?

**Statsråd Per-Kristian Foss:** Det er den ikke, men den er den eneste som produserer dette spesielle produktet. Og det spesielle med dette produktet er at en del av gassen går til å produsere det jeg i mitt svar kalte ekstrudert polystyren. Bak dette fremmedordet skjuler det seg vel noe som vi på mer folkelig språk kaller isoporplater. Noe av gassen går altså med til selve produksjonen, men mesteparten blir i selve produktet. Ved import av tilsvarende produkt belegges importproduktet med avgift på den del av gassen som er i produktet, altså lik produksjon i Norge. Uenigheten går på hvor mye som forsvinner ut i produksjonen, for det belastes bare den norske bedriften. Men skal man ha miljøavgifter, er det umulig å unngå at det rammer miljøet, for å si det slik, og meningen er jo at man skal søke å få denne typen gasser bort fra produksjonen til det finnes alternative gasser som har atskillig mindre, ja dramatisk mye mindre miljøvirkning. Så meningen med miljøavgifter er faktisk at de skal ha positiv virkning på miljøet.

**Henrik Rød (FrP):** Jeg takker statsråden igjen for svaret, som fortsatt er passivt etter min oppfatning.

Det er slik at denne bedriften ved å inngå en utfasingsavtale når det gjelder bruk av HFK, hadde hatt muligheter til å kunne satse større ressurser på å investere i en annen produksjonslinje hvor man kunne bruke andre drivgasser. Bedriften ønsker også å gjøre dette. De ønsker å gå over til å bruke CO<sub>2</sub> som drivgass. Det som er problemet, er at når dette er den eneste bedriften i Norge som ikke får muligheten til å benytte seg av refusjonsordningen på grunn av at drivgassen diffunderer i produksjonen, får man en vesentlig svekkelse i forhold til utenlandske konkurrenter.

Så mitt spørsmål blir igjen om statsråden kan være villig til å gå inn og se på dette tilfellet på nytt, og spesielt på dette grunnlag, når det er snakk om den eneste bedriften i Norge. Ved bedriften er man interessert i å inngå en utfasingsavtale, og jeg synes at den norske regjering må være positive og bidra til å sikre norske industriarbeidsplasser. Og her har man en gyllen mulighet til dette.

**Statsråd Per-Kristian Foss:** Dette er samme spørsmål stilt for tredje gang. Svaret er fortsatt det samme. Vi har hatt en dialog med bedriften, og vi mener at de sjablonger som er fastsatt for import, ikke i vesentlig grad svekker bedriften i forhold til utenlandske konkurrenter.

Det er riktig at alternativ produksjon kan skje med CO<sub>2</sub>. De bedrifter i utlandet som tidligere har lagt om til det, har selvfølgelig en markedsfordel. Men slik er det da virkelig også. De som tidlig legger om til miljøriktig produksjon, har en konkurransefordel, særlig dersom alle land praktiserer klimagassregler på tilsvarende måte. Det at denne bedriften er den eneste i sitt slag, gjør ikke bedriften mer spesiell, men den må behandles etter de samme regler som gjelder for andre som har utslipp av tilsvarende gasser, HFK og PFK.

### S p ø r s m å l 3

**Siri Hall Arnøy (SV):** Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til justisministeren:

«Innsynsutvalget varsler om lang ventetid for behandling av søknader om mappesyn. Den sterke økningen i søknader rett før søknadsfristen gikk ut vil sannsynligvis øke ventetiden. Samtidig ser vi at flere som søker om innsyn, er eldre mennesker, og ifølge Innsynsutvalgets årsrapport er til nå 18 søkere døde.

Ser statsråden noen mulighet for å korte ned behandlingstiden på en måte som også sikrer søkerens rettssikkerhet?»

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Med en total søkermengde på ca. 12 500 ubehandlede saker vil saksbehandlingstiden nødvendigvis måtte gå noe opp, men det forventes likevel at saksbehandlingstiden kun vil øke for personer som er under 70 år. Utvalget vil fortsatt prioritere personer over 70 år, og som hovedregel skal disse ha svar innen tolv måneder.

Når det er uttalt i årsrapporten at saksbehandlingstiden vil kunne øke til tre år, vil dette kun gjelde for personer under 70 år som leverte sin søknad de siste dagene før fristen gikk ut. I gjennomsnitt vil saksbehandlingstiden være lavere – et og et halvt til to år.

Pr. 1. januar 2003 var det sju personer ansatt i sekretariatet. En ny rådgiver er ansatt i engasjement og tiltrådte 1. februar. Det er utlyst ytterligere en stilling som rådgiver og en sekretærstilling, med søknadsfrist 20. februar. Når disse er ansatt, vil sekretariatet bestå av ti personer. I tillegg er det foretatt administrative endringer internt på saksbehandlingsrutinene for å få saksbehandlingstiden ned.

Utvalgsmedlemmene møter i gjennomsnitt én uke pr. måned. Medlemmene har enten andre faste jobber eller verv å skjøtte, og det vil – ikke minst av den grunn – sannsynligvis være lite aktuelt med økt møtevirksomhet.

For å få saksbehandlingstiden ned kunne man tenke seg muligheten av å utnevne flere medlemmer til utvalget. Dette er imidlertid en løsning jeg ikke anbefaler. For det første vil det måtte ta tid å få disse samkjørt med de eksisterende medlemmene, og for det andre vil det kunne skape ulik behandling hvis man forutsetter at medlemmene skal arbeide kun med deler av søknadene og ikke godkjenne søknadene i plenum.

**Siri Hall Arnøy (SV):** Jeg takker statsråden for det positive svaret.

Jeg er selvfølgelig enig i at det ikke er noen god løsning dersom man velger å prøve å få ned saksbehandlingstiden på en måte som kan føre til ulik behandling. Det går jeg ut fra at vi er enige om.

Jeg synes også det er positivt at statsråden her varsler at man faktisk trapper opp ressursbruken på den administrative siden. Jeg vil – bare for å være helt sikker på at jeg har forstått statsråden riktig – spørre om det er slik at alle administrative ressurser som kan korte ned saksbehandlingstiden, vil bli brukt, og vil man, dersom man ser at én stilling til vil kunne gjøre saksbehandlingstiden kortere på en måte som fortsatt er i tråd med rettssikkerhetsprinsipper, lyse ut denne stillingen?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Spøreren har oppfattet meg helt rett, at det tiltrådte en ny rådgiver 1. februar, og at ytterligere to stillinger vil bli besatt så raskt som mulig etter 20. februar, når søknadsfristen går ut. Dette er noen skritt som er tatt nå for å gjøre noe med saksbehandlingstiden. Hvis det skulle komme fram informasjon senere, vil jeg følge opp det, for jeg har den samme hensikt som spøreren har, nemlig å finne fram til hvordan man kan ivareta forutsigbarhet samtidig som man klarer å behandle sakene på en likeartet måte. Her har jo dette utvalget hatt faste medlemmer som har sittet og jobbet sammen. Det ville bli et annet grep hvis vi skulle endre på den strukturen. Men jeg vil svare at jeg vil følge dette veldig nøye. Er det noe som kan gjøres administrativt, vil jeg følge nøye med og komme tilbake med nødvendige tiltak dersom det viser seg å være påkrevd.

## S p ø r s m å l 4

**Steinar Bastesen (Kp):** Jeg har et spørsmål til justisministeren:

«Ved høringen om deltakelse i Schengen mente Oslo-politiet at det kunne bli vanskelig å få den nødvendige dokumentasjon av grensepasseringen for å bruke førsteasylsregelen på asylsøkere som krysser landegrensen mellom Norge og nordiske EU-land, etter at grensekontrollen ble borte.

Kan statsråden avklare om det finnes systemer for å dokumentere asylantenes grensepasseringer mellom Norge og nordiske EU-land, og om dette kan benyttes for å bruke førsteasylsregelen til å henvide asylantene til disse land?»

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Schengensamarbeidet med EUs medlemsstater og Island ble operativt for Norge 25. mars 2001. Avtalen gir oss rett til å delta i ett felles europeisk reisefrihetsområde og legger til rette for at samarbeidet og samhörigheten i Europa gradvis styrkes.

Schengen-avtalen bygger på den samme grunnidé som den nordiske passunionen. Fra 1957 ble passkontrollen opphevet ved de internordiske grensene, slik at man kunne reise uten pass mellom de nordiske landene. Innen Schengen-området innebærer den frie personbevegelseheten at det i utgangspunktet ikke er personkontroll på de indre Schengen-grensene. Unntaksvis kan et land gjeninnføre kontroll på de indre grenser dersom hensynet til den offentlige orden eller landets sikkerhet krever det. Samtidig er grensekontrollen ved de ytre Schengen-grensene styrket. Grensene mellom Norge og de nordiske EU-land er indre Schengen-grenser.

For å oppveie ulempene ved bortfall av kontroll ved de indre grensene er Schengen-landene blitt enige om kompenserende tiltak for å styrke kontrollen ved yttergrensene og også kontrollen innenfor Schengen-området. Disse tiltakene omfatter bl.a. en styrking av politisamarbeidet, utlevering av lovbrytere, samarbeid om visumspørsmål og opprettelsen av ett felles informasjonssystem, det såkalte Schengen Information System, SIS. Systemet er opprettet for at myndighetene i Schengen-landene skal kunne utveksle opplysninger om personer og gjenstander i henhold til Schengenkonvensjonen. Det registreres i hovedsak opplysninger i forbindelse med ettersøking av personer med henblikk på pågrep og utlevering.

På grensene mellom Norge og de nordiske EU-land, som er indre Schengen-grenser, er det derfor ikke yttergrensekontroll. Det er heller ikke systemer som dokumenterer grensepasseringene mellom Norge og de nordiske EU-land.

EU-landene vedtok i 1990 en konvensjon om hvilken EU-medlemsstat som er ansvarlig for behandlingen av en asylsøknad. Norge deltar i dette Dublin-samarbeidet gjennom tilknytningsavtale til konvensjonen. For å bidra til bedre identitetsavklaring og fastsettelse av asylbehandlingens ansvar er det opprettet et sentralt fingerav-

trykkregister, Eurodac. Registeret ble iverksatt for Norge den 15. januar i år. Fingeravtrykk og ledsagende opplysninger legges i Eurodac og vil muliggjøre en bedre informasjonsutveksling mellom Dublin-landene.

Fingeravtrykk kan tas av utlending som er fylt 14 år, og som søker asyl eller som uten å bli bortvist blir anholdt i forbindelse med ulovlig passering av ytre Schengen-grense eller som oppholder seg ulovlig i landet. Dublin-samarbeidet og opprettelsen av Eurodac vil føre til at det blir lettere å bestemme hvilket land som skal behandle en asylsøknad.

**Steinar Bastesen (Kp):** Jeg takker statsråden for svaret. Men jeg har ikke fått svar på spørsmålet. Blir det lettere å opprettholde førsteasylsregelen?

Det som skjer, er jo at asylsøkere kommer fra et annet land og til Norge. Norge blir da det første asyllandet som asylsøkeren kommer til, selv om han kommer fra et annet Schengen-land. Ser statsråden det som et problem at Norge kan bli et første asylland i Schengen-samarbeidet?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Det framgår at Dublin-samarbeidet og Eurodac-registeret nettopp er opprettet for at man skal kunne gjøre noe med førsteasylsregelen. Med et slikt register som jeg her har beskrevet, og som trådte i kraft 15. januar i år, vil man lettere kunne gjøre noe med den problemstillingen som spøreren har tatt opp. Det framgår av mitt første svar. Jeg mener at dette vil gjøre det lettere – det er riktig – for alle utlendingsmyndigheter og for politiet å sikre at man får en førsteasylsregel, og at man unngår det som man folkelig kan kalle asylturisme.

**Steinar Bastesen (Kp):** Jeg er ikke fornøyd med svaret.

Vi opplever i dag at asylanter kommer fra nordiske EU-land – fra Sverige og fra Finland – til Norge. Til tross for at de har vært i et annet land, kommer de altså til Norge og får førsteasylsbehandling her, fordi dette er et trygt og sikkert land. Jeg skulle tro at det i både Sverige og Finland er like trygt som i Norge, men vi er allikevel første asylland. For menneskesmulgere er det en ønsket affære. Ser statsråden dette som et problem?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Det framgår av mitt første og av mitt andre svar at det å ikke følge spilleregler anser myndighetene alltid som et problem. Når Dublinkonvensjonen eksisterer, når samarbeidet eksisterer – og Norge har en tilknytning til det – og når vi har Eurodac-systemet, er det nettopp for å sørge for at førsteasylsregelen blir respektert.

Jeg er vel kjent med den utfordringen representanten tar opp, for vi hadde en situasjon i 1999, da det plutselig dukket opp mennesker fra Nord-Irak i Norge som snakket flytende svensk, tysk og dansk. Det var åpenbart at det hadde de ikke lært på et språkkurs et annet sted. Dette var folk som hadde beveget seg fra andre land i Europa. Overfor disse reagerte vi den gangen med tiltak. Dette var på et tidspunkt da justismyndighetene hadde ansvaret

for saken. Kommunalministeren, som nå har ansvaret, følger dette nøye. Hun har tidligere gitt uttrykk for at nettopp Eurodac-systemet gir en god mulighet for å sørge for at førsteasylsregelen kan bli praktisert. Den har to prinsipielle markeringer: Man markerer asylinstituttet for dem som trenger asyl og beskyttelse, og man bekjemper asylturismen hos dem som da beveger seg fra det ene landet til det andre.

Det er mulig at representanten ønsker seg til en situasjon som eksisterte før Schengen-samarbeidet, og det er et redelig, politisk standpunkt. Når man har Schengen-samarbeidet, er det de virkemidlene som jeg nå gjør rede for, som vi kan bruke, og som vi aktivt bruker.

#### S p ø r s m å l 5

Fra representanten Marit Arnstad til helseministeren:

«I likhet med mange andre sykehus må sykehusene i Nord-Trøndelag hente inn en betydelig driftsmessig ubalanse i sine budsjett for inneværende år. I tillegg til reduksjon i andre inntekter har Helse Nord-Trøndelag fått et reelt kutt i den statlige rammen på over 40 mill. kr.

Hva mener statsråden blir virkningen av at de statlige ressursene til sykehusdrift reduseres?»

#### S p ø r s m å l 6

Fra representanten Åslaug Haga til helseministeren:

«Helseforetakene sliter med dårlig økonomi, og kravene til effektivisering er store. Som et mantra er det sagt at effektiviseringen ikke skal gå ut over pasientene. I praksis har økt effektivisering betydd økt sentralisering. Dette er spesielt problematisk i forhold til akuttberedskap og fødeavdelinger.

Hva gjør statsråden for å sikre at de pasientene som har behov for umiddelbar hjelp, får de tjenestene de trenger?»

**Presidenten:** Disse spørsmålene er utsatt til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

#### S p ø r s m å l 7

**Presidenten:** Dette spørsmålet, fra Magnhild Meltveit Kleppa til helseministeren, vil bli besvart av sosialministeren på vegne av helseministeren, som er bortreist.

**Magnhild Meltveit Kleppa (Sp):** Eg vil stilla følgjande spørsmål til helseministeren:

«2 500 barn og unge ventar på psykiatrisk behandling. Bak dette talet gøymmer det seg mange einskildpersonar og pårørande som treng hjelp straks. Køen var like stor for eitt år sidan.

Er det omorganiseringa av sjukehusa til statlege foretak som gjer at Regjeringa nedprioriterer dette viktige området?»

**Statsråd Ingjerd Schou:** Ferske tall fra Norsk pasientregister viser at Opptrappingsplanen for psykisk helse gir

resultater. Tallene viser at 26 pst. flere ble tatt inn til behandling fra venteliste i siste tertial i 2002 sammenlignet med samme periode i 2001. Dette er en stabil økning, som har pågått over flere år. I 1998 fikk 20 000 barn og ungdom behandling. Anslaget for 2002 tyder på at godt over 30 000 fikk hjelp i fjor. Dette feltet er ikke nedprioritert. Tvert imot er det en større satsing på psykisk helse i 2003-budsjettet enn noen gang.

Omorganiseringen til foretak skal ikke forsinke arbeidet med å oppfylle Opptappingsplanen for psykisk helse. Det er heller ikke noe som tyder på at ventelistene blir lengre på grunn av reformen. Tvert imot viser venteliste-tallene for tredje tertial i 2002 at antall barn og unge som venter på behandling, er redusert fra om lag 2 500 til om lag 2 300 sammenlignet med samme tid i 2001. Fortsatt er det for mange som venter på hjelp, men fortsatt er vi kun halvveis i opptappingsplanen og forventer ytterligere reduksjon.

Som helseministeren har orientert Stortinget om tidligere, er departementets styringspremisser og vilkår knyttet til Opptappingsplanen for psykisk helse tydelige og klare. Tilbudet innen psykisk helse skal styrkes i sin helhet, og midler som tilføres som en del av planen, skal benyttes til det formål de er bevilget for. I styringsdokumentene for 2003 til de regionale helseforetakene er følgende presisert om bevilgningen til psykisk helse:

«Bevilgningen skal sette spesialisthelsetjenesten i stand til å gjennomføre planlagt styrking av psykisk helsevern. Vilkår for tilskuddet er at aktivitetsnivået må videreføres slik at tilbudet i 2003 minst skal være på samme nivå med 2002 og i tillegg bli supplert med de ytterligere tiltak som følger av midler fra opptappingsplanen.»

Det er samtidig lagt vekt på sammenhengen i det budsjettmessige opplegget for 2003 og 2004. I styringsdokumentet er det derfor videre gitt føringer for at dersom eventuelle manglende leveringsforpliktelser ved utgangen av 2002 i henhold til Opptappingsplanen for psykisk helse ikke er oppfylt, må dette rettes opp i perioden 2003–2004.

Avslutningsvis vil jeg forsikre om at Regjeringen står fast på målene i opptappingsplanen, og at denne skal gjennomføres som planlagt.

**Magnhild Meltveit Kleppa (Sp):** Det er oppsiktsvekkjande at Regjeringa – trass i Opptappingsplanen for psykiatri – ikkje leverer betre resultat på eit så sårbart område.

Det vi har sett av helseføretaka så langt, er m.a. ei rekke nye leiarar med millionløner og meiningslaus bruk av konsulenttenester. Det er altså pengar som kunne ha vore brukte til pasientbehandling. I tillegg er det truslar om sentralisering og nedlegging av tilbod, for ikkje å snakka om den avdemokratiseringa som går føre seg.

Så seier statsråden at nivået i 2003 skal haldast minst på nivået i 2002. Er statsråden verkeleg nøgd med at over 2 000 barn og unge, både i 2001 og ved utgangen av 2002, venta i kø?

**Statsråd Ingjerd Schou:** La det være sagt med én gang: Helseministeren er ikke fornøyd med at vi har så mange barn som venter på denne typen behandling. Men opptappingsplanen skal følges. Vi har sett at det er nedgang i antall barn og unge som venter på behandling. Vi er ikke ferdige med planen. Vi kommer også til å følge utviklingen innenfor dette området særlig nøye.

Det er også etablert et rapporteringssystem fra foretakene pr. tertial, som er gitt i henhold til det som går på styringsdokumentet. Det jeg er glad for, er at det ikke er noen diskusjon om planen. Men det skjer forandringer, det skjer endringer i tråd med det som ligger til grunn for opptappingsplanen. Fornøyd blir vi ikke før de som trenger behandling, får det. Men som sagt: Planen følges, opptappingen skjer, og det er resultater å vise til.

**Magnhild Meltveit Kleppa (Sp):** Senterpartiet undrar seg over at Regjeringa ikkje prioriterer dette området. Det blir meldt f.eks. frå Helse Sør og Helse Øst, eller BUP Sør og BUP Øst, om ein lett nedgang i aktiviteten. I Rogaland er det 123 dagars ventetid på barne- og ungdomspsykiatrisk poliklinikk. Og så stiller Regjeringa med ein kommuneøkonomi som gjer at kommunane i 2003 må kutta i alt frå støttetimar til helsestasjonar, med fare for at kommunane som følgje av redusert førebygging faktisk er med på å gjera behovet for heilt naudsynt hjelp til psykisk sjuke endå sterkare.

Sosialministeren har ansvaret for rusfeltet, og ho veit kva som skjer akkurat der. Vi ber om at Regjeringa no verkeleg lyftar dette feltet slik at det blir synleg utover det minimumet som kan målast ved statistikk.

**Statsråd Ingjerd Schou:** Omorganiseringen av foretakene skal ikke forsinke opptappingsplanen. Feltet er ikke nedprioritert. I opptappingsplanen, St.prp. nr. 63 for 1997-98, ble det forutsatt en forsiktig opptapping de første årene på grunn av personellmangel. I statsbudsjettet for 2003 er det foreslått 670 mill. kr mer til opptappingsplanen. Samlet er det da lagt inn 2,37 milliarder kr mer i 2003 enn i 1998. For å nå målene må en gjennomsnittlig opptapping for årene 2004–2006 være på om lag 1 220 mill. kr pr. år.

Det å legge inn 670 mill. kr mer i opptappingsplanen for 2003 kan neppe kalles noe annet enn at planen prioriteres. Men vi er ikke ferdige. Jeg deler uroen til Meltveit Kleppa, nettopp fordi dette er en sårbar gruppe. Dette er noe helseministeren kommer til å følge nøye med på. Nettopp dette vil det også bli fokusert på når tilbakemeldingene fra de regionale foretakene skjer i henhold til styringsdokumentet.

S p ø r s m å l 8

**Presidenten:** Dette spørsmålet, fra representanten Rune J. Skjælaaen til helseministeren, vil bli besvart av sosialministeren.

**Rune J. Skjælaaen (Sp):** «Helse Finnmark har vedtatt at ambulansen på Kunes i Lebesby kommune skal fjernes med virkning fra 1. februar 2003.

Hva vil statsråden gjøre for at befolkningen i Indre Laksefjord skal få et likeverdig helse-/ambulansetilbud på linje med den øvrige befolkningen?»

**Statsråd Ingjerd Schou:** La meg aller først understreke at befolkningen i Finnmark har krav på et likeverdig tjenestetilbud på lik linje med den øvrige befolkningen i landet. Det skal ikke herske noen tvil om det. Dette gjelder også trygghet for at en god ambulansetjeneste vil være tilgjengelig om behovet oppstår.

Innenfor foretakssystemet er det helseministerens overordnede ansvar at de akuttmedisinske tjenestene fungerer etter de forutsetninger som er gitt i spesialisthelse-tjenesteloven. Det må og skal være utgangspunktet. Samtidig vil jeg peke på at det er viktig at helseforetakene får mulighet til å ivareta den rollen som Stortingets vedtak om helseforetaksloven forutsetter. Det er et sentralt element i reformen at det regionale helseforetaket skal gis muligheter til å finne gode og samtlende løsninger for regionen. De lokale helseforetakene skal også ha nødvendig fleksibilitet i den praktiske driften. Modellen vil spille fallitt dersom det skulle utvikle seg en praksis med detaljstyring fra sentralt hold i enkeltsaker.

Dette innebærer imidlertid ikke at det samtidig innenfor foretaksmodellen er fritt frem for hvordan helseforetakene løser sine oppgaver. Det skal og må skje i samsvar med de krav til tjenestene som er fastsatt av Stortinget, gjennom lovvedtak og øvrige vedtak fattet i denne sal. De sentrale helsemyndighetene har et styrings- og oppfølgingsansvar for å sikre at tjenestene er i samsvar med de mål som politiske organer setter. I tillegg har Statens helsetilsyn og fylkeslegene et tilsynsansvar dersom det oppstår tvil om tjenestene er forsvarlige. Dette er viktig også i forhold til oppfølgingen av det samlede ansvar som Helsedepartementet har for at helsetjenestene faktisk fungerer.

Hovedmålet med endringene som skjer i ambulansetjenesten i Finnmark, er å oppfylle et mål om faglig forsvarlighet med tomannsbetjente ambulanser. Fra 1. februar vil ambulanseoppdrag i Kunes-området bli ivarettet gjennom ambulansebasene i Lakselv, Mehamn og Kjøllefjord samt 330-skvadronen i Lakselv. Redningshelikopteret fra 330-skvadronen utfører ambulansetjenester i hele Finnmark når den ikke er i redningsoppdrag, og blir i særlig grad brukt ved mest akutte sykdomstilfeller og også under vanskelige værforhold. Endringen i ambulansesstrukturen er lagt frem for Fylkeslegen i Finnmark, som konkluderer med at en nedleggelse ikke var faglig uforsvarlig. Imidlertid påpeker Fylkeslegen at det vil være ønskelig at Helse Finnmark og Lebesby kommune sammen ser på alternative muligheter for å ta vare på den akuttmedisinske kompetansen og beredskapen i området. Dette er fulgt opp av styret i Helse Finnmark. Så langt forberedes det én bil som skal være utrustet med akuttmedisinsk utstyr, bemannet med kvalifisert ambulansefagarbeider, som skal kunne rykke ut med assistanse til

syk eller skadet pasient i påvente av nærmeste ambulanse.

Helse Finnmark vil ta initiativ til at det snarlig blir avholdt et møte med kommunen, hvor også Helse Nord Regionalt Helseforetak vil delta, for å drøfte nettopp videre fremdrift i arbeidet med å få til en avtale mellom Helse Finnmark og kommunen. Denne saken har naturlig nok skapt et stort engasjement blant befolkningen, og Helse Finnmark har også i samarbeid med aksjonsledelsen på Kunes invitert til et folkemøte i uke 8. I forrige uke mottok også departementet en klage på vedtaket i Helse Finnmark fra Lebesby kommune. Denne saken vil raskt bli behandlet av Helsedepartementet.

**Rune J. Skjælaaen (Sp):** Jeg takker statsråden for svaret.

Når denne ambulansen nå er nedlagt, er det snakk om at ambulansen skal stasjoneres i Kjøllefjord, Mehamn eller Lakselv. Kjøllefjord–Mehamn, Rv 889, er faktisk stengt eller kolonnekjørt fem måneder i året. Til Lakselv er det 15 mil å kjøre. Jeg kjørte sjøl den veien sist fredag i snøfokk. Det er faktisk bare 17 pst. av befolkningen som vil få dekning av ambulanse innenfor en responstid på 60 minutter, slik ambulanseplanen for Finnmark sier det skal være. Hele 80 pst. av de 360 innbyggerne vil dermed få en dårligere dekning enn det som ambulanseplanen for Finnmark definerer som et minimum av responstid for grisgrendte strøk. Kommunen har vurdert dette med akuttbil, som har vært nevnt, men de avviser det, for de har faktisk ikke lov til å ha noen pasienter i denne akuttbilen. Folk på sjukeheimen fortviler – alle fortviler – og det er stor uro over dette som skjer i en bygd som faktisk er i vekst.

**Statsråd Ingjerd Schou:** Jeg er ikke riktig sikker på om dette var et spørsmål, men etter det jeg forstår, er det en underliggende uro for det som skjer i området, spesielt knyttet til Kunes.

Det jeg kan understreke, er at Helsedepartementet har mottatt en klage fra ordføreren. Det vil snarlig bli avholdt et møte med kommunen, hvor også Helse Finnmark og Helse Nord vil delta. Det er invitert til et folkemøte, og det er kommet frem et tydelig uttrykk for engasjement fra befolkningen. Klagen som Helsedepartementet har mottatt, vil bli behandlet raskt, og slik sett vil problemstillingen bli drøftet og tatt videre der. Jeg ser også at Fylkeslegen i Finnmark har konkludert med at en nedleggelse ikke var faglig uforsvarlig, men at det også er påpekt at det ville være ønskelig at Helse Finnmark og Lebesby kommune sammen ser på alternative muligheter for å ta vare på nettopp det som går på den akuttkompetansen som ligger der, og på beredskapen i området.

**Rune J. Skjælaaen (Sp):** Da vil jeg stille et konkret spørsmål.

Nå har altså kommunen klaget. Spørsmålet er om ambulansen kan få lov til å være operativ så lenge klagen er til behandling. Det er noe som jeg vet også Lebesby

kommune gjennom ordføreren har stilt spørsmål om i denne klagen.

**Statsråd Ingjerd Schou:** Utgangspunktet er at departementet i forrige uke mottok en klage. Vi vil vurdere den. Det har vært kontakt mellom Helse Finnmark, kommunen og Helse Nord for å få til et møte. Jeg tar med meg synspunktene fra Skjælaaen tilbake til Helsedepartementet, men poenget er i hvert fall at Helsedepartementet så raskt som mulig vil behandle denne klagen.

#### S p ø r s m å l 9

**Presidenten:** Også dette spørsmålet, fra representanten Jorunn Ringstad til helseministeren, vil bli besvart av sosialministeren på vegne av helseministeren.

**Jorunn Ringstad (Sp):** «Helse Vest har varslet at dei må spare om lag 600 mill. kr dei neste 2 åra. Dette vil måtte føre til reduksjon i dagens helsetilbud.

Vil statsråden stille meir midlar til disposisjon, eller vil han føreta seg noko for å førebu innbyggjarane i Helse Vest-regionen på redusert helsetilbud?»

**Statsråd Ingjerd Schou:** Helt fra staten ved årsskiftet 2001–2002 overtok ansvaret for spesialisthelsetjenesten har det vært klart at tjenesten vil stå overfor betydelige utfordringer med henblikk på å bruke ressursene slik at det høye behandlingsnivået kunne videreføres. Dette er både et spørsmål om hvor mye midler som stilles til disposisjon, og et spørsmål om måten som midlene brukes på. Jeg skal først kort kommentere hvert av disse to spørsmålene før jeg omtaler situasjonen for Helse Vest.

I Tillegg nr. 4 til statsbudsjettforslaget for 2002 ble det varslet at det var usikkerhet om de nye foretakenes ressursituasjon, og at det derfor i de nærmeste månedene ville bli foretatt en gjennomgang. Dette endte opp med fremleggelsen av St.prp. nr. 59 for 2001-2002. Det ble her lagt til grunn at foretakene hadde en økonomisk ubalanse på om lag 2,6 milliarder kr. For å svare på denne situasjonen ble det gitt en tilleggsbevilgning på 1,3 milliarder kr, samtidig som det ble forutsatt at foretakene over årene 2002 og 2003 skulle effektivisere driften i samme størrelsesorden. Dette opplegget var basert på en omfattende dialog mellom Helsedepartementet og de regionale helseforetakene.

Etter behandlingen av St.prp. nr. 59 skjedde de endringer som gjorde de økonomiske forutsetningene for foretakenes drift mer krevende. Den generelle profil som etter hvert utviklet seg for lønnsoppgjørene i 2002, bidrog til et dyrere oppgjør enn hva budsjettopplegget for 2002 var basert på. Det oppstod også tvil om hva som ville bli pensjonskostnader og pensjonspremier i 2002. Tida har vist at det på langt nær ble så store økninger i pensjonskostnadene som mange fryktet. Men uansett har lønnsoppgjør og økte finanskostnader – også som en følge av høyere premieutbetalinger – forverret foretakenes økonomiske situasjon. På denne bakgrunn er budsjett-

opplegget for 2003 basert på at foretakene skal få ytterligere ett år for å komme i økonomisk balanse, altså at også året 2004 skal kunne brukes til gjennomføring av nettopp omstillingstiltakene. Poenget med dette ekstra året er nettopp å unngå at foretakene skal tvinges til å skjære ned på tilbudet til pasientene, slik at forutsetningen om opprettholdelse av det samlede pasienttilbudet kan ivaretas.

Oppfølgingen av budsjettvedtaket for 2003 vil skje i en styringsdialog med Stortinget. Det vil i tilknytning til revidert nasjonalbudsjett bli gitt en orientering om innretningen på tiltakene, slik Stortinget har bedt om. Videre vil det ved fremleggelse av budsjettforslaget for 2004 bli gitt en samlet og oppdatert orientering om situasjonen, slik at Stortinget på dette grunnlaget vil kunne vurdere effekten av budsjettopplegget for 2004.

Dette utgjør det generelle grunnlaget for Helse Vests gjennomføring av budsjettet for 2003. Det er altså et sentralt poeng at muligheten for å se 2003 og 2004 i sammenheng skal bidra til at hensynet til pasientene ivaretas på en god måte.

Til slutt vil jeg føye til at det som kjent foreligger utredninger med forslag til endringer i innretningen av Helse Vests tilbud. Dette må ikke sammenblandes med at det foreligger endelige vedtak. Først vil Helse Vest, basert på de prosesser som nå gjennomføres, forholde seg til forslagene. Deretter vil det, for alle beslutninger som har vesentlig betydning for helsetilbudet, foretas en vurdering av Helsedepartementet og eventuelt avgjøres i foretaksmøtet.

Det må legges vekt på at styret i Helse Vest nå er gitt et helhetlig oppdrag for å gi regionens befolkning spesialisthelsetjeneste. Men som jeg har sagt, innebærer ikke dette at vurderingene og tiltakene er fristilt fra overordnet politisk kontroll.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Eg takkar for svaret.

Eg merka meg at statsråden òg peikte på at det er økonomisk ubalanse mellom den økonomien som Helse Vest har, og dei oppgåvene som Helse Vest skal løyse. Så seier statsråden òg at her skal ein skjere ned på tilbødet, effektivisere. Når det gjeld Helse Vest, har ein gjennom media og òg direkte orienteringar frå medlemmer i styret for Helse Vest blitt orientert om at dei innsparingane og effektiviseringane som dei må gjere, f.eks. er å leggje ned fødeavdelinga og kutte akuttberedskapen ved fleire sjukehus. Det er det same som at fleire av dei små sjukehusa blir borte som sjukehus. Det betyr kort og godt at folk i Helse Vest-regionen ikkje får det same tilbødet som dei har hatt – dei får altså eit dårlegare tilbød.

Korleis kan statsråden forsvare at vi då vil ha eit like godt tilbød som før, når mange tilbød blir borte?

**Statsråd Ingjerd Schou:** Det er et sentralt poeng at mulighetene for å se 2003 og 2004 i sammenheng skal bidra til at hensynet til pasientene ivaretas på en god måte. Det må også legges vekt på at styret i Helse Vest er gitt et helhetlig oppdrag for å gi regionens befolkning spesialisthelsetjenester. Men det betyr ikke, som jeg un-

derstreket i mitt hovedinnlegg, at vurderinger og tiltak er fristilt fra den overordnede politiske kontroll.

At man utreder og ser på konsekvenser av utredninger, er ikke det samme som at man fatter endelig vedtak. Det at fagfolk foretar skikkelige analyser, har en verdi i seg selv. Jeg kommer til å følge nøye med på nettopp det som skjer i Helse-Norge, og vil selvfølgelig også gjøre det i forhold til den økonomiske situasjonen. Men Helse Vest må få anledning til å gjøre nettopp det de skal, nemlig ha et helhetlig tilbud til innbyggerne.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Eg er òg klar over at utgreiingar og dei forslaga som er lagde fram, ikkje har ført til endeleg vedtak og ikkje skal gjennomførast utan at ein har sett nærare på det. Men det er heller ikkje til å leggje skjul på at dersom ein helseregion skal spare 600 mill. kr over to år, må det få ein del følgjer for det tilbodet som er der. Og berre det at pasientane får lengre veg, kanskje må reise heile dagen for å få det spesialisttilbodet som dei treng, vil i aller høgste grad bli oppfatta av folk som at her har dei fått eit dårlegare tilbod.

Statsråden sa òg i sitt fyrste svar at Helse Vest har fått litt dårlegare vilkår når det gjeld tildeling av midlar. Eg vil spørje statsråden om Helse Vest vil få ei gunstigare tildeling av midlar i framtida.

**Statsråd Ingjerd Schou:** Nå sa jeg vel ikke at Helse Vest hadde større utfordringer enn andre. Det er utfordringer i forhold til de endringene som skal skje, og den budsjett-situasjonen man har. Derfor har det også vært viktig at man skal kunne se budsjettåret 2003 i sammenheng med 2004. Det er viktig at man fra sentralt hold, ut fra den styringsstrukturen som er lagt, ikke griper inn i forhold til utredninger. Jeg hører at representanten er inne på nettopp den samme tankegangen. Det må være mulig for Helse Vest å utføre sine oppgaver, nemlig å ha en helhetlig innretning i forhold til det oppdraget de har fått. Da er utredninger viktige. Så langt er det ikke fattet vedtak. Helse Vest vil fortsatt ha det arbeidet. Styret har den utfordringen. Men det er ikke slik, som jeg understreket i mitt hovedinnlegg, at overordnet politisk myndighet ikke følger med.

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

#### S p ø r s m å l 1 0

Fra representanten Bendiks H. Arnesen til olje- og energiministeren:

«Norsk Hydro legger ned sin leteavdeling i Harstad etter 23 års sammenhengende drift. Leteaktiviteten skal nå samles i Oslo, og 25 arbeidsplasser med høy kompetanse blir borte i Harstad. Begrunnelsen for denne sentraliseringen er at det er mer kostnadseffektivt å drive fra Oslo.

Frykter ikke statsråden at en slik sentralisering vil være til skade for den framtidige petroleumsaktiviteten i

nord, og hva vil statsråden ev. gjøre for å forhindre at denne nedleggelsen finner sted?»

**Presidenten:** Dette spørsmålet er utsatt til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

#### S p ø r s m å l 1 1

**Presidenten:** Dette spørsmålet, fra representanten Øyvind Vaksdal til olje- og energiministeren, vil bli besvart av nærings- og handelsministeren som rette vedkommende.

**Øyvind Vaksdal (FrP):** Jeg vil stille følgende spørsmål:

«Offshoreverftet Rosenberg i Stavanger har tapt Snøhvit-kontrakten til det spanske verftet Dragados Offshore. Årsaken skal være store prisforskjeller. Etter et lignende tilfelle i fjor bad Stortinget Regjeringen gi en beskrivelse av situasjonen i norsk offshoreverftets verkstedindustri og gjennomgå konkurransesituasjonen for denne industrien i forhold til andre EØS-land.

Hva har Regjeringen foretatt seg så langt i denne sak, og hva vil en gjøre for å sikre denne viktige industrien konkurransedyktige rammebetingelser?»

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Det Regjeringen har gjort i denne saken siden vi fikk den på bordet, er at vi hadde det første møtet den 30. oktober i fjor med representanter for TBL, Fellesforbundet og de tillitsvalgte på verftet samt representanter for ledelsen i Kværner. På det møtet utbad jeg meg en skriftlig redegjørelse fra konsernet om hvordan de vurderte dette, og hvilken oppfordring de hadde til meg om å ta denne saken videre. Jeg har siden hatt møter med eieren av Aker Kværner, og jeg har hatt møter med konsernledelsen i Aker Kværner.

Vi innhenter på vanlig måte opplysninger så langt man kan gjøre det via åpne, offentlige kanaler, og dette kulminerte i et møte jeg hadde med EU-kommisær Monti den 7. januar i år om disse ting. Han bad oss om å fremlegge dokumentasjon. Vi hadde resultatet av det arbeidet som tillitsmennene i Kværner hadde gjort, som var et veldig godt og grundig arbeid. Der var det mange faktaopplysninger pluss en god del antydninger som det var grunn til å se videre på.

Etterpå har vi hatt ytterligere kontakt med bl.a. TBL og Fellesforbundet, hvor de har lagt frem mer dokumentasjon, men kanskje ikke i så stort omfang som vi hadde trodd. Situasjonen var den at da jeg kom hjem sist lørdag – etter at jeg hadde vært i Amerika i fire dager – hadde jeg innkalt alle disse igjen. Det jeg erkjente på det tidspunktet, var at vi vurderte det slik at jeg ikke ville kunne greie å få tak i denne dokumentasjonen via ordinære kanaler. Da bestemte jeg meg for at jeg sammen med Fellesforbundet og TBL ville lage et prosjekt, der vi bruker ressursene som er nødvendige for å finne ut konkurranseforholdet mellom Norge og Spania, Frankrike og Holland. Vi har en referansegruppe hvor disse partene er med for å prøve å avdekke både lovlige og ulovlige ting knyttet til konkurranseforholdet mellom disse land. Vi

kan ikke leve med en situasjon der det er mange påstander om ulovligheter. Dette må sjekkes ut. Vi har, som sagt, et prosjekt der vi setter inn så mye ressurser at jeg forventer vi skal være ferdige innen utgangen av mars.

**Øyvind Vaksdal (FrP):** Jeg takker statsråden for svaret.

Nå ser vi dessverre at store deler av vår industri saker akterut i konkurransen med industri fra andre land. Offshoreverftene er foreløpig det siste eksemplet på dette. Samtidig får vi høre påstander, eller antydninger, om skjult, lovlig eller ulovlig subsidiering i form av restrukturings- eller omstillingsmidler. Har Regjeringen så langt i prosessen funnet ut om det i Dragados-saken eller andre liknende saker er brukt slike skjulte subsidier? Hva gjøres i tilfelle fra Regjeringens side for å komme dette til livs?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Det ligger i sakens natur at jeg pr. i dag ikke sitter på dokumentasjon som viser at dette verftet har brukt ulovlige subsidier. Det vi nå skal klarlegge, er hvor mye lovlig subsidiering man har fått. Vi utreder både forskningsstøtte, regionalstøtte, miljøstøtte, opplæringsstøtte og alt hva det nå enn heter.

Det er jo store regionale programmer i EU, som i betydelig grad kanaliserer penger til områder som er svake, og hvor f.eks. arbeidsledigheten er høy. I dette spanske området har jeg skjont at ledigheten er 25–30 pst., og da utløser det en del ordninger fra EU. Statoil mener vel, så vidt jeg har skjont ut fra media, at lovlig støtte pluss store differanser i lønnskostnader må være årsaken til denne forskjellen. Hvorvidt det er ulovlig støtte, er selvfølgelig av de ting som jeg eventuelt ønsker å avdekke. I den grad jeg avdekker det, vil det bli en ny runde med EU-kommisjonen og en fremlegging av saken for kommisjonen, som må gå til etterforskning i Spania.

**Øyvind Vaksdal (FrP):** Jeg takker igjen statsråden for svaret.

Kværner Egersund mistet i fjor høst en viktig kontrakt til Dragados i Spania, og nå har vi sett det samme når det gjelder Snøhvit-kontrakten, hvor Kværner Rosenberg mistet kontrakten til det samme spanske verftet. Resultatet av dette kan jo bli oppsigelser, permitteringer og oppsplitting av kompetansemiljøer det har tatt flere tiår å bygge opp. Er ikke Regjeringen bekymret for den negative utviklingen for denne viktige industrien? Hvilke konkrete grep vil en fra Regjeringens side ta for å styrke norske offshoreverfts konkurransesituasjon?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Den bekymringen som representanten Vaksdal har, har jeg også. Bekymringen på bunnlinjen er at norsk konkurranseutsatt næringsliv taper konkurransekraft i forhold til andre land for hvert år som går, og det har skjedd over tid. Nå kan det imidlertid ikke komme som noen stor overraskelse på Stortinget at det i forbindelse med Snøhvit-utbyggingen tildeles flere kontrakter til utlandet, for Stortinget visste på det tidspunkt man godkjente Snøhvit-utbyggingen, at anta-

keligvis så mye som 60 pst. av kontraktene ville være med utenlandske selskaper.

Men det er bekymringsfullt hvis vi skal fortsette å tape konkurransekraft hvert år. Derfor ønsker Regjeringen å gjøre noe med dette. Vi vet hvilke elementer som veier tyngst i det tapte konkurranseforholdet, og det er rentenivå, kronekurs og for høye lønnstillegg i for mange påfølgende år. Da er det klart at det vi gjør sammen med partene når det gjelder lønnsutviklingen, er meget viktig. Jeg tror vårens lønnsoppgjør kan bli en brekkstang i forhold til å forbedre konkurransekraften for norsk næringsliv.

## S p ø r s m å l 1 2

**Presidenten:** Dette spørsmålet, fra representanten Torbjørn Andersen til olje- og energiministeren, vil bli besvart av nærings- og handelsministeren på vegne av olje- og energiministeren.

**Torbjørn Andersen (FrP):** Jeg har følgende spørsmål:

«I Aust-Agder har flere grunneiere planer om å bygge enten mikro-, mini- eller småkraftverk, bl.a. i Tovdalselva. Potensialet på landsbasis for slike kraftverk er anslått til inntil 15 TWh. Kraftmangel aktualiserer nå en raskere realisering av denne tiltrente kapasiteten. Mange møter imidlertid et uhyre tidkrevende byråkrati, andre har problemer med vassdragsvern. Slike miljøvennlige småkraftverk bør kunne bygges også i vernede vassdrag som Tovdalselva.

Hva mener Regjeringen om dette?»

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Da skal jeg få lov til å gi følgende svar på vegne av olje- og energiministeren:

For å bidra til kraftoppdekking og næringsutvikling i distriktene er Regjeringen opptatt av å legge til rette for utbygging av småkraftverk. Slike anlegg medfører som hovedregel små konflikter med miljøinteressene.

For å gjøre saksbehandlingen knyttet til etablering av små kraftanlegg mer effektiv og mindre komplisert for utbygger er NVE nå delegert kompetanse til å fatte vedtak for utbygginger med installert effekt opp til 5 MW dersom behandlingen er begrenset til vannressursloven. I forslaget til endringer i industrikonsesjonsloven og vassdragsreguleringsloven, som nå er ute på høring, foreslås det å heve konsesjonsgrensen i industrikonsesjonsloven fra 1 000 til 4 000 nat.hk. Endringen vil medføre en ytterligere forenkling av saksbehandlingen for små kraftverk, samtidig som den endrede grensen noenlunde vil tilsvare en installert effekt på 5 MW. På den måten blir regelverkene harmonisert.

Stortinget har bestemt at det ikke er adgang til å gi konsesjoner til kraftutbygging i vernede vassdrag. Prosjekter som ikke utløser konsesjonsplikt, er på sin side tillatt. Olje- og energidepartementet har nå fått oversendt NVEs innstilling til supplering av Verneplanen for vassdrag. I innstillingen åpnes det for konsesjonsbehandling av mikro- og minikraftverk i vernede vassdrag. NVE me-

ner at en konsesjonsbehandling vil gi et bedre grunnlag for å vurdere et tiltaks miljøvirkninger enn dagens ordning, der det avgjørende er om konsesjonsplikten utløses. Det er mange gode grunner for å likestille bygging av mikro- og minikraftverk med andre typer tiltak i vernede vassdrag. Regjeringen vil derfor vurdere dette spørsmålet i den proposisjonen som skal fremlegges ved slutten av året om supplering av Verneplanen for vassdrag. En forutsetning for å tillate slike utbygginger i vernede vassdrag må være at vi ikke svekker verneverdiene i vassdraget.

Med de tiltakene jeg nå har redegjort for, burde det ligge godt til rette for å få realisert et betydelig antall av de planlagte mikro-, mini- og småkraftverkene rundt om i landet.

**Torbjørn Andersen (FrP):** Jeg takker statsråden for svaret, som jeg vil tolke dithen at det ikke var så aller verst.

Det er slik at potensialet for utnyttelse av denne type kraftverk er anslått til inntil 15 TWh på landsplan, og en del av det er da underlagt vern. Og bare for å holde seg til 15 TWh: Det er et uhyre interessant potensial vi snakker om i disse tider med økende kraftmangel. Dette tilsvarer energiforsyning til rundt 750 000 husstander. Vi har også sett at det har vært en stor interesse i den senere tid for å realisere slike mini-, mikro- og småkraftverksprosjekter.

Men jeg har vært i kontakt med mange som har store problemer med å få realisert sine prosjekter på grunn av vern, og de opplever det nesten som håpløst å få satt dette i gang. Det er dette som er bakgrunnen for mitt spørsmål, og jeg må nesten spørre: Er det vern eller er det kraftforsyningen som er det viktigste for Regjeringen i disse tider med mangel på kraft?

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Representanten foretok en tolkning av svaret, som han definerte som ikke så aller verst. Og når er sørlending sier at noe ikke er så aller verst, mener han egentlig at dette er veldig bra. Det var jo lovende.

Jeg er helt enig i det som er spørrerens utgangspunkt, de muligheter som ligger i disse småkraftverkene. Jeg har selv, både i denne jobben og i min tidligere jobb her i huset, prøvd å bistå ved en del slike lokale prosjekter, og noen er realisert. Det er ingen tvil om at det er et poeng i at disse har det ofte tatt tid å realisere. Her er det mange myndigheter implisert. Jeg opplever det som om olje- og energiministeren er opptatt av, gjennom de forslag som jeg har redegjort for, at dette skal gli på en bedre måte, for å utløse det potensial som ligger i småkraftverkene. Det har tre virkninger etter mitt skjønn, det ene er økt tilgang på kraft, det andre er at det gir grunneiere ute i distriktene nye inntektsmuligheter, og det gir dermed mulighet for både sysselsetting og bosetting i distriktene, hvor man i realiteten tar i bruk de lokale ressursene. Dette er også etter mitt skjønn en god næringspolitikk.

**Torbjørn Andersen (FrP):** Jeg tolker det dithen at Regjeringen for så vidt følger opp det som den erklærte i Sem-erklæringen, er positivt innstilt, vil stimulere til bygging av slike kraftverk vi her snakker om, og vil fremme forslag som medfører en raskere prosedyre for saksbehandling. De som har opplevd mye byråkrati og forsinkelser, vil møte et forenklet regelverk for dette i framtiden.

Med det tror jeg vi skal se hvordan dette vil slå ut i det praktiske liv i framtiden, og jeg tror ikke det er nødvendig med noe ytterligere oppfølgingsspørsmål. Men har statsråden en kommentar, må han gjerne få lov til komme med den.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Av respekt for tidsbruken både i Stortinget og andre steder, skal jeg begrense kommentaren til å si at jeg definitivt tror olje- og energiministeren deler det utgangspunktet som spørreeren har. Det har mange positive implikasjoner å gjennomføre disse tingene. Jeg tror også vi deler synspunktene om at mer byråkrati enn det som er høyst nødvendig, får vi prøve å unngå. Det er synspunkter som jeg tror hele Regjeringen deler.

#### S p ø r s m å l 1 3

**Lena Jensen (SV):** «I statsbudsjettet for i år halverte Regjeringen tilskuddet til skolefritidsordningen. Resultatene ser vi allerede nå, i form av økt egenbetaling og redusert tilbud i flere kommuner. SFO-tilbudet er av stor betydning for mange familier. En samlet utdanningskomité bad i innstillingen til budsjettet om at Regjeringen skulle komme tilbake til Stortinget med en helhetlig plan for utvikling av skolefritidsordningen.

Når vil statsråden legge fram en slik plan for Stortinget?»

**Statsråd Kristin Clemet:** Kommunene skal ha et tilbud om skolefritidsordning før og etter skoletid for 1.–4. klassetrinn. Utvikling og fastsetting av innhold, organisering og drift av skolefritidsordningen er et kommunalt ansvar.

Statstilskudd til drift av skolefritidsordningen ble i etableringsfasen gitt som øremerket tilskudd. For å redusere omfanget av øremerkede tilskudd til kommunene, vedtok Stortinget ved behandlingen av kommuneproposisjonen for 2003 å innlemme tilskuddet i rammetilskuddet til kommunene fra 1. august 2003. Jeg tar sikte på å legge frem en odelstingsproposisjon om nødvendige endringer i opplæringsloven som følge av innlemmingen i rammetilskuddet i løpet av våren 2003.

Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2003 vedtok Stortinget, i forbindelse med innlemmingen i rammetilskuddet, også å redusere det statlige tilskuddet til skolefritidsordningen med 217 mill. kr. Departementet har lagt til grunn at 128 500 barn vil benytte skolefritidsordningen i 2003. Reduksjonen på 217 mill. kr vil, dersom kommunene ikke velger å dekke inn hele eller deler av dette selv, bety en gjennomsnittlig økt årlig foreldrebeta-

ling på 1 689 kr pr. barn. Dette tilsvarer ca. 150 kr pr. måned. Det er da ikke tatt hensyn til lengden på oppholdstiden.

En nasjonal evaluering av skolefritidsordningen ble foretatt av Nord-Trøndelagsforskning og lagt frem våren 2002. Evalueringen er omtalt i St.prp. nr. 1 for 2003. Selv om kvaliteten på skolefritidsordningen varierer mellom og innenfor kommuner, viste evalueringen at de fleste foreldre er fornøyd med tilbudet, og at barna trives. Foreldre til funksjonshemmede barn var imidlertid mindre tilfreds med tilbudet til sine barn.

Skolefritidsordningen må fortsatt utformes på grunnlag av lokale behov og forutsetninger. Det er et kommunalt ansvar både å etablere skolefritidsordningen, og å forbedre og videreutvikle tilbudet.

Jeg vil i budsjettet for 2004 komme tilbake med en plan for utvikling av skolefritidsordningen, slik komiteen har bedt om. Planen vil legge til grunn det kommunale ansvaret for tilbudet og tydeliggjøre på hvilke måter staten kan bidra til utviklingen av skolefritidsordningen, i et samarbeid med kommunene.

Skolefritidsordningen gir rom for samarbeid med kommunale musikk- og kulturskoler, foreninger og andre som arbeider med kulturtiltak. Det er derfor også naturlig å behandle innholdet i skolefritidsordningen i stortingsmeldingen om kulturformidling og kulturopplevelser i og i tilknytning til skolen, og denne meldingen kommer som kjent i vår.

**Lena Jensen (SV):** Jeg vil først takke for det positive svaret, og for at statsråden har tenkt å komme tilbake til Stortinget med en plan for skolefritidsordningen.

Som statsråden redegjorde for, er det et kutt i skolefritidsordningen på 217 mill. kr dette året. Da Stortinget innførte skolefritidsordningen gjennom en innstilling til en stortingsmelding i 1997, kom flertallet med følgende merknad:

«Fleirtalet meiner at skulefritidsordninga er heilt avgjerande for å gi born i småskolen og foreldra deira den nødvendige tryggleik og stabilitet i kvardagen. Staten må vere med å sikre økonomien i skulefritidsordninga, slik at det ikkje oppstår unødvendige skiljer mellom elevane.»

Mitt spørsmål til statsråden er: Har statsråden en annen oppfatning enn den Stortingets flertall hadde da innstillingen om SFO ble vedtatt i Stortinget?

**Statsråd Kristin Clemet:** Jeg har i og for seg ikke det. Jeg må selvfølgelig si at det kuttet vi foreslo i forbindelse med siste forslag til statsbudsjett, ikke er et kutt jeg gleder meg over, men det var et kutt som var nødvendig å gjøre av hensyn til helheten i budsjettet. Som jeg har redegjort for tidligere fra denne talerstol, er det totale budsjettet og nettoveksten på utdannings- og forskningsdepartementets budsjett ganske kraftig for inneværende år, men det inneholder også noen kutt, hvorav dette er ett.

Jeg mener også at skolefritidsordningen er viktig. Staten tar ansvar for økonomien, men det er jo vanlig og i

tråd med de prinsipper vi har lagt til grunn her i denne sal, at dette med øremerkede ordninger er noe man skal bruke i en etableringsfase når man innfører et nytt tjenestetilbud så å si innenfor kommunenes ansvarsområde, og etter hvert gå bort fra øremerking. Når man går bort fra øremerking, betyr det i og for seg at staten fortsatt tar ansvar, men da tar man ansvaret for det hele tjenestetilbudet innenfor rammefinansieringssystemet.

**Lena Jensen (SV):** Når man kuttet 217 mill. kr, ser man at dette har hatt en betydning for skolefritidsordningen, at en rekke kommuner har lagt ned en del tilbud, og at en rekke kommuner har varslet og kommet med store prisøkninger på skolefritidsordningen. Man ser også at enkelte foreldregrupper har problemer med å kunne benytte seg av dette tilbudet. I dagens samfunn er det slik at mange er avhengig av skolefritidsordningen, både de som er i arbeid, de som er under utdanning og også våre nye landsmenn, som dette tilbudet er særlig viktig for i forhold til integrering.

Hvis Stortinget skal ta det ansvaret som de har her – etter at man har fjernet de øremerkede tilskuddene og tar ansvaret innenfor rammefinansieringssystemet – betyr det jo at Stortinget likevel blir nødt til å følge opp med midler. Mitt spørsmål blir da: Kan vi vente oss større statstilskudd i revidert nasjonalbudsjett?

**Statsråd Kristin Clemet:** Jeg tror ikke at man skal legge til grunn at det kommer større statstilskudd, selv om man selvfølgelig ikke kan redegjøre eksakt for fremtidige budsjetter. Jeg tror staten, i samarbeid med kommunene og kommunesektoren, kan bidra til å utvikle og forbedre og få til en kvalitetsheving i skolefritidsordningen også uavhengig av de rent budsjettmessige tiltak. Men alt i alt er i hvert fall ikke jeg i stand til å legge frem et statsbudsjett, hvor det som regel er kraftig vekst i regelstyrte ordninger, og hvor det er viktige satsningsområder som det er ganske bred enighet om i denne sal, uten at det også legges frem et eneste kutt. Etter en samlet vurdering var dette et område som vi prioriterte lavere enn de feltene hvor det er foretatt en voldsom budsjettøkning.

Jeg har tillit til at kommunene kan gjøre mye, men jeg tror også at staten kan bidra i et samarbeid med kommunene gjennom lov- og forskriftsverk, kompetanseutvikling, erfaringsspredning, samarbeid mellom kultur- og organisasjonsliv, lokalsamfunn osv. Det kommer jeg som sagt tilbake til.

#### S p ø r s m å l 1 4

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A):** Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til fiskeriministeren:

«Et rederi i Ålesund søker nå om å få overta trålere hjemmehørende i Finnmark og å frita dem for plikten til å levere fisken til bestemte industrianlegg i Finnmark. Dette er trålere som har fått konsesjon kun fordi de skulle sikre råstoffleveranser til fiskeindustrien i Finnmark.

Vil statsråden se til at disse trålerne fortsatt knyttes til og har leveringsplikt til industrianleggene som forutsett?»

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Ut fra spørsmålet til representant Karl Eirik Schjøtt-Pedersen vil jeg først si at jeg er kjent med at det foreligger to saker som kan falle inn under spørsmålet. Den ene gjelder en søknad fra West Fish – Aarsæther AS om å kjøpe en større aksjepost i Nordic Sea Holding AS, et selskap som er hjemmehørende i Tromsø, og som er tildelt bl.a. torsketrålkonsesjoner for flere fartøy. Denne søknaden er nå til behandling i Fiskeridirektoratets ytre etater, og siden den da ikke er kommet på mitt bord, kan jeg ikke uttale meg mer konkret om den spesielle saken.

Den andre saken gjelder en søknad fra et fiskereid trålrederi i Ålesund om ervervstillatelse for en tråler knyttet til Finnmark som er eid av Nordic Sea Holding AS. Denne søknaden ble nylig avslått av Fiskeridirektoratet ut fra hensynet til fiskeflåtens distriktsmessige fordeling, i tråd med det jeg forstår er intensjonen i spørsmålsstillerens problemstilling. På det nåværende tidspunkt er ikke saken påklagd. Det er grunn til å tro at den kan bli det. Men den er ikke påklagd, og som sådan er den ikke til behandling i fiskeriforvaltningen.

Men på et mer generelt grunnlag kan jeg gi uttrykk for at det er riktig som representanten Schjøtt-Pedersen viser til, at trålerne i begge disse to sakene er knyttet til bestemt industrivirksomhet og er pålagt leveringsplikt. To av trålerne som er eid av Nordic Sea Holding AS, skal imidlertid ikke sikre råstoff til anlegg i Finnmark, men i Nordland.

Ferskfisktrålerne er i det vesentlige eid av selskap som også eier fiskeindustribedrifter. Grunnlaget for at det er gitt ervervstillatelse for fartøyene, er i hovedsak at fartøyene skal sikre råstoffleveransene til de enkelte selskapers egne anlegg. Slik jeg ser det, vil prinsippet om at trålere skal forsyne og sikre industrien på land, også være retningsgivende i årene framover.

West Fish – Aarsæther AS er selv eier av så vel fiskeindustribedrifter i Finnmark som av trålere som har leveringsplikt til disse anleggene i Finnmark. Tilhørighet mellom industri og flåte er således for så vel dette selskapet som for enkelte av Nordic Sea Holding AS' trålere, knyttet til Finnmark.

La meg for øvrig understreke at jeg vil gi uttrykk for at et eierskifte av trålere som er knyttet opp mot bestemte virksomheter eller regioner, ikke nødvendigvis vil endre forutsetningene for hvor fartøyene skal levere råstoff. Det er min klare ambisjon, min klare hensikt, at det ikke skal bidra til å forrykke andelen av råstofftilførselen til Nord-Norge.

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A):** Jeg takker statsråden for svaret.

Jeg er glad for opplysningen om at Fiskeridirektoratet har avslått den søknaden som foreligger om å føre et fartøy ut av Finnmark. Jeg håper og legger til grunn at stats-

råden vil stå fast på det samme i den utstrekning det måtte komme opp en ankesak.

Disse spørsmålene reiser to viktige fiskeripolitiske temaer. Det ene er hvordan man kan sikre et bredt fiskerimiljø i Finnmark, som jo har hatt en nedgang i viktige flåtegrupper, og hvor et salg vil svekke dette miljøet. Det andre er spørsmålet om leveringsplikt for å sikre tilgang på råstoff til industrien. Jeg understreker det som statsråden også gjør, at det er viktig at trålerne skal sikre råstoffleveransene til industrien. Derfor er det også viktig å sikre at man ikke løsner på båndene mellom industri og trålere.

Jeg tillater meg å spørre statsråden: Kan jeg forstå statsrådets svar slik at han vil legge sterk vekt på å videreføre den leveringsplikt som er i dag, og å håndheve den klart og entydig?

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Som jeg tidligere har gitt uttrykk for, har jeg ikke noen ambisjoner om å svekke leveringsforpliktelsene. Men derimot må vi erkjenne at det er endringer i industristrukturen, det er endringer i eierstrukturene i forhold til det som opprinnelig var. Derfor har jeg gitt uttrykk for at vi i departementet nå gjennomgår leveringsbetingelsene og ser på om det er mer egnet å knytte leveringsforpliktelsene til en region enn til bestemte anlegg. Men det er ikke truffet noen avgjørelser.

I forhold til den saken som det ble referert til i spørsmålet, registrerer jeg at det selskapet som nå har fått sin søknad avgjort, og som eventuelt måtte finne grunnlag for å påklage det, har gitt klart uttrykk for at det verken vil flytte selskapet eller aktivitet fra Finnmark. Det anser det heller ikke som aktuelt å søke om at leveringsforpliktelsene blir svekket, fordi departementet så tydelig har gjort det klart at det ikke er aktuelt. Men den saken er, som sagt, avgjort, og med mindre den skulle bli påklagd, vil den ikke komme på mitt bord.

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A):** Jeg tillater meg først å understreke det jeg sa i mitt forrige spørsmål, som går på at det er viktig å fastholde båndene mellom industri og trålere. Vi har sett flere eksempler på at trålerne har blitt løst i forhold til forpliktelser overfor industrien, og at det har vært vanskeligere å håndheve leveringsplikten.

Det andre er at jeg for min del og for Arbeiderpartiets del vil advare mot å endre leveringsbetingelsene fra anlegg til region på grunn av at det vil gjøre det enkelte anlegg og de sårbare lokalsamfunnene mer utsatt for svikt i råstofftilførselen.

Så erkjenner jeg at det skjer endringer i eierstrukturer. Samtidig vil jeg veldig sterkt understreke, som statsråden så riktig sa, at hele bakgrunnen for at disse trålerne har fått sin konsesjon, er at de skal levere råstoff og sikre aktiviteten ved nettopp bestemte anlegg og bestemte lokalsamfunn. Derfor er det viktig at statsråden står fast ved det. Det er også viktig at man snarest mulig får en mer konsekvent håndhevelse av at brudd på leveringsbetingelsene har konsekvenser, alvorlige konsekvenser, for dem som bryter dem. Jeg ser fram til at statsråden iverksetter det.

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Jeg er enig i at det er nødvendig med en mer konsekvent håndheving av leveringsbetingelsene, for skiftende statsråder har gjennom tidene ikke håndtert dem på en like klar og tydelig måte som det jeg har signalisert at vi skal gjøre. Men vi må også erkjenne at det er endring i industristrukturen.

Vi har en konkret sak i Nordland hvor det kan være problematisk å få i gang industrivirksomhet ved et anlegg som trålerne har leveringsforpliktelser til. Da er vi nødt til å erkjenne at vi kanskje må vurdere å se på det på nytt, se på om leveringsforpliktelsene til en region bedre vil kunne ivareta industriens totale behov enn å opprettholde leveringsforpliktelse til én industribedrift som ikke lenger er oppegående. Det er forhold som vi skal ta hensyn til, og min klare ambisjon, målsetting, er at leveringsforpliktelsene, slik trålerne har fått dem, er et vilkår som skal etterleves. Men igjen: Vi må ta innover oss de strukturendringer som foregår, og så får vi tilpasse det best mulig.

#### S p ø r s m å l 1 5

**Jan Simonsen (uav):** Jeg har gleden av å stille følgende spørsmål til næringsministeren:

«Næringsministeren uttalte til TV 2 torsdag 30. januar at han ville foreta en fullstendig gjennomgang av norsk skipsfartspolitik.

Vil statsråden i den forbindelse vurdere å innføre en ordning med nettolønn for norske sjøfolk?»

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Jeg tror jeg vil ta samme innledningen som representanten Simonsen: Det var en glede for han å stille spørsmålet, og for meg er det en glede å kunne svare!

Svaret på spørsmålet fra representanten Simonsen om jeg vil vurdere nettolønn for norske sjøfolk som en del av den gjennomgangen vi har av norsk skipsfartspolitik og norsk maritim politikk også, er det ingen tvil om: Det er en selvfølge. Jeg er fullstendig klar over hvilken betydning det har for sysselsetting av norske sjøfolk at vi har denne ordningen, og hvilke konsekvenser det vil ha å gjøre justeringer i den.

Jeg er også av den mening av uansett hvilken ramme man til syvende og sist måtte velge, gitt at man ikke velger f.eks. full nettolønn for hele flåten, må Stortinget etter mitt skjønn i en bredere gjennomgang se på: Hvilke typer skip prioriterer man, og hvilke prioriterer man ikke? Innenfor den økonomiske rammen vi har nå, som er avtalt med Fremskrittspartiet som et nedre nivå ut denne stortingsperioden, ser vi f.eks. at offshoreflåten ligger på i underkant av 10 pst., mens f.eks. ferjerederiene ligger på 40 pst.

La meg benytte anledningen også til å rette opp noe. Jeg skapte vel et feilaktig inntrykk i spontanspørretimen, der jeg sa at offshoreflåten var ute av refusjonsordningen. Det er jo ikke virkeligheten. Det var et forslag fra den siste arbeiderpartiregjeringen om å ta den ut, men det ble altså ikke vedtatt. – Så er det herved rettet opp for protokollens skyld.

**Jan Simonsen (uav):** Da kan man vel si at svaret så langt var gledelig.

Det er slik at en rekke EU-land har etablert innretninger på skatte-, trygde- og avgiftssiden for å stimulere sysselsettingen av sjøfolk som er utsatt for internasjonal konkurranse. Land som Danmark, Sverige, Finland, Nederland og Storbritannia har forskjellige løsninger, som har det til felles at sjøfolk i Europa langt på vei er skattefrie. Det er man ikke i Norge. Jeg er derfor glad for at dette blir vurdert grundig. Spørsmålet er naturligvis også hvor raskt dette kan skje, og i hvilken form dette vil komme tilbake til Stortinget, slik at Stortinget kan ha en samlet debatt om norsk skipsfartspolitik. Dette er det veldig mange sjøfolk og veldig mange innenfor skipsfartsnæringen og maritime næringer som venter en avklaring på.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Nå er det slik at i forbindelse med den stortingsmeldingen som jeg vil sette i gang arbeid med, er dette ett av mange elementer som inngår i å se på hele den maritime clusteren, fra A til Å.

Det er mange andre forhold som er meget interessante for tiden. Det har å gjøre med det arbeidet som foregår i IMO. Det har å gjøre med muligheten for å få mer av trafikken over på kjøll. Det har å gjøre med miljøutfordringer knyttet til transport langs kysten, osv. og ikke minst, selvfølgelig, å drive norske rederier fra Norge.

Det er en naturlig bit av en samlet gjennomgang at man tar med det som har med lønnsbetingelsene for sjøfolk å gjøre – definitivt er det det. Men at man utarbeider en stortingsmelding, fratar verken Stortinget eller Regjeringen muligheten til å agere i den mellomliggende perioden. Nå er det slik at det ligger et forslag i Stortingets næringskomite til vurdering, der innstillingen foreligger om relativt kort tid.

**Jan Simonsen (uav):** Jeg er glad for presiseringen av at det er fullt mulig å gjennomføre ordninger, eksempelvis en nettolønnsordning, før denne skipsfartsmeldingen er ferdig behandlet. Nå kommer det et statsbudsjett igjen ganske snart. Det er forhåpentligvis mulig å få gjort noe i den anledning. Hvis ikke, risikerer man altså at denne skipsfartsmeldingen, når den er ferdig, blir en beskrivelse av hvordan Norge ble avvirket som en stor skipsfartsnasjon, og hvordan de maritime næringene ble lagt i grus av en handlingslammet regjering. Derfor håper jeg at Regjeringen tar et tak i dette lenge før man er ferdig med skipsfartsmeldingen.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Jeg deler absolutt frykten for at det skal oppstå en situasjon der det blir en historiebok jeg skal legge frem. Det tror jeg imidlertid ville være å overdrive betydelig i forhold til de utfordringer vi har. Men *at* der er store utfordringer, derom er det ingen tvil. Det er klart at vårt kostnadsnivå totalt sett er slik at når vi skal konkurrere med sjøfolk fra land som i realiteten, som representanten Simonsen sier, har skatte-

frihet, som for så vidt er tilfellet, blir det store utfordringer.

Men som sagt, Stortinget har jo aldri fratatt seg selv muligheten, så langt jeg har vært med i alle fall, til å diskutere rammevilkårene for norske sjøfolk verken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett eller ved ordinær budsjettbehandling. Det har ikke vært tilfellet de åtte-ti årene jeg har vært her i hvert fall. Så den muligheten tror jeg Stortinget vil benytte seg av også i fremtiden.

**Presidenten:** Vi går nå over til spørsmål nr. 25.

#### S p ø r s m å l 25

**Presidenten:** Dette spørsmålet, fra representanten Inger S. Enger til miljøvernministeren, vil bli besvart av nærings- og handelsministeren som rette vedkommende.

**Inger S. Enger (Sp):** Det er en glede for meg å få stille dette spørsmålet til nærings- og handelsministeren:

«Miljøbil Grenland AS har utvikla et konsept på elbiler. Batteritypen de benytter, har unntak fra EUs regelverk fram til 2005. Utvikling av nytt, forurensningsfritt batteri er mulig hos SINTEF i Trondheim, men det koster 10 mill. kr. Firmaet har skaffa 7 mill. kr fra private aktører. Søknad til Forskningsrådet rett før jul gav negativt resultat. Å skrinlegge dette nasjonale miljøtiltaket ville være ille.

Hva kan statsråden gjøre for at Miljøbil Grenland AS ikke skal møte veggen rett før mål?»

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Som representanten Enger vil være kjent med, har det fra Regjeringens side blitt gjennomført en rekke tiltak for å øke bruken av miljøvennlig transport i Norge. Dette var behørig omtalt i forbindelse med den såkalte Think-saken, alle de skatte- og avgiftsendringer som er gjort for å øke bruken, og de tiltak som samferdselsministeren har satt i gang og har på beddingen i så måte. Når det gjelder konkret støtte til utvikling av et enkeltprosjekt, vil det være en oppgave for det vi vanligvis kaller virkemiddelapparatet.

Jeg er ikke kjent med det angjeldende prosjekt helt i detalj, men har fått opplyst at Miljøbil Grenland tidligere har fått støttemidler til forprosjekt fra Forskningsrådet og har faktisk også, så vidt jeg vet, fått 500 000 kr fra Vegdirektoratet. Videre støtte til prosjektet har vært vurdert av Forskningsrådet i programmet Energi, miljø, bygg og anlegg, som har sin finansiering fra Olje- og energidepartementet og Nærings- og handelsdepartementet, men Forskningsrådet fant ikke å kunne prioritere støtte til prosjektet innenfor de rammer som de har, og som Stortinget har vedtatt.

Departementets føringer på bevilgninger til Forskningsrådet gis på et overordnet nivå. Det er innenfor de rammene at Forskningsrådet selvstendig må vurdere det enkelte tiltak, den enkelte søknad, og stå til ansvar for det. Overprøving av Forskningsrådet i enkeltsaker fra min side er altså ikke en del av ordinær saksbehandling.

For å stimulere bedriftene til økt satsing på forskning og utvikling har imidlertid Regjeringen fra 2002 innført en ordning med inntil 20 pst. skatterefusjon av bedriftenes utgifter til konkrete FoU-prosjekter. Dette omfatter også kjøp av FoU-tjenester. Etter hva jeg har forstått, vil Miljøbil Grenlands prosjekt også falle innenfor denne ordningen og vil faktisk kunne få betydelig avlastning for de FoU-kostnadene de har til dette konkrete prosjektet.

**Inger S. Enger (Sp):** Jeg takker for svaret så langt. Spørsmålet er som kjent opprinnelig stilt til miljøvernministeren, siden jeg iallfall hadde trodd at dette skulle gå inn under det som gjelder miljøforskning, som også ministeren var inne på. Vi vet jo at denne forskningspotten ble redusert i budsjettforliket, men jeg hadde håpet at næringsministeren hadde hatt flere virkemidler i ermet og hadde kunnet riste litt løs på det i dag.

Miljøbil Grenland har en unik mulighet til å utvikle en miljøvennlig bybil. I 2002 var det 250 slike biler i drift, og nå har Oslo bestilt 180 nye. Det er helt riktig som ministeren sier, at det gis mange gode virkemidler når det gjelder årsavgift, parkeringsavgift osv., men det trengs også penger til å utvikle et nytt batteri, for ellers stopper dette opp i 2005. Det er her problematikken ligger nå. Det trengs 3 mill. kr – kun, vil jeg si – for å få dette til. Dette blir en mellomløsning fram til vi får hydrogen/brenselceller. Man regner med at det kan være ferdig utviklet i 2015. (Presidenten klubber.)

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Det som blir spennende i 2015, blir å se om det er samme statsråden representanten skal stille spørsmålet til. Slik jeg vurderer det, har Forskningsrådet plassert denne saken på rett sted i forhold til hvor man skal søke, for det programmet som heter Energi, miljø, bygg og anlegg, er finansiert av Olje- og energidepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.

Stortinget har faktisk ikke utstyrt meg med noe som jeg kan riste ut av ermet, om jeg skulle velge å riste. Det betyr at om jeg rister aldri så mye, så er det altså ikke noe der. I det øyeblikket Stortinget utstyrt meg med slike selektive virkemidler, vil jeg selvfølgelig kunne ta opp ristingen igjen, men inntil det foreligger, må jeg bare si: Forskningsrådet har ut fra normale kriterier avslått søknaden. Jeg har ikke penger, for dem har jeg gitt til Forskningsrådet, og jeg kan ikke overprøve i enkeltsaker i Forskningsrådet.

**Inger S. Enger (Sp):** Jeg har for så vidt forståelse for det som ministeren nå sier.

Jeg synes det er interessant å vise til en brosjyre på glanset papir hvor nærings- og handelsministeren gratulerer Grenlands-miljøet med ti års god innsats. Vi vet jo at Grenlands-miljøet har gjennomlevd ganske store omveltninger de siste årene.

Jeg skjønner dette med å riste i ermet, men det går likevel an å gi gaver noen ganger. Det er ti år siden dette begynte – det var i 1993 – og det kunne jo være fristende

**(Enger)**

å spørre om ikke ministeren vil gi 3 mill. kr i tiårsgave til Grenlands-miljøet for miljøets skyld.

**Statsråd Ansgar Gabrielsen:** Jeg skjønner at tilliten til statsråden er ubegrenset. Det er først i det øyeblikket at Stortinget oppretter en konto som heter «gaver til jubilanter» at jeg vil kunne ha en konto å trekke fra. Selv en statsråd kan ikke dra opp kaniner av en hatt han ikke har. Det er det som er tilfellet nå. Grenlands-miljøet i sin alminnelighet har jeg jo besøkt, og jeg har også hatt kontakt med dem som driver dette prosjektet, da jeg besøkte området der. Jeg synes prosjektet er helt topp. Derfor har Forskningsrådet engasjert seg, og derfor har også Vegdirektoratet engasjert seg. Men i denne tilleggsaken har de altså fått avslag. Men som sagt, vi innførte gjennom budsjettet den såkalte SkatteFUNN-ordningen, og denne bedriften kommer inn under den. De har søkt om den, og det ligger absolutt til rette for at det kan utløse noen midler.

**Presidenten:** Vi går så tilbake til spørsmål 16.

#### S p ø r s m å l 1 6

**Tor-Arne Strøm (A):** Jeg har følgende spørsmål til samferdselsministeren:

«Det har hele tiden vært en forutsetning at E12/tunnel Umskaret skulle bygges for midlene som ble bevilget som kompensasjon for at enkelte bransjer fikk forhøyet arbeidsgiveravgift som følge av krav fra EU. Dette gikk spesielt ut over Fundia og Rautaruukki i Rana. Etter en ny gjennomgang av prosjektet er kostnadene økt med 30 mill. kr. Statsråden har uttalt at prosjektet skal gjennomføres.

Hvordan har statsråden tenkt å fullfinansiere prosjektet slik at det kan gjennomføres som planlagt uten forsinkelser?»

**Statsråd Torild Skogsholm:** Reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt 17. desember 2002 med et kostnadsoverslag på om lag 240 mill. kr på 2002-prisnivå. Statens vegvesen opplyser at dette ikke er et endelig overslag ettersom det gjenstår kvalitetssikring.

Ved behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 gikk Nordland fylkeskommune inn for at om lag 190 mill. kr av forutsatte midler innenfor post 33 «Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift» skulle benyttes til å finansiere ombyggingen av E12 gjennom Umskaret. Med en bevilgning på 57,3 mill. kr over post 33 i 2003 er det totalt om lag 70 mill. kr til disposisjon for prosjektet pr. 1. januar 2003, inkl. overførte midler fra tidligere år. Dersom forutsatte midler til Nordland over post 33 i 2004 og 2005 i sin helhet går til dette prosjektet, og med forbehold om det endelige kostnadsoverslaget, innebærer dette at det mangler om lag 50 mill. kr på fullfinansiering av prosjektet.

Ettersom prosjektet ligger på stamvegnettet, bør det fullfinansieres over stamvegbudsjettet. Av de prioriterte

prosjektene på samme stamvegrute i perioden 2002–2005 er det knyttet store bindinger til fullføring av prosjektene E6 Osen–Korgen og E6 forbi Steinkjer. Samferdselsdepartementet finner det derfor ikke tilrådelig å foreslå oppstart av E12 Umskaret i 2003 ettersom hensynet til rasjonell anleggsdrift vil forutsette fullfinansiering i denne handlingsplanperioden. Samferdselsdepartementet vil i forbindelse med statsbudsjettet for 2004 vurdere oppstart i 2004, slik at prosjektet kan fullfinansieres i 2006, innenfor rammene i Nasjonal transportplan 2006–2015.

**Tor-Arne Strøm (A):** Jeg takker for svaret.

Situasjonen og utviklingen i dette prosjektet nå er at det stadig har blitt forsinkelser, og at prosjektet ved stadig forsinkelser i hvert fall ser ut til også å bli dyrere.

Tidligere i spørretimen i dag var man inne på at industrien sliter. Dette var midler som var satt av som kompensasjon for økning av arbeidsgiveravgiften. Man har hele tiden trodd at i hvert fall den posten stod der, og at man skulle få løst problemene ved å gjøre en oppstart. Stortinget har vedtatt en bevilgning på 57,4 mill. kr for å starte opp prosjektet. Det står også i merknadene at et enstemmig storting har vedtatt at man skal følge opp dette med midler. Det som skjer nå, er at det ser ut til at prosjektet blir dratt ut i tid. Jeg ville ikke bli forbauset hvis denne prisen i tillegg også blir forhøyet, i og med at prosjektet er forsinket. Har statsråden tenkt på, og har hun eventuelt muligheter for og midler til det eventuelt å starte prosjektet, slik at man kommer i gang, så usikkerheten rundt industrien, som sliter nok fra før, slipper å spre seg?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Dette prosjektet har en viss historie. Det har vært en viss uenighet mellom Statens vegvesen og lokale ønsker om hvilken løsning man skulle velge.

Jeg vil minne om at jeg har forståelse for de lokale ønskene om å finne en best mulig løsning når dette prosjektet først skulle gjennomføres. Det innebærer også en dyrere løsning enn det som man opprinnelig snakket om. Når vi først skal sette i gang et prosjekt som tross alt har en såpass høy kostnad som dette har, er det en målsetting for oss at vi – uansett prosjekt – har en mest mulig rasjonell framdrift av det.

Jeg har full forståelse for at man er utålmodige her. Jeg synes det er bra at man rundt om i landet er utålmodige, men alle er tjent med at vi her får en fornuftig framdrift av prosjektet.

**Tor-Arne Strøm (A):** Statsråden nevnte at det var uenighet mellom Vegvesenet og lokale politiske representanter. Men det er da vitterlig gjort et politisk vedtak om at det skal bygges tunnel. Da kan man ikke komme tilbake og si at det har vært uenighet. Da må man prøve å gjennomføre det som er politisk vedtatt, for det er vedtatt både av fylkestinget og også av Stortinget at man skal gå inn for den tunnelloøsningen som alle sammen har vært enige om. Jeg synes statsråden bør følge opp dette så fort

som mulig, slik at man ikke får forsinkelser. Man bør få satt i gang dette prosjektet, som industrien vil ha stor nytte av, ikke bare landindustrien, men også annen industri. Jeg tenker på fiskeindustrien og på det som skjer av utvikling mot Sverige, Finland og Russland. Dette er et meget bra prosjekt, som man bør komme i gang med. Derfor er utålmodigheten stor hos industrien i dette området.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg har i mange omganger gitt uttrykk for at jeg har forståelse for nettopp dette prosjektet. Jeg er opptatt av at vi skal få en god løsning av hensyn til næringslivet i området, og derfor er jeg ikke minst opptatt av at vi skal ha en rasjonell framdrift.

Det verst tenkelige som kan skje i slike prosjekter, er at man blir så ivrig etter å starte opp at man så må stoppe fordi ikke alt var på plass. Jeg mener at vi skal tenke fornuftig på dette. Planavklaringene er gjort, slik at vi har mulighet til å starte opp i 2004. Da mener vi at vi også har mulighet til rasjonell framdrift. Den muligheten ønsker jeg at vi skal gripe, til beste for næringslivet og dem som bor i området.

#### S p ø r s m å l 17

**Gjermund Hagesæter (FrP):** Eg har følgjande spørsmål til samferdselsministeren:

«Dei siste åra har fartsgrensene blitt sett ned ei rekkje stader i landet. Dette gjeld m.a. strekninga Flatøy–Bergen, der fartsgrensene store deler av denne strekninga er sett ned med 10 km/t. Dette har også medført at enkelte bilistar no vel å kjøre om tettstaden Salhus for å komme raskare fram. Grunngevinga for å senke fartsgrensene var at dette ville gi færre trafikkulykker.

Kan statsråden dokumentere at trafikkulykkene faktisk har gått ned etter at fartsgrensene blei reduserte?»

**Statsråd Torild Skogsholm:** Fart er uomtvistelig svært avgjørende for omfanget og alvorlighetsgraden av ulykker. Omfattende forskning i mange land indikerer bl.a. at 5 pst. lavere gjennomsnittsfart på en veg gir 20 pst. færre drepte. Det betyr selvsagt ikke at det er et mål å ha lavest mulig fart. Målet er å tilpasse fartsgrensene bedre etter ulykkesrisikoen på de enkelte vegstrekningene. Derfor prøves høyere fartsgrenser ut på de beste motorvegstrekningene med lav ulykkesrisiko, mens vegger hvor det er høy ulykkesrisiko, har fått nedsatte fartsgrenser. Jeg ønsker samtidig å øke kontrollvolumet og skjerpe reaksjonene mot dem som bryter fartsgrensene. Blant de tiltakene som vil bli innført, er prikkbelastning av førerkort og utplassering av flere fotobokser.

Når det gjelder de ca. 1 000 km veg som har fått nedsatt fartsgrense, enten fra 90 til 80 km/t eller fra 80 til 70 km/t, viser foreløpige målinger at farten er redusert. For å unngå statistiske tilfældigheter er det behov for data over minst ett år for å kunne evaluere fartsgrensedetsetelsen. Spesielt gjelder dette effekten på ulykkesutviklingen. Vegdirektoratet tar sikte på å legge fram en evaluering til sommeren.

I mellomtiden har Region Vest i Statens vegvesen foretatt en rask oppsummering av resultatene av 65 km vei med nedsatt fartsgrense i regionen. Denne viser at antall skadde i løpet av et halvt år har gått ned fra tolv før fartsgrensen ble satt ned, til fem etter. Dette er imidlertid små tall, så man skal være forsiktig med å trekke klare konklusjoner ut fra dette.

Når det gjelder den strekningen av E39 som representanten Hagesæter tar opp, er det riktig at det er mulig alternativt å ta vegen gjennom Salhus. Dette er imidlertid en veg med vesentlig dårligere standard, og ifølge Vegvesenet er det derfor ikke noe rasjonelt alternativ for dem som ønsker å komme fort fram. Rushtidsopphoppinger på E39 kan føre til at det er raskere å kjøre om Salhus, men dette har ikke noe med fartsgrensen å gjøre.

Det kan nevnes at på den aktuelle strekningen av E39 mellom Nordre Tuft og Flatøy skjedde det 18 personskauleulykker, hvorav én dødsulykke, i løpet av de siste fem årene før 2001. Etter at fartsgrensen ble satt ned i 2001, har det ikke skjedd noen personskauleulykker på strekningen.

**Gjermund Hagesæter (FrP):** Eg vil takke for svaret.

Eg konstaterer at statsråden seier at reduserte fartsgrenser har medført at farten er redusert. No synest ikkje eg at det er så veldig oppsiktsvekkjande. Ein viser til at det på denne strekninga har vore færre trafikkulykker. Ein føretek her ei samanlikning mellom dei fem åra før fartsgrensene blei reduserte, og frå 2001 fram til i dag, så det er vel neppe noko godt samanlikningsgrunnlag. No er det slik at reduserte fartsgrenser også medfører auka transportkostnader for næringslivet og for offentleg sektor. Auka veginvesteringar vil vanlegvis derimot redusere trafikkostnadene, også trafikkulykkene. Synest ikkje statsråden det ville ha vore meir fornuftig heller å satse på auka vegutbetring, auka vegvedlikehald, for å få ned trafikkulykkene?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er nettopp derfor vi bruker over 11 milliarder kr årlig av statlige midler på vegsiden og 2 milliarder kr av bompengene. Det er nettopp for å bedre fremkommeligheten, bedre nytten for næringslivet og ikke minst å ta hensyn til trafiksikkerheten. Når vi endrer fartsgrensene, er det ikke nødvendigvis slik at folk respekterer dem, så det er ikke sikkert at farten går ned, men her registrerer vi at farten går ned. Det betyr at folk har respekt for fartsgrensen. Det er jeg glad for, for jeg tror fortsatt at lavere fart kan bidra til å redde liv der ulykkesrisikoen er for høy. Jeg vil igjen minne om at det ikke er et mål å redusere farten, for jeg ser det har flere effekter ved seg.

**Gjermund Hagesæter (FrP):** Eg konstaterer at statsråden synest det er bra, og at ho også er nøgd med at ein brukar 11 milliardar kr til vegvedlikehald og vegbygging i dette landet. Eg må minne om at ein tek inn over 33 milliardar kr i bilrelaterte avgifter, og i tillegg kjem dei bompenginntektene som ein også tek inn.

No viser status at ein har veldig mange ledige anleggsarbeidarar i landet, ca. 1 000 var det siste talet. Prognosane viser at dette også vil auke framover i tida. I tillegg er det mange ledige anleggsmaskiner. Synest statsråden at det er fornuftig at desse ledige anleggsarbeidarane held fram med å gå på trygd i staden for å bli sette inn i produktivt arbeid som vil betre vegstandarden, redusere kostnadene for næringslivet og også redusere talet på trafikkulykker?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Når det gjelder antallet ledige innenfor bransjen, er det et spørsmål som vil bli vurdert i forbindelse med budsjettet, for det er da man vurderer om det er grunn til å sette inn ytterligere tiltak i forhold til arbeidsledigheten.

Når det er sagt, og i forhold til engasjementet når det gjelder bilrelaterte avgifter, har jeg lyst til understreke at vi har noen kostnader knyttet til biltrafikk, som bl.a. går på helsebudsjettet, i form av at det er veldig mange som blir skadd, og det er mange som blir drept. Det er en kostnad som vi ikke tar hensyn til. Vi har 12 000 registrerte skadde pr. år innenfor denne sektoren, som har en kostnad på mellom 20 og 30 milliarder kr. Spør du i helsesektoren, sier de at tallet reelt sett kanskje er 30 000 til 35 000 skadde. Det betyr at det er store kostnader knyttet til helseaspektene ved biltrafikk.

#### S p ø r s m å l 1 8

**Anne Berit Andersen (H):** Jeg har et spørsmål til samferdselsministeren:

«På E18-strekningen Dyreparken/Kristiansand–Grimstad vil valget stå mellom å bygge en tofelts vei eller en smal firefelts vei. Prosjektet gjennomføres som OPS-prosjekt. Ut fra trafikk- og sikkerhetsmessige hensyn synes det hensiktsmessig å bygge smal firefelts vei. En seinere utvidelse fra to- til firefelts vei vil for meg virke fordyrende og lite framtidsrettet.

Vil statsråden ta initiativ til at bygging av firefelts vei realiseres?»

**Statsråd Torild Skogsholm:** Prosjektet E18 Øygardsdalen–Dyreparken inngår i Aust-Agderpakken, som har en samlet kostnadsramme på om lag 2,2 milliarder kr. I denne kostnadsrammen er det forutsatt utbygging til tofelts veg på nevnte strekning.

Den aktuelle vegstrekningen tilfredsstillende vegnormales krav til smal firefelts veg. Det er også korrekt, slik representanten Andersen antyder, at en senere utvidelse til firefelts veg vil virke fordyrende.

Jeg er på denne bakgrunn enig i at en utvidelse til firefelts veg på strekningen Øygardsdalen–Dyreparken vil være en god løsning både for fremkommelighet og trafiksikkerhet, men vil vise til at grove anslag tyder på en kostnadsøkning på over 500 mill. kr. En eventuell utvidelse av Aust-Agderpakken må ta utgangspunkt i kvalitetssikrede kostnadsoverslag og må vurderes i forhold til andre aktuelle vegprosjekter.

Samferdselsdepartementet har nylig sendt et brev til Aust-Agder fylkeskommune, hvor det understrekes at departementet klart ser fordelene med utvidelse til firefelts veg, og fylkeskommunen oppfordres til å prioritere dette opp mot andre lokale ønsker om utvidelse av Aust-Agderpakken. De endelige prioriteringene fra Regjeringens side vil bli gjort i forbindelse med framleggelsen av Nasjonal transportplan 2006-2015.

**Anne Berit Andersen (H):** Jeg vil takke statsråden for svaret. Det er veldig gledelig for meg at statsråden deler mine vurderinger når det gjelder trafiksikkerhet, når det gjelder framkommelighet, og når det gjelder å tenke framtidsrettet.

Dette er en landsdel der stamveinettet har dårlig standard. Vi ser stadig økende trafikk, godt over de prognoser som ligger til grunn. Den økende trafikken medfører dessverre store ulykkestall, både drepte og skadde. Næringslivet har høye transportkostnader, og det vet vi også går ut over deres konkurransevne.

Ved å få en firefelts vei nå, med midtskilte, vil vi også lettere kunne oppnå vårt mål, nemlig nullvisjonen. Vi vil også knytte landsdelen tettere sammen og få et tettere bolig- og arbeidsmarked, og vi vil få ned transportkostnadene, slik at næringslivet kan konkurrere bedre.

Jeg vil gjerne spørre statsråden: Hvis alle lokale planer er ferdigbehandlet etter framdriftsplanen, vil en utvidelse til firefelts vei føre til noen forsinkelser i forhold til den planlagte oppstart, som er i 2005?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Utvidelse av prosjektet til firefelts veg vil ha liten betydning i forhold til oppstartstidspunktet. Det pågår i dag reguleringsplanlegging for firefelts veg med vegbredde 20 m og rekkverk som midtdeler. Dette medfører at vegen kan bygges som firefelts veg hvis det blir valgt som standard, uten at man må foreta reguleringsendring. Målet er å ha godkjente reguleringsplaner høsten 2003.

Prosjektet skal gjennomføres etter modellen Offentlig-Privat-Samarbeid. Det vil ta vel ett år fra Stortinget har tatt stilling til finansiering og utbyggingsstandard og har gjort det endelige OPS-vedtaket, til en kontraktsinngåelse med et OPS-selskap kan skje. Både ut fra planprosess og framdrift i OPS vil det være realistisk med oppstart i 2005. Dette gjelder også om det endelige valget skulle bli firefelts veg. Deretter forutsettes det en rask bygging av vegstrekningen.

**Anne Berit Andersen (H):** Det ble henvist til Nasjonal transportplan og behandlingen av den når det gjelder de statlige prioriteringer. Det stemmer, det er helt korrekt. Men hvis oppstart skal skje i 2005, er jeg litt opptatt av når vi eventuelt vil få dette til behandling i Stortinget. For det må jo skje noe før behandlingen av Nasjonal transportplan. Kan statsråden si noe om det?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det som vil ligge i Nasjonal transportplan, vil være prioriteringer av statlige midler, også til dette prosjektet. Det vil bli lagt fram en

sak for Stortinget som behandler nettopp OPS-gjennomføringen av denne E18-utbyggingen i Agder. Vi tar sikte på å legge den fram for Stortinget våren 2004. Det vil gjøre det mulig å starte opp prosjektet også med firefelts veg i 2005. Utover det vil selvfølgelig saken bli omtalt både i de årlige budsjett og – som sagt – i neste Nasjonal transportplan.

#### S p ø r s m å l 19

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg vil gjerne få stilte følgende spørsmål til samferdsleministeren:

«Flyprisane har vorte monaleg reduserte innan Noreg og til/frå utlandet det siste året. Dette er eit gode for dei reisande isolert sett.

På kva måte sikrar statsråden at reduserte prisar ikkje på nokon måte reduserer tryggleiken i luftfarten?»

**Statsråd Torild Skogsholm:** Innledningsvis vil jeg peke på at jeg er glad for at flyprisene har gått ned. Dette viser at Regjeringens aktive politikk for å styrke luftfarten og stimulere til mer konkurranse har virket. Overordnet dette står naturligvis kravet om et høyest mulig sikkerhetsnivå. Som kjent er luftfarten svært sikker, og vi har på flere år ikke hatt dødsulykker med rutefly i Norge.

Alle som driver med luftfart, er underlagt strenge sikkerhetskrav. All internasjonal luftfart må følge de bestemmelser som følger av Chicago-konvensjonen fra 1944, og som overvåkes av FNs luftfartsorganisasjon ICAO. Norge har forpliktet seg til å følge disse bestemmelsene.

Fra et myndighetssynspunkt baserer flysikkerhetsarbeidet seg på to hovedpilarer:

- løpende å bidra til at regelverket er best mulig
- kontinuerlig å føre tilsyn med at operatørene overholder sikkerhetskravene i regelverket

I Norge ivaretas disse oppgavene i hovedsak av Luftfartstilsynet. De krav til flysikkerhet som er nedfelt i regelverket, gjelder uavhengig av flyselskapenes og andre operatørers økonomiske stilling. Hver enkelt operatør har et selvstendig ansvar for å innrette sin drift slik at gjeldende sikkerhetskrav blir overholdt.

Tilsynsvirksomheten er innrettet slik at man fokuserer på forhold hos flyselskapene som rent faktisk kan innvirke negativt på flysikkerheten. Bedriftsøkonomiske forhold er et eksempel på et slikt forhold. Den enkelte operatørs økonomiske situasjon er derfor ett av de kriteriene som det tas hensyn til når Luftfartstilsynet legger opp sitt inspeksjonsprogram.

Luftfartstilsynet har lagt spesiell vekt på å følge opp de nye aktører som markedsfører seg som lavprisselskaper. Utenlandske lavprisselskaper er i første rekke underlagt tilsyn fra sine nasjonale luftfartsmyndigheter, men i tillegg gjennomfører Luftfartstilsynet egne inspeksjoner av utenlandske fly i Norge. Slike inspeksjoner er ved flere anledninger gjennomført av utenlandske lavprisselskaper som trafikkerer Norge. Så langt er det ikke avdekket negative avvik av betydning for flysikkerheten hos noen operatør i denne kategorien. Jeg kjenner heller ikke til at

det internasjonalt skal være avdekket lavere sikkerhetsnivå ved lavprisselskapene.

Slik sikkerhetsarbeidet innenfor luftfarten er utformet både i Norge og internasjonalt, mener jeg at man fra myndighetenes side har betydelig fokus på sammenhengen mellom flyselskapenes økonomiske situasjon og flysikkerheten.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg takkar for svaret. Statsråden seier at konkurransen har verka. Ja, me får jo vona det – så langt har han verka, så får me sjå kor lenge det varer, og vona at det varer. Eg er glad for at statsråden ser på tryggleik som overordna dette og kjenner systemet for korleis det er bygt opp, men det bekymrar meg at Aftenposten og Dagsavisen i haust refererte til ein hemmelegstempla rapport som viser at eit selskap som òg køyrer i Noreg, syndar mot mange sider ved tryggleiken, og dei påstår òg at dei har vore involverte i mange nestenulykker. Dei sparer tid ved å køyra for fort, dei kjem for nær fly som nettopp har landa, pilotane har eit ekstremt press for å følgja dei planlagde rutetidene, dei gjev aggressive tilbakemeldingar til flygeleiarane, dei overheld ikkje fartsgrensa, dei flyg for lågt, dei flyg over byar. Eg lurar på om statsråden har sjekka opp dette og forsikra seg om at det vert slått ned på, slik at ingen slike selskap skal flyga i Noreg.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Vi har tidligere hatt ulykker her i landet som har hatt fatalt utfall, også innenfor persontransport. Det har vi lært mye av, og dette sett i sammenheng med det arbeidet som har skjedd internasjonalt i forhold til sikkerhetsstandard, har vært veldig viktige bidrag til at vi har et høyt sikkerhetsnivå når det gjelder regelverk i Norge. Jeg vil understreke at når jeg hører om slike hendelser, som mediene ofte viser til, griper jeg alltid fatt i det og er opptatt av at slikt ikke skal skje. Men så vil jeg også understreke at vi har heldigvis et luftfartstilsyn som har en helt klart definert oppgave i forhold til å føre tilsyn. Jeg føler meg også sikker på at tilsynet gjør en god jobb – den jobben det skal gjøre for å ivareta sikkerheten her. Nå lever vi også i en del av verden hvor sikkerheten innenfor luftfart er ekstremt høy og godt ivaretatt.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg takkar igjen for svaret. Det vert altså påstått at desse selskapa har vore involverte i nestenulykker, om ikkje stadig vekk, så ganske ofte. Veit me at det ikkje er tilfellet i Noreg at dei har vore involverte? For det er jo nestenulykkene som kan visa kvar det er marginalt, og kvar me må setja inn krefte. Det er òg eit spørsmål om alder på fly, om talet på turar i løpet av eit døgn, som kanskje er dobbelt så høgt som talet i andre selskap, alder på pilotar – kvifor nokre selskap har heilt andre pensjonsaldersgrenser. Det må jo ha noko med tryggleik å gjera, kvaliteten på piloten er antakeleg den viktigaste føresetnaden for at statsråden, eg og alle andre skal vera trygge når me reiser med fly. Eg vil spørja statsråden om ho forsikrar seg om at alt dette er innafor det regelverket me har, og at det vert prakti-

sert på ein måte som er innafor regelverket. Dersom det då kan påvisast i andre land at det likevel er nestenulykker, må ein jo sjå på om regelverket er trygt nok.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er to ting ved rapportering av nestenulykker som jeg er opptatt av. Det ene er at det gir oss en indikasjon på at noe kanskje ikke er slik som det bør være. Det andre er at det skal rapporteres. Det verst tenkelige for meg er at vi får en underrapportering på slikt, så jeg er opptatt av at vi, for at vi skal få god nok sikkerhet, må ha et system som sikrer oss god rapportering. Jeg vet at tilsynene – det gjelder både innen jernbane og innen luftfart – har jobbet med at man skal sikre seg god nok rapportering. Det gjelder uansett hva slags kategorier fly det er, eller hva det skal være. Men jeg ser det ikke nødvendigvis som et skremmeskudd at det rapporteres om kanskje økende grad av nestenulykker. Kanskje det er positivt at det blir rapportert om. Men vi må lære av det, hva er årsaken til det?

#### S p ø r s m å l 2 0

**Øystein Hedstrøm (FrP):** Jeg har følgende spørsmål til samferdselsministeren:

«AB Svenska Orientexpressen har tilnærmet fullsatte tog i trafikk mellom Göteborg og Kornsjø med mat, underholdning, butikker og opplevelser som tilbud. Selskapet arbeider for å utvikle togtilbudet videre til Fredrikstad. Dette krever samarbeid med NSB. Fordi dette har mislyktes og departementet ikke har gitt tillatelse, må passasjerene viderebefordres med buss til Oslo.

Hva er begrunnelsen for at departementet på denne måten reduserer mulighetene for turisme, handel og miljøvennlig transport?»

**Statsråd Torild Skogsholm:** For at et selskap skal få trafikkere det norske jernbanenettet, er det i regelverket krav om å inneha norsk tillatelse til å drive jernbanevirksomhet. En slik tillatelse er viktig for å ivareta sikkerheten i togtrafikken.

AB Svenska Orientexpressen har ikke norsk tillatelse til å drive jernbanevirksomhet og har heller ikke søkt om slik tillatelse. Derfor har departementet avslått søknaden om tilgang til det nasjonale jernbanenettet.

Før Samferdselsdepartementet kan ta stilling til om AB Svenska Orientexpressen skal få tilgang til å trafikere det norske jernbanenettet, må selskapet først sende søknad som dokumenterer at det oppfyller de krav som er fastsatt i tillatelsesforskriftene. En slik søknad vil bli behandlet av Statens Jernbanetilsyn.

Selskapet ble orientert om disse kravene i brev fra departementet i desember 2002.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** Jeg takker statsråden for svaret.

Orientexpressen trafikkerer mellom Göteborg og Kornsjø to dager i uken. Dette er opplevelsereiser som ikke forstyrrer annen virksomhet på denne linjen, verken

på norsk eller svensk side. NSB er – selv om de ikke vil delta – også positive til virksomheten.

Orientexpressen har, så vidt jeg har forstått, søkt departementet, etter forskrift av 4. desember 2001 nr. 1333, tillatelsesforskriften § 2-1 første ledd c), om man kan åpne for trafikk på strekningen. Vil statsråden sørge for endringer i forskriftene slik at det kan åpnes for at andre enn NSB kan drive transport på den aktuelle strekningen, underforstått at selskapet etablerer seg i Norge og søker om å drive jernbanevirksomhet? Vil departementet i utgangspunktet være positiv til en slik søknad?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Regjeringen har i kollektivmeldingen, som ble lagt fram i fjor vår, skissert hva slags konkurransepolitikk vi er opptatt av for jernbanen. Og jeg vil understreke at denne regjeringen er opptatt av at vi må utnytte de mulighetene jernbanen har. Men jeg vil gjenta at dette selskapet, AB Svenska Orientexpressen, ikke har søkt om norsk tillatelse til å drive jernbanevirksomhet. Og dette handler ikke om den tilgangen til infrastruktur som vi snakket om, dette er en tillatelse som må gis av Jernbanetilsynet ut fra bl.a. sikkerhetsmessige krav. Så denne søknaden må foreligge i første omgang.

**Øystein Hedstrøm (FrP):** Da har vi fått statsrådens synspunkt på det.

Disse initiativtakerne er dyktige og bidrar til å bringe svenske turister til Norge, både dagsturister og pakketurister. Vi vet jo at den internasjonale turismen er på vei ned i Norge, og dette kan da være et bidrag til positive ringvirkninger.

Det som nå skjer, er at man må stoppe toget på Kornsjø og befordre passasjerene videre med buss på den – som statsråden kjenner til – sterkt trafikkerte E6. Ut fra statsrådens ståsted som Venstre-statsråd, som gjerne vil ha mer trafikk over på bane, burde det ikke da være miljøvennlig å etterstrebe at man får muligheten til det, vel å merke at man er positiv hvis dette selskapet søker om å drive jernbanevirksomhet, og søker om det hos rette vedkommende?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er en rimelig kjent sak at jeg både som samferdselsminister og som Venstremenneske er opptatt av miljøvennlig og trygg transport. Men i forhold til denne saken vil jeg bare si at i aller første omgang må det komme en søknad om tillatelse til Jernbanetilsynet, som kan vurdere om denne tilfredsstillende de krav som er satt.

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

#### S p ø r s m å l 2 1

**Geir-Ketil Hansen (SV):** «Stortinget fattet vedtak 20. juni i fjor om luftfartstemaer som skal behandles i neste Nasjonal transportplan, og samferdselskomiteens flertall utvidet temaene betydelig i merknad. Departementet oversendte vedtaket til Avinor AS først i januar,

mens merknaden ikke er oversendt. Avinor skal avslutte arbeidet i mai i år.

Hva er begrunnelsen for å bruke 7 måneder på å oversende stortingsvedtaket og å ikke oversende merkna- den?»

**Statsråd Torild Skogsholm:** I Innst. S. nr. 269 for 2001-2002 bad stortingsflertallet om at en rekke luft- fartstemaer blir behandlet i stortingsmeldingen om Na- sjonal transportplan 2006-2015. Som ledd i prosessen med transportplanen skal transportetatene og Avinor leg- ge fram et felles planforslag i mai 2003. Planforslaget skal sammen med fylkeskommunale høringsuttalelser til planforslaget danne grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan som Regjeringen tar sikte på å legge fram for Stortinget i vår- sesjonen 2004.

Jeg kan forsikre Stortinget om at både vedtaket og flertallsmerknaden i Innst. S. nr 269 vil bli behandlet i ar- beidet med Nasjonal transportplan.

Representanten Hansen stiller spørsmål ved tidspunk- tet for oversendelsen av det formelle oppdraget til Avi- nor. Jeg kan opplyse at det forut for den formelle over- sendelsen har vært en omfattende prosess mellom depar- tementet og Luftfartstilsynet og Luftfartsverket, nåvæ- rende Avinor, rundt premissene for oppdraget. Dette har bl.a. sin bakgrunn i stor usikkerhet rundt kostnadene ved å opprettholde dagens lufthavnstruktur.

Et viktig moment i denne sammenheng er Luftfartstil- synets revisjon av forskrift om utforming av flyplasser. Denne forskriftsrevisjonen vil kunne ha stor betydning for det framtidige investeringsbehovet på de regionale lufthavnene. Luftfartstilsynet har varslet departementet om at revisjonen er noe forsinket, og at et utkast vil bli sendt på høring i begynnelsen av 2003. Et annet usikker- hetsmoment er kostnadene knyttet til implementeringen av en nylig vedtatt EU-forordning som stiller skjerpede krav til kontroll av passasjerer og bagasje på lufthavnene.

Representanten Hansen stiller videre spørsmål ved hvorfor ikke hele merknaden fra Stortinget er oversendt Avinor. Vedtaket og flertallsmerknaden i Innst. S. nr. 269 omhandler flere forhold som ligger utenfor Avinors an- svarsområde. I oppdraget til Avinor har jeg bedt selska- pet ta ansvar for at planforslaget omtaler områder der jeg har vurdert at det vil være behov for en faglig vurdering fra Avinor.

**Geir-Ketil Hansen (SV):** Jeg takker for svaret.

Det som er et poeng her, er at det i den flertallsmerk- naden som har betydning for saken, er forhold som ikke går konkret på den enkelte flyplass, men som går på luft- fartspolitikken generelt. Jeg nevner bl.a. drøfting av pris- nivå, reisemønster internt i landsdelene og mellom lands- delene og gjennomgang av overgangsprising for reisende som må benytte flere selskap – altså en bred drøfting av luftfartens betydning.

Det er fortsatt noe uklart for meg om man avventer hvorvidt denne utredningen skal gjennomføres eller ikke, inntil man har fått retningslinjer for sikkerhet på flyplas-

sene. I så tilfelle blir det feil. Og jeg stiller fortsatt spørs- mål ved hvorfor det har gått så lang tid, og om Stortinget kan være trygg på at alle oppdrag, alle momenter og alle merknader fra samferdselskomiteen vil bli gitt en bred og grundig drøfting når revidert transportplan kommer til behandling i januar neste år.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er helt riktig at Stortinget har bedt om en bred drøfting av mange aspek- ter, og jeg kan forsikre representanten Hansen om at vi skal gjøre vårt ytterste for å legge fram for Stortinget en så bred vurdering som mulig. Nå er det enkelte elementer som ikke er så veldig endret siden det forrige stortings- framlegget om lufthavnstrukturen. Mange av de vurde- ringene som ble gjort da, ligger der fortsatt. Så er det gitt nye oppdrag i forhold til en bredere vurdering av flere as- pekteer.

Når det gjelder f.eks. et aspekt som prisstrukturen in- nenfor en region og på tvers av regioner, handler det om prisstruktur innenfor et flyselskap eller mellom flysel- skap, og det er aspekter som Avinor ikke har råderett over, og som heller ikke Avinor nødvendigvis kan ha en politikk i forhold til. De prisene Avinor påvirker, går på avgiftene som blir pålagt overfor de reisende.

**Geir-Ketil Hansen (SV):** Statsråden viser til at de ut- redningene som er gjort om flyplasstruktur, ligger der. Det var et poeng i Stortinget at man ikke var fornøyd med utredningsgrunnlaget når det gjaldt den saken, og derfor gav man et nytt oppdrag. Det er rimelig mye av det som lå i den saken, som bør gjennomgås på nytt på bred basis. Men oppfatter jeg statsråden rett, er det andre i departementet som jobber med de spørsmål som Stor- tinget bad om svar på, og som har jobbet med det helt si- den juni i fjor.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg kan forsikre om at det er mye jobb både for departementet, for Avinor og for dem som jobber med plandokumentet på tvers av eta- ter og sektorer. Jeg kan forsikre at det er en stor jobb som gjøres. Det er helt klart at det som vi ønsker å analysere på luftfartssiden, er stort og omfattende, og det er en ut- fordring å se ting i sammenheng. Vi skal i departementet, som får innspill fra Avinor, gjøre vårt beste for at det blir et godt nok grunnlag for Stortingets behandling.

## S p ø r s m å l 2 2

**Per Roar Bredvold (FrP):** Jeg ønsker å stille sam- ferdselsministeren følgende spørsmål:

«En del lastebiler med ABS-bremser har ikke henger med samme type bremser. Dette kan i enkelte tilfeller med «nødbremning» gjøre at hengeren kan lage trafikk- farlige situasjoner.

Er statsråden kjent med denne problematikken, og hva vil hun i så fall gjøre med disse gamle hengerne i kombi- nasjon med nyere lastebiler?»

**Statsråd Torild Skogsholm:** Fra 1. april 2001 har det vært krav om ABS-bremser på alle nye motorvogner og tilhengere med største totalvekt over 3 500 kg. Fra 1992 til 2001 var det kun krav til ABS-bremser for nye biler med totalvekt over 16 tonn som skal trekke tilhengere med tillatt totalvekt over 10 tonn, og krav til ABS-bremser for tilhengere med største totalvekt over 10 tonn.

For tilhengere som er registrert fra 1. januar 1971 til 1. oktober 1992, var kravet at bremsesystemet skal være utstyrt med ALB, automatisk lastkjennende bremseven-til, slik at bremsekraften fra hjulene blir dosert riktig i henhold til aktuell vekt. Hensikten med ALB er i størst mulig grad å unngå at hjulene låser seg.

Jeg er klar over at en del lastebiler med ABS-bremser ikke har henger med samme type bremser, og at dette i enkelte tilfeller kan skape trafikkfarlige situasjoner. Når en bil med ABS-bremser trekker en tilhenger uten ABS-bremser, skal imidlertid en lampe i bilen varsle dette. Sjåføren blir dermed gjort oppmerksom på at tilhengeren ikke har ABS-bremser, slik at han kan ta de nødvendige forholdsregler.

Vegdirektoratet vurderer for tiden om det er hensiktsmessig å innføre krav om ABS-bremser også for de gamle tilhengerne. Jeg vil derfor inntil videre avvende Vegdirektoratets faglige vurderinger av hvilken trafikkikkerhetsgevinst et slikt krav vil ha.

**Per Roar Bredvold (FrP):** Jeg takker statsråden for svaret, som var en oppsummering av hvilke krav og regelverk vi har i dag, og hvordan dette skal fungere når det går bra.

Men det er ofte det ikke går bra. I Hedmark bl.a. har vi sett flere ulykker med kombinasjonen ABS-bremser på bil/ikke ABS-bremser på henger. Når man bremser bilen, sklir hengeren ut. Den sklir på siden og feier med seg det som er å feie med seg. Hvis det da kommer myke eller harde trafikanter, er det ikke noe problem å forstå at det blir en litt spesiell situasjon, en ulykke selvfølgelig.

Noen av fylkespolitikere i Hedmark var på trafikk-senteret på Braskereidfoss i Våler for noen dager siden og så på hva som skjedde der. De fikk en demonstrasjon, og på grunnlag av den demonstrasjonen og tilbakemeldinger fra våre fylkespolitikere tok jeg opp dette. For øvrig har jeg kjørt lastebil selv, så jeg kjenner til dette. Det er klart at dette er en økonomisk vurdering, men den økonomiske vurderingen burde egentlig ikke være så stor. Det koster et sted mellom 15 000 kr og 30 000 kr, er det meg fortalt, å utstyre en gammel henger uten ABS-bremser med ABS-bremser. Det skulle vel være mulig?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg er også opptatt av de trafikkikkerhetsaspektene som det her pekes på. Jeg vil igjen vise til det arbeidet som Vegdirektoratet har på gang for å se på dette. De vil ha en høring før en eventuell innføring av nye krav. Denne høringen og det innspillet vil jeg avvende, og en mulighet som et resultat av dette er at det kan innføres nye krav i løpet av 2004.

**Per Roar Bredvold (FrP):** Jeg takker statsråden for svaret.

Det er mulig at det er riktig å vente og vurdere. Det spørs hvor lenge man skal vente på det som kommer, for i mellomtiden skjer det ulykker – om ikke daglig, så skjer det relativt ofte. Ca. en fjerdedel av norske hengere, er det meg fortalt, er hengere som ikke har ABS-bremser. Det er klart at når man teller antall vogntog, og man vet hvor mange kilometer og mil disse vogntogene går hver dag, ser man at det ikke akkurat er med på å gjøre trafikkikkerheten bedre.

Når også brorparten av næringen ønsker et påbud, og organisasjonene ønsker det, skulle det ikke være så langt fram til at vi kan få en lovbestemmelse om at det skal være ABS både på henger og lastebil.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg vil også benytte anledningen til å understreke at det ikke er forbudt for dem som ferdes på veiene med denne type biler, faktisk å velge de mest trafikkisikre løsningene. Det kan godt hende at et krav gjennom en forskrift er riktig vei å gå, men pr. i dag er det mulig å velge mer trafikkisikre løsninger. Hvis næringen er opptatt av det, har man allerede i dag muligheten til dette. Det er slik i vårt samfunn at vi ikke trenger å regulere alt i detalj. Men av og til er vi nødt til det, ikke minst for å bevare trafikkikkerheten.

### S p ø r s m å l 2 3

**Signe Øye (A):** Jeg har et spørsmål til kommunal- og regionalministeren:

«I Husbankens regler for bostøtte er det bl.a. krav til at ett av husstandens medlemmer skal være under 18 år for at husstanden skal være støtteberettiget. Foreldre som har avtale om og praktiserer delt omsorg for barn, er derimot avskåret fra å motta bostøtte når barnet ikke er folkerregistrert på vedkommendes adresse.

Mener statsråden at dette er i tråd med intensjonene i bostøtteordningen?»

**Statsråd Erna Solberg:** I retningslinjene for bostøtteordningen, som er blitt utarbeidet av Husbankens hovedstyre, kreves det at husstandsmedlemmer det søkes bostøtte for, er registrert i folkeregisteret som bosatt i boligen og faktisk bor i boligen det søkes støtte for. Dette har i enkelte tilfeller medført at personer med delt omsorg for barn har mistet retten til bostøtte som følge av at barnet i folkeregisteret er registrert som bosatt i en annen bolig enn den boligen det søkes bostøtte til.

Et av formålene med bostøtteordningen er å skape bostøtte. Prinsipielt mener jeg at personer med delt omsorg for barn også bør få bostøtte selv om barna i utgangspunktet er registrert bosatt i en annen bolig enn det søkes bostøtte for, dersom det kan dokumenteres at en faktisk har delt omsorg for barnet eller en utvidet samværsordning.

En utvidelse av bostøtteordningen i denne retningen har selvfølgelig også en kostnadsside. Innenfor en gitt bevilgning vil dette innebære at minstepensjonister, unge uføre og andre med lave inntekter får mindre bostøtte. I budsjettet for 2003 prioriterte Regjeringen oppmyking av

boligavgrensingen for barnefamilier, kostnadsberegnet til 77 mill. kr, samt midler til å oppjustere sjablonen for lys og brensel. Ytterligere forbedringer av bostøtten vil bli vurdert både i forbindelse med boligmeldingen og i statsbudsjettene for årene fremover.

**Signe Øye (A):** Jeg takker statsråden for svaret.

Det er positivt at statsråden er prinsipielt enig i at dersom man har delt omsorg, skal man ikke ha mindre muligheter til å ha en slik omsorg fordi man ikke får bostøtte. Det er Arbeiderpartiet helt enig i. Det må ikke ligge hindringer i veien som gjør at man faller utenfor bostøtteordningen.

Det er faktisk lenge siden Valgerd Svarstad Haugland tok opp denne saken med daværende statsråd Sylvia Brustad, og saken skulle utredes i departementet. Det har Husbanken gjort, sier noen kilder, dvs. at saken er ferdig utredet. Da vil jeg spørre: Mener statsråden at det fortsatt vil gå år og dag før denne saken kan komme opp, bli vedtatt, i Stortinget?

**Statsråd Erna Solberg:** Det finnes flere urimeligheter i bostøtteordningen slik den er utformet i dag. Den største urimeligheten vi har hatt i lang tid, har vært boligavgrensingsregelen, som altså Regjeringen prioriterte høyt å få gjort noe med i det budsjettet som er lagt frem. Det gikk, innenfor et stramt budsjett på bekostning av mulighetene til å gjøre andre endringer i bostøtteregulverket som vi også kunne ønsket å gjøre, men som vi altså ikke hadde handlingsrom for, f.eks. å få endret regelverket knyttet til spørsmålet om delt omsorg hvor barnet er bostedsregistrert i en annen bolig enn i boligen til den forelderen som søker om bostøtte. Slik sett er det ingen prinsipiell uenighet, men det er rett og slett et spørsmål om å ha rammer til å kunne prioritere nye regelendringer. Det er også et ønske fra Stortinget om at vi skal prioritere regelendringen om å fjerne 40 m<sup>2</sup>-grensen. Vi har delvis begynt på dette. Men på dette tidspunktet står det først og fremst på å finne økonomisk rom. De foreløpige beregningene Husbanken har lagt frem, er at det vil være en kostnadsendring på ca. 25 mill. kr.

**Signe Øye (A):** Jeg takker statsråden for svaret.

Det er tydelig at statsråden ikke prioriterer dette så høyt. Det mener Arbeiderpartiet er urimelig. Vi må ha likhet for loven dersom man kan dokumentere at man har delt omsorg, at barnet bor både hos far og mor, og at dette er en god løsning for barnet. Nå sier statsråden at dette koster 25 mill. kr. Innenfor bostøtten er dette en veldig liten sum – i dag bruker vi nesten 2 milliarder kr. Det må ikke være slik at hvis man skal innføre en slik regel, må det gå på bekostning av eldre, uføre eller andre som i dag får bostøtte. Derfor mener Arbeiderpartiet at man absolutt bør ta dette alvorlig og få fjernet en så gammel regel, som er helt fra 1972, da man hadde et helt annet samlivsmønster.

**Statsråd Erna Solberg:** Jeg må bare si at hvis vi innenfor en gitt budsjettamme skal innføre nye kriterier, og

nye grupper kommer inn, vil det gå på bekostning av de pengene som brukes til de allerede eksisterende bostøttmottakerne. Noe annet er ikke mulig. Derfor har vår prioritet vært å ta fatt på noen av urimelighetene som finnes i bostøtteordningen, noe som altså kan gi flere barnefamilier en mulighet til å komme inn under ordningen. Det var det viktigste satsingsområdet til denne regjeringen.

Det er også andre urettferdigheter på listen over ting som vi ønsker å gjennomføre når vi føler vi har økonomisk rom for det. Men det må ikke være slik som det var i forbindelse med budsjettoppdraget for Stoltenberg-regjeringen i 2001, at man foreslår nye satsinger fordi det gir politisk gevinst, mens man samtidig reduserer verdien av bostøtten til alle dem som har bostøtte. Vi kommer også feil ut hvis vi bare retter søkelyset mot de tingene som er nye, og som gir fine medieoppslag, når man faktisk undergraver og utvanner bostøtteordninger ved at de som allerede er inne, får mindre hver eneste gang. Jeg registrerer at Arbeiderpartiet i høst ikke hadde forslag om å gjøre noe med dette i forbindelse med bostøtteordningen. Jeg håper vi kan finne rom for det i den neste budsjett-runden vi skal ha, men jeg kan ikke garantere noe på forhånd. Det er avhengig av at vi sier at dette er mer prioritert enn alle de andre forslagene som også Arbeiderpartiet har, når det gjelder endringer i bostøtten.

#### S p ø r s m å l 2 4

**Audun Bjørlo Lysbakken (SV):** Jeg vil gjerne stille følgende spørsmål til kommunal- og regionalministeren:

«I et intervju med NRK Hordaland 6. februar hevder Norsk Forening for Asylmottaksarbeidere at arbeidsforholdene ved mange private asylmottak er uakseptable. Ifølge foreningen gjør dårlig arbeidsmiljø og store arbeidsbelastninger at mange ansatte slutter tidlig. Det mangler både verneombud, opplæring og arbeidsmiljøutvalg ved mange mottak.

Hva slags ansvar har UDI, som oppdragsgiver, for denne situasjonen, og hva vil statsråden gjøre for å rydde opp?»

**Statsråd Erna Solberg:** UDI er, som representanten Lysbakken sier, *oppdragsgiver* for de virksomhetene som driver asylmottakene i Norge. Mottakene drives i dag av kommuner, frivillige organisasjoner og private foretak. Tildeling av kontrakt for drift av mottak skjer etter konkurranseutsetting i henhold til forskrift om offentlige anskaffelser.

Det er driftsoperatør som har arbeidsgiveransvaret for de mottaksansatte, og ikke UDI. Videre har driftsoperatør ansvar for å følge opp de krav som stilles til arbeidsmiljøet i arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter. Dette inkluderer også opplæring av de ansatte samt eventuelt valg av verneombud og arbeidsmiljøutvalg. Dette fremgår direkte av arbeidsmiljøloven, men gjenspeiles også i driftsreglementet som driftsoperatørene forplikter seg til å følge når de inngår avtale med UDI om drift av asylmottak. Dersom det er tilfelle at man i enkelte asylmottak opplever problemer i forhold til arbeidsmiljøet, er dette

beklagelig, men like fullt et ansvar som juridisk tilligger driftsoperatør som arbeidsgiver.

Leverandører som ønsker å delta i konkurranse om mottakskontrakter, er forpliktet til å fremlegge egenerklæring om at de oppfyller lovbestemte krav i Norge innen helse, miljø og sikkerhet. Dette følger av forskriften om offentlige anskaffelser ved etablering av asylmottak, §5-16. Dersom tilbyder ikke fremlegger en slik egenerklæring, blir vedkommende diskvalifisert fra å delta i konkurransen. Dersom det viser seg at driftsoperatørene på tross av fremlagt egenerklæring ikke tar forpliktelsene seriøst, bør dette avstedkomme nærmere undersøkelser, som igjen kan medføre konsekvenser for det fremtidige kontraktsforholdet mellom UDI og den aktuelle driftsoperatøren. Det er av stor viktighet at det offentlige som oppdragsgiver på denne måten signaliserer betydningen av at regelverket som gjelder for norske virksomheter, følges.

**Audun Bjørlo Lysbakken (SV):** Jeg takker statsråden for svaret, og jeg registrerer at budskapet i hovedsak er positivt. Jeg vil likevel gjerne vite hva statsråden konkret vil gjøre for å følge opp det utspillet som er kommet fra fagforeningen til de ansatte, for det er tydelig at forholdene ikke er slik som de burde være. De klager jo nettopp på at flere av de forholdene som statsråden her nevner at skal være i orden, på en del av mottakene ikke er i orden.

Vil statsråden følge opp med konkrete tiltak? Ser statsråden noe behov for nærmere kontrollrutiner for de virksomhetene som staten konkurranseutsetter, eller de oppdrag som staten setter bort på andre vis, når det nå, til tross for det regelverket man har, kan vise seg at det er den type forhold i en del av disse virksomhetene?

**Statsråd Erna Solberg:** Det er i utgangspunktet Arbeidstilsynet som har ansvar for å drive tilsyn med at arbeidsgivere i norske virksomheter følger arbeidsmiljølovgivningen. Hvis det er slik at det er store problemer på enkelte av asylmottakene, vil det ikke først og fremst være naturlig at det er statsråden i Kommunaldepartementet som foretar seg noe med det, men at de ansatte på mottakene tar kontakt med Arbeidstilsynet eller tar kontakt direkte med UDIs lokalkontor, som er de som har kontraktsforhandlinger og tilsynsoppgaver knyttet til mottakene.

Hvis det skulle vise seg – som jeg sa i mitt hovedsvar – at det er alvorlige brudd på den egenerklæringen som man har gitt, om å følge helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen og arbeidsområdene i forbindelse med at man har fått mottakskontrakt, vil det da kunne få som konsekvens at man senere blir diskvalifisert eller får problemer med å komme inn i en ny anbudskontrakt. Derfor er det viktig at vi fokuserer på de riktige linjene, og det er altså UDIs distriktskontor og Arbeidstilsynet som, med henholdsvis tilsynsoppgaver på vegne av arbeidsmiljøloven og som ansvarlig for kontraktene, bør være rette vedkommende for å ta kontakt. Jeg mener at UDIs lokale kontor skal ta seriøst den typen henvendelser når de kommer, for å avklare om det er forhold som er brudd på de forpliktelsene mottaksoperatørene har påtatt seg.

**Audun Bjørlo Lysbakken (SV):** Jeg takker igjen for svaret.

Jeg synes statsråden gir positive signaler. Men det er klart at hvis det signalet skal bli verdt noe i praksis, må den type kontrolltiltak som statsråden nevner, faktisk bli gjennomført. Og ifølge det som Norsk Forening for Asylmottaksarbeidere har kunnet bringe på det rene, skal det bare ha vært gjennomført én kontroll på mottak i løpet av siste året fra Arbeidstilsynets side. Derfor er det viktig at de signalene som statsråden her gir, når fram, slik at UDIs distriktskontor og Arbeidstilsynet faktisk går i gang med mer grundige kontroller. Derfor vil jeg gjerne vite om statsråden kunne tenke seg å ta et initiativ overfor Arbeidstilsynet og andre relevante myndigheter, slik at vi kan få gjennomført flere ordinære kontroller ved disse mottakene.

**Statsråd Erna Solberg:** Arbeidstilsynet er et såkalt risikobasert tilsyn. Det vil si at de først og fremst konsentrerer sin tilsynsvirksomhet om de virksomhetene hvor risikoen for arbeidsmiljørelatert helseskade er størst og arbeidsmiljøbelastningen høy for en stor andel arbeidstakere. Derfor er det ikke sikkert at mottak er det man oftest kontrollerer i forhold til det regelmessige tilsynsarbeidet som Arbeidstilsynet har. Men det er altså mulig å ta opp saker med Arbeidstilsynet, hvor de vil vurdere om det er så alvorlige forhold at de ønsker å gjennomføre tilsyn. På samme måte er det fullt mulig å ta dette opp med UDI.

Jeg kan ikke ta opp saker direkte med Arbeidstilsynet. Det ligger altså ikke innenfor vår linje. Det er det Arbeids- og administrasjonsdepartementet som har ansvaret for. Når det gjelder hva som skal være hovedfokus for Arbeidstilsynet, vil jeg bl.a. vise til de vedtak som fattes under budsjettbehandlingen her på Stortinget. De gir kvalitative retningslinjer for hvilke områder som Arbeidstilsynet faktisk skal prioritere i året som kommer.

**Presidenten:** Spørsmål 25 er allerede besvart.

## S p ø r s m å l 2 6

**Øyvind Korsberg (FrP):** «Etter utvidelsen av Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark har 40 hytter ved Snøfjellstjønnin fått begrensede atkomstmuligheter. Hytteeierne nektes bl.a. å vedlikeholde en gammel atkomstvei, da det fryktes at den skal brukes mer. Dette er Oppdal kommune uenig i. Veien er normalt stengt for uvedkommene. Hytteeierne får nå begrenset glede av hyttene og naturen i området.

Hva vil statsråden gjøre for å sikre at vernearbeidet tilpasses eksisterende bruk?»

**Statsråd Børge Brende:** Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark ble opprettet 3. mai i fjor som en utvidelse av tidligere Dovrefjell nasjonalpark. Ved utvidelsen ble området ved Snøfjellstjønnin innlemmet i parken, et område hvor det ligger flere hytter.

Begrunnelsen for å ha dette området med i nasjonalparken er særlig hensynet til villreinen, som også er et av

motivene for utvidelsen av nasjonalparken. Det aktuelle hyttefeltet ligger vest for Soløyfjell, som har stor betydning som beiteområde og vinterbeite for bukker. Viktige trekkveger til og fra Soløyfjellet går også gjennom Snøfjelljønnområdet.

De fleste hyttene var i utgangspunktet oppført som små jakt- og fiskebuer, men er senere blitt utvidet til enkle hytter. Det har vært en gradvis utvikling av kjøresporet til hyttene, fra enkel traktorstandard på slutten av 1980-tallet, til at vegen i dag kan kjøres med firehjulstrekk. Bilvegen lenger ned i Dindalen er låst med bom, og det er kun folk med nøkkel som kan kjøre inn, dvs. grunneiere, rettighetshavere og hyttefolk.

Veg- og hytteforeningen har søkt om tillatelse til utbedring av kjøresporet på visse strekninger innenfor nasjonalparken. Søknaden behandles nå som dispensasjonssak etter verneforskriften. Fylkesmannen har avslått søknaden, bl.a. under henvisning til at saken ville bli vurdert i forvaltningsplanen som skal utvikles.

Fylkesmannens vedtak er påklaget til Direktoratet for naturforvaltning. Direktoratet har sendt svar til hytteforeningen med ønske om en befaring i området før saken ferdigbehandles. Veg- og hytteforeningen har svart positivt på dette, og befaringen skal gjennomføres på forsommeren 2003.

Så lenge denne saken ligger til klagebehandling i direktoratet, vil det ikke være riktig av meg å kommentere saken videre.

Rent generelt vil jeg likevel si at det ved utformingen av nasjonalparkforskriften er lagt vekt på i rimelig grad å imøtekomme en etablert praksis. Selv om hytteområdet nå ligger innenfor nasjonalparken, betyr ikke det at det *ikke* skal være anledning til å benytte motorisert transport inn i området. Forvaltningsmyndigheten skal fortsatt kunne gi tillatelse til nødvendig transport av ved, proviant, materialer mv., som representanten er opptatt av, etter eksisterende kjørespor til hyttene inne ved Søndre Snøfjelljønn. Kombinert med mulighetene for scootertransport på vinterføre innebærer dette at hyttefolket fortsatt skal få dekket behovet for nyttetransport.

**Øyvind Korsberg (FrP):** Jeg takker statsråden for svaret, som var delvis positivt, så langt jeg kunne tolke det.

Det er klart at brukerne av disse områdene er opptatt av to ting: Det ene er å få vedlikeholde den veien de har. Det andre er selvsagt å kunne bruke den, i og med at man har fått vedlikeholde den, også til transport av dem som har hytter der, for det er snakk om et betydelig stykke vei, og en del av de eldre brukerne har vært vant til å kjøre inn og bruke området. Er det ikke rimelig at veianlegg som allerede er etablert og tidligere vedlikeholdt, også skal kunne vedlikeholdes og brukes i framtiden?

**Statsråd Børge Brende:** Som jeg sa, er vedtaket fra fylkesmannen påklaget til Direktoratet for naturforvaltning, så jeg kan ikke gå noe mer konkret inn i saken utover å si at vedlikehold av vegen er noe annet enn opprustning av vegen. Representanten nevnte vedlikehold av vegen. Det har jeg merket meg. Rent generelt synes jeg også at når det har vært etablert en enkel traktorveg inn,

når man tidligere har hatt anledning til å kjøre inn ved og også har hatt anledning til annen nyttetransport – jeg nevnte proviant – ser jeg ingen grunn til at det skal stikkes kjepper i hjulene for dem som bruker hyttene.

Litt annerledes blir det selvsagt med ren persontransport inn. Når det gjelder f.eks. funksjonshemmede eller eldre mennesker, synes jeg det skal kunne ses på med litt andre øyne. Det var punkt én. Som punkt to må man også være klar over at det vel er noen kilometer fra selve nasjonalparkgrensen inn til hyttene, og at det der kan være et annet regime enn på det området som ikke er omfattet av nasjonalparken.

**Øyvind Korsberg (FrP):** Jeg takker statsråden for svaret.

For oss er det viktig at man lytter til lokaldemokratiet. Jeg må vise til at Oppdal kommune er positiv til vedlikehold av denne veien, og de øvrige myndighetene bør iallfall vektlegge at lokaldemokratiet stiller seg positivt til både vedlikehold og bruk av denne veien, som det har vært tradisjon for. Jeg antar at statsråden vil legge vekt på hva lokaldemokratiet også mener i denne saken.

**Statsråd Børge Brende:** Jeg har merket meg de innspillene, i tillegg til det andre, og har i og for seg ikke noe mer å tilføye.

#### S p ø r s m å l 2 7

**Presidenten:** Dette spørsmålet, fra representanten May Britt Vihovde til miljøvernministeren, vil bli tatt opp av representanten Frode Hervik.

**Frode Hervik (V):** Jeg har følgende spørsmål til miljøvernministeren:

«Ifølge en rapport utarbeidet av Norsk institutt for naturforskning på oppdrag fra Direktoratet for naturforvaltning er gaupebestanden redusert med 20-30 pst. i perioden 1996-2002. Fra en estimert totalbestand på 400-500 gauper i 1996 er bestanden redusert til 300-350 dyr i 2002. For 2003 har Direktoratet for naturforvaltning gitt tillatelse til felling av 85 dyr, altså rundt ¼ av bestanden.

Mener statsråden at dette er en forsvarlig rovdyrforvaltning i forhold til å sikre en bærekraftig gaupebestand?»

**Statsråd Børge Brende:** Forvaltningsmålet for gaupe ble fastsatt av Stortinget ved behandlingen av St.meld. nr. 35 for 1996-97 Om rovviltforvaltning. Gaupe skal forvaltes slik at sammenhengende bestander og reproduksjon blir opprettholdt over store områder i landet. Bestandstettheten skal imidlertid reguleres i forhold til skadeomfanget i de enkelte områder. I de mest sauerike områdene på Vestlandet og i områder som er viktige for reindriften i Nord-Norge, skal det ikke etableres reproduserende bestander. Her reguleres bestanden gjennom kvotefri gaupejakt. Ellers i landet reguleres bestanden ved kvoteregulert jakt. I Hedmark og i Nord-Trøndelag/Fosen er det i tråd

med Stortingets forutsetninger opprettet egne gaupenemnder som fastsetter kvoter og områder for jakt.

Det er nylig publisert nye bestandstall, som representanten også var inne på, som viser en reduksjon i den samlede bestanden av gaupe på 20–30 pst. fra 1996 og frem til 2002. Som representanten også påpeker, er bestandstallet for gaupe i 2002 beregnet til minimum 300–350 dyr, mens tilsvarende tall i begynnelsen av perioden er beregnet til 400–500 dyr. Samtidig som bestanden er redusert, er også skader på bufe og tamrein grunnet gaupe betydelig redusert i samme periode.

Det har de siste årene vært en markert nedgang i de samlede jaktkvotene for gaupe. For å hindre for store uttak av reproduktive hunndyr, er det i de fleste fylkene innført en egen hunndyrkvote. Som kjent er dette gjort av hensyn til at hunndyrene er de viktigste i reproduksjons-sammenheng. Når hunndyrkvoten er fylt, blir jakten automatisk stoppet. I år er hunndyrkvoten satt til 19 dyr, mens tilsvarende hunndyrkvote i 2002 var 28 dyr. Dette viser at forvaltningen tar hensyn til endringer i bestandene.

For årets jakt sesong har Direktoratet for naturforvaltning, etter klage fra Naturvernforbundet, satt ned kvoten i Nord-Trøndelag/Fosen fra 17 dyr til 9 dyr. Klagen fra tre næringsorganisasjoner i Hedmark på vedtaket om 16 dyr i Hedmark er ikke tatt til følge av direktoratet. Etter klagebehandlingen er årets totalkvote endret fra 93 til 85 dyr i hele landet.

Jeg er opptatt av at vi skal ha en sammenhengende og levedyktig bestand av gaupe i landet, som også Stortinget har fastsatt, samtidig som tap av bufe og tamrein holdes på et lavest mulig nivå. En reduksjon i gaupebestanden medfører at forvaltningen må ha en større grad av presisjon både i bestandsovervåkingen og ved fastsetting av kvoter. I forbindelse med rovviltmeldingen vil jeg gå nærmere gjennom målsettinger og beskatningsmetoder for å videreføre en forsvarlig forvaltning av gaupe.

**Frode Hervik (V):** Jeg takker statsråden for svaret.

Det er selvsagt positivt med egne hunndyrkvoter i forhold til bestandsutviklingen. Statsråden viste til en markert nedgang i de samlede jaktkvotene de siste årene. Men dette samsvarer ikke helt i forhold til felte dyr totalt. I 2000 ble det felt 95 gauper totalt, i 2001 81 gauper og i 2002 92 gauper. Et problem synes å være at fellingskvotene tilpasses av fylkesmennene i hvert fylke.

Jeg er glad for at statsråden vektlegger betydningen av større grad av presisjon både i bestandsovervåking og fastsetting av kvoter. Mitt spørsmål til statsråden blir da om han vil vurdere å innføre en helhetlig forvaltning på nasjonalt nivå og innføre klart definerte bestandsmål i forbindelse med den nye rovdryrmeldingen.

**Statsråd Børge Brende:** Det er for tidlig å si noe endelig om hva vi vil foreslå i denne rovdryrmeldingen. Stortinget har bedt om en gjennomgang av bestandssituasjo-

nen for alle de store rovdryrene – ulv, gaupe, jerv, bjørn og kongeørn. Det vil Stortinget få seg forelagt. Det som vi nå må passe på, er at vi også greier å ha en levedyktig stamme med gaupe. På norsk side har vi nå 300–350 gauper, på svensk side er det over 1 000. Vi vet også at det er en viss utveksling, spesielt mellom Hedmark og Sverige. Men vi følger nå situasjonen for gauper nøye.

Det er viktig at man fastsetter en egen hunndyrkvote, som jeg var inne på, for straks man har nådd opp i det antall hunndyr som kvoten fastsetter, må jakten avvikles. Derfor har vi også sett de siste årene at den totale avgangen er langt lavere enn det som har vært den totale kvoten, for jakten må jo slutte når man har kommet opp i det antall hunndyr som er fastsatt. Man kan ikke se forskjell på hunndyrene og hanndyrene når man skyter, slik at jakten må slutte når man har nådd kvotenivået.

**Frode Hervik (V):** Jeg er veldig glad for at miljøvernminister Børge Brende har bedret rovdryrforvaltningen i forhold til det tidligere regjeringer har gjort. Jeg håper også at miljøvernministeren legger til grunn bl.a. anbefalingene fra WWF-Norge i forhold til å sikre en forsvarlig forvaltning av gaupebestanden. De mener i alle fall helt klart at det må til en bestandsøkning framover for å sikre en bærekraftig gaupebestand i Norge.

Jeg håper at miljøvernministeren tar med seg disse innspillene og vurderer de tiltakene som må til å for å sikre dette.

**Statsråd Børge Brende:** Alle tiltak vil bli vurdert på en skikkelig måte i forbindelse med rovdryrmeldingen, og de innspillene som kommer fra ulike organisasjoner, tas selvsagt også med.

Det Stortinget har fastsatt, er at det skal være en balanse mellom disse rovdryrene og bufe i utmark og viktige landbruksnæringer. Nå har vi sett at tapstallet i forhold til landbruksnæringer har gått kraftig ned de siste årene – dette er da knyttet til gaupe. Det er selvsagt slik at vi vektlegger hva som kommer fra disse frivillige organisasjonene, også innspillet her fra Venstres utmerkede representant. Men som representanten er kjent med, er vi avhengig av et nært samarbeid med landbruksmyndighetene, som også har noen andre hensyn å ta, ikke minst knyttet til landbrukets ve og vel. Det er vel representanten kjent med, uten at jeg skal utdype det nærmere.

**Presidenten:** Det var da siste spørsmålet i dagens spørretime.

S a k n r . 2

Referat

**Presidenten:** Det foreligger ikke noe referat.