

Møte tirsdag den 24. februar kl. 10

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n (nr. 51):

1. Innstilling frå samferdselskomiteen om virksomheten til Posten Norge AS (Innst. S. nr. 124 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 11 (2003-2004))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om transportstandard og kjøp av transporttjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes (Innst. S. nr. 125 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 16 (2003-2004))
3. Referat

Presidenten: Representanten Per Ove *Width*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentant for Akershus fylke, Dagfinn *Sundsbo*, har tatt sete.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresident.

Hill-Marta Solberg (A): Jeg foreslår Ranveig Frøiland.

Presidenten: Ranveig Frøiland er foreslått som settepresident. – Andre forslag foreligger ikke, og Ranveig Frøiland anses enstemmig valgt som settepresident for Stortingets møte i dag.

St a t s r å d T o r i l d S k o g s h o l m overbrakte 2 kgl. proposisjoner (se under Referat).

S a k n r . 1

Innstilling frå samferdselskomiteen om virksomheten til Posten Norge AS (Innst. S. nr. 124 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 11 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet og Høyre 15 minutter hver, Fremskrittspartiet 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet 10 minutter hver, Venstre og Kystpartiet 5 minutter hver.

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

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Dette anses vedtatt.

Jorunn Ringstad (Sp) (ordfører for saka): I Innst. S. nr. 124 for 2003-2004, som er innstilling frå samferdslekomiteen om verksemda til Posten Norge AS, er det ein samla samferdslekomite som seier at Posten opp gjenom tida har vore ein viktig del av den infrastrukturen som har gjort det mogeleg å halde oppe ein spreidd busetnad i heile landet. Det har òg vore ei felles forståing at Posten sine basistjenester innan einerettsområdet skal vere likeverdige for alle og til same pris i heile landet. Ein samla komite peikar på at posttenestene framleis vil vere ein viktig del av den grunnleggjande infrastrukturen i landet.

Eg er svært glad for at ein samla komite er så klar på at Posten Norge AS har ei viktig rolle i infrastrukturen i landet. Det er òg ein samla komite som seier at Posten har hatt eit klart samfunnsansvar, og at det er knytt eit breitt engasjement til å halde ved lag Posten som del av samfunnstjenestene som heile landet skal nytte godt av.

Samtidig er komiteen kjend med at Posten står overfor store utfordringar i møte med dagens postmarknad, m.a. med tanke på liberalisering av brevmarknaden og strukturendringar. Komiteen er samd med Samferdsledepartementet i at liberaliseringa av postsektoren ikkje skal svekkje det universelle tenestetilbodet, men tvert imot medverke til at posttenestene blir betre i heile landet. Brukarane av tradisjonelle posttenester skal sikrast gode og rimelege posttenester også i framtida.

Det er òg ein samla komite som legg vekt på at Posten sitt styre skal ha langsiktig fokusering på verksemda sine kjerneoppgåver. Det er viktig at dette fokuset blir halde fast i ein prosess med vidare effektivisering og omlegging. Posten Norge AS har sett sine overordna mål for verksemda i planperioden. Etter Posten si eiga vurdering vil det framleis vere behov for effektivisering, då den ynskte effekten enno ikkje er oppnådd. Men komiteen er oppteken av at dette ikkje skal gå ut over dei samfunns-pålagde krava om landsdekkjande posttenester som Posten har.

Det er òg ein samla komite som gir uttrykk for at i det omleggingsarbeidet som har gått føre seg, og som vil gå føre seg i Posten i tida framover, er det viktig korleis verksemda handterer dette internt, og korleis Posten tek vare på medarbeidarane. Dei omfattande omstillingane som har vore gjennomførde, har hatt innverknad på situasjonen for mange tilsette, og fleire medarbeidarar vil merke nye effektiviseringsprosessar i tida framover. Det er difor avgjerande at prosessane blir gjennomførde i samarbeid med dei tilsette i ein open prosess, og at Posten følgjer opp dei som blir råka av omstillingstiltaka, på ein best mogeleg måte.

Posten har dei seinare åra hatt eit svært høgt sjukefråver og eit stort tal uføretrygda. Sjølv om tala har vist ei utflating, må arbeidet med å redusere sjukefråveret og talet på uføretrygda prioriterast. Dette gjer òg at det er grunn til å streke under at arbeidet med å ta vare på tilsette må leggjast vekt på. Posten må gjennomføre omleggingar på ein slik måte at verksemda kan bli oppfatta som ein attraktiv arbeidsplass der det både er godt arbeidsmiljø og eit sentralt mål å gi dei tilsette høve til utvikling. Dette er

grunnlaget for å rekruttere og halde på medarbeidarar med rett kompetanse.

Leiinga i Posten Norge AS og representantar for dei tilsette sin organisasjon Postkom peika i samferdslekomiteen si høyring om St.meld. nr. 11 på at det kunne vere uheldig at Posten må gjere relativt detaljert greie for sine strategiske planar og vurderingar gjennom dei såkalla § 10-meldingane. Komiteen har forståing for at dette kan vere problematisk ettersom Posten blir stadig meir konkurranseutsett. Komiteen ber difor om at Regjeringa vurderer detaljeringsgraden i meldinga. Men komiteen slår fast at ordninga med § 10-meldinga skal halde fram. Oppgåva for Regjeringa blir difor å finne balansen mellom ei § 10-melding som ikkje gir Posten sine konkurranter detaljert innsyn i Posten sine strategiske planar og vurderingar, og Stortinget sitt behov for ei melding som gir høve til å vurdere og kome med innspel på ein viktig del av infrastrukturen.

Det eg har sagt så langt i innlegget mitt, viser at det er ein samla komite som står bak mange av merknadene i Innst. S. nr. 124 for 2003-2004. Ein samla komite legg vekt på den store verdien Posten har som del av infrastrukturen, og er klar på at Posten har eit samfunnsansvar og gjennom konsesjonen er pålagt å utføre likeverdige tenester over heile landet. Brukarane av Posten skal vere sikra gode posttenester til konkurransedyktige prisar. Kostnadssparingar innan Posten si verksemd skal ikkje gå ut over dei samfunnsplåagde tenestene. Komiteen er klar over at ikkje all verksemd Posten er pålagt gjennom konsesjonen, vil kunne oppfylle strenge krav til lønsemd. Det er likevel viktig at også desse tenestene blir utførde på ein slik måte at selskapet til kvar tid evnar å tilby eit godt landsdekkjande tilbod.

Sjølv om komiteen står samla om fleire viktige grunnleggjande merknader om Posten, deler komiteen seg på nokre viktige punkt. Eg vil bruke resten av innlegget mitt på desse områda, og leggje vekt på Senterpartiet sine standpunkt. Eg reknar med at representantar for andre parti vil gjere greie for sine standpunkt.

Senterpartiet har ein merknad saman med Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti der vi gir uttrykk for bekymring for at Posten Norge AS som ansvarleg for viktig infrastruktur i landet står i fare for å bli svekt som følgje av ei ytterlegare liberalisering av postmarknaden. I tråd med konsesjonen skal Posten Norge AS levere gode, likeverdige tenester over heile landet. Samtidig blir det kravd forretningsmessig drift om marknaden blir opna for konkurranse gjennom EU sitt postdirektiv. Uroa dei tre partia gir uttrykk for i merknaden, er at det kan synast som desse krava ikkje harmonerer.

Framsendingskrava er eit anna punkt der komiteen er delt. Komiteen står samla om at det er positivt at Posten i landsgjennomsnitt ligg godt over konsesjonskravet på 85 pst. knytt til levering av A-post over natta. Men når det f.eks. for Finnmark berre er 40 pst. av A-posten som kjem fram over natta, er skilnaden mellom ulike landsdelar for stor.

Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner den store skilnaden i framføringstid for

postregionane ikkje er akseptabel. Sjølv sagt er det positivt at heile komiteen meiner det må arbeidast vidare for å redusere leveringstida for dei fylka der leveringsprosenten er lågast, men dei tre nemnde partia meiner at når enkelte fylke i leveringsprosent oppnår under halvparten av landsgjennomsnittet, er det nødvendig å vere meir presis enn det ein samla komite har vore. Vi har difor fremma eit forslag om å be Regjeringa arbeide for at konsesjonskravet som gjeld landsgjennomsnittet, også skal gjelde A-posten i og mellom regionane.

Den seinare tida, ja faktisk nesten heile siste året, har det vore ei sterk fokusering på porto på blad og aviser. Tidlegare har Posten teke omsyn til innhaldet ved fastsetjing av porto for aviser og blad. Dette har vore ein del av det samfunnsansvaret Posten har utført, og på den måten har Noreg kunna føre vidare eit breitt utval av meiningsberande aviser. Etter at ein no har gått bort frå innhaldskriteriet ved fastsetjing av bladporto, vil dette føre til ein kraftig auke av avis- og bladporto, i verste fall ein auke på opptil 75 pst. over ein del år. For mange lokalaviser vil dette vere ein kostnad avisene ikkje kan leve med, og faren for nedlegging er stor.

Fleire spørsmål frå bl.a. Senterpartiet til kulturministeren og samferdsleministeren om å finne løysingar for aviser som blir hardt råka, har ikkje ført til noko konkret. Dei to statsrådene har derimot spelt ball seg imellom når det har kome spørsmål om avisporto eller andre måtar å sikre eit breitt utval av meiningsberande aviser på også i framtida. Det har vore lite vilje til å finne og vurdere løysingar. Ein aktuell modell som kunne vere interessant å vurdere nærare, er f.eks. den danske, der ein får statleg tilskot til avisporto. Men dette har ikkje skjedd.

Difor er det interessant at Høgre og Kristeleg Folkeparti i innstillinga slår fast at det er pressestøtta som skal sikre mangfaldet i den norske avismarknaden. Kvifor har ikkje dette kome fram i svara frå dei to statsrådene, som har fått mange spørsmål om korleis ein skal greie å sikre eit breitt utval av meiningsberande aviser i framtida?

Til slutt nokre få kommentarar om avkastningskrav og utbyte for Posten. Avkastningskravet for Posten er sett til 10,8 pst. Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet er usikre på om dette kan vere eit for høgt krav. Posten skal utføre samfunnsplåagde oppgåver og tenester som vanskeleg vil gå med fortjeneste. Det er viktig at målet om eit likeverdig posttilbod til heile landet ikkje må vike for omsyn til økonomisk vinning. Det høge kravet til avkastning vil kunne føre til ei overdriven effektivisering og eit for sterkt sentraliseringspress for Posten.

Heilt til slutt tek eg opp forslaget der Senterpartiet er medforslagsstillar.

Presidenten: Representanten Jorunn Ringstad har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Tor-Arne Strøm (A): Stortinget behandler i dag et viktig prinsipielt tema, tilstanden i Posten Norge AS. § 10-meldingen reiser en del problemstillinger rundt den framtidige situasjonen i Posten Norge AS og postmarkedet generelt. Posten Norge AS drives etter omdannelse til

aksjeselskap etter forretningsmessige prinsipper, som i seg selv tilrettelegger for økt liberalisering og økt profitttenkning uavhengig av EUs lovverk. Dette er vi i Arbeiderpartiet en del bekymret over. Vi er også bekymret over at Posten Norge AS som viktig norsk infrastruktur står i fare for å svekkes som en følge av en videre liberalisering av postmarkedet.

Posten Norge AS skal levere gode og likeverdige tjenester i tråd med konsesjonskravene, samtidig som det stilles økte krav til avkastning og utbytte. Jeg stiller meg kritisk til om disse kravene på sikt kan kombineres.

Vi i Arbeiderpartiet er i tillegg urolige for at kravene til avkastning og utbytte vil kunne føre til press om en overdrevet effektivisering i Posten. Postens hovedoppgave må være å levere kvalitativt gode, rimelige og likeverdige tjenester, ikke for enhver pris å generere overskudd til staten. Posten skal først og fremst være en viktig infrastruktur og tjenesteleverandør, ikke nødvendigvis en inntektskilde.

La meg ta et lite, historisk tilbakeblikk. Det første fri-merket her i landet kom ut 1. januar 1855, etter at det var blitt innført et system med lik porto over hele landet. Den gangen, altså i 1850-årene, tok det mellom sju og ni dager å bringe et brev fra Christiania til Bergen. Bøndene hadde ansvaret for frakten på land, med hest og kjerre. Langs kysten ble det brukt båt. «Posten skal fram» er et kjent uttrykk, og det uttrykket står også ved lag i dag. Dårlige veier, snø og uvær stoppet ikke posten den gang. Det gikk på æren og på stoltheten løs å få posten fram.

Ordnningen med et enhetlig portosystem med krysssubsidiering av brevpost har hittil gjort det mulig å tilby hele landet kvalitetsmessig gode posttjenester til en fornuftig pris. Arbeiderpartiet er usikker på hvordan enhetsportoen skal opprettholdes når grunnlaget for geografisk krysssubsidiering forsvinner med bortfallet av enerettsområdet uten at statlig kjøp av tjenester økes. Vi vil derfor påpeke at for å opprettholde dagens system også etter bortfallet av enerettsområdet og mulig bortfall av enhetsportosystemet vil det kanskje bli nødvendig med økt offentlig kjøp av ulønnsomme deler av posttjenestene for i en konkurransesituasjon å opprettholde et tilstrekkelig posttilbud i mindre lønnsomme strøk. Vi mener også at andre alternativer bør vurderes for å oppnå at systemet ikke svekkes.

Et likeverdig godt posttilbud over hele landet må være et mål. Arbeiderpartiet mener det bør vurderes en løsning der man lager et felles forhandlingsopplegg mellom staten og statlige AS som staten forholder seg til ved fastsettelse av kjøp av tjenester i de aktuelle selskapene. Å bevare Posten som en viktig del av norsk infrastruktur betyr å styrke selskapet, ikke svekke det.

Arbeiderpartiet vil peke på at postframføringen spesielt i Finnmark, som er del av region nord, ikke er god nok. Det er veldig uheldig at noen regioner ligger vesentlig under landsgjennomsnittet sett i forhold til konsesjonskravet når det gjelder postframføringen. Framføringen av prioritert post mellom f.eks. Vestlandet, Trøndelag og Nord-Norge er vesentlig dårligere enn landsgjennomsnittet. Derfor ber Arbeiderpartiet, SV og

Senterpartiet «Regjeringen arbeide for at konsesjonskravet om at 85 pst. av A-posten skal fram over natten som gjelder landsgjennomsnittet, også skal gjelde A-posten i og mellom regionene».

Vi må ikke overlate all styringen av Posten som viktig del av infrastrukturen vår fullstendig til markedet. Jeg tror vi er kommet i en situasjon hvor vi etter vår oppfatning beveger oss ved en smertegrense. Vi må følge nøye med og ha et samarbeid om det som skjer i framtiden.

Sverre J. Hoddevik (H): St.meld. nr 11 for 2003-2004 er en såkalt § 10-melding, der det redegjøres for utviklinga i Posten og postmarkedet siden forrige melding samt for Postens planer og utfordringer de nærmeste åra.

Regjeringa legger opp til å videreføre hovedlinjene i eksisterende postpolitikk med videreføring av dagens konsesjon og statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester.

Det er gledelig å konstatere at det er bred tilslutning til hovedlinjene i meldinga. Venstresida har enkelte kritiske merknader, men Regjeringa får ikke flertallet mot seg på noe område.

I sin eierstyring av Posten er Samferdselsdepartementet opptatt av at

- selskapet gir et tilbud av posttjenester tilpasset de enkelte kundegrupper behov og til konkurransedyktige priser
- selskapet gir staten størst mulig verdiskaping over tid
- selskapet oppfyller de samfunnsplagte og distriktsmessige forpliktelser på en kostnadseffektiv måte

Postens resultater i perioden 2000–2002 viser at selskapet har lav lønnsomhet, og tallene for 2002 viser et negativt årsresultat. Posten har i perioden 1999–2002 gjennomført en bemanningsreduksjon på om lag 6 000 årsverk og en bemanningsøkning i datterselskapene på rundt 2 500 årsverk.

Vi registrerer at Postens planer for kommende periode tilsvarer en nedbemanning i morselskapet på ca. 3 700 årsverk og en bemanningsvekst i datterselskapene på 880 årsverk. Sykefraværet og utviklinga i antall nye uføretrygdede er fortsatt høgt. Sett i forhold til utviklinga de siste åra innebærer utviklinga i 2002 en utflating i sykefraværet og antall nye uføretrygdede.

Vi ser at Posten står overfor store markedsmessige utfordringer. Utviklinga preges av betydelig volumfall for brevpost. Markedet karakteriseres videre av utvisking av tidligere bransjeskiller, globalisering og intensivert konkurranse. EUs postdirektiv fastlegger en plan for en gradvis full liberalisering av postsektoren, og dette vil gjennom EØS-avtalen også gjelde Norge. De store postselskapene i Europa ekspanderer på tvers av landegrensene. Utviklinga er en alvorlig trussel for lønnsomheten i Posten og stiller selskapet overfor store utfordringer knyttet til produkt- og tjenesteutvikling, effektivisering og markedsposisjonering.

For å styrke fokuseringen på Postens kjernevirksomhet har selskapet skilt ut flere støtte- og serviceinstitusjoner i egne enheter. Videre er det gjennomført en omfattende omlegging av Postens salgsnett, som samlet har gitt en bedre tilgjengelighet til selskapets tjenester ved at

antall poststeder har økt og åpningstidene har blitt utvidet. Det er også foretatt en større omstilling av sorteringsnett. Omstruktureringa vil medføre at antall brevterminaler vil bli redusert fra 32 til 12, og at antall pakke-terminaler vil bli redusert fra 21 til 13 innen 2006.

Det er gledelig å konstatere at Postens omfattende omstillingstiltak har gitt positive effekter. Lønns- og kostnadsvekst samt inntektsbortfall har imidlertid gitt større utslag i motsatt retning på selskapets lønnsomhetsutvikling. For å sikre tilfredsstillende lønnsomhet er det nødvendig med ytterligere kostnadsreducerende tiltak, fokus på kjernevirksomhet og økte inntekter fra nye tjenester. Selskapet har igangsatt en effektiviseringsplan for å sikre 1 milliard kr i kostnadsreduksjon innen utgangen av 2004 utover det som allerede er lagt til grunn i vedtatte planer.

Vi slutter oss til at Posten vil videreføre hovedtrekkene i selskapets strategi fra foregående periode. Strategien er innrettet mot videre effektivisering av driften, forretningsutvikling, selektive oppkjøp og alliansebygging. Det vil iverksettes tiltak for ytterligere å effektivisere driften innenfor terminalarbeid, distribusjon og administrasjon. Samtidig vil selskapet videreføre sin satsing på utvikling av nye tjenester i forlengelse av og til erstatning for de tradisjonelle produktene.

Den vesentligste endringen som meldinga inneholder, er at Posten nå får mulighet til å inngå avtaler med andre finansinstitusjoner enn Postbanken.

En enstemmig komite ber Regjeringen vurdere detaljeringsgraden i framtidens § 10-meldinger. Det er ønskelig at Posten, som blir stadig mer konkurranseeksponert, slipper å redegjøre i detalj for sine strategiske vurderinger og planer, da dette kan påføre Posten konkurranseulempen. Det forutsettes at de overordnede planer og vurderinger fortsatt skal være tilgjengelige for offentligheten.

Et forhold som har fått mye oppmerksomhet, er framføringsgraden i Finnmark. Her er framføringsgraden for A-post på 40 pst. Det er en framføringsgrad som ligger langt under landsgjennomsnittet, som er på om lag 90 pst. Kravet til landsgjennomsnittet er 85 pst., og det er ikke spesielle krav til framføringsgrad i og mellom regionene.

Problemet for Finnmark er de store avstandene. Skal framføringsgraden opp i Finnmark, må innleveringstidene ellers i landet framskyndes betydelig, og det virker som et lite hensiktsmessig grep. Det bør også bemerkes at den interne A-posten i Finnmark har en framføringsgrad på 75 pst.

Selv om det for Finnmarks del av logistiske årsaker ikke er mulig å komme opp mot framføringsprosenten for A-post som for landet som helhet, er det viktig at Posten forsøker å få en så høy framføringsprosent som mulig i alle deler av landet, gitt de begrensningene som finnes.

Som tidligere nevnt er det bred enighet om hovedlinjene i postpolitikken. Den sterke støyen som det var rundt Posten og postpolitikken for en del år siden, er nå stilnet. Det er positivt og gir Posten muligheter til å utvik-

le selskapet slik at vi fortsatt skal ha gode og rimelige posttjenester i alle deler av landet.

Kenneth Svendsen (FrP): Meldingen om Posten viser at det er stor grad av enighet mellom de forskjellige partiene i Stortinget om hvordan Postens virksomhet har vært. Fremskrittspartiet er stort sett fornøyd med det Posten har oppnådd den siste perioden, selv om mye som beskrives i meldingen, burde ha vært gjennomført tidligere. Post i Butikk er et slikt eksempel.

Fremskrittspartiet tok allerede tidlig på 1980-tallet til orde for at Posten burde ut i butikk, og at dette ville virke gunstig for opprettholdelsen av butikker ute i Distrikts-Norge. Ertetiden har vist at vi hadde rett. Dessverre har altfor mange butikker blitt lagt ned gjennom alle de år det skulle ta før Post i Butikk ble en realitet, ganske enkelt fordi et flertall på Stortinget er motstrebersk til all nytenkning som innebærer konkurranse.

Fremskrittspartiet er fornøyd med at Posten Norge AS ligger langt over de krav som stilles i konsesjonen, hvor det kreves at landsgjennomsnittet for framføring av A-post skal være 85 pst.

Selv om framføringen til bl.a. Finnmark er ca. 40 pst., ser jeg det som vanskelig å forbedre dette opp til landsgjennomsnittet. Det ville i tilfelle føre til krav om veldig tidlig innleveringstidspunkt i andre deler av landet og/eller store kostnader. Det betyr selvfølgelig ikke at ikke Posten skal gjøre sitt beste for å forbedre framføringen.

Et problem som kom fram i høringen av Avisenes landsforbund, er at Posten har satt opp prisen på framsendelse av blader og tidsskrifter ganske kraftig, noe som kan true mange avisers eksistens. Dette er en av bakdelene ved at Posten har monopol på framføring av brev med vekt fra 100 gram og nedover. Dette monopollet forhindrer effektiv konkurranse og er derved prisdrivende, noe som også kom fram i høringen av Avisenes landsforbund. Derfor foreslo Fremskrittspartiet ved behandlingen av årets statsbudsjett at Postens monopol skulle oppheves. Dette fikk dessverre ikke flertall. Hvis det hadde blitt vedtatt, ville det kunne ha ført til lavere priser for alle de små avisene i dette landet som skaper et mangfold. Når så det ikke ble gjort, vil det måtte være pressestøtten som sikrer et mangfold i avisverdenen.

Når det gjelder avkastningskrav og utbyttepolitikk, er Fremskrittspartiet klart på at staten når den engasjerer seg i et privat selskap, skal ha et avkastningskrav på linje med private aktører. Derimot må utbyttepolitikken avgjøres av styret, basert på et overskudd i selskapet. Dessverre har staten hatt en helt annen utbyttepolitikk, som i større grad tar hensyn til hvor mye penger staten har behov for i det enkelte budsjett, enn selskapets ve og vel. Dette er det ingen som er tjent med, verken staten eller selskapet.

Geir-Ketil Hansen (SV): Regjeringens postmelding er en melding om en svært viktig del av landets infrastruktur. Et effektivt postsystem for hele landet er en eike i samfunnshjulet. For SV er det viktig at det føres en po-

litikk som gjør Posten best i det Posten er satt til å gjøre, nemlig å være infrastruktur.

Regjeringens melding innebærer ingen dramatiske endringer for Postens virksomhet. Men for den som er på villspor, betyr ikke fraværet av kursendring nødvendigvis at man er på rett vei. Jeg tenker med dette på den bekymringsfulle trenden at Posten som en del av den statlige infrastrukturen fortsatt skal underlegges krav om bedriftsøkonomisk lønnsomhet. For å låne ordene til Øyvind Thorsen: I dag skal ikke Posten lenger gå med post. I dag skal Posten gå med overskudd.

Posten har i dag et krav om 10,8 pst. avkastning på kapitalen. Jeg synes i utgangspunktet at overskudd er et honnørord. Men mange ganger ser vi at lønnsomhetskravet går på tvers av det å være infrastruktur. Og i mange tilfeller blir lønnsomhetskravet helt irrelevant når man snakker om infrastruktur. La meg gi tre eksempler.

Presset på lønnsomhet fører til at Posten i økende grad satser på «direct marketing» og uadressert C-post, dvs. reklameombæring, for å møte avkastningskravene. Avkastningskravene fører de facto til at vi i dag er i den situasjonen at et statlig infrastrukturselskap holder seg flytende ved å skuffe tonnevis med uadressert reklame inn i landets postkasser eller ved å selge navn og adresselister til bedrifter som ønsker kirurgisk reklamebombing rettet mot det være seg enslige kvinner, samboende menn eller store barnefamilier. Bare når det gjelder uadressert C-post, omsetter Posten for 850 mill. kr i året. Vi snakker om nesten 1 milliard kr i reklame. Dette er hva man i andre sammenhenger ville kalt for å være på grensen til det paradiske, og langt over grensen for hva man skal bruke et statselskap til.

For det andre ser vi at posttjenester i distriktene stadig svekkes for å kutte i utgifter for å oppnå Regjeringens krav til avkastning. På landsbasis, altså i gjennomsnitt, greier Posten fint konsesjonskravene om at 85 pst. av A-posten skal være framme dagen etter. Men om man bryter ned tallene, ser vi at f.eks. Nord-Norge kommer gjennomgående dårligere ut, både for post til regionen og for post ut av regionen. Her er prosenten i enkelte tilfeller nede på 50-tallet. Dette er ikke holdbart og bryter etter vår mening med Postens rolle som infrastruktur og som en eike i samfunnshjulet. Vi ser altså at når Regjeringens krav til lønnsomhet settes foran alt annet, undergraves Postens rolle som infrastruktur på helt konkrete områder.

På det overordnede plan er det dessverre et tegn i tiden at sykehus, post og jernbane – det vi til vanlig kaller infrastruktur – skal være bedriftsøkonomisk lønnsomt. Det er å sette ting helt på hodet. Alle skjønner at å beregne lønnsomheten i infrastruktur, som f.eks. Liertunnelen eller E6, er en meningsløs øvelse. Spørsmålet er ikke om infrastrukturen er lønnsom, men om den tjener en viktig hensikt.

Posten er infrastruktur, og Posten tjener en viktig hensikt. Brev fra Grong i Nord-Trøndelag er med stor sannsynlighet framme i Stavanger dagen etter. En overveide del av brev og pakker samlet inn i Flekkefjord mandag er levert 400 forskjellige steder i Norge dagen etter. Dette er kvaliteter som må utvikles, ikke avvikes. Med

Regjeringens avkastningspolitikk står vi foran en gradvis nedbygging av Posten som infrastruktur og en oppbygging av Posten som finansiell melkeku.

Den siste tiden har vi sett en utvikling med Post i Butikk. Jeg tror denne endringen er bra, og SV har vært en pådriver, for det betyr mange steder – ikke minst i distriktene – en mer effektiv drift og ikke minst et sikrere tilbud enn før. Men det som bekymrer meg, er den økende graden av «Butikk i Post», dvs. at Posten finner på alle slags sprell for å øke inntjeningen for å møte avkastningskravene, enten det er i form av reklameombæring, dårligere posttjenester i Nord-Norge eller at man som kunde møter en vegg av Postman Pat-videoer til salgs på postkontoret.

Jeg tror ikke Postens framtid ligger i mer sirkus, jeg tror framtiden for Posten ligger i mindre sirkus og mer glød. For SV er det viktig at det føres en postpolitikk som gir Posten glød, og som gjør Posten best i det Posten er satt til å gjøre, nemlig å være infrastruktur. Posten må få rammer som gjør at kvaliteten hele tiden utvikles. Men dette er noe helt annet enn å si at Posten skal ha rammer som gjør at de grunnleggende tjenestene og Posten som konsept og merkevare gradvis uttynnes, som vi ser i dag.

Posten har i dag et krav om 10,8 pst. avkastning på kapitalen. Jeg må si at jeg ser med undring på at Venstre – jeg forutsetter at Venstre her er med i flertallet – og Kristelig Folkeparti går i flertall med Fremskrittspartiet for å få dette til. Jeg registrerer at kampen for distriktene og infrastrukturen for Kristelig Folkeparti og kampen mot reklamespiralen for Venstre ikke er viktige nok til å bruke argumentet i Regjeringen om at to partier er mer enn ett, og bruke denne tyngden til å bli med og snu det skråplanet som Posten i dag er på.

SV har to forslag for å dempe denne trenden. SV foreslår å endre konsesjonsvilkårene for Posten på en slik måte at rollen som infrastruktur prioriteres foran lønnsomhet, og ved at A-post skal leveres like raskt som i dag i alle regionene. Med tanke på framtidig samarbeid registrerer jeg med glede at også Arbeiderpartiet og Senterpartiet er med på forslaget vårt om å endre konsesjonsvilkårene i en slik retning.

For det andre er det slik at mange i dag mottar reklame, enten i form av uadressert C-post eller som innstikk i abonnementsaviser. Man har i dag kun mulighet til å reservere seg mot reklame i postkassen, og det må man selv si aktivt fra om. SV ønsker – og dette er altså vårt andre forslag – å få utredet konsekvensene av en ordning med omvendt bevisførsel i spørsmålet om reklame. SV ønsker å utrede en ordning hvor kun forbrukere som aktivt ønsker det, skal motta reklame i form av uadressert C-post og innstikk i abonnementsaviser.

Jeg tar herved opp forslagene våre i innstillingen.

Presidenten: Representanten Geir-Ketil Hansen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Jan Sahl (KrF): Det er sagt at uten Posten stopper Norge. Derfor mener Kristelig Folkeparti at det er en svært viktig melding Stortinget har til behandling i dag.

Posten er inne i en krevende periode med mange nye utfordringer. Den teknologiske utviklingen har økt, og konkurransen i markedet er stor og har fått store konsekvenser for Postens virksomhet. Denne stortingsmeldingen bør derfor ha stor interesse langt utover denne sal og i særdeleshet for alle som er opptatt av at Posten skal være en livskraftig bedrift.

Det er «gode, gamle Posten» og ikke «sirkus» som i overskuelig framtid må sørge for at folk i alle deler av landet får et likeverdig og godt tilbud av posttjenester til lavest mulig pris. Til tross for liberalisering av postmarkedet er det lite trolig at andre aktører enn Posten har mulighet til å ta på seg en slik oppgave.

I Kristelig Folkeparti mener vi fortsatt at Posten er og skal være en viktig del av infrastrukturen i Norge. Selskapet er viktig for å opprettholde spredt bosetting i landet, og vi ønsker å legge til rette for at Posten skal kunne utvikle seg videre, slik at selskapet står godt rustet til å møte nye utfordringer.

Posten har et klart samfunnsansvar, og jeg er glad for at Samferdselsdepartementet understreker dette sterkt i sin eierstyring av selskapet. Gjennom konsesjonen, fastsatt av departementet, er Posten pålagt å utføre viktige postoppgaver i hele landet.

Under høringen i samferdselskomiteen redegjorde Posten Norge for hvordan selskapet med god margin oppfyller de kravene som konsesjonen stiller. Posttilbudet for folk flest har ikke blitt dårligere, slik en del hevder, men tvert imot langt bedre. For eksempel har Posten nå mer enn 1 500 salgssteder i hele landet, og 99,95 pst. av alle husstander får post omdelt seks dager i uken. Det er også betryggende å lese at kravet om at 85 pst. av all A-post skal være fremme over natten, overholdes med god margin, og at ytterligere kvalitetsforbedringer planlegges.

Jeg vil ikke legge skjul på at mange i Kristelig Folkeparti har stilt spørsmål ved den prosessen som Posten har vært igjennom, men i dag vet vi at omstillingene har gitt Posten bedre økonomi og større konkurransevne i møte med nye utfordringer. Slik sett har de smertefulle omstillingene vært nødvendige. Den teknologiske utviklingen som ingen kan stanse, har betydd et vesentlig volumfall – og elektroniske alternativer har overtatt for mye av den gamle posten.

I tillegg ser vi at postmarkedet blir stadig mer liberalisert. I fjor vår vedtok Stortinget en endring av postloven som i første omgang vil innebære en gradvis innskrenkning av Postens enerettsområde. På sikt kan vårt EØS-medlemskap kreve at vi må liberalisere postmarkedet fullt ut. Kristelig Folkeparti er spent på denne utviklingen.

For oss har konkurranse aldri vært noe mål i seg selv. Men vi har tro på at Posten kan komme godt ut i møtet med denne konkurransen, forutsatt at selskapet fortsatt får utvikle seg.

Selv om Kristelig Folkeparti er sterkt opptatt av Postens samfunnsansvar, er vi også oppmerksomme på ikke å stille krav til selskapet som er vanskelige å gjennomføre, og som kan gå ut over andre deler av selskapets sam-

funnsnyttige virksomhet. Derfor er vi ikke med på forslaget fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet om at konsekvenskravet om at 85 pst. av A-posten skal fram over natten, også skal gjelde A-posten i og mellom regionene. Vi er i likhet med forslagsstillerne bekymret for postframføringen i Finnmark, men tror ikke veien å gå er vedta en så bombastisk formulering her og nå. I alle tilfeller er det helt nødvendig med en grundig utredning av konsekvensene av og kostnadene ved et slikt forslag. Kristelig Folkeparti vil uansett følge utviklingen nøye, spesielt i Finnmark, og vi vet at samferdselsministeren har denne saken høyt prioritert på sin agenda.

Kristelig Folkeparti er opptatt av å sikre Posten Norge AS forutsigbare krav til avkastning og utbytte, og vi mener at Posten skal ha krav til avkastning på linje med sine private konkurrenter. Dette er nødvendig for å opparbeide styrke til å møte konkurranse og sikre ryddige forhold i et åpnere postmarked.

Til slutt vil jeg benytte anledningen til å rose saksordføreren for godt arbeid, med merknader som har bidratt til å samle komiteen rundt viktige deler av meldingen. Behandlingen i Stortinget viser at partiene langt på vei har samme mål for Posten, og at vi alle er opptatt av at folk i dette landet skal ha gode posttjenester til lav pris, uansett hvor de bor.

Steinar Bastesen (Kp): Vi diskuterer Posten i dag. Posten er jo en del av den privatiseringsprosessen som vi allerede har opplevd. Ved å omgjøre Posten til aksjeselskap kommer den ikke lenger under statlige selskap, men under aksjeloven. Og da er det aksjeloven som bestemmer over Posten. Det er aksjeloven som bestemmer over statlige selskap som blir aksjeselskap. Det er aksjeloven som bestemmer over kommunale selskap, over interkommunale selskap osv. – det er verken kommunale lover eller statlige lover, men det er aksjeloven. Da må vi ha klart for oss: Når vi i dette huset vedtar at det ene selskapet etter det andre skal bli aksjeselskap, føyer det seg inn i rekken i den privatiseringsbølgen man opplever.

Jeg har selv opplevd å sende post fra Brønnøysund og ned til Oslo-området, det tok fem dager. Det var A-post. Jeg har opplevd det motsatte, å sende A-post herfra til Brønnøysund, det tok en dag.

Det er ikke tvil om at den prosessen som vi har vært igjennom, har gjort noe med servicetilbudet. Det er helt opplagt. Vi har fått et dårligere tilbud. Vi opplever at når øyværingene skal sende brev til hverandre, blir posten sendt til en sorteringsentral. Så sendes den tilbake igjen for å bli omdelt. Det kan ta flere dager. Så det er ikke tvil om at servicen er blitt dårligere.

Vi har gått over fra postkontoret til Post i Butikk. Det er bra på enkelte områder. Så alt er ikke galt, men vi må være klar over hva vi gjør. Det er ikke bra alt vi gjør.

Jeg kan gå inn for å støtte forslag nr. 1. Vi har selv vedtatt at servicetilbudet skulle bli godt, og det skulle bli like bra ved omorganisering. Ellers kan jeg gå inn for den innstillingen som komiteen har lagt fram. Jeg kan støtte den, men jeg støtter også forslag nr. 1.

Statsråd Torild Skogsholm: Regjeringen har lagt fram en melding om virksomheten til Posten Norge AS som skal danne grunnlaget for eierstyringen av selskapet.

Jeg ser at komiteen også har kommentert en del spørsmål som er av mer regulatorisk karakter. Det er naturlig ut fra den store betydningen av de regulatoriske sidene ved postpolitikken. Jeg vil likevel understreke at den stortingsmeldingen som her behandles, ikke er ment som en fyllestgjørende melding om den samlede postpolitikken. Dette er en melding om virksomheten til og eierstyringen av Posten Norge AS.

Jeg er glad for at det ser ut til å være bred politisk enighet om viktige mål for eierstyringen av Posten. I komiteens innstilling blir det blant annet understreket at Posten er en viktig del av infrastrukturen i landet vårt, og at selskapet må kunne omstille seg for å møte utfordringene i dagens samfunn.

Jeg synes det er grunn til å framheve at Posten i løpet av de siste årene samlet sett har bedret kvaliteten og økt servicen på de leveringspliktige tjenestene.

- 99,95 pst. av alle husstander her i landet får nå utlevert post seks dager i uken – det høyeste tallet noensinne. Tallet på husstander som ikke får post seks dager i uken, er redusert fra 1 500 til om lag 1 000 på fire år.
- Den samlede tilgjengeligheten til posttjenestene er bedret ved at åpningstidene er utvidet. Antall poststeder, inklusiv Post i Butikk, har økt fra om lag 1 300 i 2000 til om lag 1 500 i 2003.
- En nylig gjennomført kundeundersøkelse viser at kundene i økende grad er fornøyd med det nye salgsnettet. Det gjelder spesielt Post i Butikk. Antall kunder på postkontorene var rekordhøyt i 2003, og ventetiden har gått betydelig ned.
- Andelen prioritert brevpost som er framme dagen etter innlevering, er økt på landsbasis, fra 78,3 pst. i 1999 til 86,7 pst. i 2002, og ligger nå godt over konsesjonskravet på 85 pst. Denne positive utviklingen har fortsatt i 2003, da framsendingskvaliteten i snitt var på hele 87,7 pst.

Dette er en kvalitetsheving, og den kvalitetshevingen har skjedd samtidig som selskapet har evnet å gjennomføre betydelige omstillinger for å sikre økonomien i selskapet. Det er svært positivt og helt nødvendig for at Posten, også på sikt, skal kunne tilby gode posttjenester til en rimelig pris i hele landet, og dermed også medvirke til en god og moderne distriktspolitikk.

Det ser ut til å være bred enighet i komiteen om at det er nødvendig med en sterk og økonomisk levedyktig postbedrift for å kunne få gjennomført målene i postpolitikken. Det er jeg glad for, for det vil bli nødvendig med omstillinger også i årene framover. Det er en forutsetning, ikke et hinder, for stadig bedre posttjenester og et livskraftig Posten Norge AS. Jeg vil også legge vekt på at alle omstillinger skal skje i samarbeid med og med stor åpenhet overfor de ansatte.

Komiteen er videre enig med Regjeringen i at Postens styre skal ha et langsiktig fokus på selskapets kjernevirksomhet, og et flertall mener at den overordnede økonomiske styringen skal være basert på forutsigbarhet for

selskapet, knyttet til avkastnings- og utbyttekravene. Det er på den måten tilslutning til alle viktige sider ved eierstyringen av det statlige postselskapet i Norge.

Likevel er det noen områder hvor det er ulike synspunkter. Komiteen er fornøyd med at Posten ligger godt over konsesjonskravet på 85 pst. framsending av A-post over natten, og en samlet komitee ber Posten arbeide videre for å redusere leveringstiden i de delene av landet der den i dag er dårligst, uten at leveringsstandarden i resten av landet svekkes. Jeg vil også understreke viktigheten av at den posten som ikke kan leveres over natten, leveres så raskt som mulig, noe også komiteen trekker fram.

Jeg er opptatt av at vi skal ha et godt posttilbud i hele landet. Post- og teletilsynet har nå varslet at de vil pålegge Posten å foreta målinger på landsdelsnivå, for lettere å kunne dokumentere at Posten har et godt og likeverdig tilbud i hele landet. Slike målinger skal iverksettes innen andre halvår 2004.

Jeg merker meg at et mindretall mener at konsesjonskravet om 85 pst. framsending over natten «bør forstås slik at det ikke bare gjelder landsgjennomsnittet, men også A-posten i og mellom regionene». Jeg vil understreke at mindretallets forslag ikke dreier seg om en alternativ tolkning av eksisterende konsesjonskrav – slik det kan se ut som i mindretallets formulering. Det dreier seg om et helt nytt konsesjonskrav, som vil være en betydelig innskjerpelse og gi dertil betydelig høyere kostnader, enten for innbyggerne eller for staten. Jeg har til nå i de årlige budsjettbehandlinger ikke sett at det er vist en tilsvarende vilje til å øke det statlige kjøpet av posttjenester som denne merknaden da skulle legge opp til.

Etter min mening vil det naturlige tidspunktet for å vurdere eventuelle endringer i konsesjonskravene være i utarbeidelsen av ny konsesjon for Posten fra januar 2006. Det er imidlertid viktig å være klar over at en skjerping av kravene vil føre til behov for betydelige økninger i bevilgningene til statlig kjøp av posttjenester.

Regjeringen har satt i gang et arbeid med å vurdere en ytterligere liberalisering av postmarkedet i Norge. Jeg regner med å komme tilbake til Stortinget med et framlegg om dette i løpet av året. Her vil det bli aktuelt å drøfte ulike sider ved postvirksomheten, som framtidig enhetsporto, servicenivå og spørsmålet om at Posten gjennom sitt ekspedisjonsnett skal bidra til å sikre at alle deler av landet får tilbud om grunnleggende banktjenester.

Jeg har merket meg at komiteen ber Regjeringen om å vurdere detaljeringsgraden når det gjelder Postens § 10-planer.

Jeg legger til grunn at ordningen med § 10-planer skal fortsette, og at Stortinget, som i dag, skal få framlagt eiermeldinger om Postens overordnede planer og strategier annethvert år, for å få innsyn i Postens virksomhet. Ut over det vil jeg i tråd med komiteens merknad og innspillene fra Posten Norge og Postkom vurdere detaljeringsgraden ved drøfting av Postens planer ut fra den nye konkurransesituasjonen. Jeg vil også vurdere hyppigheten i framlegg av § 10-planene fra Posten til departementet,

som i dag må framlegges dobbelt så ofte som departementet avgir eiermeldinger til Stortinget.

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har bedt departementet se på muligheten for å bruke én modell for statlig kjøp av ulønnsomme tjenester fra statlige selskap. Jeg kan være enig i at det er viktig å likebehandle mest mulig, men jeg må likevel peke på at de tjenestene som skal kjøpes, til dels er svært ulike, og at det statlige kjøpet derfor må tilpasses i form til det enkelte formål vi ønsker å oppnå. Det arbeides fortløpende i departementet med å finne effektive ordninger for offentlige kjøp.

Avslutningsvis vil jeg vise til komiteens merknad når det gjelder Postmuseet, hvor det pekes på at det er naturlig med en samordning med de andre etatsmuseene. Jeg er enig i behovet for samordning, men legger til grunn at det for Postmuseets del først og fremst er naturlig med samordning med Telemuseet, mer enn med de andre etatsmuseene.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A): Jeg vil spørre statsråden om hun har gjort seg noen tanker om eller har noe verktøy i forbindelse med hvordan man skal forbedre postframføringen, spesielt i Finnmark – om hun har tenkt igjennom hvordan man skal løse det. Hun var i sitt innlegg inne på at man kanskje burde se på at den skulle bli enda bedre, men har man eventuelt noe verktøy for det? Har hun noen tanker om det?

Statsråd Torild Skogsholm: Hvis jeg hadde hatt svaret i detalj på hvordan vi skulle ha endret postframføringen i alle de områdene i landet hvor vi opplever at postframføringen ikke er så god som vi ideelt sett gjerne skulle ha hatt den, hadde vi brukt det for lenge siden.

Det som er viktig, er at vi gjør Posten Norge AS skodd for å drive så effektivt som mulig, og faktisk får tatt hånd om oppgavene på en fornuftig måte. Utfordringen vil ligge hos Posten. De kommer nå til å ha oppmerksomheten rettet mot – og det er jeg sikker på at man også vil i denne sal – å bedre kvaliteten og servicen i Posten, slik at man uansett hvor man bor i landet, kan oppleve god service og rask levering. Og så må man ha i minnet at det finnes alternative teknologier – det ser vi mer og mer tatt i bruk – som gjør at vi får sendt en god del av det vi ønsker å sende, raskt, til og med på minuttet.

Geir-Ketil Hansen (SV): Mitt spørsmål gjelder også Finnmark. Jeg hadde tenkt å frafalle da jeg hørte at Strøm tok opp spørsmålet, men etter å ha hørt svaret fra statsråden må jeg ta opp spørsmålet på nytt, for statsråden gir jo inntrykk av at man ikke vet hva man skal gjøre for å øke framsendingsgraden i Finnmark.

I 2002 viste det seg at bare 40 pst. av all A-post i Finnmark kom fram til mottaker dagen etterpå. Og 75 pst. av A-post fra avsender i Finnmark til mottaker i Finnmark kom dagen etterpå – altså langt under. Jan Sahl sa jo i sitt innlegg av han var kjent med at statsråden prioriterte Finnmark på topp når det gjaldt å forbedre kvali-

teten. Men nå får man til svar at man ikke helt vet hva man skal gjøre. Jeg vil derfor stille spørsmålet på nytt: Prioriterer statsråden å bedre kvaliteten i Finnmark?

Statsråd Torild Skogsholm: Dette har vært tema tidligere i denne sal, og da har jeg understreket at det er viktig å få forbedret kvaliteten og få en raskere framsendingstid, ikke bare i forhold til Finnmark, men i forhold til hele Nord-Norge. Det er en viktig oppgave.

Det vi kan gjøre fra myndighetenes side, er et aspekt som Post- og teletilsynet har grepet fatt i, å få en oversikt over hvor lang tid posten egentlig bruker. For det første er vi opptatt av framsending over natten, og vi er også opptatt av hvor mye som kommer fram i dagene etterpå. Hvor lang tid tar posten? Det er ett viktig aspekt at prioritert post skal komme fram over natten, et annet er forutsigbarhet, at folk skal være sikre på at A-post kommer raskt fram. Derfor har jeg tro på at hvis vi får en bedre oversikt over hvordan det fungerer, vil det være et hjelpemiddel både for Posten Norge AS og for oss som er ombudsmenn for innbyggerne her i landet.

Jorunn Ringstad (Sp): Vi har eit stort mangfald av aviser i landet, og nettopp dette avismangfaldet er viktig, bl.a. for ytringsfridomen. Difor bør det òg i framtida vere eit mål at vi skal behalde avismangfaldet.

I Innst. S. nr. 124 uttrykkjer Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet uro over at den store portoauken som avisene no merkar, kan føre til at det mangfaldet av aviser som vi har hatt, vil bli borte. Høgre og Kristeleg Folkeparti er ikkje med på den merknaden, men seier derimot at det er pressestøtta som skal sikre mangfaldet av aviser.

Kan statsråden stadfeste at det òg er Regjeringa si haldning at det er pressestøtta som skal sikre mangfaldet av aviser, og at det difor kviler eit hovudansvar på kulturministeren når det gjeld å sikre mangfaldet av aviser i framtida?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg tror det er bred enighet her i salen om at det er viktig å beholde avismangfoldet. Det som har skjedd når det gjelder avisporto og bladporto, er en endring i konsesjonen. Den endringen ble foretatt under regjeringen Stoltenberg, og den har vi fulgt opp. Når det nå viser seg at vi får høyere porto på aviser, synes jeg det er viktig at man finner ut hva dette betyr. Hva betyr dette for de enkelte lokalavisene og for dem som blir berørt av dette?

Kulturdepartementet har opplyst at Statens medieforvaltning for tiden utreder de økonomiske konsekvensene for de minste lokalavisene som følge av portoøkningene. Når man har mer kunnskap om dette, er det muligheter for å vurdere eventuelle virkemidler, og man må da diskutere hvor disse virkemidlene best kan settes inn. Pressestøtten kan være et slikt virkemiddel.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Den siste delen av innlegget til statsråden var i stor grad ein replikk til mindretallet, men eg skal la det liggja.

Eg vil heller ikkje bidra til ei elendigheitsbeskriving, for det skjer mykje bra i Posten. Men det står mykje igjen, tykkjer me i Arbeidarpartiet, før me har likeverdige tenester i heile landet.

I førre veke hadde eg heimen min som base. Då hadde eg eit lite eksperiment på gang, nemleg å sjå om eg fekk posten frå Stortinget over natta. Og det gjorde eg! Det gjorde eg faktisk ikkje sist eg prøvde, så det går framover nokre stader. Eg bur litt «krøkkete» til, sjølv om det ikkje er så langt frå Stavanger. Men eg fekk altså posten herfrå over natta, og eg er i lag med mange andre.

Eg har lyst til å spørja statsråden litt meir om korleis ho vil sikra dette når folk ikkje får posten. Om eg ventar på eit brev og ikkje får det den eine dagen, vert eg ikkje utolmodig før den andre dagen. Men om det går ei veke, vert eg frykteleg utolmodig. Det kan skje ein skade når det er noko som må fram. Korleis vil staten sikra seg informasjon om dette, som statsråden nemnde? Og korleis vil ho sjå til at ein dag vert til to dagar, ikkje til tolv?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg er glad for å høre at det er flere som har positive opplevelser med Posten, for det tror jeg faktisk ganske mange har. Det viser også tallene.

Vi er opptatt av dette med likeverdige tjenester, og det kan jeg garantere at også Posten Norge AS er. Jeg tror det viktigste hjelpemidlet vi da kan ha, rett og slett er å undersøke om vi klarer å følge med posten, og at Posten Norge AS selv holder et aktivt øye med hvor lang tid framsendingen av posten tar. Posten Norge AS vil selv være tjent med det. Uansett hva som kommer til å skje de nærmeste årene, kommer vi på sikt til å se økt konkurranse. Skal Posten Norge være skodd for dette, er det i Posten Norges egen interesse å kunne vise til høy kvalitet. Samtidig vil jeg som eier si at det er veldig viktig for meg å vise at vi har dette redskapet, og at folk skal ha en trygghet for at det er en forutsigbarhet i framsendingen. Både Posten Norge og Post- og teletilsynet har en jobb å gjøre her.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Svein Roald Hansen (A): Et vel så viktig perspektiv på Postens virksomhet som eierperspektivet er kunde- og tjenesteperspektivet. Sett fra kundenes side er posttjenestene tilgjengelige på flere steder enn noen gang tidligere. Åpningstidene er lengre enn noen gang før – til lenge etter vanlig kontortid. Kan man ikke hente pakken på Posten, kan man få den helt hjem.

Posten oppfyller konsesjonskravet om at 85 pst. av A-posten skal være framme over natten. Da kravet ble innført i 1999, var det bare 75 pst. av A-posten som var framme over natten. Samlet sett er altså Posten blitt bedre for kundene.

Problemet med framføringen i Finnmark er bakgrunnen for forslaget om å vurdere krav om framføringstid for A-post også i og mellom regionene. Det ville bidra til å oppfylle kravet om likeverdige posttjenester i hele landet. Det ville styrke Postens konkur-

ransesituasjon overfor andre aktører når også det siste monopolet faller. Samtidig må vi være oss bevisst at et slikt krav vil stille større krav til Postens inntjening, og snarere skjerpe behovet for effektivisering og omstilling eller behovet for økte bevilgninger over statsbudsjettet.

Det er bred enighet om at Posten fyller en viktig samfunnsoppgave. Posten bringer brev og pakker fra avsender til mottaker rimelig raskt og pålitelig. Men vi må ikke glemme at Posten, heldigvis for kundene, ikke er alene om å fylle denne oppgaven. På pakkesiden har det vel alltid vært alternativer for kundene. Nå er det også kommet et alternativ på brevsiden, med alt fra sykkelbud til bilbud. Men viktigere er det at vi i mange år har hatt telefaks som mulighet. De siste årene har e-mail kommet som et raskt og billig alternativ, noe som ikke minst kommer distriktene til gode. Avstand og tid er borte som et problem når det gjelder disse kommunikasjonsformene.

Dette er bra for kundene, men en utfordring for Posten. Derfor er det så viktig at Posten er i stand til å omstille seg til denne nye situasjonen og møte konkurransen. Hvis Posten ikke makter dette, blir det langt vanskeligere å opprettholde Posten som den sentrale aktøren med hensyn til disse oppgavene for folk og bedrifter. Skal Posten lykkes videre, er det helt nødvendig at de har evne til og gis muligheter til å omstille seg i forhold til den teknologiske utviklingen og i forhold til den økende konkurransen om kundene.

Som saksordføreren pekte på, er ikke formålet med Posten å være en inntektskilde for staten. Men det betyr ikke at Posten kan se bort fra lønnsomhet i sin drift. Derfor blir det et farlig signal når SV i innstillingen sier at det ikke er så farlig om ikke Posten går med store overskudd, bare de gjør jobben. Det kan høres ut som et festlig slagord: Postens oppgave er å gå med post, ikke med overskudd. Men det er et farlig slagord for en bedrift som må leve i konkurranse med andre. Uten overskudd mister Posten mulighet til å investere i ny teknologi, og de får ikke mulighet til f.eks. å kjøpe opp andre aktører for å styrke konkurranseevnen.

Posten har en omsetning på 15 milliarder kr. I 2002 ble det et underskudd på 106 mill. kr. Etter tredje kvartal i fjor var det 60 mill. kr i pluss. Det er ubehagelig lite, ikke bare for å møte eierens avkastningskrav – det er ikke det viktigste – men for å ha en drift som generer midler til nødvendige investeringer og omstillinger. 15 milliarder kr i omsetning og et overskudd på selv 400–500 mill. kr er – for å si det på et politisk språk – som et liv under sperregrensen.

Det ubehagelige perspektivet for Posten er at over halvparten av inntektene kommer fra brev, som er mest sårbare for konkurranse fra e-mail og andre aktører.

Det skal ikke mye svi til her før Posten er et underskuddsforetak. Og hvem skal da dekke det? Hva vil Konkurransetilsynet si om staten må inn med midler utover kjøp av samfunnsmessig ulønnsomme tjenester, i forhold til den konkurransevridning det vil gi mot andre aktører?

Geir-Ketil Hansen ønsket å begrense Postens mulighet til å konkurrere om reklamesendinger. Det utgjør altså nær 1 milliard kr på inntektssiden. Jeg tror ikke at dette vil føre til mindre reklame i postkassene, bare til mindre inntekter for Posten. Og da vil ikke bekymringen være om overskuddet blir for stort, men om ikke underskuddet blir ubehagelig stort.

Et liv som er avhengig av bevilgninger over statsbudsjettet, kan fort bli en risikabel tilværelse, også for Postens ansatte, i kamp med voksende behov i helseforetakene, eldreomsorgen, barnehager, skoler eller økte veibevilgninger.

Representanten Bastesen mente at det var aksjeloven som styrte Posten. Med all respekt for denne sal, denne forsamlingen er neppe den best egnede i landet til å bestemme hvor det bør være postkontor eller sorteringsterminaler for at Posten skal fylle sin samfunnsmessige rolle og oppfylle sine konsesjonskrav.

R a n v e i g F r ø i l a n d hadde her teke over presidentplassen.

Odd Holten (KrF): Saksordføreren har i denne saken gjort et godt stykke arbeid, som en samlet komite i stor grad slutter opp om.

Hele komiteen konstaterer at posttjenestene fortsatt er en meget viktig del av vår grunnleggende infrastruktur. Brev- og pakkepost er fortsatt gode måter å bli betjent på, selv om mye i dag skjer via e-post og teletjenester.

Postens samfunnsansvar er helt klart, med et likeverdig tjenestetilbud over hele landet, ikke minst gjelder dette for å kunne opprettholde en konkurransesituasjon for næringslivet ute i distriktene.

Omstillingen innenfor Posten har vært stor og gitt bedret økonomi, og har i mange tilfeller ført til bedre tilgjengelighet ved at man har fått posten over i butikk og dermed har fått forlenget åpningstid for brukerne.

Dagens EØS-avtale tilsier økt konkurranseutsetting. Det vil føre til en gradvis reduksjon av Postens enerettsområder, noe vi mener Posten bør ha styrke til å klare ved sin kompetanse og sine rammebetingelser. Gode og likeverdige tjenester over hele landet bør derfor opprettholdes.

Godt er det å konstatere at posttjenestene ligger godt over konsesjonskravene på 85 pst. knyttet til levering av A-post over natta. Dog må det her presiseres at dette er landsgjennomsnittet og ikke gjeldende for Finnmark. Postens videre utfordringer blir derfor å arbeide for en bedring nettopp i Finnmark.

Konsesjonen inneholder ikke særskilte krav til framsending i og mellom regionene. Dersom slike krav blir innført, fører det til betydelige innskjerpinger av konsesjonene og dermed også høyere kostnader.

Hva angår de mange lokalaviser som vi i dag har i vårt land, noe som er en berikelse for mange distrikter, må deres økonomi bl.a. sikres via pressestøtte og andre virkemidler.

En samlet komite konstaterer at det har skjedd en betydelig omstilling av Posten, herunder betydelig effekti-

visering og omstilling av de ansattes arbeidsforhold. Denne endringen må skje i samarbeid med de ansattes organisasjoner i en åpen prosess.

Til slutt: Kristelig Folkeparti mener at avkastningen må være forutsigbar for Posten Norge AS.

Eva M. Nielsen (A): Posten er gjennom konsesjonskravene pålagt å tilby postale tjenester og grunnleggende banktjenester over hele landet. Posten har et klart ansvar for å kunne tilby det vi kaller likeverdige tjenester, enten det er i Oslo eller i Hammerfest.

Den kraftige omstillingen Posten Norge har vært igjennom de siste årene, har antakeligvis vært like krevende som nødvendig. Fortsatt står Posten overfor noen grunnleggende utfordringer som en følge av liberaliseringen av brevmarkedet og mer generelle strukturendringer. Dette, kombinert med kravene til forretningsmessig drift, gjør at det fortsatt vil være behov for endringer.

Jeg har stor forståelse for at nedgang i generell brevpost og stadig økende bruk av elektroniske alternativer er en trussel for lønnsomheten i selskapet. Likevel er jeg alvorlig bekymret for at Posten Norge som ansvarlig for viktig infrastruktur i landet står i fare for å bli svekket ytterligere. Det er god grunn til å spørre seg om en fortsatt liberalisering av markedet og krav til forretningsmessig drift faktisk lar seg kombinere med Postens rolle som forvalter og leverandør med hensyn til sentrale samfunnsoppgaver. Det er grunn til å stille spørsmål om det er mulig å kombinere krav til god drift og overskudd med Postens rolle og Postens samfunnsansvar.

Posten har konsesjonskrav som sier at 85 pst. av all A-post skal leveres over natta. Her ligger selskapet godt an, uten at jeg mener det er særlig grunn til å være fornøyd. Konsesjonskravet er, som det er sagt, basert på et landsgjennomsnitt. Da kan det være 40 pst. i Finnmark og 90 pst. i Oslo, og snittet gjør at Posten kan slå seg på brystet og si: Alt er såre vel, vi har oppfylt konsesjonskravene.

Arbeiderpartiet mener at konsesjonskravet om 85 pst. også skal gjelde A-post i og mellom regionene. Det er et rettferdig krav, som er fremmet av næringslivet i vår nordlige landsdel. Det er et krav som det er beklagelig at de borgelige partiene ikke vil stille seg bak. Disse forskjellene bryter ikke bare klart med prinsippet om at Posten skal utføre likeverdige tjenester over hele landet, men stiller seg i rekken av tiltak Posten har satt i gang som kraftig diskriminerer vårt nordligste fylke. Noe annet vi skal legge merke til, er at av de 18 stedene i Norge som mister sine postterminaler, ligger 13 av dem, 72 pst., i Nord-Norge. Posten kan heller ikke garantere for at leveringen av bedriftspakker går like raskt som i andre deler av landet. Det må vi bare beklage. Postmottaket i Alta er også nedlagt. Jeg har fått en strøm av henvendelser fra vårt næringsliv. De har ikke mye godt å si om den servicen som Posten gir når det gjelder ekspresspakker og post ellers i nord. Skal vi opprettholde en spredt bosetting, kan vi ikke fortsette diskrimineringen av vårt nordligste fylke. Vi mener at både næringsliv og privatpersoner har krav på de samme tjenestene.

Post- og teletilsynet har vært opptatt av kvaliteten på posttilbudet, bl.a. i Finnmark. Det lover bra. Vi ser fram til den gjennomgangen som Post- og teletilsynet nå skal gjøre, for å se hvordan konsesjonsvilkårene slår ut over hele landet. Vi har forhåpninger til den prosessen. Det foregår nå et gigantisk industrielt Snøhvit-eventyr i Vest-Finnmark. Om få år vil utviklingen fortsette i øst, med olje og gass. Det er klart at vi må kunne tilby det næringslivet som skal hit og investere milliarder, en posttjeneste og en postservice på lik linje med det de ville fått ellers i landet.

Så til statsråden. Statsråd Skogsholm har tidligere i denne sal svart på spørsmål om postframbringelsen til Finnmark. Da lovet samferdselsministeren å følge utviklingen nøye og vurdere tiltak. Det svaret som statsråden gav her i dag, var ikke til å bli klok av, og det var lite løfterikt. Mitt råd til næringslivet i nord vil være å holde kruttet tørt fortsatt.

Presidenten: Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

Steinar Bastesen (Kp): Representanten Svein Roald Hansen provoserte meg til å ta ordet. Han har helt rett i det han sa, at Stortinget ikke er det rette forum for å bestemme hvor det skal ligge postkontor. Det må kommunestyrene i så fall bestemme, men vi i Stortinget har fratatt kommunestyrene og Stortinget den politiske styringen med hvor vi skal ha postkontor. Det er lagt under aksjonærens bestemmelser, og det er lønnsomheten til aksjonærene som skal bestemme hvor det skal være postkontor. Det er det vi har et ansvar for. Så om ikke representanten Svein Roald Hansen har forstått det av mitt innlegg, så er det endelig ved dette klarlagt at det er lønnsomheten til aksjonærene som skal bestemme hvor det skal være postkontor. Vi er fratatt den politiske styringen med det på en måte.

Presidenten: Fleire har ikkje bede om ordet til sak nr. 1.

(Votering, sjå side 1897)

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om transportstandard og kjøp av transporttjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes (Innst. S. nr. 125 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 16 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske frå samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten vert avgrensa til 1 time og 15 minutt, og at taletida vert delt slik på gruppene:

Arbeidarpartiet 15 minutt, Høgre 15 minutt, Framstegspartiet 10 minutt, Sosialistisk Venstreparti 10 minutt, Kristeleg Folkeparti 10 minutt, Senterpartiet 5 minutt, Venstre 5 minutt og Kystpartiet 5 minutt.

Vidare vil presidenten foreslå at det vert gjeve høve til replikkordskifte på inntil tre replikkar med svar etter innlegg av hovudtalarane frå kvar partigruppe og fem re-

plikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av Regjeringa innanfor den tildelte taletida.

Vidare vert det foreslått at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den tildelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Dette vert sett på som vedteke.

Jan Sahl (KrF) (ordfører for saken): Det er svært gledelig for meg som saksordfører å registrere at det er bred enighet mellom alle partiene i salen om hovedmålet i denne stortingsmeldingen. Alle partier understreker at de vil sikre en god transportstandard på strekningen Bergen–Kirkenes. Det er av stor betydning for bosetting, arbeidsplasser og turisme langs kysten. Samtlige partier understreker hurtigrutetilbudets betydning for kysten generelt og Nord-Norge spesielt.

Oscar Wilde skal en gang ha sagt: En kyniker er en som vet alle tings pris, men ingen tings verdi.

Når det gjelder hurtigruta, er det vanskelig å tallfeste hurtigrutetilbudets verdi. Den samfunnsøkonomiske nytten er vanskelig å beregne. Men en levende tradisjon som strekker seg tilbake til 1893, da det første hurtigruteskipet satte kursen mot nord, er definitivt verdt å ta vare på. Hurtigruta har i løpet av sine 111 år opparbeidet seg en helt spesiell posisjon i folks bevissthet, og har en viktig funksjon for folkelivet i mange fylker.

Jeg kan ikke unngå å fortelle at jeg har hatt gleden av å vokse opp nær en hurtigrutestasjon og daglig oppleve den følelsen av fellesskap med resten av landet som hurtigruteanløpet representerte. I tillegg fikk vi et møte med den store verden når turistene toget i land med sine kamera på magen.

Hurtigruta gir fortsatt positive ringvirkninger i hele landet gjennom å være en unik turistmagnet som lokker mennesker fra hele verden til Norge. Denne betydningen vil helt sikkert ikke avta etter at National Geographic nylig kåret de norske fjordene til verdens beste reisemål. I tillegg er jo både Lofoten og Nordkapp turistattraksjoner i verdensmålestokk.

Men vi skal selvfølgelig heller ikke glemme hurtigrutens primære funksjon som transportør av personer og gods. Det er svært viktig å presisere at statens kjøp ikke er subsidiering av turisttransport, men kjøp av distanse-reiser for lokalbefolkningen. Mange små lokalsamfunn langs kysten er avhengige av hurtigrutetilbudet for å få en nødvendig transportstandard. I tillegg bidrar hurtigrutetilbudet til å vri transport av personer og gods over fra vei til sjø. Slik er også god hurtigrutepolitikk god miljøpolitikk.

Jeg er glad for at en samlet komitee uttrykker tilfreds-het med at Regjeringen fortsatt ønsker å kjøpe transporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, og at Regjeringens primære og ønskede alternativ er fortsatt kjøp av en sammenhengende rute Bergen–Kirkenes, basert på dagens rutestruktur. Dette er altså hele komiteens utgangspunkt. Det som skiller, er de virkemidlene de ulike partiene vil ta i bruk for å nå dette målet. Det regner jeg med de ulike partiets talsmenn vil begrunne selv.

Regjeringen har i meldingen lagt opp til å at det skal lyses ut et sekundært alternativ for å sikre at den statlige betalingen ikke blir unødvendig høy. Anbud basert på en videreføring av dagens transporttilbud til distansereisende vil kunne gi et begrenset antall tilbydere, ikke minst fordi det er høye investeringskostnader knyttet til flåteoppbygging. Det sekundære alternativet baserer seg på fire ukentlige seilinger sør for Tromsø og fire ukentlige seilinger nord for Tromsø, med ulike kapasitetskrav sør og nord for Tromsø.

Kristelig Folkeparti er enig i at det er svært viktig å holde kontroll over kostnadene. Det er langt fra ønskelig at staten skal betale mer for hurtigrutetilbudet enn i dag. Økte kostnader vil kunne ramme andre transportområder som er avhengige av statlige tjenestekjøp – som f.eks. kjøp av tjenester på kortbanenettet i Nord-Norge. Over en lengre periode kan selv det som i utgangspunktet ser ut til å være en beskjeden kostnadsvekst, innebære at andre transportområder mister bevilgninger. Det er selvsagt ikke ønskelig.

Vi kan også stå i fare for å gjøre hurtigruta en bjørnetjeneste dersom vi ikke er opptatt av å holde kontroll over kostnadene. Skal hurtigruta beholde sin goodwill også i framtiden, er det viktig at rederiene strekker seg for å drive effektivt.

Kristelig Folkeparti er derfor opptatt av at ressursbruken knyttet til offentlig kjøp av transporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes bør være innenfor dagens nivå. Vi kan ikke se at det pr. i dag skal være noen som helst grunn til at ikke anbyderne også i framtiden skal kunne seile med samme rutestruktur minst like effektivt som i dag.

På grunn av hurtigrutas samfunnsøkonomiske betydning er det ønskelig å opprettholde dagens helhetlige transportsystem, med daglige avganger Bergen–Kirkenes. Dersom det sekundære alternativet som lanseres i meldingen, skulle blitt valgt, ville det innebære en vesentlig forringelse i forhold til dagens konsept, noe som også er understreket i meldingen.

Kristelig Folkeparti har valgt å stå sammen med flertallet om at bare det primære alternativet skal lyses ut. Vi ønsker med det å markere at det sekundære alternativet, med seiling fire dager i uken og deling av strekningen i Tromsø, er så mye dårligere enn dagens at vi ikke kunne ha stått inne for det dersom det skulle ha blitt realisert. Og hvis det skal være noen mening i å lyse ut det sekundære alternativet, kan det ikke utelukkes at nettopp det alternativet til slutt hadde blitt valgt.

Jeg vil imidlertid understreke at dette i stor grad er en virkemiddeldebatt og ikke en debatt om målene for hurtigrutepolitikken. Kristelig Folkeparti er, i likhet med våre regjeringspartnere, opptatt av å sikre dagens seilingsmønster til en lavest mulig pris. Derfor går vi inn for å holde ressursbruken innenfor dagens nivå. Vi synes heller ikke noe om flertallets merknad om at saken skal tilbake til Stortinget etter anbudsprosessen. Det er en svært uryddig framgangsmåte, og det er etter vår mening nokså uklart hva de ulike partiene legger i denne merkna-den. Jeg håper at denne debatten vil avklare det. Vi er al-

lerede presset på tid i forhold til ESAs krav, og i Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at prosessen ikke skal bli ytterligere forsinket.

Som stortingsrepresentant fra Nordland er jeg fornøyd med at en samlet samferdselskomite så tydelig har understreket hurtigrutetilbudets betydning, og at det er enstem-mighet om fortsatt å bruke statlige penger på kjøp av transporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes. Det betyr mye for mitt fylke og min landsdel. La oss håpe at den stolte tradisjonen med en sammenhengende daglig rute mellom Bergen og Kirkenes kan videreføres i mange år framover!

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Regjeringa, inkludert Kristeleg Folkeparti, gjekk fyrst inn for å lysa ut eit alternativ 2 – ei delt rute. Eg er glad for snuoperasjonen til Kristeleg Folkeparti. Det trur eg representanten Sahl òg er. Men eg vert veldig nysgjerrig på kva som har skjedd, kva det er som er nytt og som ein ikkje visste om då Regjeringa la fram forslaget sitt.

Som eg sa: Eg vert ganske provosert når representanten Sahl gjer eit problem ut av at saka skal tilbake til Stortinget. Det synest eg er ganske frimodig. Når han kjenner prosessen i komiteen og veit at han og Kristeleg Folkeparti kunne ha forhindra akkurat det, synest eg det er ei frimodig øving.

Så seier Kristeleg Folkeparti at beløpet *bør* vera innanfor det nivået me har i dag. Betyr det *skal*, betyr det at det er absolutt? Hvis det ikkje er absolutt, kva er gale med fleitalet si formulering om at me synest det er uheldig at beløpet skal vera eit absolutt tal? Eg er altså ute etter om det betyr at beløpet *skal* vera akkurat slik det er no, eller om det betyr at det *bør* vera slik, og at det er litt slingsmonn.

Jan Sahl (KrF): Jeg skal forsøke kort og konsist å svare på de tre spørsmålene.

For det første har Kristelig Folkeparti en historie når det gjelder hurtigruta, så det er ikke noe uventet standpunkt fra Kristelig Folkeparti at vi ønsker den transportstandard som vi har pr. i dag, videreført. Det er også årsaken til at vi, når det dannet seg et flertall slik som det gjorde, valgte å gå inn i det flertallet.

Jeg kan ikke skjønne at det overrasker opposisjonspartiene at vi ikke ønsker at det skal drives stortingsregjereri. Det er helt naturlig i en slik sak at det er Regjeringens ansvar å avgjøre en anbudsprosess.

Så er det slik at vi har sagt at beløpet *bør* ligge innenfor. Det betyr at vi legger et sterkt press på dem som skal gi anbud, til å legge seg innenfor det som er dagens nivå på statens betaling for hurtigrutetjenester.

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg vil følge litt opp det som ble tatt opp her.

Når man vet at Kristelig Folkeparti sitter i Regjeringen og faktisk har regjeringslederen, synes jeg det er en uryddig måte å opptre på at man ikke kommer med sine

synspunkter i Regjeringen før man legger fram meldingen for Stortinget. Jeg synes også det til dels er populistisk når man forandrer syn under prosessen.

Jeg har også lyst til å komme inn på anbudsprosessen. Det er ikke noe flertall i komiteen på noe slags vis når det gjelder hva det skal koste i framtiden å drive hurtigruten. Det er Stortinget som gjennom budsjettene vedtar statsbudsjettet, og er det ikke da rett at Stortinget får seg forelagt hvilke kostnader som reelt skal til for å videreføre hurtigruten? Det er jo ikke slik at den skal videreføres for enhver kostnad. Hvor går grensen for Kristelig Folkeparti? Det hadde det vært interessant å få høre.

Jan Sahl (KrF): Det er forunderlig å høre at representanten Kenneth Svendsen fra Fremskrittspartiet nå har funnet ut at Kristelig Folkeparti er populistisk, når vi viderefører den politikken som vi har stått for over lengre tid når det gjelder hurtigruten, mens nettopp Fremskrittspartiet nå galant har skiftet politikk på området fordi det kunne være populistisk i øyeblikket. Så det velger jeg ikke å ta til meg.

Vi har høyde under taket også i regjeringsfraksjonen, og i forhold til bekymringene til Kenneth Svendsen om forholdet innad i fraksjonen kan jeg si at det fortsatt er det aller beste.

Det er ikke noe ukjent at Fremskrittspartiet ønsker å drive stortingsregjereri. Det ønsker de som ikke har vært i regjering før. Kanskje pipa vil få en annen låt den dagen Fremskrittspartiet eventuelt sitter i regjering.

Presidenten: Fleire har ikke bede om ordet til replikk.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det er ikkje utan grunn at ei reise med hurtigruta stolt kan marknadsførast som den vakraste sjøreisa i verda. Det gjeld her heime, men òg på den internasjonale turistmarknaden. Hurtigruta som god, gamal, godt kjend norsk merkevare er og vert ein turismagnet.

Det er ikkje få storslegne opplevingar ein kan få ved ein tur med hurtigruta, der norsk natur viser seg på sitt beste på veg nordover og sørover, natt som dag – alt frå jugendstilen ein får oppleva dei timane skipet ligg til kai i Kristiansund, til opplevinga av midnattssola sitt rike ved synet av polarsirkel-globusen klokka halv sju om morgonen, og til det grøne, krystallklåre vatnet ein opplever ved å strekkja seg over rekkja når skipet passerer gjennom den tronge og grunne Risøyrenna etter å ha snudd i Kirkenes. Eller kva med opplevinga av dei 87 tindane i Romsdalsalpane i panoramautsikta frå skipet når det ligg til kai i Molde?

Ein tur på hurtigruta byr på mange storarta naturopplevingar, og kanskje den mest spesielle av dei alle er nordlyset ein til tider får oppleva. Det å få sjå nordlys opplever mange som eit reint eventyr, og det ser mest ut som eit lasershow over himmelen. Nordlyset sett frå sjøen er noko heilt spesielt.

Eg har dessverre ikkje fått høve til å ta hurtigruta frå Bergen til Kirkenes samanhengande, men eg har reist nokre kortare turar, og eg veit at eg *skal* ta den turen.

Både dei korte turane og ikkje minst engasjementet i denne saka har gjeve meg endå meir lyst til å ta ein slik tur, til å oppleva alt det eg no har beskrive, og mykje, mykje meir.

I over 100 år har altså hurtigruta vore ein del av kulturen vår langs kysten. Hurtigruta besøker 34 hamner på veg nord- og sørover, og kvar hamn har si eiga spesielle historie å by på, og ikkje minst dagleglivet på kaia på plassen, i byen. Dette gjer hurtigruta til ei heilt spesiell norsk merkevare og eit unikt turistprodukt.

Men hurtigruta er mykje meir enn det. Hurtigruta representerer òg eit heilt naudsynt dagleg fraktmiddel for befolkninga langs strekninga. Hurtigruta transporterer gods og folk på heile strekninga og har ei stor beredskaps- og overvakingsrolle. Dette er viktig for heile kysten, men er spesielt viktig for den nordlegaste landsdelen. Hurtigruta representerer altså heilt naudsynt kommunikasjon langs kysten vår, og god kommunikasjon er ein føretsetnad for busetjing.

Hurtigruta har gjennom sine 110 år vore heilt sentral i stad- og næringsutviklinga som har funne stad langs kysten. Endringar i rutestrukturen ville difor ført med seg negative ringverknader for næringslivet, kystbefolkninga generelt, turismen og kulturlivet på dei aktuelle plassane.

Difor er det for oss i Arbeidarpartiet eit heilt naturleg val å seia nei til ei oppstyking og svekking av hurtigruta, slik Regjeringa går inn for i sitt forslag med ei mogleg delt rute. Det ville øydeleggja mykje, svært mykje. Berre tanken på dette har opprørt kysten.

Arbeidarpartiet meiner det er heilt naudsynt med heilårige seglingar og dagens rutestruktur. Blant anna har kystkommunane sitt næringsliv i stor grad basert seg på hurtigruta sine daglege anløp. Det gjev eit sikkert og heilskapleg transportalternativ for gods og personar langs kysten vår.

Eit vedtak om val av rutestruktur 2 ville etter vår meining ført til ei svekking av hurtigruta sin funksjon som godt reiselivsprodukt og eit naudsynt miljøvenleg transportsystem for varer og personar. Og det er nokså utenkjeleg at den nordlegaste landsdelen skulle få ein hurtigrut i staden.

Eg minner om at det under behandlinga av Nasjonal transportplan sist vart sagt at det er eit utstrakt mål å få meir godstransport over frå veg til sjø og bane. Regjeringa sitt forslag til ein alternativ rutestruktur heng heller ikkje i hop med det målet.

Arbeidarpartiet meiner altså at hurtigruta sitt seglingsmønster skal oppretthaldast som i dag, og at alternativ 1 med ei samanhengande rute Bergen–Kirkenes basert på dagens rutestruktur med daglege heilårige seglingar vert valt.

Me er glade for at me inngår i eit fleirtal som no sikrar hurtigruta sitt eksisterande seglingsmønster.

Dette legg grunnlaget for at me kan oppretthalda god kvalitet på det som ikkje berre er eit godt reiselivsprodukt, men ein historisk viktig faktor for næringsliv og busetjing langs kysten. Slik kan me best ta vare på eit godt kommunikasjonsmiddel som innbyggjarane langs kysten er avhengige av.

Kysten kan no pusta letta ut. Me bevarer hurtigruta – eit kommunikasjonsmiddel for folk og gods på Vestlandet og nordover, eit cruisetilbod med ein unik kombinasjon av turisme og daglegliv. Dette går verdas flottaste cruiseskip ein høg gang.

Sverre J. Hoddevik (H): Hurtigruta utgjør en viktig del av transporttilbudet på kyststrekningen Bergen–Kirkenes, men har også stor betydning for den øvrige samfunns- og næringsutviklingen på denne kyststrekningen.

Ikke bare Regjeringa og Stortinget, men hele nasjonen er opptatt av å sikre hurtigruta som transporttilbud og reiselivsprodukt. Hurtigruta er et nasjonalt klenodium og en merkevarer av stor internasjonal verdi.

Hurtigruta byr på en storslått og strålende sjøreise som med rette kalles «Verdens vakreste Sjøreise». Den byr på en fantastisk tur som går fra Bergen og Vestlandet til Kirkenes og det arktiske nord. Høyre og Regjeringa ser det derfor som ønskelig og viktig at hurtigruta blir opprettholdt.

For å opprettholde dagens transportstandard foreslår Regjeringa at det fortsatt kjøpes transporttjenester på strekningen mellom Bergen og Kirkenes. Den gjeldende hurtigruteavtalen innebærer statlig betaling på 170 mill. 1999-kroner pr. år eller ca. 200 mill. 2004-kroner. Denne avtalen utløper 31. desember 2004.

Regjeringa foreslår primært at staten fortsatt skal kjøpe en sammenhengende rute Bergen–Kirkenes basert på dagens rutestruktur med daglige og helårige seilinger innenfor dagens tilskuddsnivå. Dette er selvfølgelig også Høyres ønske. Regjeringa foreslår at denne ruta konkurranseutsettes basert på en anbudsprosess.

Det er viktig og nødvendig å holde kontroll over de statlige bevilgningene til hurtigruta, for å sikre en samlet sett best mulig bruk av statlige midler til transportformål. Dersom opprettholdelse av dagens rutetilbud innebærer økte kostnader, vil dette kunne ramme andre transportgrener som er avhengige av statlige tjenestekjøp, eller andre samferdselsinvesteringer.

For å sikre at den statlige betalingen ikke blir unødvendig høy, foreslår Regjeringa at det samtidig også utlyses et sekundært alternativ med ei rute Bergen–Tromsø og ei rute Tromsø–Kirkenes, hver med fire avganger pr. uke hele året. I dette alternativet kan det i tillegg være aktuelt å styrke tilbudet nord for Tromsø med hurtigbåt og flyrute.

Regjeringa foreslår at sammenhengende rute Bergen–Kirkenes med helårige og daglige seilinger velges dersom tilskuddsbehovet er innenfor dagens nivå på tilskuddet.

Høyre støtter Regjeringas forslag om primært å videreføre dagens seilingsmønster for hurtigruta, og forslaget om et redusert seilingsmønster hvis tilskuddsbehovet ved å videreføre dagens seilingsmønster overstiger dagens tilskuddsnivå.

Vi konstaterer at stortingsflertallet åpner for å heve det statlige tilskuddet til dagens seilingsmønster, og at de går imot å utlyse det sekundære alternativet.

Flertallets standpunkt reduserer muligheten for å holde tilskuddsnivået på dagens nivå eller lavere. Konsekvensene kan fort bli at midler må tas fra andre samferdselsoppgaver for å finansiere hurtigruteseilningene. Dette vil i så fall være en uheldig virkning.

Flertallet vil også at saken skal forelegges Stortinget i egnet form før ny kontrakt inngås. Dette vil kunne forsinke et allerede stramt opplegg for anbudsprosessen ytterligere og øke risikoen for at gjeldende avtale opphører før drift i henhold til ny avtale kan etableres.

Høyre ønsker derfor ikke et opplegg der saken må tilbake til Stortinget.

Som nevnt mener Høyre at ressursbruken knyttet til offentlige kjøp av denne transporttjenesten bør være innenfor dagens nivå, og at dette sikres slik Regjeringa legger opp til i stortingsmeldinga. Når flertallet ikke støtter Regjeringas opplegg tar Høyre det til etterretning og vil understreke behovet for at tilskuddet til dagens seilingsmønster ikke øker.

Den innstillinga Stortinget vedtar i dag, vil gjøre det mer krevende å få på plass en ny hurtigruteavtale før fristen utløper, enn det ville ha vært om en hadde fulgt Regjeringas opplegg.

Når Regjeringas opplegg ikke får tilslutning, vil Høyre stemme for innstillingas forslag til utlysning av anbudsopplegg.

Høyre vil understreke at vi stiller oss bak statsråden i hennes krevende arbeid for å få til en best mulig hurtigruteavtale ut fra de premissene som i dag blir lagt her i Stortinget. Høyre vil også i denne saka være konstruktiv, forutsigbar og gjenkjennelig.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A): Jeg ønsker å spørre representanten Hoddevik om hvorfor det er så viktig for Høyre å stå på Regjeringens opplegg om et rutealternativ 2 når det gjelder seilingsmønsteret, når man vet hva slags opprør dette har skapt langs kysten, og den utrygghet dette har ført til, og når man i tillegg har fått en splittelse i Regjeringen. Jeg er litt nysgjerrig på det.

Sverre J. Hoddevik (H): Jeg vil vise til mitt innlegg, der jeg klart har understreket at Høyres mål er å opprettholde dagens seilingsmønster for et høyverdig hurtigrutetilbud, slik vi alle ønsker.

Når det gjelder forslaget om alternativt seilingsmønster, er det utelukkende et nødvendig verktøy, slik som vi ser det, for å ha kostnadskontroll med den anbudsprosessen som vi alle er enige om at vi skal inn i.

Det som er problemet i denne prosessen, slik vi ser det, er at flertallet ikke kan oppvise et tilsvarende verktøy for å ha kostnadskontroll. Da gjenstår det å se hva slags resultat vi får. Det har vært maktpåliggende for oss å stå fast på det vel gjennomtenkte opplegget som Regjeringen har, der riset bak speilet skulle være et alternativt seilingsmønster for å bibeholde det mønsteret vi har.

Kenneth Svendsen (FrP): Det er flere ting jeg kunne tatt tak i, men det er to ting jeg skal ta opp.

Hoddevik slår fast at flertallet går inn for at man kan øke tilskuddsbehovet. Jeg har lyst til å spørre: Hvor står det? En av grunnene til at Fremskrittspartiet har sagt at saken skal tilbake til Stortinget etter anbudsprosessen, er at vi ikke vil ta stilling til det spørsmålet på dette tidspunktet. Så vidt jeg vet, er det ikke noe flertall for å øke tilskuddsbehovet. Det må da i tilfelle være et flertall bestående av regjeringspartiene og Arbeiderpartiet. Fremskrittspartiet deltar ikke i et slikt flertall. – Så jeg vil gjerne vite hvor dette står.

Så sier Hoddevik at Regjeringens opplegg er det eneste saliggjørende når det gjelder å begrense kostnadene/utgiftssiden. Da er det bare å slå fast at Høyre, som har vært et parti som har pratet om konkurranse og anbud for å begrense prisveksten, nå har gått bort fra det. Da gjelder ikke konkurranse som et prisdempende virkemiddel i samfunnet. Hva blir det neste området hvor Høyre går bort fra konkurranse som virkemiddel?

Sverre J. Hoddevik (H): Vi leser innstillinga slik at når merknadene i innstillinga bærer bud om at det er uønskelig med et tak på kostnadsrammen for seilingsmønsteret, er det en klar åpning for at prisen kommer til å gå opp, og slett ikke noe signal om at det er mulig å få prisen ned.

Det er riktig at Fremskrittspartiet og Høyre veldig ofte står sammen om å åpne for konkurranse og anbud, og det er gode virkemidler i et marked der det er reell konkurranse. Den konkurransen som vi ser når det gjelder dagens seilingsmønster for hurtigruta, skjer i et meget glis-sent marked. Ut fra det tar Høyre høyde for at her kan det i realiteten like gjerne være private monopol som reell konkurranse.

Geir-Ketil Hansen (SV): Mitt spørsmål gjelder samme tema.

Det som er spesielt her, er at man innfører en ny praksis når det gjelder hurtigruta, ved kjøp av transporttjenester, i forhold til andre transportområder. Det er ikke slik at man går ut med et kronebeløp i utgangspunktet, og så sier man at dersom man overkri-der dette kronebeløpet, skal tilbudet reduseres. Det er ikke en praksis vi bruker når det gjelder offentlig kjøp på jernbane, på kortbanenettet eller på riksvegferjedriften. Men også på disse områdene ønsker vi kostnadskontroll, vi ønsker å holde kostnadene nede.

Mitt spørsmål er: Hva er det som får Høyre og Regjering til å konkludere med at når det gjelder kjøp av hurtigrutetjenester, må man gå ut med en prislapp på forhånd, når man ikke vil følge den praksisen på de andre transportområdene?

Sverre J. Hoddevik (H): Dette blir flere omdreininger på samme skruen, og det må vi kanskje være forberedt på.

Det er slik at utenverdenen har stilt krav til oss om at vi skal ha en åpen og etterprøvbart prosess når det gjelder

hurtigruta. Det har ikke kommet særlige innvendinger mot at anbud er en effektiv måte å gjøre det på, og kanskje er det den eneste måten å løse dette på.

Da er det slik at når markedet ikke finnes i den grad vi skulle ønske, har Regjeringa sett etter alternative måter for å holde kostnadskontroll. Det er en meget gjennomtenkt løsning, der man har flagget et opererbart tilbud, men ikke et så ønskelig tilbud som det reelle riset bak speilet, for at selskapene som vi har i dag, skal vise måtehold i sin virksomhet. Dette er nødvendig, men vi stiller oss også bak det forslaget når flertallet er klart, og skal bidra til at vi får en best mulig løsning.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Kenneth Svendsen (FrP): Da VDS, Vesteraalens Dampskibsselskab, satte i gang hurtigruteskipet «Vesteraalen» i 1893, var det etter en anbudsprosses bestemt av Stortinget. Siden den gang har hurtigruten flere ganger vært behandlet i Stortinget, men da dessverre basert på avtaler, noe som har gitt mange rare utslag og store kostnader både for hurtigruten og skattebetalerne.

Det er litt artig å se på historien og Stortingets deltakelse i forbindelse med vedtak om hvordan hurtigruten skulle være i framtiden.

Den 22. september 1978 ble St.meld. nr. 19, Om Hurtigruten Bergen–Kirkenes, lagt fram. Denne meldingen endte opp med en omfattende diskusjon om skipstype. Det endte faktisk opp med at skipstypen ble «designet» på komiteens bord. Byggested, finansieringsløsning og til og med motorfabrikat ble i realiteten bestemt i samferdselskomiteen. Etter en lang debatt fikk hurtigruteselskapene gjennomslag for at det ikke skulle være Wickman-motorer i båtene, som komiteen ønsket, men en Bergens-diesel som selskapene ønsket. Resultatet ble «Narvik», «Midnatsol» og «Vesteraalen», som kom i 1982/83. De ble vesentlig dyrere enn forutsatt og måtte senere bygges om. Det er et godt bevis på at all kompetanse ikke er til stede i Stortinget, selv om enkelte liker å tro det.

I april 1990 kom St.meld. nr. 39, Om transportstandard langs kysten fra Bergen til Kirkenes. Meldingen foreslo i realiteten at hurtigruten burde avvikles og erstattes med hurtigbåter og veier. Stortinget besluttet med knappast mulig flertall å gi hurtigruten en omstillingspakke på elleve år.

I desember 1999 vedtok Stortinget en femårsavtale. Det ble også presisert at dagens hurtigrute skulle opprettholdes ut hele transportplanperioden, til og med 2011. Avtaleperioden ble senere forkortet til tre år på grunn av ESA.

Nå skal ikke jeg på vegne av Fremskrittspartiet ta noen ære for at hurtigruten er det den er nå, for det ville være en historieforfalskning. Men jeg tror jammen heller ikke de øvrige partiene skal ta den store æren når man ser på hvilken utvikling hurtigruten hadde de ti påfølgende årene etter 1978, etter de famøse vedtakene der komiteen skulle velge både restaurantløsning og motoralternativ, med påfølgende svikt i passasjertallet. Dette viser beho-

vet for at selskapene selv må ta ansvar for hvilke produkter de vil bruke, og at stortingspolitikerne må holde fingrene langt fra fatet når det gjelder detaljer.

For Fremskrittspartiet er anbud og konkurranse særdeles viktige virkemidler når transportoppgaver skal utføres. Selvfølgelig er det ikke slik, som enkelte hevder, at Fremskrittspartiet ønsker anbud for anbudets del. For Fremskrittspartiet er anbud et virkemiddel som er med på å presse prisene ned, noe som igjen fører til lavere kostnader for skattebetalerne. I tillegg gir en åpen konkurranse, i motsetning til forhandlinger som er brukt tidligere, mulighet for andre aktører til å delta i konkurransen. Derfor er Fremskrittspartiet positivt til framlegget som konkluderer med bruk av anbud; det er i tråd med Fremskrittspartiets politikk.

Men når man først velger anbud, gjør man det på en meget spesiell måte. Man sier at man helst vil ha en gjennomgående rute, samtidig som departementet sier at man vil ha inn anbud på et delt opplegg. Det er etter mitt syn useriøst. Man bør ikke utlyse et anbud som ikke er annet enn en retrett man egentlig ikke ønsker. Anbud som innkjøpsform undergraves når en lyser ut noe man egentlig ikke vil ha. Norge risikerer etter mitt syn å skremme vekk eventuelle nye aktører ved en slik praksis. Det vil etter mitt syn være bedre å lyse ut ett anbud, for så å forkaste dette hvis Stortinget ikke ønsker å betale denne kostnaden.

Fra departementet legges det opp til en anbudsperiode på åtte år. Det synes jeg er fornuftig. Muligens burde den ha vært helt oppe i ti–tolv år. Bakgrunnen for det er at nye aktører som vil inn i dette markedet, er avhengig av lang avskrivningstid for å investere i kapitalvarer, som dette er. Jo lengre tid, jo større tror jeg muligheten for konkurranse er. Jeg tror en av grunnene til at konkurransen på det regionale flynettet er liten nettopp er anbudstiden. Den samme feilen bør vi ikke gjøre her.

Siden jeg er inne på det regionale flynettet, er det interessant å se på hvilke passasjerer som reiser med hva. Erfaringene vi har fra kortbanenettet, er at prisene er høye, selv om jeg er klar over at Widerøe har innarbeidet et nytt priskonsept med lavere priser. Det er først og fremst offentlig ansatte, folk som skal til sykehus, og næringsdrivende som reiser, og felles for de fleste av dem er at andre betaler regningen. Min erfaring med hurtigruten er annerledes. Hvis man ser på passasjergruppen som reiser innenlands, er det en stor andel av «vanlige» folk. Man ser langt flere familier og eldre, dvs. de som betaler reisen selv. Utviklingen av passasjergrunnlaget for hurtigruten er en av grunnene til at Fremskrittspartiet er mer positiv til hurtigruten nå enn tidligere.

Hvis vi ser på passasjerutviklingen fra hurtigrutens storhetstid på 1960-tallet og delvis på 1970-tallet, hvor det varierte mellom 500 000 og 600 000 passasjerer årlig, til den dramatiske nedgangen på slutten av 1970-tallet, til et stabilt lavt nivå utover i 1980-årene og begynnelsen av 1990-tallet, ser vi at veksten kommer, en ganske kraftig vekst. I 2002 var vi på omtrent det samme nivå som i de beste årene på 1960-tallet, altså 500 000–600 000 passasjerer årlig.

Når det gjelder godstransport, skjer det meste kommersielt. Men selv om det er slik, fyller seilingsmønsteret til hurtigruten en viktig funksjon. Det er ikke store problemer med å sende gods fra Bergen til Ålesund, eller fra Trondheim til Bodø, eller for den saks skyld fra Bergen til Kirkenes. Men det kan være store problemer med å få sendt gods fra Nesna til Svølvær, eller fra Rørvik til Nesna, eller til andre «ukurante» strekninger langs kysten. I dette området fyller hurtigrutens seilingsmønster en viktig funksjon.

Dessverre ser det ut som om enkelte av de kommunene som er mest avhengig av hurtigruten, og de kommunene som roper høyest om at hurtigruten må reddes hver gang det er snakk om endret seilingsmønster, også er de som er mest oppfinnsomme når det gjelder å fylle havnekassen med havneavgifter. Jeg synes det er trist. Det burde heller være motsatt. Det burde være slik at kommunene i større grad fikk kostnadene ned ved anløp av hurtigruten. Det ville være med på å sikre at hurtigruten fortsatt gikk, enkelt og greit fordi tilskuddsbehovet fra det offentlige gikk ned.

For å slå det fast med en gang: Selv om Fremskrittspartiet ønsker at hurtigruten skal fortsette med å gå etter det gamle mønstret fra Bergen til Kirkenes, både når det gjelder frekvens og standard, skal ikke det skje for enhver pris. Derfor har det vært viktig for Fremskrittspartiet at Stortinget har anledning til å gripe inn hvis anbudet blir for høyt, dvs. at Fremskrittspartiet vil komme tilbake til nivået når dette legges fram for Stortinget på en egnet måte, men før kontrakten underskrives, slik som Stortingets flertall uttrykkelig har slått fast i merknadene.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Petter Løvik (H) (leiar i komiteen): Som representanten var inne på, er det eit samla storting som i dag vil gå inn for det seilingsmønsteret vi har. Det er hyggeleg at også Framstegspartiet no er med i det fleirtalet som sikrar dette. Som representanten Svendsen sa, er det litt ulik historie i dei ulike partia, men det kan vi leggje bak oss.

Representanten Svendsen er òg svært oppteken av at det ikkje skal koste for mykje. Då synest eg det er litt merkeleg at ikkje Framstegspartiet iallfall kan vere med på å gi eit klart signal om at det skal vere eit tak på kor mykje staten skal betale. Representanten Svendsen vil ha saka tilbake til Stortinget for å spare pengar, seier han. Samtidig er Framstegspartiet med på ein merknad som seier at fleirtalet «ser det som uheldig å sette et absolutt tak på statens kjøp av hurtigrutetjenester.»

Betyr det at Framstegspartiet eventuelt også kan vere med på ein høgare kostnad enn dagens nivå?

Kenneth Svendsen (FrP): Representanten Løvik og andre har vært inne på Fremskrittspartiets historie når det gjelder hurtigruten. Det er faktisk slik at en av grunnene til at Fremskrittspartiet historisk sett har vært imot kjøp av tjenester av hurtigruten, er akkurat det at man har gått i forhandlinger med selskapet og ikke åpnet for en åpen konkurranse. Vi har tro på at en åpen konkurranse vil være med på å presse prisen ned.

(Svendsen)

Som jeg sa i mitt innlegg, er det slik at jeg ikke vil kunne godta hvilket som helst av de tilbudene som kommer inn. Men å sette et tak eller et nivå i dag vil jeg ikke gjøre, for det er noe Fremskrittspartiets gruppe skal ta stilling til. Vi har ikke behandlet et eventuelt tak i gruppen, bare prinsippet om at vi vil ha det utlyst på anbud, og det har vi gjort nå. Vi vil komme tilbake til det når det er behandlet på en ordentlig måte i gruppen.

Geir-Ketil Hansen (SV): Dette er en oppfølging av samme spørsmålet. Representanten Svendsen har i sitt innlegg tidligere sagt at Fremskrittspartiet ikke tar på seg æren for hurtigruten. Det er helt riktig. Fremskrittspartiet har gått imot bevilgninger til hurtigruten. Hadde Fremskrittspartiet fått gjennomslag for sin politikk, hadde ikke hurtigruten eksistert slik som den framstår i dag. Men vi registrerer en kursendring, og det synes vi er positivt. Det ville vært interessant å høre litt mer konkret om Fremskrittspartiet i det hele tatt vil være med på offentlig kjøp av transporttjenester på hurtigruten i årene som kommer. Er man med på å bevilge penger til denne tjenesten i det hele tatt?

Kenneth Svendsen (FrP): Det som jeg sa i stad, om at Fremskrittspartiet ikke har vært med på å gi støtte i forhandlinger til hurtigruten, er helt korrekt. Som jeg også sa i stad, var basisen for det at vi ønsker anbud og fri konkurranse der man ikke særfordeler enkelte selskaper, men at hvert selskap som ønsker å gi en pris, skal få være med på det.

Så slo også representanten Hansen fast at hurtigruten ikke ville vært det den er i dag hvis Fremskrittspartiets politikk hadde gått igjennom. Ja, det er mulig det, men jeg er ikke så sikker på det. Det er slik at selskap kan utvikle seg på en fornuftig og god måte selv om staten ikke er med på det. Og så er det jo ikke noe nytt at Fremskrittspartiet er med og kjøper tjenester. Jeg vil bare gjøre salen oppmerksom på at Fremskrittspartiet var de som sikret kortbanenettet med samme frekvens som i dag, og det var ved kjøp av tjenester. Som jeg også sa i stad, når det gjelder prisen og nivået, vil jeg komme tilbake til det når det har vært gjennom en grundig behandling i gruppen vår.

Petter Løvik (H): Det ligg ingen kritikk i det eg sa om Framstegspartiet, tvert imot berre glede over at det er eit samla storting som vil bidra til at staten sikrar eit fullgodt tilbod på hurtigruta. Når eg summerer opp det som representanten Svendsen har sagt i innlegget sitt, i svar på replikkar og i replikkar til andre, er eg framleis svært usikker på dette med kostnadskontrollen. Eg oppfattar representanten Svendsen slik at Framstegspartiet også vil ha ein kontroll med kostnadene her, ut frå det som m.a. representanten Sahl sa i sitt innlegg om at vi ikkje må gjere hurtigruta ei bjørneteneste ved at kostnadene no flyt utover all mark. Men representanten Svendsen svara ikkje på spørsmålet i min førre replikk, og eg vil gjenta spørsmålet: Det kan altså tenkjast at Framstegspartiet vil

gå over dagens nivå? Representanten Svendsen vil altså ikkje utelukke det? Det er det konkrete spørsmålet.

Kenneth Svendsen (FrP): Siden komitelederen la opp til en veldig forsonlig tone om at vi sammen kunne glede oss over at vi har blitt enige om at hurtigruten skal videreføres, deltar jeg gjerne i den gleden. Det er også en glede for meg at hurtigruten nå skal ut på anbud, der Fremskrittspartiet på nytt når et av sine mål, og at vi får samme frekvens og standard som i dag.

Så til dette med kostnadskontroll, som det har vært en del spørsmål rundt, og som har vært en del av debatten. Det forundrer meg at de spørsmålene kommer fra akkurat Høyre. Høyre og Fremskrittspartiet har gang på gang – også når det gjelder kortbanenettet – gått ut og brukt anbud som pressmiddel for å få prisen ned, og det er jo akkurat det vi gjør denne gangen også. Det har ikke vært noe tak ellers når vi har satt noe ut på anbud. Det er faktisk unormalt å sette et tak når man setter noe ut på anbud. En markedspris skal dannes i markedet.

Så til det siste spørsmålet om prisen på anbudet. Om Stortingets representanter spør meg til det er mørkt i kveld, kommer de til å få det samme svaret: Det skal vi behandle i gruppen.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Geir-Ketil Hansen (SV): Det står et bredt flertall i samferdselskomiteen bak beslutningen om at hurtigruta også i framtiden skal seile etter dagens seilingsmønster, med 34 anløp fra Bergen til Kirkenes. Det er det som er hurtigruta, kystens riksvei nr. 1, som representerer en viktig del av kystens historie mellom Bergen og Kirkenes. Det er denne reisen som er blitt Norges mest kjente reiselivsprodukt ute i verden – en suksesshistorie uten sidestykke.

Regjeringens forslag om å lyse ut et sekundært anbud dersom prisen skulle overstige dagens budsjettnivå, er det som har skapt mest debatt i denne saken, og det er dette forslaget som har skapt sterkeste reaksjoner langs kysten. Regjeringen foreslår fire ukentlige seilinger istedenfor sju, som det er i dag, og delt rute – Bergen–Tromsø og Tromsø–Kirkenes. Det er ikke hurtigruta, det er hurtigrutas avviklingsalternativ.

Forslaget er, etter min vurdering, syltynt utredet. Det foreligger ingen dokumentasjon på at det ville bli en rimeligere løsning for staten, noe som er utgangspunktet og motivet for forslaget. De samfunnsmessige konsekvensene er heller ikke utredet. Derfor har alle høringssinstanser avvist forslaget; kystfylkene, særlig i Nord-Norge, kommuner og organisasjoner.

Det er dokumentert i rapporten fra Transportøkonomisk institutt, som ligger til grunn for saken, at hurtigruta har stor betydning for gods- og persontransport langs kysten, særlig i Nord-Norge. Nord for Tromsø representerer hurtigruta et selvstendig transportalternativ, og flere steder i Finnmark er hurtigruta eneste transportalternativ for gods.

Hurtigruta har i tillegg til transportfunksjonen stor samfunnsnytte i forhold til næringsliv, i forhold til regional utvikling og i forhold til beredskap. Dette er sider som er dårlig belyst i saken.

Når Regjeringen så har foreslått å legge ut et sekundært alternativ dersom prisen skulle overstige 170 mill. 1999-kr, altså et bestemt kronebeløp, er det en avvikende framgangsmåte i forhold til offentlig kjøp av transporttjenester på andre områder. Det er ikke slik at en ved offentlig kjøp f.eks. på kortbanenettet skal redusere tilbudet eller kutte i antall flyplasser dersom prisen skulle overstige et bestemt kronebeløp, ei heller ved kjøp av persontransport på jernbane eller riksveiferger.

Jeg vil også kommentere at det er foreslått å bruke anbud. Det er første gang når det gjelder hurtigruta. Bakgrunnen er ESAs krav om at kjøp av transporttjenester skal basere seg på en åpen prosess, den skal være etterprøvable og ikke-diskriminerende. ESA har ikke reist krav om bruk av anbud. Det er en svakhet ved saken at alternativ til anbud ikke er utredet. Det er ikke noen selvfølge at anbud vil være den beste løsningen i dette tilfellet, når målet er å få tjenesten for en lavest mulig pris.

OVDS og TFDS har meddelt at de vil legge inn et fellesanbud. Det er ingen selvfølge at svært mange andre rederier i Europa vil levere inn anbud på hurtigruta. De som vil tjene penger på norskekysten, er her allerede med sin cruisetrafikk. Derfor ser jeg ikke bort fra at åpne forhandlinger ville ha vært den beste løsningen i dette tilfellet. Det bør utredes grundigere i forbindelse med neste avtaleperiode.

Regjeringen har lidd nederlag i denne saken. Saken har vært så dårlig politisk forankret og forberedt at regjeringsfraksjonen i samferdselskomiteen har sprukket i saken. Høyre står alene – muligens sammen med Venstre – i sitt forsvar av Regjeringen.

Det er hurtigruta og Kyst-Norge som er vinnerne i dag.

Jorunn Ringstad (Sp): Hurtigruta har vore og er eit viktig transportmiddel langs kysten. Hurtigruta knyter kysten saman og er eit viktig tilbud til folket i mange kystsamfunn, både når det gjeld godstransport og persontrafikk. Hurtigruta er eit transportmiddel som folk kan stole på. I dårleg vêr har hurtigruta ofte vore det einaste alternativet for mange lokalsamfunn.

Men hurtigruta er òg eit breiare tilbud enn berre kommunikasjon mellom kystsamfunn. Konferansereiser, som har blitt ein stadig aukande marknad, finn eit tilbud på hurtigruta. Også for turisttrafikken er hurtigruta viktig. Det er eit omgrep som er kjent blant mange turistar, og mange kjem til Noreg nettopp for å reise med hurtigruta. Hurtigruta er difor ei merkevare som er god noregsreklame.

Forarbeidet til saka om transportstandarden og kjøp av transporttenester på kyststrekninga frå Bergen til Kirkenes har vore TØI sin rapport, som har vore ute på høyring. Eg er samd med fleire av høyringsinstansane som har peika på at det har vore ei svakheit at mandatet har vore avgrensa til transportstandard og kjøp av tenester.

Andre viktige samfunnsomsyn har dermed ikkje vore særleg sterkt trekte inn i rapporten. Dette gjeld t.d. busetnad, godstrafikk, hurtigruta sin verdi for næringslivet, hurtigruta sin verdi med tanke på sivil og militær beredskap og hurtigruta sin verdi med tanke på reiseliv langs kysten. Eg meiner det er vanskeleg å få eit samla bilete av verdien av hurtigruta når mandatet blir så avgrensa som i grunnlagsrapporten. Det er difor positivt at meldinga har lagt vekt på dei samfunnsmessige omsyna, som fleire av høyringsinstansane har peika på.

Sjølvsagt skal ein vurdere hurtigruta opp mot andre transporttilbod på strekninga Bergen–Kirkenes. Sjølvsagt skal ein også leggje vekt på det statlege tilskotet til hurtigruta. Store statlege tilskot til hurtigruta vil kunne gå ut over andre samferdsletilbod i distrikta. Men difor er det spesielt viktig at vi ikkje konsentrerer oss om nokre få samfunnsomsyn når vi skal vurdere hurtigruta. Senterpartiet meiner at ein må vurdere hurtigruta ut frå den samla verdien dette tilbodet står for.

For at hurtigruta framleis skal halde ved lag statusen ho har som eit godt og attraktivt tilbud til store delar av kysten, er det avgjerande at vi ikkje rokkar ved det seglingsmønsteret og det tilbodet hurtigruta står for i dag.

Når Regjeringa i stortingsmeldinga har eit alternativt opplegg med ei rute Bergen–Tromsø og ei rute Tromsø–Kirkenes, der desse rutene ikkje har daglege seglingar, er dette eit tilbud som udiskutabelt er eit mykje dårlegare tilbud enn det som er i dag. Spørsmålet ved eit slikt opplegg er om dette vil vere eit tilbud som dekkjer transportbehovet for lokalsamfunna som er mest avhengige av hurtigruta, både med tanke på persontransport og godstransport. Når det står i meldinga at det ved dette alternativet kan vere aktuelt å styrkje tilbodet nord for Tromsø med hurtigbåt og flyrute, ja, så har faktisk Regjeringa sjølv svara negativt på spørsmålet om dette er eit fullgodt alternativ. Med andre ord meiner Regjeringa at alternativet med delt løysing utan daglege turar ikkje vil dekkje behovet for lokalsamfunna i nord. Det er difor merkeleg at Regjeringa meiner at ei delt løysing kan vere eit aktuelt alternativ, og at Høgre støttar dette i innstillinga.

For turistar og rundreisepassasjerar vil dette delte alternativet heilt klart vere eit opplegg som er mindre attraktivt enn dagens hurtigrutetilbod, og som nok vil føre til færre passasjerar i denne kategorien. Eit rundreisetilbod som ikkje er samanhangande, vil ikkje trekkje passasjerar i same grad som i dag.

Senterpartiet meiner hurtigruta skal fortsetje som eit fullgodt alternativ, med eit rutemønster som i dag og med daglege seglingar. Men sjølvsagt må det vere med statlege kjøp av tenester som er på eit realistisk, men lågast mogleg nivå. Eg kan ikkje sjå at det er særleg stor skilnad på dei formuleringane som fleirtalet har brukt, og dei som dei to regjeringspartia har brukt, når dei seier at ressursbruken «bør» vere innafor dagens nivå. Det står ikkje «skal» i merknadene frå dei to regjeringspartia.

Senterpartiet har merka seg at transporttenesta no skal leggjast ut på anbud. Ut frå det føler eg også at det er naturleg at summen for kjøp av tenester ikkje er endeleg fastslått på førehand. Senterpartiet ynskjer ikkje at vi skal

fastsetje eit absolutt tak på kjøp av tenester, men at nivået skal haldast så lågt som mogleg.

Presidenten: Representanten Steinar Bastesen er neste-mann på talarlista. Presidenten kan ikkje sjå at han er til stades i salen. Vi går då vidare til neste talar, statsråd Torild Skogsholm.

Statsråd Torild Skogsholm: Innledningsvis vil jeg uttrykke tilfredshet med at meldingen har fått en så rask behandling i Stortinget. Dette er viktig, fordi det haster med å komme videre i arbeidet med ny avtale.

Jeg deler komiteens vurdering av at en god transportstandard på strekningen mellom Bergen og Kirkenes er viktig for bosetting og verdiskaping langs kysten. Det er derfor ønskelig å opprettholde rutestrukturen på dagens nivå, slik vi har sagt i meldingen. Min vurdering er likevel at en ikke kan vurdere transportstandarden uavhengig av kostnader til tjenestekjøpet. Jeg er redd for at det kan bli få tilbydere til en sammenhengende rute. Derfor ble det foreslått to alternative utlysinger. Gjennom konkurranse ønsket jeg å teste markedet for et tilbud med redusert frekvens, og med ulike krav til kapasitet sør og nord for Tromsø.

Jeg registrerer at komiteflertallet mener at det er så viktig med en sammenhengende rute at det ikke ønsker et alternativ med delt rute og redusert frekvens. Ved tilbudsutlysning vil selvsagt komiteflertallets syn bli fulgt opp.

Jeg er opptatt av å få til mest mulig effektiv ressursbruk til kjøp av transporttjenester generelt, og for hurtigruta spesielt. Ikke minst det store behovet for økte investeringer i infrastruktur i transportsektoren både til veg, bane, havner og farleder tilsier at vi må unngå at stadig større ressurser går med til å kjøpe de samme transporttjenester som før. I meldingen la jeg derfor til grunn at kostnadene i framtiden ikke skal overstige dagens ressursbruk. Forslaget med to alternativer ble nettopp fremmet for å avdekke og begrense framtidig ressursbruk. Også komiteflertallet er opptatt av å holde tilskuddsnivået så lavt som mulig. Det er selvsagt positivt. Komiteflertallet ønsker derimot ikke å sette et absolutt tak på statens kjøp, slik jeg har foreslått. Flertallet ønsker på sin side å bli orientert om anbudet før endelig kontrakt blir inngått.

Jeg vil selvsagt følge opp flertallets merknad. Jeg kan likevel ikke underslå at dette er et krevende opplegg, både tidsmessig og i forhold til arbeidsdeling mellom storting og regjering. Tilbakerapportering vil kunne forsinke et stramt opplegg for anbudsprosessen ytterligere, og øker risikoen for at gjeldende avtale opphører før ny avtale er på plass. Men jeg skal gjøre det jeg kan for å holde trykk og tempo oppe.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det var jo godt å høyra at statsråden har tenkt å følgja opp fleirtalet. Eg hadde i grunnen venta det.

I Arbeidarpartiet har me hatt éin parole i denne saka, og det er at me ikkje vil ha noka delt løysing og noko redusert tilbod. Me vil altså ha alternativ 1 – det har vore vår fyrste og einaste parole. Me er med i fleirtalet, som ber om å få saka tilbake til Stortinget, og det får me. Det skal me nok handsama raskt.

Det eg ikkje klarar å forstå, er at ein klarar å gjera så mykje ut av skilnaden på «bør være innenfor dagens nivå», som Høgre seier, og «bør være innenfor dagens nivå», som Kristeleg Folkeparti seier, og der ein føresetnad er at tilskotsnivået er så lågt som mogleg. Kvar skilnaden på dette ligg, skjønar eg ikkje. Dette er gjort til eit stort poeng, som om ein opnar alle sluser for pengar. Ja, kvar er dei opne slusene? Eg vil gjerne ha sagt frå denne talarstolen at dei ikkje er særleg opne.

Eg vil berre ha det stadfesta at statsråden ikkje oppfatar det slik at det som står frå fleirtalet her, betyr at det er fritt fram for titals eller hundretals millionar ekstra.

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg vil understreke at jeg setter stor pris på å registrere at man ikke ønsker å åpne alle sluser, for å si det slik, i forhold til tilskudd til dette transporttilbudet. Jeg tar med meg det som jeg oppfatter er holdningen, at man ønsker å holde et rimelig tilskuddsnivå, gitt dagens seilingsmønster. Det tar jeg med som et viktig signal for meg. Jeg legger også opp til at vi skal ha en god standard selv etter dagens løsning, men som vi sier i meldingen, bør det ikke være aktuelt å betale mer enn i dag. Det betyr at vi egentlig ønsker en så billig løsning som mulig, og det synes jeg er litt av poenget med det å ha konkurranse. Årsaken til at vi gikk for to alternativer, var at da får man avdekket om det er mulig å få dette rimeligere enn det man kan få med et alternativ.

Thore A. Nistad (FrP): Flertallet i komiteen, som ikke består av regjeringspartiene, men av Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, tvinger Regjeringen til å komme tilbake til Stortinget med denne saken hvis det skulle gå den gale veien, at anbudet blir for høyt. Jeg er glad for at statsråden i dag bekrefter at hun vil komme tilbake til Stortinget på en egnet måte dersom det skulle bli uforholdsmessig høyt.

Så sier statsråden at det er mye arbeid og lang behandlingstid hvis man skal en gang til tilbake til Stortinget for å orientere. Det jeg da ikke helt skjønner, er hvorfor statsråden egentlig ikke er opptatt av å få lavest mulig pris, som hun sier, for hun har jo anledning til å sende denne saken en gang til til Stortinget hvis det skulle bli et så uforholdsmessig høyt beløp. Hvorfor har Regjeringen vært så livende redd, og jobbet veldig ivrig i komiteen, for at denne saken ikke skulle komme tilbake til Stortinget? Flertallet bestod jo av Arbeiderpartiet, SV, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, som ville ha saken tilbake hvis det ble dyrt.

Statsråd Torild Skogsholm: For det første tar det lang tid både å forberede og å få gjennomført en anbudsprosess, en prosess som vi har tenkt å ha stort trykk på for at det skal gå raskt, fordi vi har behov for å få en ny

avtale på plass raskt. Det er andre enn oss som har satt rammene for hvor fort det må gå. Det gjør også at hvis vi skal kjøre en ny forberedende runde i forhold til Stortinget, vil det ta tid. Det kan til og med hende at Stortinget ikke engang er samlet. Det vil være ekstra krevende.

I tillegg kan det være slik at hvis Stortinget ikke synes at det tilbudet man har fått, er bra nok, henger det igjen noen spørsmål som gjør at vi har enda større utfordringer i forhold til tid. Alle disse vurderingene må vi tenke gjennom på forhånd fordi det ikke ligger føringer fra Stortinget for hvordan man skal løse det. Hadde vi hatt to alternativer å gå ut fra, hadde vi hatt mer å jobbe med. Det har vi ikke nå.

J ø r g e n K o s m o hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Geir-Ketil Hansen (SV): Også for SVs vedkommende er utgangspunktet at man ikke skal betale mer enn det tjenesten koster. Det gjelder for øvrig for alle områder innenfor samferdsel, selv om det ikke er anbud alle plasser.

Mitt spørsmål er hvorfor man ikke har utredet nærmere alternativet «åpne forhandlinger» eller forhandlingsløsninger. Det kan nemlig tenkes at man får inn tilbud, og så vil det som Regjeringen foreslår både for plan a og plan b, ligge langt over det som vi i dag betaler. Hva vil da være situasjonen? Hvorfor har man ikke utredet nærmere alternative forhandlinger, for ESA har jo ikke krevd anbud?

Statsråd Torild Skogsholm: Når ESA har lagt føringer, har de lagt dem i forhold til at det skal være åpne, transparente prosesser som involverer en konkurranse. Om det skal være anbud eller andre former for konkurranse hvor andre kan komme inn, er selvfølgelig et vurderingsspørsmål. Anbud er en ryddig prosess. Man har et system man kan følge som for det første er transparent, og dessuten slik at andre kan delta i en slik runde. Å finne slike mellomsøsninger er meget, meget krevende. Det er på den måten i ettertid ikke så lett å se hvordan prosessen har vært, og hva slags kriterier man til slutt har lagt vekt på. I en anbudsprosess definerer man det på forhånd, og da vet alle hva man har å gå ut fra.

Jorunn Ringstad (Sp): Eg vil fyrst gi uttrykk for at eg er tilfreds med at statsråden har klart å seie frå at stortingsfleirtalet sitt syn skal følgjast opp. Men så blir eg litt nysgjerrig på prosessen i det som har gått føre seg, når det i saka til Stortinget blir lagt så stor vekt på alternativ 2, som skal vere med og halde kostnadene nede, og som òg Høgre har lagt så stor vekt på i merkna-dene sine. Når Regjeringa i alternativ 2 seier at det kan bli aktuelt å setje inn båtruter, eventuelt fleire flyruter nord for Tromsø, vil det då seie at det var eit alternativ som òg skulle halde seg innanfor det som er dagens kostnader med hurtigruta? Eller er det berre kasta fram eit alternativ som kunne ha ført til langt andre kostnader enn det vi ser i dag?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er selvfølgelig de samlede kostnadene som må vurderes i et slikt alternativ 2. Det har kommet mange skeptiske innvendinger til det, og det kan godt hende at det er med god grunn. Det kan godt hende at det vil bli mye dyrere med det seilingsmønsteret. Vi vet ikke hvilke stordriftsfordeler det ville kunne innebære, og hva det ville ha kostet i forhold til hurtigbåtløsninger og flyruter. Men det som var poenget for oss, var å få det på bordet og finne det ut. Det kunne godt være at alternativ 1 ville vært det rimeligste, men pr. i dag og i framtiden vil vi ikke få vite det, for vi vil ikke få avdekket de kostnadene.

Tor-Arne Strøm (A): Ser ikke statsråden at ved en oppsplittelse av seilingsmønsteret ville deler av dagens person- og godstransport måtte gå med buss og vogntog og i forhold til miljøperspektivet ha en negativ virkning? Det er vel ikke målsettingen i statsrådens miljøpolitikk?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er helt riktig at vi ut fra et miljøperspektiv er opptatt av å overføre både gods- og persontransport fra veg til sjø og bane. Nå er ikke bane det viktigste alternativet her. Men når det gjelder sjøtransport, må jeg nok si at sett i forhold til antallet distansereisende vil ikke dette gi det store utslaget i forhold til miljøeffektene, som vi har som en stor utfordring.

Når det gjelder gods, vil mye av det fortsatt gå med hurtigruta. Det vil bli en mer tungvint løsning, fordi man må skifte i Tromsø. Men vi kjenner ennå ikke betydningen av dette, og vi skal ikke gå videre med den modellen. Derfor får vi ikke avdekket det. Men i det store og hele er jeg ikke redd for at det skal føre til en signifikant overgang tilbake til vegtransport.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Steinar Bastesen – som nok en gang var for sen til det tidspunktet han var oppført på talerlisten. Dette må ta en slutt.

Steinar Bastesen (Kp): Jeg kom lite grann i seneste laget. Statsråden kom før meg, men jeg takker for at jeg får ordet nå.

Hurtigruta er en viktig livsnerve for mange kystsamfunn, og den har sentral betydning for markedsføringen av Norge. Ja, den er kanskje det eneste markedsførings-elementet Norge har, og som er statlig finansiert. Vi hadde tidligere Norges Eksportråd, men det driver ikke særlig mye med markedsføring av Norge. Hurtigruta er et veldig godt markedsførings-element, og jeg mener at den fortsatt kan være det. Hurtigruta hører også med når det gjelder arbeidet for å få mer transport fra veg til sjø der det ligger til rette for det.

Når vi snakker om transport fra veg til sjø: Sjøen er jo vedlikeholdsfri. Der ligger det «asfalt» hele året. Den eneste som kan bryte sjøen, er båren. Statistikken sier at vi har det mer stille enn vi har bårer, så det er et kjempe-tilbud.

Beredskapsmessige hensyn tilsier også at vi burde satse på hurtigruta. Det er fornuftig. Båtene har etter hvert

blitt svært store og kan ikke sammenliknes med de gamle hurtigrutene. With var i sin tid den første som seilte langs kysten, og det er ikke de samme hurtigrutene nå som den tid. Tiden går nå en gang videre. Vi har fått store hurtigrutebåter. De har nesten blitt å betegne som cruiseskip. Men det er et godt tilbud til lokalbefolkningen.

Jeg er glad for at komiteen har gått inn for at vi skal beholde seilingsmønsteret, og at det fortsatt skal være et tilbud til lokalbefolkningen. Det er jo det som er det viktigste, at vi har et tilbud til lokalbefolkningen, og at staten er med på å finansiere det.

For å videreutvikle hurtigruta er det viktig å sikre tilstrekkelige midler til driften. At samferdselskomiteen har gått inn for seilingsmønsteret, er kjempebra, og jeg går inn for å støtte den.

Det er et tankekors at det bare er lønnsomhet, som jeg var inne på i forrige innlegg, som skal være grunnlaget for hurtigrutas fortsatte eksistens. Jeg sier det slik, for vi opplever i dag at det går båter fra havn til havn med utenlandsk mannskap som ikke har arbeids- og oppholdstillatelse. Det er ulovlig, men vi godtar det. Vi har virkemidler for å sette i verk kontroller, men vi gjør det ikke. Vi har både politiet og Kystvakten som kan kontrollere det. Men de gjør det ikke, for de får beskjed om ikke å gjøre det. Kan vi godta det?

Det er jo et tidsspørsmål før det blir billig arbeidskraft om bord i hurtigruta også. Hvis ikke vi sier noe om det, hvis ikke vi gjør noe med at det er lønnsomheten alene som skal bestemme hvorvidt vi skal drive det ene eller andre, blir det også et tidsspørsmål når det blir billig arbeidskraft på hurtigruta. Vi kan ikke godta det. Vi er med i EØS, og vi kan sette krav. Vi kan sette direktiver og si at det skal være norsk standard og norske lønninger som skal gjelde, også for det som er statlig finansiert. Jeg må samtidig spørre om vi virkelig vil det slik, at det er utlendingsene som skal overta all kysttrafikken, og hurtigruta også. Vi er med i EØS-avtalen, og det er jo en debatt som pågår om vi skal være med i EU. Er det utenlandske rederier som skal gå på kysten? Er det utenlandske cruiseskip som skal overta hurtigrutas rolle? Dere må være klar over hva dere gjør, hvis det blir sagt ja.

Jeg har ingen problemer med å støtte den innstillingen som foreligger, og jeg kommer til å gjøre det også i denne saken.

Tor-Arne Strøm (A): I dag behandler vi en viktig sak, som berører mange av oss i dette landet. Hurtigruten utgjør en viktig del av transportstandarden på kyststrekningen Bergen–Kirkenes, men har også stor betydning for den øvrige samfunns- og næringsutviklingen på denne kyststrekningen.

Noe av hurtigrutens varemerke er at den kombinerer cruise med frakt og kysttransport. Alle kan levere et cruiseprodukt langs norskekysten, men jeg tror bare hurtigruten kan stoppe i 34 havner mellom Bergen og Kirkenes for å levere folk og varer og utgjøre en viktig del av den norske infrastrukturen. Mannskapet på båtene har merket seg ved hver reise at noe av det som bl.a. er veldig interessant for turistene, er lossingen av varer i hver havn.

Dette bærer bud om liv i vårt langstrakte land langs kysten.

Hurtigruten representerer altså et godt helhetlig transportalternativ for gods og passasjerer, og det er et godt reiselivsprodukt med høyt antall turister som brukere. Det er ikke uten grunn at hurtigruten kan selges som god norsk merkevare rundt i alle verdensdeler. Den er godt kjent. Nettopp derfor er det så viktig at vi som politikere gjør hva vi kan for å opprettholde kvaliteten og legge til rette for at kvalitetsstempelen fortsatt skal henge ved hurtigruten. For oss i Arbeiderpartiet har det derfor vært avgjørende å beholde dagens seilingsmønster.

Forslaget om dagens seilingsmønster har skapt bekymring kysten rundt, og jeg tror Regjeringens forslag til rutestruktur som gjengitt i alternativ 2, ville ført til en reduksjon og oppstyking av tilbudet og en svekkelse av hurtigruten.

Det har også gjentatte ganger vist seg at hurtigruten med sitt seilingsmønster har spilt en betydelig beredskapsmessig rolle under bl.a. uværsperioder. Dessuten inngår hurtigruten med sin relativt store passasjerkapasitet som en viktig beredskapsfaktor for kystkommunene i bl.a. Finnmark.

Hurtigruten utgjør en viktig del av transportstandarden på kyststrekningen Bergen–Kirkenes, men har også stor betydning for den øvrige samfunns- og næringsutviklingen på denne kyststrekningen. Den representerer et godt helhetlig transportalternativ for gods og passasjerer samt et godt reiselivsprodukt med høyt antall turister som brukere.

Arbeiderpartiet mener altså at hurtigrutens seilingsmønster skal opprettholdes som i dag, og at alternativ 1 velges, slik at vi får et fortsatt godt helhetlig tilbud, med helårige seilinger Bergen–Kirkenes, basert på dagens struktur. Vi inngår derfor i flertallet som sikrer at dagens hurtigrutetilbud bevares.

Arbeiderpartiet er uenig med Regjeringen i at det skal settes et absolutt tak på statens kjøp av hurtigrutetjenester til dagens nivå, da vi er av den oppfatning at dette kan true muligheten til å beholde driftsmønsteret som vi har i dag, og som vi ønsker å beholde. Jeg vil allikevel presisere, slik det er gjort tidligere i dag, at det må være en forutsetning at tilskuddsnivået holdes så lavt som mulig, og at det skal spesielle grunner til for å øke tilskuddet utover dagens nivå. For Arbeiderpartiet er det viktig at støttenivået er realistisk og på et nivå som sikrer forutsigbarhet og en tilstrekkelig kvalitet på tilbudet. Men det vil altså etter vår mening være galt å fastsette et tak på dagens nivå.

Regjeringens løsning med anbudsutsettelse er etter vår oppfatning en del av EØS-avtalens spilleregler. Det er i en anbudssammenheng viktig med så stor forutsigbarhet som mulig rundt kontraktsinngåelsene. Arbeiderpartiet ser behovet for langsiktige kontrakter, og støtter forslaget om kontraktsperiode for anbudet på åtte år. I tillegg ber vi Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en orientering om anbudet før inngåelse av kontrakter.

Helt til slutt og kort oppsummert: Hurtigruten har sin styrke som et helhetlig transportsystem. Gjennom dette systemet dekkes mange ulike reisebehov. Kystbefolkningen forsynes med en regelmessig godstransport, og sys-

temet utgjør et unikt turistprodukt. Derfor er jeg, som representant fra Nordland fylke, i dag glad for at vi får bevare hurtigruten som den er i dag, og med dagens seilingsmønster. Da er ikke jeg så opptatt av hva som er mest populistisk. Da er jeg opptatt av at det taler til gode for saken og gagnar den.

Bendiks H. Arnesen (A): Jeg ønsket ordet i denne debatten for å gi uttrykk for hva jeg har hørt av reaksjoner i mange kystsamfunn med hensyn til hurtigrutens framtid i den tiden hvor man har følt usikkerhet om utfallet av denne saken.

Mange er det rundt om i landet som har ventet på dagens avklaring. Det er grunn til å minne om at hurtigruten betjener alt fra storbyer, småbyer og bygdebyer til meget små kystsamfunn med et marginalt samferdselstilbud. Mange kystsamfunn har få andre transportalternativer. Disse kan også være usikre for framtiden. Jeg føler at det har vært en usikkerhet rundt hurtigrutens framtid som vårt kystsamfunn burde ha vært spart for, og som ikke akkurat har bidratt til større grad av trygghet for bosetting og næringsliv.

Som kjent har mange kystsamfunn mer enn nok av utfordringer å ta fatt i, om det ikke skal skapes usikkerhet om noe så sentralt som hurtigruten. I Regjeringens alternativ 2 snakkes det om å dele hurtigrutens seilingsmønster i to, Bergen–Tromsø og Tromsø–Kirkenes, og det snakkes om å styrke tilbudet nord for Tromsø med hurtigbåt og flyruter. Dette minner meg mer om teorier enn om en faglig vurdering av hva som tjener kystsamfunnene, og hva som er praktisk og økonomisk gjennomførbart. Hva slags besparelser ligger det i et slikt alternativ? Kan noen svare på det?

Jeg undres på hvem som har vurdert og gitt råd om bruk av hurtigbåt mellom Tromsø og Kirkenes som et alternativ til hurtigruten vinterstid. Er dette gjort av folk som kjenner værforholdene på denne kyststrekningen, og som vet hva slags behov for transport man har i området? Eller er det bare et pengespørsmål? Jeg undrer meg også over at Regjeringen det ene året foreslår kutt i kortbanenettet, mens man det andre året skal styrke flytilbudet etter først å ha forringet hurtigrutens seilingsmønster. Dette henger lite sammen, og viser bare at det er behov for en mer helhetlig behandling av situasjonen og rammebetingelsene for våre kystsamfunn, slik Arbeiderpartiet tidligere har tatt til orde for.

Jeg kan ikke fatte at Høyre med sin tilstedeværelse langs kysten kan ta til orde for et dårligere alternativ for hurtigruten. Heller ikke jeg ønsker at de statlige utgiftene skal bli for høye, men jeg kan ikke tenke meg å skape en slik grad av usikkerhet for våre kystsamfunn av frykt for at det skal gå noen flere kroner ut av statskassen. Tilbudet må jo også ha en god standard både rutemessig og kvalitetsmessig og være forutsigbart. Dette dreier seg om framtidig bosetting langs kysten, og det burde også partiet Høyre forstå.

Jeg synes det er bra at Kristelig Folkeparti og saksordfører Jan Sahl har brutt med regjeringspartneren Høyre i denne viktige saken for Kyst-Norge. Jeg er også tilfreds med at Fremskrittspartiet har inntatt en annen holdning nå og har innsett hurtigrutens betydning. Slik har det ikke alltid vært.

Hurtigruten er unik på mange måter. Den er et fantastisk framkomstmiddel for mennesker og gods til våre kystsamfunn, og den har en fantastisk tiltrekningskraft på turister som vil komme til Norge. Hurtigruten har samtidig den egenskapen at den sterkt bidrar til å holde bosettingen oppe langs kysten, og gjør dermed disse områdene attraktive som reisemål for våre turister. Jeg håper nå at det kan skapes ro omkring hurtigrutens framtid, slik at befolkningen i de berørte områdene av kysten kan få bruke sine ressurser på å løse andre store utfordringer som er skapt i disse områdene.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en talletid på inntil 3 minutter.

Odd Holten (KrF): En kan fort bli enig om at dette ikke har vært noen enkel sak for Kristelig Folkeparti, men det er en sak hvor vi har en klar forhistorie, og vi har vilje til å bevare dagens seilingsmønster fra Bergen til Kirkenes. Dette er selve livsnerven langs kysten, sommer som vinter.

Det er fristende å si at hurtigruten er merkevare nr. 1 i norsk turistnæring ved siden av norsk natur. Det er en kjent og verdsatt attraksjon ute i den vide verden, og ikke minst også blant norske turister og kystens slitere. Konseptet er unikt og bør videreutvikles som turistaktivitet, men ikke minst knytter dette sambandet sammen hele norskekysten fra Bergen til Kirkenes. Hurtigruten har svært lange tradisjoner og viser at den klarer sine oppgaver meget godt. Alle lokalsamfunn langs ruten blir betjent med både person- og godstrafikk. Jeg vil spesielt nevne viktigheten av godstrafikken. De mange småsamfunn langs ruten er spesielt avhengig av tilbudet, som i enkelte tilfeller er det eneste kommunikasjonsstilbudet som finnes, og som dermed bidrar til fortsatt bosetting og verdiskaping i disse områdene. Spesielt mener Kristelig Folkeparti det er viktig å videreføre dagens ordning med daglige seilaser på en sammenhengende rute fra Bergen til Kirkenes. Derfor vårt standpunkt.

Når anbudet på denne tjenesten nå skal avklares, forventer Kristelig Folkeparti stor grad av nøkternhet i anbudsprosessen, og det bør etter vår mening være innenfor dagens nivå.

Kristelig Folkeparti har ikke behov for å få denne saken tilbake til Stortinget før endelig kontrakt blir avtalt. Vi mener dette kan ordnes mellom departement og tilbyder. Men vi har tatt til etterretning flertallets forutsetning i saken. Vi forventer altså at tilskuddsnivået holdes lavest mulig, og anmoder derfor selskapene som nå har hatt disse viktige tilbudene, om å vise måtehold i så måte, ikke minst ut fra den totale økonomi som vi i dag kjenner til. Kostnadsnivået er ikke spesielt forhøyet, og jeg retter spesiell oppmerksomhet mot den rentereduksjon som har funnet sted den siste tiden i forhold til behovet for investering av materiell.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 1897)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da er vi klare til å votere over sakene som er oppført på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

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

- forslag nr. 1, fra Jorunn Ringstad på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Geir-Ketil Hansen på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti tas opp til votering.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede konsekvensene av å innføre en ordning hvor kun de forbrukere som eksplisitt ber om det, skal motta reklame i form av uadressert C-post og innstikk i abonnementsaviser.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 86 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 12.59.57)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen arbeide for at konsekvenskravet om at 85 pst. av A-posten skal fram over natten som gjelder landsgjennomsnittet, også skal gjelde A- posten i og mellom regionene.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 61 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.00.18).

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 11 (2003-2004) – Om virksomheten til Posten Norge AS – vert å leggje ved protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Presidenten har etter debatten forstått det slik at alle ønsker å stemme for I. Det kan derfor voteres samlet over I og II.

Komiteen hadde innstillet:

I

Rutealternativ 1, sammenhengende rute Bergen – Kirkenes basert på dagens rutestruktur, legges til grunn for anbudsutlysning for offentlig kjøp av hurtigrutetjenester med fartøy på strekningen Bergen – Kirkenes.

II

St.meld. nr. 16 (2003-2004) – om transportstandarden og kjøp av transporttjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

S a k n r . 3

Referat

1. (130) Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan Arild Ellingsen, Thore A. Nistad, Per Roar Bredvold, Ulf Erik Knudsen, Øyvind Vaksdal og Øyvind Korsberg om at tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune (Dokument nr. 8:30 (2003-2004))
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
2. (131) Forslag fra stortingsrepresentantene Inga Marte Thorkildsen, May Elisabeth Hansen og Heikki Holmås om tiltak for å ivareta ofre for incest (Dokument nr. 8:31 (2003-2004))
Enst.: Sendes familie-, kultur- og administrasjonskomiteen.
3. (132) Riksrevisjonens undersøkelse av toll- og avgiftsetatens virksomhetskontroll (Dokument nr. 3:7 (2003-2004))
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
4. (133) Samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av eit program for overvaking av handlingsplanen e-Europa 2005, spreiring av god praksis og betring av nett- og informasjonstryggleiken (MODINIS) (St.prp. nr. 39 (2003-2004))
Enst.: Sendes næringskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
5. (134) Statlig miljøansvar på Raufoss (St.prp. nr. 40 (2003-2004))
Enst.: Sendes næringskomiteen.
6. (135) Forslag fra stortingsrepresentantene John I. Alvheim og Harald T. Nesvik om å tillegge Helsedirektoratet godkjenningsmyndighet for bemanningsplanene ved sykehjem og i hjemmesykepleien, slik at behandlings- og pleietrengende syke eldre sikres et faglig forsvarlig nivå på bemanningen, uavhengig av bosted (Dokument nr. 8:29 (2003-2004))
Enst.: Sendes sosialkomiteen.