

Møte torsdag den 3. mars kl. 10President: **I n g e L ø n n i n g**

D a g s o r d e n (nr. 53):

1. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssetningen 2003-2004 (Innst. S. nr. 127 (2004-2005), jf. St.meld. nr. 4 (2004-2005))
2. Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til godkjenning av beslutninger i EØS-komiteen nr. 103/2004 av 9. juli 2004 og nr. 149/2004 av 29. oktober 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsdirektiv 2003/124/EF, kommisjonsdirektiv 2003/125/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 2273/2003 og kommisjonsdirektiv 2004/72/EF til utfylling av markedsmissbruksdirektivet (direktiv 2003/6/EF) (Innst. S. nr. 126 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 32 (2004-2005))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om verksemda til NSB AS for perioden 2004-2006 (Innst. S. nr. 118 (2004-2005), jf. St.meld. nr. 6 (2004-2005))
4. Forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Kenneth Svendsen og Jan Arild Ellingsen om straks å redusere bøtesatsene på trafikkforseelser, og om å innføre nye rutiner for fastsettelse, herunder en tilnærming av bøtesatsene til land det er naturlig å sammenligne seg med (Dokument nr. 8:39 (2004-2005))
5. Referat

Presidenten: Representanten Øyvind Vaksdal vil fremsette et privat forslag.

Øyvind Vaksdal (FrP) [10:01:42]: På vegne av Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad og meg selv vil jeg sette fram forslag om at bruk av beltevogn til persontransport blir tillatt på samme måte som før ikrafttredelsen av den nye loven om yrkestransport av 21. juni 2002.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssetningen 2003-2004 (Innst. S. nr. 127 (2004-2005), jf. St.meld. nr. 4 (2004-2005))

Jørgen Kosmo (A) [10:02:48] (ordfører for saken): St.meld. nr. 4 er et dokument fra Regjeringen som varsler og gir melding til Stortinget om hvordan Regjeringen har fulgt opp de anmodnings- og utredningsvedtak Stortinget har gjort. Det vi har sett gjennom de siste periodene, er at antallet anmodnings- og utredningsvedtak som Stortinget

gjør, som på mange måter er en instruks til Regjeringen om et bestemt handlingsmønster, vokser.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen har tidligere – og det har fått tilslutning i stortingsalen – vært meget kritisk til at særlig anmodnings- og utredningsvedtak på bakgrunn av Dokument nr. 8-forslag øker i omfang. Dette vanskeliggjør Stortingets muligheter til å øve kontroll med Regjeringens og statsrådenes virksomhet, fordi Stortinget på forhånd, før saken er dypt utredet, faktisk fatter et vedtak som instruerer Regjeringen til et bestemt handlingsmønster. Det kan frata Regjeringen – og det fratar også Stortinget – muligheten til å foreta ulike veivalg i forhold til viktige problemstillinger. Når det er sagt, er det imidlertid slik at når Stortinget som landets øverste politiske organ fatter en beslutning, skal det svært mye til hvis ikke dette følges opp av Regjeringen.

Det er mitt inntrykk at Regjeringen i for stor grad søker å bake inn de enkelte problemstillinger i andre dokumenter og på den måten unngår å respondere direkte på Stortingets vedtak. Kontroll- og konstitusjonskomiteen har derfor i denne innstillingen understreket viktigheten av at når Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en bestemt problemstilling i en bestemt sak, bør dette fortrinnsvis skje i en bestemt sak. Men komiteen innser også at det fra tid til annen kan være hensiktsmessig å vurdere de ulike problemstillinger i relasjon til andre problemstillinger, og at det kan være en fordel å bake dette inn i større vurderinger og i andre saker. Det komiteen har understreket, er at hvis det er det mest hensiktsmessige, må Regjeringen synliggjøre i dokumentet at dette er en oppfølging og et svar på de anmodningsvedtakene som Stortinget har gjort.

Det vi kan se av St.meld. nr. 4 for 2004-2005, er at den er betydelig bedre enn den St.meld. nr. 4 som vi fikk i forrige storting. Jeg har forstått det slik at det er en konsekvens av den forholdsvis brede og omfattende debatten vi hadde sist på bakgrunn av stortingsmeldingen om anmodnings- og utredningsvedtakene for sesjonen 2002-2003. Fremdeles er det allikevel fra komiteens side gjort en del anmerkninger der man ikke har vært helt fornøyd med oppfølgingen fra Regjeringen, men det er betydelig færre anmerkninger denne gang enn tidligere.

Etter mange års medlemskap i kontroll- og konstitusjonskomiteen, og også etter mange år som medlem i Stortinget, må jeg tillate meg å si at det synes å herske en viss holdning i Stortinget: Det er viktigere å få gjort et vedtak enn å følge opp vedtaket i ettertid. Det er et beklagelig trekk, fordi vi fra kontroll- og konstitusjonskomiteen har hatt et betydelig arbeid med å få kommunisert med de ulike fagkomiteene om hva de har gjort, og hvordan de har reagert på de ulike svar som Regjeringen har gitt. Slik burde det ikke være. Det burde være slik at både de representanter og det flertall som står bak de ulike anmodningsvedtakene, også skulle ha en spesiell interesse av å følge med på hva Regjeringen gjør med de anmodnings- og utredningsvedtakene som er fattet i Stortinget.

Så må man innrømme at fra tid til annen endrer samfunnet seg så pass betydelig at det er en viss mulighet for at de vedtak som Stortinget fatter, umulig lar seg gjen-

nomføre – man har endringer i samfunnsstrukturen som gjør at det ville være ufornuftig direkte å følge opp Stortingets vedtak. Det jeg vil anmode statsråden om, er at i de tilfeller Regjeringen finner det umulig å gjennomføre Stortingets instruksjonsvedtak, bør den komme tilbake til Stortinget og redegjøre for hvorfor det er umulig, i stedet for å søke å gjemme bort problemstillingen i andre dokumenter. Det er en atskillig mer ryddig måte å håndtere dette på, særlig i en tid hvor folkestyret er så avhengig av kommunikasjon mellom de ulike politiske institusjoner, og i en tid hvor det er viktig at befolkningen blir opplyst om hva som foregår.

Hvis vi kommer i en situasjon der Stortinget fatter en rekke vedtak som markedsføres i media som politiske problemstillinger som Stortinget har en spesiell oppfatning av hvordan skal løses, og det viser seg at det ikke blir gjort noe med dette, svekkes Stortingets ry og renommé i befolkningen. I siste instans vil dette relatere seg til befolkningens tillit til at Stortinget er i stand til å håndtere de viktige samfunnspolitiske problemstillinger som vi står overfor. Det er derfor viktig – også i de saker der Regjeringen, enten av politiske grunner eller av andre grunner, finner det ufornuftig, sett fra Regjeringens synspunkt, å gjennomføre anmodningsvedtakene – at dette synliggjøres og forklares i dokumentet som kommer tilbake til Stortinget. Jeg tror at både Regjeringen, Stortinget og befolkningen vil være tjent med en slik direkte og konkret behandling.

Jeg skal ikke gå inn på de ulike forslagene. Dem kan stortingsrepresentantene lese, og dem kan også de ulike fagkomiteer ta opp hvis de ønsker å forfølge de sakene som kontroll- og konstitusjonskomiteen har spesielle anmerkninger til, og der den har gjort oppmerksom på at man ikke er fornøyd med oppfølgingen fra Regjeringens side. Det vil både for Regjeringen og for de enkelte fagkomiteer være anledning til å få belyst spørsmål i forbindelse med dokumenter som kommer til senere behandling.

Imidlertid er det i Stortinget, slik Stortinget er sammensatt nå, alltid et krav til forhandlinger med minst tre partier før man kan få fattet et flertallsvedtak. Vi ser, spesielt i forbindelse med budsjettbehandlingen, at en del av de anmodnings- og utredningsvedtakene som Stortinget har fattet, forsvinner, at flertallet bak disse forslagene forsvinner som en konsekvens av et forhandlingsresultat knyttet til budsjettet. Vi må bare akseptere at det er slik, men jeg synes det ville være rimelig at dette blir redegjort for i dokumentet som presenteres for Stortinget, at Regjeringen konstaterer at det faktisk har skjedd, og at både Stortinget og befolkningen for øvrig ser at partiene, av hensyn til å oppnå et forhandlingsresultat, også er nødt til å gå på akkord med noen av de tidligere vedtakene. Man vil da få anmerkninger fra det som igjen er blitt et mindretall, som ønsker å forfølge denne saken, og Stortinget og Regjeringen må ha spesiell oppmerksomhet knyttet til disse problemstillingene.

Da anbefaler jeg komiteinnstillingen. Vi tar stortingsmeldingen og de komitemerknader som er framkommet, til etterretning, og Regjeringen oppfordres til å arbeide videre med de problemstillinger som komiteen har pekt på,

for å synliggjøre Regjeringens oppfølging av de ulike stortingsvedtak.

Modulf Aukan (KrF) [10:13:23]: For det første vil eg seia at eg sluttar meg til det aller meste av det som saksordføraren sa, og eg lytta med stor interesse til innlegget hans i dag.

Kristeleg Folkeparti vil visa til at Stortinget dei siste åra har gjort mange anmodningsvedtak. Talet i perioden 2003-2004 er heldigvis redusert i høve til perioden 2002-2003, men ligg framleis over nivået for 2001-2002. Kristeleg Folkeparti viser til kva ein tidlegare har sagt når det gjeld slike vedtak. Stortinget har i samband med Dokument nr. 14 for 2002-2003 og Innst. S. nr. 142 for 2003-2004, Frøiland-utvalet si innstilling, uttrykt at ein er redd for omfanget av anmodningsvedtak. Det er svært ønskeleg for alle at det vert mindre bruk av instruks frå Stortinget si side, avgrensa til særleg viktige saker.

Kristeleg Folkeparti vil, som resten av komiteen, trass i nedgangen i talet på anmodningsvedtak samanlikna med førre året, gjenta oppfordringa om å vera tilbakehalden med å instruera Regjeringa.

Stortinget sin rett og si moglegheit til å instruera den til kvar tid sitjande regjering kan ikkje diskuterast! Men overdriven bruk av retten til å instruera vil lett føra til uklære ansvarsforhold mellom storting og regjering. Dette vil kunna få som konsekvens at Stortinget si moglegheit til å kontrollera og gjera den einskilde statsråd ansvarleg vert mindre.

Det er rett og viktig at det er orden i Stortinget sitt arbeid.

Komiteen har merknader til departementa si oppfølging av 18 vedtak i stortingsssesjonen 2003–2004 og fire vedtak for perioden 2002–2003. I tillegg kjem ei rekkje saker der Stortinget har bedt om at et vert lagt fram ei eiga sak, men der tilbakemeldinga har skjedd i form av kommentarar i St.prp. nr. 1.

Komiteen går ut frå at den einskilde fagkomiteen har vurdert om ein vil akseptera ein slik måte å gå fram på, eller om kravet om ei eiga sak til Stortinget vert halde fast.

Flirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at fleire anmodningsvedtak inneheld ei anmodning til Regjeringa om å komma tilbake til Stortinget med «en egen sak» eller «en sak». Kristeleg Folkeparti vil i samband med dette peika på at Regjeringa i fleire saker skriv at saka er omtala i statsbudsjettet – dette er naturlegvis fordi mange slike anmodningar heng saman med budsjettspørsmål, som òg saksordføraren nemnde.

Flirtalet peikar på at den naturlege oppfølginga ville vera å fremja ei melding eller ein proposisjon til Stortinget basert på anmodningsvedtak.

Flirtalet sin intensjon kan ein gjerne slutta seg til, nemleg at det skal vera orden, og at det skal vera greitt å finna ut kvar saka står omtala, og på kva måte ho vert følgd opp.

Kristeleg Folkeparti vil, saman med komiteen sine medlemmer frå Høgre, vise til Innst. S. nr. 168 for 1998-

1999 og Frøiland-utvalet, der problematikken er gjort greie for. Kristeleg Folkeparti vil særskilt visa til Moderniseringsdepartementet sitt budsjettframlegg, der oppfølginga av anmodnings- og utgreiingsvedtak kjem fram klårt og tydeleg. Dette er eit døme som er ryddig og greitt å halda seg til. Det vil vera bra for Stortinget sitt arbeid at også andre departement følgjer same praksis.

Det er naturleg og sjølvsaugt at Regjeringa følgjer opp Stortinget sine vedtak og i den årlege meldinga om anmodningsvedtak gjer greie for når og korleis dette vert gjort.

Carl I. Hagen (FrP) [10:18:41]: La meg først få slutte meg til de hovedsynspunkter som saksordføreren, stortingspresident Jørgen Kosmo, fremførte når det gjaldt hvorledes Regjeringen bør komme tilbake til Stortinget med svar eller oppfølging av anmodningsvedtakene spesielt.

Jeg synes også det er blitt en tendens til at istedenfor at det gis konkret informasjon, kommer det ofte henvisninger til andre dokumenter. Det betyr at man ønsker at stortingsrepresentantene omtrent skal drive detektivvirksomhet for å finne ut hvordan Regjeringen følger opp vedtak. Det bør i den årlige St. meld. nr. 4 stå konkret for hvert eneste anmodningsvedtak hvordan man har fulgt opp. At man i tillegg kan vise til andre dokumenter, er helt greit.

Så synes jeg det fremdeles er altfor mange eksempler på at anmodningsvedtak som er relativt konkrete, enkle og greie i formen, og enkle å forstå, egentlig ikke blir fulgt opp slik som vedtaket lyder – det blir heller ikke kommentert og besvart. Så jeg synes klarere tale ville være greit. Dersom Regjeringen mener at dette er det umulig å gjennomføre fordi man ikke har hatt konsekvensene helt klart for seg, enten det er kostnader eller praktiske konsekvenser, så er det greiere å si det rett ut.

Det er klart at Regjeringen har full adgang til å komme tilbake mye tidligere enn i St. meld. nr. 4 hvis man mener at vedtak ikke lar seg gjennomføre, eller man er så uenig at man ikke vil gjennomføre dem. De kan da komme som egne saker, istedenfor at man venter et halvt år eller et år på å samle dem i St.meld. nr. 4. Dette er viktig, for det er en del av anmodningsvedtakene som ofte, kanskje av forslagsstiller og andre, blir markedsført slik overfor berørte grupper, organisasjoner eller bedrifter at Stortinget nå har fattet et vedtak, så nå blir det sånn. Så forventer man at noe skjer, men det skjer ingen ting. Så har Regjeringen kommet til at dette ikke kan gjennomføres – det kan være av plausible grunner, politiske grunner – og så driver det unna istedenfor. Da er det bedre at Regjeringen kommer raskere tilbake til Stortinget, slik at ikke mange der ute i samfunnet forventer ting som det så viser seg ikke å bli noe av.

Så er det selvsagt slik at det også ligger et ansvar på alle representanter og partigrupper for å lage klarere og tydeligere vedtak, ikke fullt så runde formuleringer som enkelte av vedtakene har. Men det er noe man får arbeide med i de ulike grupper.

Når det gjelder behovet for å følge opp vedtakene, vil jeg også slutte meg til saksordføreren. Det har vist seg etter

hvert – og det er vel sannsynligvis som følge av en økning i antall anmodningsvedtak – at det er blitt en betydelig endring av det vi kan kalle praksis i det utøvende apparat, og det er uavhengig av hvem som sitter i regjering. De første årene jeg var i dette hus, var det ingen som kontrollerte at anmodningsvedtak ble gjennomført. Det tok man som en ren selvfølge. Det var ikke behov for Stortinget eventuelt å undersøke om vedtak ble gjennomført. Bare tanken på at vedtak ikke ble gjennomført, streift ingen.

Vi får si at samfunnsutviklingen og den politiske utviklingen har endret dette. Når vi nå har fått i gang systemet med St.meld. nr. 4, som forteller hvordan Regjeringen følger opp vedtak, har det vist seg at hele Stortingets, alle komiteenes, oppmerksomhet om oppfølging etter voteringer i denne sal er noe som partigruppene må ta mye mer alvorlig enn de gjør. Det er altså ikke slik man tror det er, i hvert fall ikke slik det var i gamle dager, at når Stortinget har fattet et vedtak, blir det bare gjennomført. Det er faktisk slik at det nå fattes så mange vedtak som ikke blir gjennomført, at man ikke lenger har noen grunn til å løpe ropende og seirende ut av stortingssalen etter en votering om et anmodningsvedtak. Det er først når man har fått dokumentert at det de facto er gjennomført – enten at lovendringen er vedtatt av Odelstinget og Lagtinget og sanksjonert, eller at en organisatorisk endring er gjennomført – at man har grunn til å juble. Derfor tror jeg også at alle stortingsrepresentanter må ta mer innover seg det arbeidet som følger etter at et anmodningsvedtak er fattet.

Det har også vist seg – det er for så vidt en rett som Regjeringen har, og som den sittende regjering er flink til å benytte – at man stort sett omtrent overser anmodningsvedtak som har budsjettvirkninger for det kommende budsjett. Det hender Stortinget fatter anmodningsvedtak om at regjeringen i det kommende budsjett skal foreta den og den bevilgning eller den og den avgiftsendring eller den og den skatteendring. Stort sett registreres det jo i regjeringsapparatet, men regjeringsapparatet vet utmerket godt at det nye budsjettssystemet er slik at det forhandles om 15–20–30, kanskje 40, eksplisitte saker for å få subsidiær tilslutning fra et opposisjonsparti. Resten av de hundrevis av ting som står i budsjettet, glir da igjennom. For dem som er veldig ivrige etter å få gjort et anmodningsvedtak om en budsjettendring, betyr det at de opplever å se at det drukner i den prosessen som skjer om høsten når budsjettet skal vedtas. Det betyr igjen at vi i Stortinget må bli flinkere til ikke å ta det som en seier at vi har fått til et vedtak om at Stortinget ber Regjeringen i det kommende budsjett ta inn slik og slik post, eller foreta slik og slik bevilgning. Det er ingen seier. Det er først når det står i det endelige vedtatte budsjettet, at det eventuelt blir gjennomført. Det er en konsekvens av det nye systemet, et system som vi ikke har gitt vår tilslutning til, noe flertallet har, og som alle da selvsagt må forholde seg til.

Dette var noen ord litt generelt. Så er det ett vedtak jeg spesielt har lyst til å ta for meg. Det er vedtak nr. 4, 6. oktober 2003. Det står på side 4 i innstillingen, og dreier seg om noe som står i 2.5.1, under Helse- og omsorgsdepartementet. Vedtaket lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede fordeler og ulemper ved at utgiftene til eldreomsorgstjenester finansieres av Folketrygden på linje med uførepensjon, sykepenger, arbeidsledighetstrygd og alderspensjon som et system der pengene følger brukeren som selv velger leverandør av de godkjente omsorgstjenester og legge frem dette sakskomplekset for Stortinget før utgangen av 2004.»

Dette er altså et typisk vedtak med en klar tidsfrist – «før utgangen av 2004». Vedtaket er altså fra oktober 2003. På elleve måneder skjer det ingenting. Så uttaler Sosialdepartementet i brev av 13. september 2004 til Statsministerens kontor:

«En omlegging som skissert i forslaget er kompleks og vil representere en omfattende omlegging av finansieringsordningene for de kommunale pleie- og omsorgstjenestene.»

Det visste alle sammen da forslaget ble vedtatt. Det var ikke noe nytt. Dette har vært gjenstand for debatt i årevis. Videre står det:

«Saken reiser også grunnleggende prinsipielle spørsmål knyttet til ansvarsdelingen mellom stat og kommune.»

Det er helt korrekt – og videre:

«Departementet har på denne bakgrunn igangsatt utredninger for å belyse de problemstillinger en slik finansieringsform gir og det er gitt støtte til kommunale utviklingsprosjekt for alternative lokale ressursfordelingsmodeller. Regjeringen tar sikte på å følge opp Stortingets anmodning i en ny stortingsmelding om pleie- og omsorg i et aldrende samfunn som fremmes i løpet av høsten 2005.»

– altså et år etter den fristen som stortingsvedtaket inneholder. Så vidt man kan skjønne, er det ikke gjort noe på de elleve månedene som har gått fra brevet ble skrevet i departementet, til vedtaket i realiteten ble fattet.

Videre står det i brevet:

«Regjeringen tar i denne meldingen sikte på å legge frem et samlet forslag til ny ordning for finansiering og brukerbetaling i pleie- og omsorgstjenestene.»

Jeg har tillatt meg å skrive i en merknad fra Fremskrittspartiet:

«Fremskrittspartiet konstaterer at Regjeringen har hatt god tid til å følge vedtaket i Stortinget med fremleggelse av en egen sak om dette våren 2005 og stiller seg meget undrende til årsaken til at Regjeringen har valgt å skyve saken til etter stortingsvalget 2005.»

At man først gir et svar elleve måneder etterpå, og så sier at man kommer tilbake til det etter valget, synes jeg viser manglende respekt for Stortinget. Når Stortinget fattet et slikt vedtak, er det nettopp for å prøve å få til at man får løst kompliserte, omfattende og prinsipielle problemstillinger. Dette er et kjempespørsmål – det er vi fullt klar over – om staten skal stykkprisfinansiere eldreomsorgen eller om det skal være en rammebevilgning til kommunene, hvor man mangler midler til å ha en rettighetsbasert eldreomsorgstjeneste, slik som man har.

Jeg synes det er leit at Regjeringen ikke har fulgt dette opp. Vi burde i hvert fall ha fått denne meldingen før val-

get, slik at et av de områdene som vil bli diskutert i den kommende valgkamp, kunne vært basert på noe mer kunnskap og noen flere synspunkter og utredninger fra Regjeringen. Istedenfor vil det nå totalt mangle. Jeg vil bare få gi uttrykk for skuffelse over at ikke Regjeringen greide å følge opp dette vedtaket. Den har hatt god tid til å legge dette frem før stortingsvalget til høsten.

Statsråd Dagfinn Høybråten [10:29:20]: Det er en viktig og prinsipielt betydningsfull diskusjon som kontroll- og konstitusjonskomiteen inviterer Stortinget til med utgangspunkt i den innstillingen som foreligger.

Jeg vil spesielt understreke at behovet for tydelighet i kommunikasjon mellom regjering og storting er viktig i den demokratiske prosessen, slik saksordføreren gav uttrykk for i sitt innlegg. Det er Regjeringens klare hensikt at i forbindelse med oppfølgingen av anmodningsvedtak gjort i Stortinget skal kommunikasjonen tilbake til Stortinget være synlig og tydelig. Saksordføreren og komiteen har pekt på forbedringsbehov i forhold til det, noe Regjeringen vil følge opp. Vi har merket oss synspunktene i innstillingen, gjentatt og formidlet av saksordføreren her i dag, at når Stortinget ber om en sak, kommer man fortrinnsvis tilbake med en sak, og dersom det klart er mer hensiktsmessig å gjøre det i en større og mer helhetlig sammenheng, skal det synliggjøres klart i dokumentene.

Vi vil også arbeide med å synliggjøre oppfølgingen av anmodningsvedtak i de årlige budsjettproposisjoner, og tydeliggjøre klarere der hvor Regjeringen har funnet det hensiktsmessig å følge opp anmodningsvedtak som en del av budsjettet.

Det er også en betimelig påpekning at der Regjeringen finner det umulig å følge opp vedtak Stortinget har gjort, skal man tilbake til Stortinget og på en ryddig og overbevisende måte – og en tydelig måte – redegjøre for hvorfor det er Regjeringens vurdering.

Jeg nøyer meg med disse generelle bemerkninger i tilfelle til at de ansvarlige statsråder merker seg komiteens innstilling på de respektive områder.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1717)

S a k n r . 2

Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til godkjenning av beslutninger i EØS-komiteen nr. 103/2004 av 9. juli 2004 og nr. 149/2004 av 29. oktober 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsdirektiv 2003/124/EF, kommisjonsdirektiv 2003/125/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 2273/2003 og kommisjonsdirektiv 2004/72/EF til utfylling av markedsmissbruksdirektivet (direktiv 2003/6/EF) (Innst. S. nr. 126 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 32 (2004-2005))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 1717)

S a k n r . 3

Innstilling fra samferdselskomiteen om verksemda til NSB AS for perioden 2004-2006 (Innst. S. nr. 118 (2004-2005), jf. St.meld. nr. 6 (2004-2005))

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, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet, Venstre og Kystpartiet 5 minutter.

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

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

– Det anses vedtatt.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [10:34:26] (ordfører for saken): Samferdselskomiteen presenterer sin innstilling om virksomheten i NSB for perioden 2004–2006. Gjennom jernbanens 151-årige historie har NSB satt sitt preg på norsk debatt og samferdsel i 122 av dem – siden 1996 utskilt fra Jernbaneverket. Jernbanens får het «tømmer» og dens mor «trelast». Selv var den fødselshjelper ved industrireisningen hundre år tilbake, med Hydro og Borregaard som lysende eksempler.

Denne stortingsbehandling vil vise at fjorårets jubilant er høyst oppgående, og at jubilantens virilitet og potens er tiltakende, hvis Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre får fortsette sitt reformarbeid på transportsektoren også etter valget – andre partier vil utvilsomt fremføre en alternativ fremtidsvisjon. Men dette er en jernbanedebatt som i temperatur og i engasjement viser en transportør som er liv laga. I så måte står vi i en god tradisjon. NSB har vært en gjenganger i denne salen. Virksomheten i NSB var et viktig stridspunkt under riksrettssaken i 1884, senere vedtok Stortinget det store jernbanekompromisset etter lang debatt, som bl.a. gav oss Bergensbanen i 1909. NSBs stadig dårlige regnskaper før og etter siste krig etter hvert som bilen gjorde sitt inntog i Norge, ble heftig debattert i Stortinget. NSB er et statsfinansielt problem, sa Trygve Bratteli.

Dagens utfordringer er annerledes. Sentralisering, press på arealer og økt bevissthet på miljø gir jernbanen en viktig rolle i et mangfoldig transporttilbud, også der den ikke er bedriftsøkonomisk lønnsom.

Komiteen er tilfreds med økte passasjertall på jernbanen, ikke minst etter den dårlige utviklingen i perioden 2000–2003. Siden da er punktligheten bedret og kundetilfredsheten økt. Vi er tilfreds med at CargoNets satsing på kombinerte transporter ser ut til å treffe brukernes behov. Komiteen vil gi ros til NSB for evne til å gjennomføre nødvendige endringsprosesser de siste år. Vi i flertallet mener likevel at kostnads- og inntektsutviklingen i NSB langt fra er tilfredsstillende, og støtter tiltak fra NSB og

fra departementet for å redusere kostnader og øke effektiviteten. Det vil bedre hverdagen for mange brukere i dette landet. Økt togtransport, fornøyde brukere og sunn transportøkonomi er jernbaneselskapets viktigste suksesskriterier.

I meldingen er markedstilpasning av selskapet satt opp som et viktig mål, og det er også en av de mer kontroversielle biter i denne behandlingen. Konkurransen om gods-transport og etter hvert om passasjertransport representerer en spennende utfordring for NSB. Jeg har med interesse merket meg at NSBs ledelse fremholder konkurransen som et viktig incitament til å gjøre organisasjonen bedre og gjøre den sterkere. Infrastruktur er avgjørende for NSB. I moderne tid har det aldri vært brukt større ressurser på dette enn under denne regjeringen. Det eneste unntaket er utbyggingen av Gardermobanen.

Minst like viktig er Regjeringens gjennomgripende reformprosess, som norsk samferdsel underlegges. NSB og Jernbaneverket moderniseres. Et nytt konkurranseregime som omfatter både person- og godstransport, representerer en kraftig vekstimpuls for norsk jernbane. I sin motstand mot konkurranse og mot moderniseringen av forvaltningen glemmer sosialistene at en slik reformprosess kan vise seg å være et eksistensielt spørsmål for norsk jernbane slik vi kjenner den.

Internasjonaliseringen av transportsektoren aktualiserer behovet for å satse på det nordiske og europeiske jernbanemarkedet, alene eller i samarbeid med andre. Komiteen støtter styret i NSBs og departementets ønske om større frihet til å tilpasse seg etterspørselen fra de reisende. Økt satsing på baner med høy etterspørsel etter transporttjenester er en riktig ressurs- og miljøstrategi. Det er god grunn til å rose NSB for nyorientering og evne til å tilpasse seg nye behov og utfordringer.

Tilførsel av egenkapital, krav til avkastning og regler for utbytte er tradisjonelle styringsredskaper. Et rettferdig konkurranseregime fordrer forretningsmessig fastsatt avkastningskrav og utbyttepolitikk. Det er også viktig for vurderingen av det reelle behovet for statens kjøp av persontransporttjenester. Disse kjøp utgjør 40 pst. av NSBs samlede omsetning av persontransport på tog.

Flertallet mener videre at utsalg av driftsuavhengige eiendeler vil bedre økonomien i NSB. Det vil bidra til departementets mål om konsentrasjon om NSBs kjernevirksomhet. Rettferdige konkurransevilkår forutsetter at selskapene får tilnærmet lik tilgang til nødvendig infrastruktur. Jeg vet at Regjeringen er i ferd med å vurdere forvaltning og eierskap til stasjoner og til terminaler.

Så til Nettbuss. NSB har engasjert seg tungt på bussektoren og råder i dag over 2 100 av landets 8 000 busser. Flertallet frykter at selskapet skal utvikle seg til en overtung busseier. I det kan ligge kimen til en forvittringslinje for jernbanedrift. Mindre fokus på jernbane fordi den er en mer tungrodd og mer kapitalintensiv transportform, som også er intensiv med hensyn til planlegging og beredskap, kan redusere jernbanens konkurransekraft. Flertallet mener NSBs busselskap primært bør være et supplement til jernbane som fyller transportbehov i tilknytning til jernbanestrekninger og jernbanedrift generelt. Flertal-

let frykter at NSBs bussatsing langt overstiger dette behovet.

Vi tror det er behov for et nasjonalt jernbaneselskap som først og sist har som mål å levere gode jernbanetjenester og kontinuerlig styrke jernbanens konkurransefortrinn. Vi vil ikke finne oss i at en dominerende markedsaktør som taper et anbud på en banestrekning, drukner konkurrenten i tung bussatsing i samme korridor. En slik situasjon vil gjøre konkurranse om sporet helt illusorisk. Flertallet ber departementet nøye vurdere størrelsen på NSBs bussvirksomhet og form for engasjement i tiden fremover under henvisning til det som er nevnt ovenfor.

Godstransport på bane er viktig med sikte på mer bærekraftig samferdsel. Nye samarbeidsformer og alliansebygging baneselskapene imellom kan være nødvendig for å møte stadig større internasjonalisering. For å få dette til ber NSB om frihet til å selge seg ned i CargoNet når behovet for samarbeid, kapital og ny kompetanse melder seg. Flertallet støtter NSB i dette. Det vil kunne styrke jernbanens konkurransekraft spesielt og bærekraftig transport generelt.

Jernbanetransport er sikker transport. Det er behov for målrettet arbeid med trafikksikkerhet. Konkurransetsetting har som forutsetning at sikkerheten skal være minst like god som tidligere. På grunn av NSBs spesielle stilling og størrelse har forvaltningen av sikkerhet i NSB-selskapet en helt sentral betydning for sikkerhet på jernbanen i Norge. Trafikksikkerheten har utviklet seg positivt siden år 2000, og NSB fortjener igjen blomster for sikkerhetsarbeidet.

Jeg anbefaler innstillingen.

Sigrun Eng (A) [10:43:13]: Dagens debatt om verksemda til NSB har mange positive element i seg. I samband med St.meld. nr. 6 for 2004-2005 har både NSB og styret gitt sine innspel, og departementet har følgd dei opp i meldinga.

Meir uvanleg er det at partia som representerer Regjeringa, særleg på eitt punkt legg heilt andre føringar, f.eks. når ein les merknadene om Nettbuss, om redselen for at selskapet skal bli ein for stor og dominerande aktør, eller at Nettbuss stort sett skal ta seg av tilbringarteneste til tog, og at bussatsinga synest langt å overskride dette behovet. Ja, Nettbuss er stort, ein rår i dag over om lag ein fjerdedel av den norske bussparken.

I meldinga står det i eit strekpunkt at Samferdselsdepartementet er oppteke av at NSB AS skal «utnytte dei synergiane som ligg i det å vere eit breidt samansett konsern». I framtida skal NSB konkurrere med internasjonale konsern som tilbyr både buss og tog, ja til og med ferjedrift. Regjeringspartia ynskjer konkurranseutsetjing, men vil samtidig leggje bindingar på den norske aktøren, slik at det ikkje blir nokon reell konkurranse. Det er uforståeleg med den detaljreguleringa fleirtalet legg føringar for.

Arbeidarpartiet har vore skeptisk til parallellkøyring mellom buss og tog, men held seg til at frislepp av ekspressbusskøyring har komme for fullt under den sitjande regjeringa. Vengeklipping og hindringar for eit statleg norsk selskap, samstundes som ein aksepterer at interna-

sjonale selskap driv si verksemd på ein slik måte, kan ikkje Arbeidarpartiet stille seg bak. Vi er tvert imot fornøgde med at NSB med sine dotterbedrifter har komme seg opp av ein bølgedal. No strøymer passasjerane til toga, punktlegheita er auka monaleg. Toga kjem når dei skal, og er framme til rett tid langt oftare enn før.

Arbeidarpartiet er oppteke av at NSB fyrst og fremst skal vere eit togselskap. Det er samspelet mellom NSB og Jernbaneverket som kan gi enda betre framkomsttilhøve både for passasjerane og med tanke på å få meir gods på bane. Skinnegangen skrik etter nyinvesteringar og vedlikehald, noko fleirtalet også meinte under behandlinga av Nasjonal transportplan i fjor. Handlingsplanen viser at investeringar i åra som kjem, vil gi betre tider for togtransport.

Arbeidarpartiet er oppteke av å få meir gods over på bane. CargoNet satsar på kombinerte transportar og har funne sin nisje i marknaden. På mange strekningar aukar godsmengda gledeleg, men vognlast slit m.a. grunna køyrevogavgifta. Med små marginar i transporten må vi, om vi ynskjer denne utviklinga, gi like rammevilkår for vognlast og kombinerte transportar. Tømmertransporten er eit godt eksempel, som ville nyte godt av avgiftsfritak. Derfor støttar Arbeidarpartiet dette.

NSB og styret ynskjer seg ei friare stilling i høve til prosentvis eigarskap i CargoNet. Arbeidarpartiet er usamd i dette. Vi meiner at CargoNet bør vere det dominerande godsselskapet for skinnegående transportar, og er bekymra for at ved nedsal til under 50 pst. kan dette få eit mindre fokus i NSB enn i dag. Det er tilrettelagt for konkurranse på sporet for andre transportørar, men statens eigarskap i NSB gir oss moglegheiter for nasjonale føringar ut frå ein vilja politikk.

Arbeidarpartiet er også oppteke av at NSB skal få moglegheit til å satse i ein internasjonal marknad, særleg i den nordiske, på persontransport, og internasjonalt på gods. Dette er i tråd med EU sin strategi på lange transportar, og samhandelen med Europa er Noreg avhengig av. Det er gledeleg at også regjeringspartia er samde i dette. Vi meiner at NSB på lik linje med andre som driv grensoverskridande trafikk, må få høve til taxfree-sal. At regjeringspartia ikkje ynskjer dette, er uforståeleg, men Framstegspartiet reddar fleirtalet. Vi forventar at dette blir følgd opp så raskt som mogleg.

Når det gjeld utbygginga av GSM-R-nettet og samlokalisering for bruk av GSM i tilknytning til desse investeringsringane, er dette positivt og etterlengta. I svarbrevet frå statsråden til komiteen ser ho velvillig på det, men regjeringspartia sluttar seg ikkje til dette heller.

NSB og departementet inngår avtaler om statlege kjøp på om lag 1,5 milliardar kr årleg. Det er viktig at partane blir samde om kor mykje NSB skal få i momsrefusjon etter at togselskapet no er innlemma i momsregimet. Korrespondansen komiteen har hatt med departementet, tyder på at det minst manglar eit femtitals millionar. Naturleg nok gir det seg utslag på togproduksjonen. Eg tør minne om at det er til pendlartrafikken i bynære strøk det aller meste av offentlege kjøp går. Kutta i rutene ved at NSB ikkje får den framforhandla summen, råkar distrikt der tog-

tilbudet er det einaste kollektivtilbudet. Eg vonar dette blir rydda opp i i revidert nasjonalbudsjett.

Eigarforholdet mellom Jernbaneverket og NSB når det gjeld stasjonar og annan bygningsmasse, er uavklart. Uryddige ansvarsforhold gjer sitt til manglande vedlikehald. Arbeidarpartiet meiner at ein bør jobbe vidare med å få avklart dette. Vi er kjende med møteverksemda som har vore, og forventar at Samferdselsdepartementet bidreg aktivt til å finne fram til økonomiske løysingar som partane kan akseptere.

Dette er ei framtidretta melding. Tilsette sine organisasjonar synest ho er god. Det gir eit godt grunnlag for enda fleire forbetringar for NSB. Har ein tilsette med på laget og ser resultatata av nedskjeringar og bemanningsreduksjonar gi positive resultat, vil transportselskapet NSB, med primært togdrift, og buss som supplement, kunne sjå framtida i møte med optimisme.

Arbeidarpartiet støtta ikkje omdanninga av NSB til NSB AS. Når det likevel blei slik, må ein halde seg til dei vedtaka som er fatta. Denne meldinga legg føringar for eigerskapsmeldinga. Vi er nok noko forundra over regjeringspartia sin iver etter frislepp og konkurranseutsetjing, samstundes som vi ser kor detaljert fleirtalet er overfor ei bedrift som no er eit AS. Snakk om dobbelt bokhald.

Arbeidarpartiet er oppteke av at utbyttepolitikken skal gi selskapet langsiktigheit. Det kan ikkje bli slik at år om anna vil utbyttet etter skatt kunne hoppe opp til dei store høgder og tappe selskapet for eigenkapital og redusere endringar, som blir nødvendige i ein konkurransemarknad. Kanskje ein på sikt bør lage nokolunde like retningslinjer for utbytte for statlege selskap.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:51:07]: Meldingen om NSB viser at selskapet fremdeles har et stort behov for å redusere sine kostnader og øke sine inntekter. Samferdselsdepartementet sier i sine vurderinger at styret bør fokusere sterkt på denne delen av virksomheten. Dette er jeg selvfølgelig enig med dem i. Men, og det er et stort men: Jeg tror at den største tjenesten vi kan gjøre NSB, er å sørge for at de får konkurranse. Med konkurranse skjerpes sansene. Dette bør gjøres både for å tekkes kundene, noe som vil gi større inntjening, og for å sette fokus på besparelser. Derfor er jeg glad for at Regjeringen etter flere års press fra Fremskrittspartiet nå har startet prosessen med å konkurranseutsette flere banestrekninger. Selv om dette etter mitt syn går sakte og en burde vært kommet mye lenger, er det en start på noe svært positivt.

Jeg registrerer at de sosialistiske partiene, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, som elsker å gi inntrykk av at de er de partiene som kjemper for kollektivtransport, ikke ser at konkurranse er et av de beste virkemidlene for å få kundene til å bruke banen. Selv om jeg mener at jernbane ligger langt tilbake for eksempelvis buss både med hensyn til fleksibilitet og økonomi, er det åpenbart at konkurranse på sporet vil føre til at jernbanen styrker sin posisjon i kollektivmarkedet. Dette ser, dessverre for brukerne, ikke de sosialistiske partiene.

I meldingen legges det opp til fortsatt statlig eierskap av NSB AS, noe som får støtte av flertallet i komiteen.

Dette er av flere grunner uforståelig for meg. For det første er NSB ikke noe annet enn en helt ordinær transportbedrift som transporterer folk fra punkt A til punkt B. Det er derfor ingenting som burde tilsi at staten burde stå som eier.

Ellers i samfunnet har vi et betydelig antall transportbedrifter. Mange av disse er monopolbedrifter og har store krav til sikkerhet. Felles for de aller fleste er at de er privat eid. Jeg tør nevne Hurtigruten, som i over hundre år har trafikkert kysten med minst de samme sikkerhetsmessige utfordringer som NSB AS har, og som har vært, og fremdeles er, privat eid. Det samme gjelder Widerøe, som har hatt monopol og strenge krav til sikkerhet, uten at en eneste har ytret ønske om at det selskapet skal bli statlig eid.

Men også sett ut fra et brukersynspunkt er det beklagelig at NSB AS ikke børsnoteres og selges ut. Det er ingen tvil om at et nedsalg og en børsnotering vil føre til en vitalisering av selskapet, med tilgang på ny kapital og nye ideer som vil komme driften av norsk jernbane til gode. Og er det noe NSB trenger, er det nettopp nytenkning og alternative løsninger. Dette må selvfølgelig ikke misforstås dit hen at de ansatte ikke gjør jobben sin, men det er heller konkurranse og krav til avkastning fra aksjonærene som tvinger fram nye tanker og løsninger som kommer både kundene, eierne og de ansatte til gode.

På denne bakgrunn foreslår vi at NSB AS børsnoteres for deretter å selges.

Som sagt er det vårt mål at NSB børsnoteres og selges ut, men det betyr ikke at vi ikke også ser at det må tenkes kortsiktig. Et av problemene som oppstår når NSB nå skal ut og konkurrere, er eierskapet, dvs. at Samferdselsdepartementet skal stå som eier av selskapet. Det betyr igjen at departementet både skal utarbeide anbudskriteriene, forhandle om uklarheter i anbudsprosessen og til slutt tildele anbudet. Det er ikke bra. Og selv om departementet har lagt mye vekt på ikke å gi seg selv særfordeler som eier, vil dette eierskapet skape tvil i markedet om hvorvidt særfordeler blir gitt til NSB. Derfor foreslår Fremskrittspartiet at eierskapet til NSB overføres til Næringsdepartementet, i første omgang.

Etter initiativ fra Fremskrittspartiet ble det åpnet for at ekspressbussene skal kunne konkurrere med tog på de strekningene der toget også går – etter vårt syn en selvfølgelig, som denne regjeringen til slutt gikk med på. Dette har ført til et langt bedre og et langt rimeligere tilbud til de reisende. Dessverre er det fremdeles en del konkurransehindrede elementer igjen i lovgivningen og i forskriftene for at det skal bli fri konkurranse mellom buss og tog. En slik konkurranse vil etter Fremskrittspartiets syn føre til at både samfunnet og brukerne får et langt billigere og bedre tilbud. Derfor fremmer vi forslag om å fjerne slike hindringer.

I den nye situasjonen som oppstår når NSB må konkurrere med andre selskaper om oppdrag, er det viktig at NSB ikke har særfordeler i forhold til eierskap til infrastrukturen. I dag eier NSB en betydelig del av infrastrukturen gjennom sitt eierskap til bygninger og eiendommer. Fremskrittspartiet mener at all slik infrastruktur bør sam-

les i Jernbaneverket eller i et uavhengig forvaltningsselskap, slik at NSB ikke gis særfordeler i den nye konkurransesituasjonen.

NSB har etter hvert kjøpt seg opp til å bli den største aktøren på bussmarkedet. Fremskrittspartiet er skeptisk til at NSB skal bli en ledende aktør på dette markedet, både på grunn av at det ikke er behov for at staten gjennom sitt eierskap i NSB bør eie et transportbyrå i et marked som utmerket godt fungerer, og ikke minst på grunn av at NSB oppnår en monopollignende makt i dette markedet, noe som også Konkurransetilsynet er betenkt over. Fremskrittspartiet foreslår derfor at NSB pålegges å selge Nettbuss AS.

NSB er også en stor eier i CargoNet AS med sine 55 pst. av aksjene. Det er i dag flere private aktører som har etablert seg på dette markedet, og det er derfor ikke grunnlag for at staten gjennom NSB skal være en betydelig eier i et godstransportselskap. Det er et marked som fungerer utmerket godt allerede, og derfor foreslår Fremskrittspartiet at NSB selger seg ut av CargoNet og konsentrerer seg om sine kjerneoppgaver, nemlig persontransport med tog.

Fremskrittspartiet ønsker også at grenseoverskridende transport med tog skal ha de samme fordelene som flyselskapene har, og foreslår at jernbaneselskap som driver slik transport, skal få lov å selge taxfree-varer.

Jeg tar dermed opp de forslagene som vi har fremmet.

Presidenten: Representanten Kenneth Svendsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Heidi Sørensen (SV) [10:58:08]: Det er gledelig å kunne konstatere at NSB har hatt en positiv utvikling. Det er viktig, for vi trenger et godt, moderne og miljøvennlig transportselskap i Norge som kan drive en effektiv og god togtrafikk. I tillegg til at passasjerutviklingen har vært god, har også punktligheten bedret seg dramatisk de siste årene. NSB har gjort grep som har ført til at passasjerene på nytt har kommet til NSB. Jeg vil gi ros for den kampanjen som ble kjørt, der man kunne reise hvor langt man vil, for 150 kr. Den viste seg å være en suksess.

Det har også blitt vesentlig lettere å bestille billetter hos NSB, ikke minst gjennom et veldig effektivt system på Internett.

NSB lever i en situasjon med konkurranse. Jeg hører at Høyre og Fremskrittspartiet ikke har registrert det, men NSB konkurrerer hver eneste dag mot bil, mot fly og delvis mot buss. Den konkurransen er det NSB skal vinne.

Jeg har hatt den tvilsomme fornøyelse å prøve et konkurranseutsatt togmarked, hvor tog skulle konkurrere mot tog, i Storbritannia. Det tok meg to dager å få kjøpt en billett. Jeg måtte ha reisehåndboka for hånd, og Lonely Planet's reiseguide for Storbritannia bruker tre sider på å beskrive hvordan man skal få tak i en billett for å reise fra A til B. Storbritannia er ingen modell for oss hvis vi skal bygge opp effektiv togtrafikk i Norge.

Det er ett område hvor punktligheten ikke er god nok ennå, og det er lokaltrafikken rundt Oslo. Jeg synes det er vanskelig å laste NSB for det. Den infrastruktur vi har

rundt hovedstaden, har ikke god nok kapasitet til å klare å ta en god nok trafikkutvikling. Det gjelder spesielt strekningen Oslo–Ski, hvor vi har hatt problemer, og hvor vi venter på utbygging av dobbeltspor for å få en ny og bedre situasjon.

Jeg vil gi ros til Regjeringen for å ha lagt fram en god melding. Da jeg leste gjennom den første gang, tenkte jeg at dette skulle bli en lett jobb i komiteen. Her kan vi få til et bredt flertall, selvfølgelig minus det partiet som egentlig ikke vil ha tog i Norge, Fremskrittspartiet. Jeg er derfor litt lei meg over at vi ikke står sammen om mer enn det vi faktisk gjør, i denne innstillingen. Det gjelder spesielt Nettbuss. Jeg må si at måten regjeringsfraksjonen argumenterer på i den saken, overrasker meg en smule. Det virker som det ikke er konkurransen i seg selv som er en målsetting, men nærmest å få lov til å knø statsselskapet. Det synes jeg ikke er et ærbart motiv. Det er konsesjonspolitikken som avgjør om vi skal ha konkurranse mellom buss og jernbane. Når regjeringspartiene, med støtte fra Fremskrittspartiet, vedtar at det skal være en slik konkurranse, må det være greit og riktig at NSB får lov til å konkurrere på like vilkår med de andre selskapene som skal inn i markedet. Vi ser at når anbud er ute på Gjøvikbanen, er det de store internasjonale aktørene som Arriva og Connex som leverer inn anbud, og de selskapene driver selvfølgelig både med jernbane og med buss. Da framstår det som noe merkelig at regjeringsfraksjonen, i motsetning til Regjeringen, oppfatter det som et problem at også statsselskapet NSB skal drive både med jernbane og med buss.

Det er blitt sagt at det er et problem at NSB kjører buss parallelt med at det går tog. Jeg klarer ikke med min beste vilje å forstå hvorfor det da ikke er et problem hvis Connex skulle kjøre den samme bussen ved siden av toget.

Så litt ris til slutt. Når det gjelder stasjonene, bør situasjon bli bedre enn den er i dag. Det er ikke trivelig å gå på toget verken på Holmlia eller på Hauketo. Nå tror noen kanskje at det er små stasjoner av liten betydning, men vi snakker om stasjoner som er blant de ti-tolv mest trafikkerte i Norge. Jeg håper vi får til en ordning. Og hvis vi skal si at komiteen er enig om i hvert fall én setning, må det være den om at «stasjonene og stasjonsområdene må brukes til beste for passasjerene». Det håper jeg vil skje.

Odd Holten (KrF) [11:03:30]: La meg innlede med å slå fast at nå går alt så meget bedre for NSB.

Etter en periode med negative tendenser, fra 2000 til 2003, har antallet passasjerer på jernbanen økt det siste året. Etter denne perioden er punktligheten nå bedret, og kundetilfredsheten har økt. 2004 ble et godt år for NSB Persontog. Aldri har NSBs tog vært mer i rute. Kundetilfredsheten økte, og trafikkutviklingen ble positiv. Tilbudet til kundene er altså blitt bedre. Dette gir mer fornøyde kunder og flere kunder.

Punktligheten på NSBs tog er nå bedre enn noen gang. Mens fire strekninger nådde punktlighetsmålet på 90 pst. i 2003, ble dette målet nådd for hele tolv strekninger i 2004. Det har ikke vært registrert bedre punktlighet siden målingene startet i 1971 på NSB Regiontog. Kundetil-

fredsheten har økt samlet sett hos NSB. Dette er svært hyggelig.

Samtlige av NSBs regiontog hadde positiv trafikkvekst i 2004. For noen strekninger var veksten meget sterk. For eksempel hadde østfoldstrekningen fra Halden til Oslo en vekst på hele 23 pst. Dette er meget bra og helt nødvendig for å demme opp for økte køer på veiene.

På NSB Regiontog på Østfoldbanen var det altså 23 pst. flere kunder i 2004 enn i 2003. NSB fraktet i 2004 drøyt 936 000 passasjerer på regiontoget mellom Oslo og Halden. I 2004 hadde NSB Regiontog på Østfoldbanen i snitt en punktlighet på 90 pst. Dette gjelder vestre linje. Det er også behov for å bedre utstyr og linjer i Indre Østfold for å få økt markedsandel fra østfoldveiene over på jernbanen.

Det går altså bedre nå for NSB. Kristelig Folkeparti er opptatt av at vi skal ha et sterkt nasjonalt jernbaneselskap. Med de store miljømessige fordeler jernbanetransport gir framfor annen transport, er det av stor betydning at vi legger til rette for at en størst mulig andel av trafikken går på skinner. Derfor vil også vi i Kristelig Folkeparti understreke at jernbanen må være NSBs hovedfokusering, ikke bussdriften. Vi er helt enig i det som står i kapittel 4 i eiermeldingen om styrets mål og strategier for kommende periode:

«Styret sitt utgangspunkt er at toget utgjør grunnstammen i NSB sitt kollektivtilbud.»

NSB AS har engasjert seg sterkt i bussektoren, og selskapet råder nå over 2 100 av landets 8 000 busser. Vi i Kristelig Folkeparti vil advare mot en svekking av jernbanens konkurransekraft. Vi mener NSB bør kunne drive busstransport, men at NSBs bussdrift primært bør være et supplement til selskapets jernbanedrift på de enkelte jernbanestrekninger. Spesielt skal de ta seg av tilbringertjenesten. NSBs viktigste rolle må være å levere gode togtjenester og kontinuerlig styrke jernbanens konkurransefortrinn.

I forbindelse med behandlingen av eiermeldingen har sikkerhetsperspektivet vært et tema. Og det er viktig at NSB kontinuerlig arbeider for å forbedre trafikksikkerheten. Den har utviklet seg positivt i perioden 2001–2003. Denne positive utviklingen har sammenheng med at arbeidet for økt trafikksikkerhet er høyt prioritert i konsernet. Det er en positiv og riktig prioritering. Vi håper på fortsatt oppgang for NSB, både når det gjelder antallet kunder, punktlighet og sikkerhet – og med det fornøyde og trygge kunder.

Jorunn Ringstad (Sp) [11:08:49]: Meldinga om verksemda for NSB AS er ei viktig sak. Gjennom denne meldinga får Stortinget ein samla gjennomgang av utviklinga i førre planperiode og NSB sine hovudutfordringar, strategiar og planar for dei kommande åra. Eg vil kommentere nokre punkt i denne meldinga.

Lat meg fyrst slå fast at Senterpartiet ynskjer at NSB AS også i framtida skal vere statleg eigd. Vi ynskjer ein sterk nasjonal aktør på jernbanesida.

For Senterpartiet er det viktig at Stortinget blir orientert om store organisatoriske endringar, som t.d. utskiljing av støttefunksjonar. Store endringar i togtilbodet eller

nedlegging av banestrekningar bør òg vere saker som Stortinget skal handsame.

Senterpartiet er oppteke av å utnytte jernbanen sine fortrinn. Det er t.d. god miljøpolitikk og rett ressursstrategi å satse på toget som kollektivtilbod i og rundt dei store byane og i InterCity-samband der det er stor etterspurnad etter transporttenester. Det er positivt at NSB har gjennomført omstillingar som har ført til auka effektivitet og reduserte kostnader. Dette har også auka regulariteten og gitt meir fornøyde kundar. Etter år med nedgang i passasjertalet har auken i talet på reisande som mot slutten av 2003 og heldt fram i 2004, vore eit positivt vendepunkt i persontrafikkutviklinga når det gjeld tog. Det er viktig at NSB AS tilpassar seg etterspurnaden frå dei reisande, slik at NSB kan fortsetje ei positiv utvikling på persontransportsida.

Senterpartiet støttar Regjeringa si vurdering om at bussverksemda framleis skal vere ein del av satsinga til NSB-konsernet, men at toget skal vere grunnstammen. Buss i samspel med tog vil styrkje kollektivtrafikken og gjere NSB-konsernet sitt tilbod til kundane meir komplett. Etter mitt syn vil også NSB AS sin eigarskap i Nettbuss AS styrkje konkurransekrafta til NSB-konsernet i høve til multinasjonale aktørar, som t.d. Connex og Arriva. Dei to selskapa er eksempel på transportselskap som satsar på både tog og buss, og det er viktig at NSB AS har dei same vilkåra som konkurrentane.

Elles er det òg verdt å merke seg at Nettbuss – som det står i meldinga – gir eit monaleg positivt økonomisk bidrag til NSB-konsernet. Senterpartiet er samd med departementet i at bussverksemda i NSB bør utviklast vidare med sikte på å styrkje den samla kollektivtrafikken gjennom å støtte opp under og utfylle togtilbodet.

Difor undrar det meg at regjeringspartia i ein merknad om bussverksemda til NSB AS – i alle fall slik eg oppfattar merknaden – delvis er på kollisjonskurs med det som står i proposisjonen, når desse partia saman med Framstegspartiet ber departementet nøye vurdere storleiken på NSB si bussverksemd og forma for engasjement på dette området i tida framover.

Jernbana har òg fortrinn i godstransporten, spesielt ved transport av store mengder gods over lange strekningar. Senterpartiet har som målsetjing å få meir gods over på jernbane, og difor er veksten på 18 pst. i transport av containerar og semitrailerar på jernbane i 2004 ei positiv utvikling som vi er svært godt fornøyde med.

Eigedomane til NSB har heilt sidan etableringa av NSB som særlovselskap vore ein stor del av verdiane i konsernet. Eg støttar det som står i meldinga om at det er viktig å klarere ansvarstilhøva når det gjeld stasjonane. Manglande vedlikehald av mange stasjonsbygningar tyder på at ansvarstilhøva er uklare, eller i alle fall at ansvaret for vedlikehaldet ikkje blir teke på alvor. Senterpartiet har i ein merknad saman med Arbeidarpartiet og SV peika på at ei løysing kan vere at Jernbaneverket får eineansvaret for stasjonsområda. Det bør i alle fall snarast finnast ei løysing som partane kan akseptere.

Til slutt vil eg streke under at det er viktig at NSB AS får føreseielege rammevilkår, slik at selskapet kan ha

langsiktig utvikling, planlegging og drift. Ein føresetnad for dette er at utbyttet og avkastningspolitikken i selskapet også er føreseieleg.

Statsråd Torild Skogsholm [11:13:57]: Regjeringen legger med St.meld. nr. 6 fram den tredje Eiermeldingen om NSBs virksomhet. Det trekkes her opp viktige linjer for hvordan Regjeringen vil utøve sitt eierskap, samtidig som det gis en orientering om og vurdering av selskapets planer og strategier.

Jernbanen er et viktig satsingsområde for Regjeringen. Vi bruker i 2005 godt over 6 milliarder kr til jernbaneforhold, og jernbanebudsjettet er styrket med over 30 pst. siden vi overtok i 2001.

Regjeringen legger opp til at staten også framover skal være eier av NSB-konsernet. Etter hvert som mer persontransport med tog blir konkurranseutsatt, kan et statlig eid NSB-konsern være med og sikre større mangfold av aktører og en reell konkurranse i transportsektoren.

Jeg er svært tilfreds med at antall reisende med NSB og godsvolumet til CargoNet har økt i den senere tid. Dette representerer et positivt vendepunkt for konsernet. Punktligheten er forbedret, og kundene er mer fornøyd nå enn tidligere. For at denne positive utviklingen skal kunne fortsette, er det også viktig at NSB har forutsigbare rammevilkår. Det er særlig viktig med prioritering av vedlikehold og investeringer i infrastrukturen på jernbanen.

NSBs målrettede arbeid med trafikkikkerheten har gitt resultater. Sikkerheten har utviklet seg positivt etter 2000.

NSB gjennomfører for tiden store omstillinger for å redusere kostnadene og effektivisere driften. Dette er det redegjort nærmere for i meldingen. Selskapet har og skal ha stort fokus på selve kjernevirksomheten. Flere støtte- og servicefunksjoner er skilt ut og konkurranseutsatt. Dette gir økonomiske gevinster. I likhet med komiteen vil jeg gi NSB honnør for evnen til å ha gjennomført nødvendige endringsprosesser de senere årene.

Lønnsomheten i NSB-konsernet har ikke vært som forutsatt, på grunn av for lave inntekter fra persontogvirksomheten og godstogvirksomheten. NSBs omfattende omstilling i foregående periode har imidlertid bidratt til å redusere de negative effektene av dette. Som komiteen også påpeker, ville NSB uten dette arbeidet vært i en vesentlig dårligere økonomisk situasjon. Jeg forventer at NSB fortsetter arbeidet med å redusere kostnadene.

Regjeringen finner det riktig at muligheten for å hente synergieffekter mellom tog og buss utnyttes innenfor dagens konsernstruktur. Dette vil bidra til et mest mulig kostnadseffektivt transporttilbud og understøtte hovedmålet om en mest mulig lønnsom togdrift totalt sett.

Jeg har merket meg flertallet i samferdselskomiteen sin bekymring for at Nettbuss blir en for dominerende aktør i bussmarkedet. Jeg oppfatter ikke dette som at man er på kollisjonskurs med Regjeringens politikk – tvert imot. Det er viktig med velfungerende konkurranse i bussmarkedet og at vi etter hvert oppnår en virksom konkurranse også på jernbane. Jeg vil derfor følge denne utviklingen nøye. Samtidig peker flertallet på at det vil oppstå en ny

situasjon om NSB skulle få stor konkurranse på jernbanesektoren fra selskaper som også er bussoperatører. Dette er en viktig påpekning, som viser forståelse for selskapets strategi og understreker betydningen av å vinne erfaring med de kommende konkurranseutsettinger.

Etter hvert som konkurransen i godstrafikken med jernbane utvikler seg i Norge, mener Regjeringen at forutsetningen om at staten skal eie minimum 51 pst. av aksjene i CargoNet, kan oppheves, og NSB i samråd med Samferdselsdepartementet bør få frihet til å vurdere reduksjon i eierandelen. Flertallet i komiteen slutter seg til dette.

Eiendommene til NSB har helt siden etableringen av NSB som særlovsselskap utgjort en stor del av verdiene i selskapet. Flertallet i samferdselskomiteen ber Regjeringen nøye vurdere forvaltningen og eierskapet til stasjonene og terminalene i NSB. Spørsmålet om eierskap og forvaltning av disse er omfattende og komplisert. Hvordan en alternativ forvaltning og drift skal organiseres, vil jeg derfor måtte komme tilbake til.

Jernbanen er det mest miljøvennlige transportmiddelet vi har, og videre satsing på jernbane er avgjørende for å oppnå gode miljøgevinster og få flere til å reise kollektivt. De gode utviklingstendensene for jernbanen viser at vi er på rett veg.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [11:19:17]: Eg er einig med statsråden i det meste av det ho sa. Regjeringa støttar at NSB AS skal eiga Nettbuss framover. Eg går ut frå at det er fordi det vil gje eit best mogleg samla tilbod, og at det vil gje staten som eigar mest igjen for verdiar og løyvingar til NSB AS.

Regjeringspartia er bekymra, som statsråden sa, for at dette skal føra til at Nettbuss kan drukna selskap som vinn anbod på tog, i konkurrerende bussdrift, for å sitera saksordføraren. Me veit samtidig at aktuelle konkurrentar, som Connex og Arriva, har både tog og buss – dei er til og med ganske store på buss.

Då lurar eg på: Er statsråden einig med regjeringspartia i at NSB AS ikkje bør har for mykje buss? Kva vil statsråden gjera dersom andre selskap druknar NSB AS i konkurrerende bussdrift om dei vinn anbod på strekningar?

Statsråd Torild Skogsholm [11:20:31]: Jeg vil minne om at det vi snakker om nå, er et transportselskap som skal ha jernbanevirksomhet som grunnstamme i sin kjernevirksomhet. Jeg er enig med flertallet i at vi må ha oppmerksomheten knyttet til at det nettopp er her det største og tyngste fokuset skal være. Så er det riktig at andre operatører som vil konkurrere her, i stor grad også vil ha bussvirksomhet. Det vil vi være åpne for at også NSB skal ha. Men det vil være, mener jeg, viktig at vi er klar på hva som er strategien til det statlig eide transportselskapet, og da snakker jeg om jernbanetransportselskapet. Jeg synes ikke et statlig eid jernbaneselskap skal ha som strategi å konkurrere ut togtransport. Der er flertallet og jeg helt enig.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:21:55]: Statsråden brukte mye av tiden sin til å slå fast og understreke viktigheten av det statlige eierskapet av NSB. Som jeg sa i mitt innlegg, er Widerøe et privat selskap som har utviklet seg veldig bra, med nye ruter og god service, og de har fått mange nye brukere. Det samme gjelder Hurtigruta. Hurtigruta er også et privateid selskap med monopol, som for øvrig også Widerøe har. De investerer i nye båter, og de ser på nye måter å selge sine produkter på, bl.a. har de startet rute til Grønland og til Antarktis. De fokuserer også sterkt på sikkerhet, minst like sterkt som NSB. Hvorfor er det slik at det er helt greit å ha disse private aktørene i markedet, mens NSB absolutt må være statlig? Det kunne jeg tenke meg å få en forklaring på. Det samme gjelder dette med hvorfor man fortsatt skal ha Samferdselsdepartementet som eier av NSB.

Statsråd Torild Skogsholm [11:23:17]: Eierskapet til NSB vil ligge i Samferdselsdepartementet videre framover under denne regjeringen. Enhver regjering kan vurdere hvor eierskapet til virksomhetene skal ligge, og hvilket departement de skal ligge innunder. NSB vil fortsatt være en svært viktig aktør innenfor jernbanefeltet i Norge. Det er viktig at vi sikrer oss at vi har en aktør som kan utføre den typen oppgaver vi her snakker om, at vi har en aktør som spesialiserer seg på jernbanevirksomhet og er i stand til å utføre de oppgavene. I Norge er det tross alt 4,5 millioner mennesker. Så er det til og med slik at ikke alle de 4,5 millionene har muligheten til å reise med tog. Vi må sikre oss, vi må ta vare på de mulighetene som ligger i NSB, og jeg mener at staten i lang tid framover vil være en god eier i så måte. NSB er viktig i sektorpolitikken.

Heidi Sørensen (SV) [11:24:19]: Jeg er langt på vei enig i det meste av det statsråden sa i sitt innlegg. Men jeg ble forbauset over det svaret hun gav til Oddbjørg Ausdal Starrfelt. Hvis det er slik at man tenker at et statsselskap, NSB, ikke på bussiden skal kunne konkurrere med tog, må jeg spørre: Er det da bedre at den konkurransen utføres av et privat selskap, og hva er den prinsipielle forskjellen? Eller er det slik at når vi har en korridor eller en strekning, er det konsesjonspolitikken som avgjør om det skal være konkurranse mellom tog og buss? Hvis konsesjonspolitikken sier at det skal det, hva er da den prinsipielle forskjellen på om det er Nettbuss eller Connex som kjører den samme strekningen?

Statsråd Torild Skogsholm [11:25:34]: Egentlig er dette en underlig debatt, for jeg har opplevd at de partiene som er mest opptatt av at NSB skal få lov til å kjøre både buss og tog, har vært veldig skeptiske til at de skulle kjøre parallelt buss og tog. Så denne debatten er satt litt på hodet, etter min mening. Skal strategien til et statlig eid jernbaneselskap være at de skal kjøre buss, og helst buss, der vi kan konkurrere med dem som prøver å etablere en god og miljøvennlig jernbanevirksomhet? Da mener jeg at konkurranselovgivningen er slik at den sier hva som kan skje her, og ikke minst hvilke konsesjoner vi gir. Jeg me-

ner det er feil om et statlig selskap skal ha som strategi eventuelt å konkurrere ut jernbanevirksomheten – det være seg som den eksisterer eller om den kommer ny, og kanskje spesielt når den kommer ny.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [11:26:45]: Tog er eit trygt, arealeffektivt og miljøvenleg reisealternativ. Det må me få meir av!

Difor har Arbeidarpartiet, med støtte frå eit fleirtal i denne salen, gått inn for å auka investeringane til betre jernbanespor, dobbeltspor og til dels nye strekningar. Det er i infrastrukturen problemet ligg, ikkje i at NSB AS fungerer dårleg, for det gjer det ikkje. Det går stadig betre, som fleire har sagt.

Taxfree-sal kan vera eit verkemiddel for å trekkja fleire til tog i staden for til meir forureinande transportmiddel – og det vil òg gje inntekter. Difor er me i Arbeidarpartiet for like vilkår her, og det får i dag fleirtal.

Eg er glad for at Regjeringa har lagt fram ei så positiv melding om NSB, ei melding som i all hovudsak følgjer opp NSB-styret si § 10-melding.

Eg er glad for at òg regjeringspartia støttar at NSB AS skal kunna konkurrera ute. Det skulle jo berre mangla når fleirtalet har opna for konkurranse på persontransport for andre selskap i Noreg.

Arbeidarpartiet var imot at NSB skulle omdannast til eit aksjeselskap. Når det er bestemt, vil me arbeida traust og trutt for at ein skal ta viktige samfunnsmessige omsyn framover når det gjeld togtransport. Me vil arbeida for at NSB AS skal få rammevilkår som gjev dei moglegheit til å gje flest mogleg eit godt tilbod, og følgja opp med tilstrekkeleg med offentlege kjøp for å oppretthalda samfunnsmessig viktige tilbod som ikkje går rundt bedriftsøkonomisk. Me vil gje NSB moglegheit til å ha ein utbyttepolitikk som er føreseieleg og heng på greip, og til å nytta den verdien som ligg der for landet på vegner av folket og for NSB AS. Me vil la NSB få slike vilkår at staten som eigar får best mogleg utbyte av dei verdiane som ligg i selskapet. Fleirtalet opptretr som kapitalistar, men eg synest i grunnen dei er dårlege kapitalistar, for dei vil at deira eige statlege selskap skal ha dårlegare rammevilkår enn konkurrentane. Det er oppsiktsvekkjande, same kva statsråden no prøver å seia, at regjeringspartia ikkje følgjer opp Regjeringa sitt forslag om å la NSB AS kunna utnytta den fordelten det er å ha både tog- og bussdrift. Det er greitt, me har vore kritiske til parallell køyring, men når fleirtalet med statsråden i spissen har liberalisert dette fullt og heilt, klarer ikkje me å sjå forskjellen på om Connex skal konkurrera NSB i hel eller om NSB skal konkurrera Connex i hel med konkurrerande busstransport. Det er berre ein måte å forskjellsbehandla sitt eige selskap på, altså å vera dårlege kapital- og verdieigarar og forvaltarar. Av og til kan ein lura på om grunnen er at høgresida eigentleg vil visa at staten ikkje er flink til å driva butikk, difor gjer dei det så vanskeleg som dei kan for dei.

Så nokre andre poeng.

Eigarskap i CargoNet: Arbeidarpartiet går imot å selja ned. Me vil at NSB skal ha interesser både i person- og godstrafikk. Me ser at det er nokre potensielle konfliktområde der. Eg ser at det kan verta aktuelt med nedsal for å gå inn i eventuelt strategiske alliansar for å auka gods-transporttilbodet i Noreg. Det får me eventuelt takla når eller dersom det kjem. Me skal til og med lova å takla det fort, dersom det vert aktuelt.

Så litt tilbake til utbytepolitikken. Posten behandla me i § 10-meldinga, eller i eigarskapsmeldinga, i mars i fjor, trur eg. Då sa me at me skulle ta så og så mykje utbytte. Då revidert nasjonalbudsjett kom, var forslaget ganske mykje høgare. Og då revidert nasjonalbudsjett vart vedteke, var det heilt i taket, og langt utanfor det som er akseptabelt.

Tysdag vart det fremja eit forslag her i salen knytt til ei sak om Statkraft, om å laga ein regel der eiga generalforsamling ikkje kan overprøva styret sine vedtak om utbytte. Me meiner framleis det kunne ha vore ein god idé, og kjem gjerne tilbake til det dersom me får eit anna fleirtal etter valet.

Før i verda var det ofte slik at dersom nokon skulle grunngje kvar dei høyrde heime politisk, sa han at grunnen til at han var arbeidarpartimann, var at far hans var jernbanemann. Automatikken er nok ikkje så absolutt lenger, men eg trur at dersom jernbanemenn og -kvinner las innstillinga og høyrde debatten i dag, og for så vidt òg tidlegare debattar om jernbanedrift i Noreg, så ville det vera mange som såg på det raud-grøne alternativet – også kalla den raude fare – som den raude moglegheit.

Presidenten: Presidenten vil håpe at det ikke øker frekvensen av at togene kjører mot rødt.

Kari Lise Holmberg (H) [11:32:10]: I de snart fire årene jeg har vært her på Stortinget, har nærkontakten med NSB blitt større enn før. Jeg har faktisk lært å sette pris på toget som et godt kollektivtilbud, velegnet for både pendling og turistreiser. Men at toget til Grenland tar tre timer, burde tilhørt historien. Reisetiden er her en stor konkurranseulempe, og selvfølgelig en del av årsaken til at folk i stedet bruker andre framkomstmidler når f.eks. hovedstaden skal besøkes.

Men i denne saken er det NSB AS som skal debatteres, og jeg skal forholde meg til det. For det finnes også andre forklaringer på at NSB sliter med å få opp persontransporten på enkelte strekninger, deriblant til Grenland. En av premissene som NSB skal forholde seg til, er å sikre et publikumsvennlig togtilbud. Derfor startet da også NSB våren 2003 opp et omfattende markedsrettet omstillingsprogram. En overordnet målsetting med dette programmet er at det skal bli mye enklere å være kunde i NSB. Og det er her jeg blir stående som et spørsmålsteget. Som togkunde på strekningen Skien–Oslo har jeg faktisk ikke merket mye til denne målsettingen. Punktligheten er blitt bedre. Men det har slått meg gang på gang hvor utilgjengelig NSB har gjort seg selv i Grenland. Ikke markedsføres togtilbudet, stasjoner er stengt, og til alt overmål har nå toget på visse avganger fra Grenland blitt erstattet av

buss til Larvik, og på enkelte avganger er det nå buss fra Larvik til Grenland. Tror NSB at publikum da vil bruke toget? Jeg tror det ikke.

Regjeringen legger opp til en konsentrering av satsingen til storbyområder der jernbanen betyr mest for miljø og transport. Det er jeg helt enig i. Og jeg tør si at Grenland, med sine vel 100 000 innbyggere, et sammenhengende bybånd, ser fram til denne satsingen.

På bakgrunn av mine erfaringer med NSB må det være betimelig å spørre om ikke NSB har engasjert seg for tungt i bussektoren og derved blitt sin egen konkurrent, negativt sett.

Jeg er enig med flertallet i komiteen som bekymrer seg over NSB som en for dominerende busseier. Jeg tror jernbanen på den måten kan forvitre.

God markedsføring kombinert med større kundefokus og en aktiv tilbringertjeneste til og fra sporet er viktig for å få folk til å ta toget. Det trengs derfor å vurdere størrelsen på NSBs bussvirksomhet og formen for engasjement på dette området, nettopp slik regjeringspartiene og Fremskrittspartiet nå i denne saken ber departementet om å gjøre. Og jeg imøteser dette videre arbeidet.

Geir-Ketil Hansen (SV) [11:35:48]: Et sterkt NSB i framtiden er en viktig strategi for å nå nasjonale målsettinger i samferdselspolitikken, om økt persontransport på jernbane og økt godstransport på jernbane.

Fortsatt har jernbanen bare 4 pst. av persontransporten og 8–9 pst. av godstransporten. Det er for lite. Fra en betydelig nedgang i persontrafikkutviklingen i årene 2000–2003 ser vi nå en økning. NSB melder om økte passasjer-tall, og det er positivt.

Rapporten «Utviklingen i persontrafikken på jernbanen», som NSB og Jernbaneverket har fått utarbeidet, forteller en god del om årsaken til den tilbakegangen vi hadde: punktlighetsproblemer, tre større jernbaneulykker og uheldige hendelser på jernbanen, innføring av nye billett-systemer, omlegging av billettsalget, økning i antall ekspresbusser og kvaliteten på andre reisetilbud som bil, buss og fly.

Det sentrale her er at NSB kan gjøre mye selv for å forbedre tilbudet. Det har de også gjort, men fortsatt er det et forbedringspotensial.

Jeg ser at rapporten nevner innføring av kort- og mellomdistansetog på Nordlandsbanen, altså sjutimersreisen mellom Trondheim og Bodø, som en negativ faktor. Det er fortsatt ikke gjort noe med dagtogtilbudet på Nordlandsbanen.

NSB må ha rett togmateriell med god komfort på alle strekninger der de frakter passasjerer, enten det er langdistanse, mellom- eller kortdistanse, uavhengig av om det reiser mye eller lite folk med toget. Det handler om NSBs omdømme. Mitt inntrykk er at NSB er på rett vei, og at det gjøres en god jobb i selskapet.

Også politiske beslutninger her i Stortinget påvirker utviklingen av NSB, ikke minst når det gjelder hvor mye som investeres i jernbanesporet, og hvordan andre transportområder prioriteres. Her mener vi i SV at det må investeres betydelig mer i infrastrukturen i årene som kom-

(Geir-Ketil Hansen)

mer, dersom vi skal makte å øke andelen av gods- og passasjertransport.

Flere togselskaper er nå på tur inn i det norske jernbanemarkedet. Stortingsflertallet har besluttet å konkurransesette. I det perspektivet mener vi i SV at det er all grunn til å slutte opp om NSB og sikre at selskapet i framtiden er rustet til å møte konkurransen fra de store internasjonale aktørene som nå på flere transportområder er på vei inn i det norske markedet. Dette er selskaper som er dobbelt eller tre ganger så store som NSB, og som driver på alle transportområder – tog, buss, båt osv. Dette mener ikke flertallet her i salen.

Fremskrittspartiet vil selge NSB. Samtidig vil de strippe selskapet, skille ut både godsdelen og bussdelen. Hva slags nasjonal samferdselsstrategi er det? Regjeringspartiene og Fremskrittspartiet er opptatt av å bygge ned NSB-konsernet. Det uttrykkes stor bekymring over at bussvirksomheten er blitt for stor, og de ber Regjeringen nøye vurdere størrelsen på NSBs bussvirksomhet. Her brukes det originale argumentet at bussvirksomheten kan undergrave NSBs satsing på jernbanedrift. Det er jo ren og skjær spekulasjon – og iallfall ikke hentet fra NSB-styrets og ledelsens strategier for virksomheten til selskapet.

Det er en styrke for NSB at de har flere bein å stå på, og at de kan utvikle et kollektivtilbud der buss og tog kan supplere hverandre. Det gjøres jo i andre store selskaper i alle andre land. Hvorfor er det så galt å gjøre det i Norge?

Det er også en riktig strategi – sett i lys av den kommende konkurransen – at NSB får betrakte Norden som sitt hjemmemarked for persontransport og Europa for godstransport. Her er vi i SV helt enig med Regjeringen.

Skal man få flere til å reise med tog, må bl.a. stasjonene være tilgjengelige og publikumsvennlige. Det må være åpningstider som er tilpasset behovet, ingen stengte ventrom og god publikumsinformasjon, og det må være åpne stasjoner på alle strekninger hvor det går tog, og hvor togene har stopp. Standarden på mange stasjoner er for dårlig. Togstasjonene må rustes opp.

Vi etterlyser en avklaring av hvem som skal eie og ha ansvaret for jernbanestasjonene i framtiden. I begynnelsen av denne stortingsperioden ble det annonsert at togstasjonene skulle overføres til Jernbaneverket, og at Jernbaneverket skulle utvikle stasjonene til gode knutepunkter for kollektivtransport. Det har ikke skjedd, og vi forventer nå at statsråden tar initiativ til en rask avklaring av det framtidige ansvarsforholdet.

Til slutt: Det er flertall for å innføre taxfree-salg på utenlandsstrekninger, slik det er på fly og ferger. Jeg vil bare bemerke at det var ment å skulle gjelde på alle utenlandsstrekninger, også der andre enn NSB står for togdriften. Jeg kunne tenke meg å be statsråden bekrefte at hun tolker det på samme måte.

Jan Sahl (KrF) [11:41:06]: Representanten Oddbjørg Ausdal Starrfelt avsluttet sitt innlegg med å si – i anførsel – at jernbanemannen er en arbeiderpartimann. For Kristelig Folkeparti er det i jernbanepolitikken viktig å huske å sette de reisende i fokus. Etter mitt skjønn kommer de fra

alle partier – noen er til og med nokså udefinerbare politisk. Det tror jeg det er viktig å ta hensyn til i NSBs framtidige satsing.

Innleggene så langt har vist at det er rimelig stor enighet om NSBs virksomhet framover. Den store skillelinjen går ved Fremskrittspartiet, som etter Kristelig Folkepartis synspunkt vil rasere norsk jernbanevirksomhet. Det skal jeg komme tilbake til i slutten av mitt innlegg.

I Kristelig Folkeparti er vi overrasket over at de partiene som sterkest taler for å satse på NSB i framtiden, blir så opptatt av bussvirksomheten. Det overrasker særlig at Sosialistisk Venstreparti gjør satsing på buss til en hovedsak i denne debatten, når det er jernbanen vi drøfter her. Kristelig Folkeparti er i tvil om NSBs storsatsing på buss – gjennom Nettbuss – er forenlig med selskapets primæroppgave: å drive jernbane. Et tungt busselskap vil selvfølgelig konkurrere i alle segmenter, også på strekninger der NSB kjører tog med statsstøtte. 40 pst. av inntektene til NSB kommer fra statens kjøp. På strekninger der man konkurrerer med seg selv, bør – etter Kristelig Folkepartis syn – Nettbuss ikke være med i konkurransen. Det ville i så fall medføre at staten måtte betale mer for å opprettholde togtrafikken i det samme området, mens man samtidig tjente penger på busselskapet som kjører parallelt.

Så litt om mitt hjertebarn, Nordlandsbanen. Den fikk et løft i forbindelse med kollektivmeldingen som Regjeringen la fram. Da ble Nordlandsbanen en hovedbanestrekning, og det har ført til en kraftig opprustning. I år brukes det 100 mill. kr på å fullføre GSM-R og ATS. Det er trasert ut for tunneler, og det kommer nye kryssningsspor. Det vil etter Kristelig Folkepartis mening måtte føre til en sterkere satsing fra NSB og CargoNet, både på godstrafikk og på å øke persontransporten i området. Regiontogene er blitt en suksess, og det skal NSB ha ros for. Nattoget går godt og er presist, og det tar passasjerer. Billigbillettene her har vært en oppmuntring for folk i nord, og jeg er glad for at dette skal videreføres. Men det er foreløpig ikke full tilfredshet med at Agenda-togene brukes som dagtog. Vi venter i spenning på de nye stolene, og så får vi se om folk blir fornøyd med dem. Men for Kristelig Folkeparti er det viktig å understreke at det må være et mål at lokovognene i framtiden også skal være transportører på Nordlandsbanen på dagtid.

Så litt om Arctic Rail Express – godsrueten fra Alna til Narvik – som også er en suksess. Kristelig Folkeparti vil være en pådriver for at CargoNet skal videreutvikle og trygge dette tilbudet.

Så til slutt til det store skillet mellom Fremskrittspartiet og de andre partiene. At Fremskrittspartiet vil børsnotere og privatisere NSB, er ikke noe nytt. Det kan vi forholde oss til. Men det store skillet ligger i selve satsingen på jernbanenettet. I stedet for å styrke jernbanen vil Fremskrittspartiet bygge ned virksomheten. La meg sitere litt fra det de skriver i innstillingen på side 6:

«Disse medlemmer viser til at denne veksten sannsynligvis vil være forbigående.»

Man ønsker altså helst at veksten i antall passasjerer skal være forbigående. Så skriver de videre:

«For transport av personer på veg, både i privatbiler og buss, viser utviklingen en stabil og kraftig vekst. Det vil derfor etter disse medlemmers syn være naturlig å satse på en kraftig utbygging av vegnettet.»

Man bruker altså en virksomhetsmelding om NSB til å snakke om en kraftig utbygging av vegnettet. Da undres vi som var i mindretall da vi behandlet Nasjonal transportplan, der Fremskrittspartiet gikk sammen med flertallet og sa at vi skulle ha en kraftig satsing på jernbanen – ja, det skulle brukes 10 milliarder kr ekstra: Hvor blir det av denne satsingen?

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

Kenneth Svendsen (FrP) [11:46:34]: Det er helt rett det som Sahl tar opp, at Fremskrittspartiet ønsket en kraftig satsing på veisektoren, og at regjeringspartiene var i mindretall fordi de ikke ønsket den satsingen på veisektoren. Og når valget står mellom å gi 1 milliard kr ekstra i året til vei og 1 milliard kr ekstra til jernbanen framfor å gi mindre til vei, er vårt valg ganske klart. Representanten Sahl har altså oppfattet situasjonen helt korrekt.

Men det var ikke det som fikk meg til å ta ordet. Det var faktisk Oddbjørg Ausdal Starrfelt, som i sitt innlegg sa at hun ikke forstår hvordan vi kan behandle eget selskap slik. Dette viser med all tydelighet hvor galt det er med statlig eierskap i en transportbedrift, at vi i Stortinget tar ut ett selskap og diskuterer rammebetingelsene for det, samtidig som eierskapet skal ligge i Samferdselsdepartementet. For det er jo underforstått i det Starrfelt sier, at NSB skal særbehandles i konkurranse med andre aktører. Det er noe jeg tar sterkt avstand fra.

Ikke nok med det. Starrfelt går også imot forslaget fra Fremskrittspartiet om at eierskapet skal overføres fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet. Det må være helt åpenbart at hvis en eier skal utarbeide anbuds-kriterier, forhandle om kriteriene underveis og til slutt tildele oppdraget, er en inhabil til de grader. I andre selskaper i det private næringsliv hadde det vært totalt ulovlig å drive slik. Men det ser altså ikke Starrfelt.

Nå kan en selvfølgelig si at Arbeiderpartiet og SV er imot konkurranseutsetting, de vil ikke ha konkurranse. Men nå er det slik at virkeligheten har senket seg over dette hus også. Det er faktisk vedtatt at vi skal ha konkurranse. Da må man forholde seg til den virkeligheten. Jeg kunne godt tenke meg å få en gjennomgang fra Starrfelt om hun ikke ser det dilemmaet som oppstår her.

Så er Geir-Ketil Hansen rystet over at Fremskrittspartiet ønsker å selge NSB. Hvis man drar Hansens tankegang helt ut, må det bety at han synes at Hurtigruta og Widerøe også bør være statlige, siden de lever i den samme verden med monopol. Betyr det at Hansen i framtiden kanskje vil ta opp at staten skal kjøpe eller ekspropriere OVDS fra Narvik for å bruke dette som et middel i samferdselssatsingen framover? Det hadde vært hyggelig hvis Hansen kunne forklart meg forskjellen mellom de for-

skjellige ansvarsområdene som Hurtigruta og Widerøe har, kontra NSB.

Geir-Ketil Hansen (SV) [11:49:54]: Bare et par ord til Jan Sahl og Kenneth Svendsen.

Jan Sahl var forbauset over at SV var så opptatt av å beholde bussvirksomheten i NSB. Det som jeg sa i mitt innlegg, var at vi nå ser at vi får store utenlandske aktører inn i det norske markedet som driver med forskjellig virksomhet. Connex er nå på vei inn i Norge. De har kjøpt opp Finnmark Fylkesrederi, de er i ferd med å kjøpe opp Helligelandske, og de annonserer at de vil legge inn anbud på den totale riksveifergedriften. Vi får store utenlandske aktører inn i markedet på forskjellige områder. Vi ser ingen problemer med at NSB skal være rustet til å møte den konkurransen, at de skal ha flere ben å stå på, og at de kan bygge opp tilbud som supplerer hverandre. Det er det de har gjort, og det har bidratt til å øke kollektivandelen.

Så til Kenneth Svendsen og denne merkelige problemstillingen med å sammenligne Hurtigruta med NSB. Kenneth Svendsen må lese samferdselshistorie. OVDS og TFDS er rederier som er bygd opp av kommuner, fylkeskommuner, lokale eiere og lokale banker. De har sin historie i det regionale og det lokale eierskap. Det er ingen grunn til å endre på det. NSB er bygd opp av staten som en del av den nasjonale strategien for å bygge ut jernbanen her i Norge. Jeg vil spørre Svendsen: Når Fremskrittspartiet vil legge ut NSB på børsen og selge det, vil det være problematisk for Fremskrittspartiet om Connex, Arriva eller andre store europeiske transportselskaper kjøper opp NSB og selskapet går ut av landet?

Statsråd Torild Skogsholm [11:51:56]: Til spørsmålet fra representanten Geir-Ketil Hansen om taxfree-salg på tog skal gjelde på alle utenlandsstrekninger uansett selskap, vil jeg si at dette vil det nok bli gitt et ordentlig svar på. Det er et prinsipielt spørsmål. Nå er det nok andre departementer som er mer involvert i dette spørsmålet enn Samferdselsdepartementet. Det vil være et spørsmål som jeg vil tro også er avhengig av hvordan andre land – her gjelder det Sverige – prinsipielt vil håndtere. Og det er klart at det som jeg som samferdselsminister spør meg om, er: Snakker vi egentlig om hvordan vi kan sikre oss en god togforbindelse mellom Norge og Sverige? Det er det det handler om for meg. Jeg må si at jeg skulle gjerne hatt toget mellom Oslo og Stockholm bedre på plass enn vi har i dag, og da blir det for meg en litt merkelig vinkling at vi tar opp spørsmålet om salg av sprit og parfyme på disse transportmidlene mellom to land som et viktig spørsmål, når det egentlig kanskje gjelder et spørsmål om hva slags type transporttilbud vi skal ha.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [11:53:36]: Eg var litt i tvil om eg skulle la meg trekkja opp av representanten Svendsen. Eg gjorde i grunnen ikkje det. Eg lét meg ikkje trekkja opp i betydninga at eg vart sint, men det gjev meg høve til å peika på forskjellane mellom Framstegspartiet og Arbeidarpartiet når det gjeld jernbanepolitikk i dette landet.

Ja, me vil særbehandla NSB. Me ville at berre NSB skulle ha ansvar for persontransporten i dette landet. Det hadde me synst var best og tryggast for den norske befolkninga. Men me er klår over at fleirtalet har bestemt at det skal vera konkurranse. Då synest me det skal vera likebehandling. Og likebehandlinga er at både NSB AS, Arriva, Connex og mange andre står fritt til å ha både tog- og busselskap. Då kan motspørsmålet til Kenneth Svendsen vera: Er det slik at Kenneth Svendsen vil forby Arriva og Connex å ha både tog og buss i Noreg? Dersom dei søkjer om konkurrerende ruter på strekningar som NSB har vunne, vil dei då forby at dei skal kunna gå parallelt? Det er dette eg ikkje forstår. Det er ikkje me som har problem med likebehandling, det er faktisk fleirtalet her som har problem med likebehandling. Det håper eg NSB AS klarer å takla, men eg trur det vil verta litt problematisk.

Så kan jo statsråden harselera litt over at brennevin og parfyme skal redda jernbanen. Ja, i alle fall gjev det inntekter til både fly og båt, som er meir forureinande. Og igjen er det snakk om likebehandling. Dersom me fyrst skal ha brennevins- og parfymesal når folk skal reisa med eit transportmiddel, noko som gjev inntekter til det transportmiddelet, heng det ikkje på greip for oss i Arbeidarpartiet at det mest miljøvenlege, det mest arealeffektive og det tryggaste reisealternativet ikkje skal få høve til det, på tvers av landegrensene.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [11:55:47]: Det er et sunnhetstegn at vi får så mye heftig debatt om NSB og jernbane i Norge. Det setter vi pris på.

Dette har vært en debatt som viser at det er forskjeller når det gjelder samferdselspolitikk i Norge. Det har i stor utstrekning vært en debatt mellom tradisjonister og modernister. Og jeg tør plassere meg i modernistenes rekke.

Det er altså slik at vi har gjennomført en omorganisering av norsk samferdsel. Vi har AS-ifisert NSB, og sosialistene er imot. Vi mener at omorganisering i AS gir større frihet for selskapene med hensyn til planlegging og finansiering, mens andre altså synes at statlig kontroll er viktigere enn å ta ut den iboende kompetansen som ligger i selskapene, ved å gi dem større frihet gjennom et statlig aksjeselskap. Sosialistene er imot.

Det samme gjelder konkurranse. Konkurranse er jo ikke noe annet enn en viktig kvalitetskontroll, kvalitetskontroll med drift og kvalitetskontroll med ressursbruk. Slikt blir det god miljøpolitikk av. Dette sier sosialistene nei til.

Så til Nettbuss. Jeg forstår at noen sier at når Arriva og Connex og store transportører kommer på banen, er det interessant å se hvordan NSB skulle kunne greie seg uten bussdrift. Siden jernbanen er utgangspunktet for denne debatten, er det meget langt frem – det er antakelig ingen her som sitter på stortingsbenken når den tid kommer – til NSB får en kraftig konkurrent på jernbanesiden. Vi har meget god tid til å diskutere utviklingen som kommer til å skje frem til da. Det er langt frem, og det er ingen grunn til å bekymre seg. Jeg synes heller at sosialistene burde bekymre seg hvis NSB dobler seg på buss og halverer seg på jernbane. Ser man ingen dimensjonering, ser man in-

gen fare i den måten å forholde seg til jernbane på? Vi mener – og vi er dypt bekymret over – at en slik politikk vil erodere grunnlaget under skinnegangen. Og vi mener det er en helt realistisk måte å forholde seg til dette spørsmålet på. Vi mener at det viktigste for NSB er først og fremst å være jernbanetransportør.

Og helt til sist: CargoNet. Nok en gang sier sosialistene nei til å selge seg ned, selv om den eneste grunnen til å selge seg ned i CargoNet fra NSBs nåværende 51 pst. måtte være utfordringer gjennom samarbeid med andre transportører i Europa for å gjøre jernbanen sterkere. Det er jo den eneste grunnen, gjennom tilførsel av kapital og tilførsel av kompetanse. Det er da det vil være viktig å foreta denne manøveren. Og jeg skjønner ikke at sosialistene tør å være imot å gi NSB den friheten til å gjøre jernbanen sterkere i Norge.

Presidenten: Kenneth Svendsen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:59:20]: Jeg bad om ordet til det representantene Starrfelt og Hansen tok opp.

Det er en vesentlig forskjell her, nemlig at NSB bruker statlige midler for å intervensere i et marked som fungerer helt utmerket. I en situasjon der NSB var et ordinært børsnotert selskap med private eiere, kunne de kjøpe opp så mange busselskaper som de ville for min del, med de begrensninger som selvfølgelig lå i konkurranselovgivningen, som måtte gripe inn hvis det ble et for sterkt monopol. I dette tilfellet har også Konkurransetilsynet vært inne og sagt noe om det. Det er forunderlig at diskusjonen fra Arbeiderpartiets, SVs og Senterpartiets side stort sett er om eierskap, og nesten ikke er om bruken – om kunden. Kunden skal jo få lov til å velge, kunden skal få et ordentlig tilbud gjennom den konkurransen som er. Jeg er ikke tilhenger av konkurranse for konkurransens del, men for at kunden skal få et bedre tilbud.

Til slutt vil jeg si at dette med taxfree selvsagt gjelder all grenseoverskridende trafikk, ikke bare over Svinesund.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3, og debatten er kommet til endestasjonen.

(Votering, se side 1717)

S a k n r . 4

Forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Kenneth Svendsen og Jan Arild Ellingsen om straks å redusere bøtesatsene på trafikkforseelser, og om å innføre nye rutiner for fastsettelse, herunder en tilnærming av bøtesatsene til land det er naturlig å sammenligne seg med (Dokument nr. 8:39 (2004-2005))

Kenneth Svendsen (FrP) [12:01:11]: Den 7. januar 2005 ble bøtesatsene for trafikkforseelser vedtatt økt med ca. 30 pst. fra foregående år, med et bøtenivå som antakelig allerede var verdens høyeste. I samme periode var prisveksten på 1,2 pst. Ser vi i tabellene som ligger ved doku-

mentene, ser vi at vi med det norske bøtenivået ligger midtveis fra alle andre europeiske land, også de land som vi normalt sammenligner oss med. Ser vi på utviklingen fra 1990 til i dag, er utviklingen på nivået dramatisk, med en økning på opptil 320 pst.

Dette med bøter har utviklet seg fra å skulle brukes som en trafikkregulator i forhold til forseelser, der man vurderte forseelsens alvorlighetsgrad og straffeutmåling sett i forhold til andre straffeforhold, f.eks. vinningsforbrytelser eller ordensforstyrrelser. Det er det tydeligvis slutt på. Nå er det tydeligvis Finansdepartementet som kjører løpet, basert på hva slags inntekter staten har behov for. Det betyr at bøter for trafikksforseelser i realiteten er blitt en ny avgift for bilistene. Dette tar Fremskrittspartiet på det sterkeste avstand fra. Sett i et trafikksikkerhetsperspektiv er det ingenting som taler for en økning i bøtenivået. Reaksjonene fra de forskjellige etatene har vært til dels kraftige. Jeg tillater meg å sitere fra flere medier om skarpe reaksjoner fra et bredt spekter av interesseorganisasjoner og polititjenestemenn:

«Dette er galskap, sier tillitsvalgt Jørn Flatha i Politiets Fellesforbund.»

Videre:

«De reagerer spesielt på at satsene er for høye i forhold til andre forseelser som resulterer i bot.»

Videre:

«Det gjelder blant annet for ordensforstyrrelser, narkotikaforbrytelser og slåssing på grensen til legemsbeskadigelse.»

Og videre:

«Han har fått mange tilbakemeldinger på de høye bøtesatsene fra tjenestemenn i politidistriktet, og ifølge Flatha er de så å si utelukkende negative.»

Dette er fra Hamar Dagblad den 19. januar 2005.

Verdens Gang siterer den 14. januar 2005 Transportøkonomisk institutt, som Regjeringen vanligvis lener seg veldig på, på at økte bøtesatser ikke gjør bilistene mer lovlige dersom sannsynligheten for å bli tatt er liten.

I fagbladet Samferdsel, november 2004, skriver dr. polit. Rune Elvik følgende:

«Skal man bedre trafikantenes overholdelse av trafikreglene, er en ytterligere økning av gebyrer og forenklete forelegg neppe veien å gå, med mindre man samtidig øker politiets kontrollinnsats.»

Det er svært bekymringsfullt at bøtesatsene til alt overmål fra Regjeringens eller departementets side sannsynligvis ikke er befestet i ønsket om bedre trafikksikkerhet. Dette understøttes av Aftenpostens reportasje den 25. januar 2005, hvor følgende kan siteres:

«Sentrale kilder i regjeringsapparatet opplyser til Aftenposten at det ikke var Samferdselsdepartementet som sto bak forslaget som fører til kraftige økninger fra neste tirsdag. Det lå med andre ord ikke spesielle hensyn til trafikksikkerheten bak forslaget, som Finansdepartementet er drivkraften bak.»

At vi nå altså skal ha det slik at bøter skal være et inntektsgrunnlag, er etter mitt syn helt feil, og jeg tar på det sterkeste avstand fra det. Det er også sånn at bøtenivået som har utviklet seg nå i det siste, antakelig fører til at fle-

re saker havner i rettsapparatet, i et allerede overbelastet rettssystem. Det fører kanskje til at andre må stå lenger i kø for å få behandlet sine mye mer alvorlige saker, og det vil også være en kostnad for samfunnet.

Det er også en annen fare når bøtenivået blir så ekstremt som det er blitt i Norge. Det er hvordan folk oppfatter straffenivået i forhold til andre forseelser, ja til dels også forbrytelser. En ser allerede at minstepensjonister ber om at de heller settes i fengsel enn at staten tar nesten hele minstepensjonen deres. Er det et slikt samfunn vi ønsker? Det er i hvert fall ikke et slikt samfunn Fremskrittspartiet ønsker. La det være helt klart at Fremskrittspartiet også ønsker at råkjørere og uansvarlige sjåfører skal tas hardt, men det får være måte på. Det skal ikke være slik at hvis en ellers lovlydig borger glir litt over fartsgrensen, eller én gang glemmer å bruke blinklyset, skal straffen på en utilbørlig måte ikke stå i forhold til straffeutmålinger ved andre forseelser som etter mitt syn er langt alvorligere.

Jeg hadde håpet at man i langt sterkere grad var mye mer effektiv i forhold til straff for andre forbrytelser og reagerte like kjapt og like hardt i forhold til narkotikaforbrytelser, voldsforbrytelser og lignende. Men der har man altså et langt mer avslappet holdning.

Mange steder er grunnen til at fartsgrensen er satt lavt, nettopp stortingsflertallets manglende bevilgninger til veibyggning og veivedlikehold. Fartsgrensene i Norge – og bøtenivået – er derfor i mange henseender et sykdomstegn, nemlig ved å dekke over den totale mangelen på investeringer i en effektiv samferdselspolitikk. Man har en politikk som fører til at trafikantene mister respekten for trafikregler og fartsgrenser. Dette er en meget farlig utvikling.

Til slutt: Jeg har forstått det slik at vi ikke trenger å ta opp forslagene her, men jeg kan opplyse presidenten om at jeg akter å stemme for de tre forslagene som ligger her.

K a r i L i s e H o l m b e r g hadde her overtatt presidentplassen.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [12:07:35]: Eg opplever dette som ein søknad om støtte til angrepille for Framstegspartiet. Dei angrar på det dei gjorde i budsjettet. Dei har brukt pengane, men dei angrar på det. Den støtta får dei ikkje frå Arbeidarpartiet. Me har òg brukt pengane, og me angrar ikkje på det.

Når det gjeld vurdering i høve til andre land og andre straffbare forhold, føreset me i Arbeidarpartiet at Regjeringa med dei to herverande statsrådene spesielt i denne samanhengen vurderer dette løpande og tek initiativ til endringar dersom det er naturleg. Me har ikkje behov for å gje noka bestilling på dette no. Me meiner at Regjeringa skal bestemma bøtesatsane òg i framtida. Me meiner i grunnen at dette er eit unauddsynleg forslag, så Arbeidarpartiet vil stemma mot heile forslaget.

Carl I. Hagen (FrP) [12:08:43]: La meg først fortelle representanten fra Arbeiderpartiet at vi er dypt uenige, hvis man vil prøve seg på å hevde at disse voldsomme øk-

ningene i bøtesatsene for trafikkkforseelser på rundt 30 pst. er en følge av budsjettet og budsjettforliket. Vi har gått gjennom budsjettet, og særlig kap. 4634 post 81, og prøvd å finne ut hva som ville være en logisk forklaring på økningene der i forhold til det salderte budsjettet for 2004. Basert på de tallene som der fremkommer på inntektskapitlet, aksepterer jeg at vi kunne forvente en økning i bøtesatsene på rundt 3 pst. – litt over prisstigningen, men ikke mye. Det var det som lå til grunn, basert på de informasjoner som Stortinget fikk i forbindelse med budsjettbehandlingen. Det er for så vidt også bekreftet i et brev fra samferdselsministeren til Fremskrittspartiets stortingsgruppe at vi ikke på noen måte kan sies å være ansvarlige for dette.

Det har alltid vært fast praksis og et fast system at det er en del bøter, avgifter, priser og gebyrer som ikke vedtas av Stortinget. Bensinavgiften vedtas av Stortinget, alkoholavgiften vedtas av Stortinget, men det er en god del andre, mindre ting som det er Regjeringen som fastsetter. Og vi regner alltid med at mange av disse vil øke i takt med prisstigningen. Det forventet vi også når det gjaldt bøkene. Men økningen i budsjettet skyldtes altså økt bøkennivå for trafikkkforseelser og en forutsatt større bruk av automatisk trafikkkontroll. Da er det Regjeringens ansvar. Vi hadde i hvert fall den tiltro til Regjeringen, også som forhandlingspartner i forliket, at dersom man hadde planer om noe meget dramatisk – og det er dramatisk å øke bøtesatser som på forhånd sannsynligvis er verdens høyeste, med ytterligere 30 pst. – ville det i forhandlingene bli gjort oppmerksom på, selv om det ikke fremgikk direkte av budsjettet, at den intensjonen hadde man, slik at vi kunne ha respondert under forhandlingene. Jeg er sikker på at Arbeiderpartiet ville ha reagert på samme måte, hvis de var forsøkt dyttet foran en regjerings selvstendige ansvar.

Men det er altså situasjonen. Da dette ble gjennomført i januar måned, ved en kgl. resolusjon, var det et sjokk for oss alle, bortsett fra for dem som eventuelt visste om det på forhånd, og det var det ingen i vårt parti som visste. Da er det faktisk fullt mulig å gjøre noe med det. Det er mulig jeg erindrer galt, men da denne debatten raste som verst, mener jeg at det var mange i Arbeiderpartiet som også reagerte negativt på disse skyhøye nye bøtesatsene. Men jeg forstår at Arbeiderpartiet gir dette sin godkjennelse i dag, og at Fremskrittspartiet sannsynligvis vil være alene om forslaget om å gjeninnføre de bøtesatser som var i 2004. Det er en grei opplysning, som vi skal videreformidle til det norske folk i forskjellige sammenhenger.

Vårt forslag i Dokument nr. 8:39 er delt i tre ledd. For det første:

«Stortinget ber Regjeringen sette bøtesatsene for trafikkkforseelser til 2004-nivå, kun justert for normal prisstigning.»

Det var det vi kunne lese ut av budsjettet. Altså vil vi gjeninnføre satsene fra 2004. Det er faktisk fullt mulig. Man kan ikke si at staten trenger pengene, for bare noen timers oljeproduksjon, basert på den nye og høyere oljepris, vil dekke inn de pengene som man eventuelt ikke vil få ved å gå tilbake til 2004-nivået. Statskassen flommer

jo over av penger, så det er ikke av pengebehov man gjør dette. Vi går tilbake til 2004-nivået.

Så har vi det andre leddet i forslaget, II, hvor vi ber om å få

«en vurdering av de norske bøtesatsene på trafikkkforseelser sett i sammenheng med nivået på tilsvarende bøter i sammenlignbare land, samt en vurdering av bøtesatsene for trafikkkforseelser sammenlignet med andre straffbare forhold».

Og særlig det siste vil jeg gjerne utfordre justisministeren på. Et demokratisk, godt samfunn er avhengig av at folket har tiltro til lovbestemmelsene, at de oppfatter lovbestemmelsene og faktisk også straffen – og det er det bøter er – som rimelige og fornuftige i forhold til forbrytelsen. Hvis nasjonalforsamlingen distanserer seg kraftig fra det folk flest anser for å være forsvarlig og fornuftig, er det et faresignal for et virkelig demokrati, som skal styres nedenfra. Det er flere professorer i jus som nettopp hevder dette prinsipp som et grunnlag for demokratiet, at det lovgiveren gjør, må oppfattes av det brede lag av folket som en fornuftig reaksjon i forhold til kriminelle handlinger.

Dette punktet synes jeg er meget viktig. Vi har dessverre ikke folkeavstemninger om slike ting i Norge, men ganske mange meningsmålinger viser at et betydelig flertall av det norske folk synes straffenivået for tyveri, ran, innbrudd og drap er for lavt i forhold til alvoret i den kriminelle handling. Det er mange meningsmålinger hvor det sies at man ønsker et høyere straffenivå. Ja, faktisk har til og med enstemmige justiskomiteer i Stortinget sagt at nivået på straff som utmåles for innbrudd, tyveri, drap, ran, bankran, postran osv., er for lavt. Det er et av problemene som Stortinget også står overfor i forbindelse med den nye straffeloven: Hvorledes skal man i større grad få domstolene til å bruke alle de strafferammene de har, i stedet for alltid å legge seg i bunnen? Det er en demokratiutfordring om det skal være domstolene som skal tilta seg en lovgiverrolle, eller om det skal være nasjonalforsamlingen som har, og skal ha, den rollen, slik vi bl.a. mener. Det gjelder kriminelle handlinger, og der anser folk flest at straffenivået er for lavt. Det er uheldig i seg selv. Det skulle som sagt vært interessant å få noen synspunkter fra justisministeren når det gjelder det prinsipielle forhold – ikke det enkelte straffenivå, men det prinsipielle forhold, at folket er misfornøyd med straffeutmålingen når det gjelder kriminalitet.

Når det så gjelder bøkene, som vi her har til behandling, er det stikk motsatt. Hvis man kjører for fort kl. 5 om morgenen på en rett strekning hvor det ikke er noen fare, men hvor det er en politikontroll, er det et allment raseri over at man kan få tusenvis av kroner i bot for noe som egentlig er helt greit. Hadde vi hatt teknikk, så hadde vi jo selvsagt variert hastighetsgrensene i takt med tiden på døgnet. Vi skal selvsagt ha strenge bestemmelser og regler der hvor trafikanter, barn eller andre i trafikken er i fare – det er jeg helt enig i. Men der det er lange, fine og rette strekninger på en tid da det ikke er noe særlig trafikk, ser man altså ikke forskjell i satsene. Det går utelukkende på hvor mange kilometer over grensen man kjører.

Når det gjelder de nye bøtene, har vi fått klar beskjed fra politiet om at de er helt meningsløst høye. Vi risikerer nå også belastninger på domstolsapparatet, i den forstand at man behøver jo ikke å vedta de forenklede forelegg som bøtene er. Man kan gå til domstolene, og domstolene må da gå inn i den enkelte sak, for de har en del generelle prinsipper de skal legge til grunn, bl.a. når det gjelder bøtens størrelse i forhold til omstendighetene i den enkelte sak. Da kan disse veiledende satsene bli underkjent av domstolene. Det er i og seg selv meget uheldig.

Derfor hadde vi håpet på at stortingsrepresentantene som ikke visste om disse tingene på forhånd – etter å ha sett alle reaksjonene, og når vi vet at vi ikke trenger pengene – kunne vært med oss på å gjeninnføre bøtene fra 2004, inntil vi i hvert fall fikk en skikkelig sak fra Regjeringen som sammenlignet situasjonen i Norge og i andre land vi kan sammenligne oss med.

Det tredje og siste forslaget vårt er at vi vil ha et system hvor Regjeringen informerer «Stortinget på egnet måte i forkant av vesentlige endringer i bøtesatsene for trafikkforseelser». Der er vi også inne på det at hvis det i et budsjettforelegg er en regjerings hensikt og ønske å øke f.eks. bøtesatsene med 30 pst., har vi faktisk lovbestemmelser som gjør at Regjeringen har plikt til å informere om slikt – plikt! Og de statsråder som er til stede, og ikke kan ansvarlighetsloven av 5. februar 1932, kan bare lese § 9 – som en annen statsråd kanskje også burde ha lest!

Jeg synes ærlig talt at hvis man ønsker å øke noe med 30 pst., har man plikt til å informere Stortinget. For i § 9 står det at man har plikt til å informere hvis man «forstår eller burde forstå» at denne type informasjon vil Stortinget trenge for å fatte sin beslutning. Det er helt klart at hvis man har en intensjon om å øke bøtesatsene med 30 pst. for å dekke inn et rundt beløp som omfatter mange poster i et budsjett, da kommer den plikten under ansvarlighetsloven § 9 inn. Hvis man etter at man hadde fått vedtatt kronebeløpet på 1 050 000 000 kr, hadde begynt å diskutere hvordan skal vi greie det, så er det en annen situasjon. Da hadde man ikke den hensikten på forhånd.

Men vi ønsker altså uansett at denne type ting skal forelegges nasjonalforsamlingen. Det skal ikke være slik at man i regjeringskontorene sitter og diskuterer hvordan man skal lure nasjonalforsamlingen, skjule sine egentlige hensikter for nasjonalforsamlingen: Hvordan skal vi pakke det inn, slik at ikke stortingsrepresentantene skjønner det, men når det blir gjennomført, og de oppdager det, da skal vi kunne si at det burde de ha skjont? Det er flere som har prøvd seg på den, bl.a. formannen i samferdselskomiteen, Petter Løvik, som sier at man burde forstå det av teksten til kap. 4634 post 81, Bøter, inndragninger:

«Posten omfatter inntekter fra bøter (forenklede forelegg, vanlige forelegg og bøter som er ilagt ved dom), inndragninger og saksomkostninger. Økningen fra 2004 skyldes særlig økt bøtenivå for trafikkforseelser og en forutsatt større bruk av automatisk trafikkontroll.»

Og som jeg sa: Hvis vi delte hele økningen, med 50 pst. på bøtenivået og 50 pst. på automatisk trafikkontroll, sammenholdt med budsjettet for 2004, skulle det tilsvare

3 pst. økning, ikke 30 pst. Vi kan i hvert fall ikke ha et system som nå er slik at en regjering kan pakke det inn i så vanskelige setninger at man må drive detektivvirksomhet i Stortinget for å skjønne hva som foregår. Etter ansvarlighetsloven § 9 har faktisk en regjering plikt til å legge frem sine intensjoner og så få en skikkelig, demokratisk behandling i nasjonalforsamlingen.

Jeg er glad for at samferdselsministeren har vært voksen nok til å bekrefte i brev det jeg har sagt om at økningen i bøtesatsene ene og alene er Regjeringens ansvar. Vi håper at det også formidles til regjeringspartienes stortingsrepresentanter og andre politikere, slik at de som fremdeles går rundt og har lyst til å planlegge bløff, ikke gjør det.

Jeg ville tro at det heller ikke ville være særlig hensiktsmessig for de nåværende regjeringspartier å sørge for at man går inn i en valgkamp hvor man gir oss ansvar for det samferdselsministeren selv har sagt vi ikke har noe ansvar for. Det er ikke den helt gode, fornuftige tonen, hvis man ser litt fremover i tid – utover 12. september.

Arne Sortevik (FrP) [12:22:34]: Det er to ting i denne saken. Det ene gjelder det faktiske innholdet, nemlig størrelsen på trafikkbøtene. Det er altså slik at her i dag kan de som ønsker å redusere denne økningen på 30 pst., faktisk sørge for at det blir gjennomført en reduksjon. Vi har ved den økningen vi har fått i trafikkbøtesatsene, ytterligere forsterket verdensrekordposisjonen i bøtelegging for trafikkforseelser. Det er ingen grunn til at vi skal ha det slik. Her er det altså nå full anledning til å sørge for at bøtene våre kommer ned igjen til 2004-nivå.

Så er det også slik at det umulig kan være mangel på penger som gjør at man har hevet bøtesatsene med 30 pst. Statskassen flommer over av penger. Det er altså ikke armod som gjør at man går til dette skrittet.

Til alt overmål er det faktisk slik at politimyndighetene advarer mot å ha så høye bøter, og de advarer mot at det skal koste mer å kjøre mot rødt lys enn å utøve vold. Dette strider mot folks rettsoppfatning i sin alminnelighet, og jeg ser også at det er eksperter på trafikkikkerhet som setter store spørsmålstegn ved om dette har noen som helst virkning på selve trafikkikkerhetsbildet.

Det er det ene.

Det andre har med budsjett og troverdighet å gjøre. Jeg er enig med foregående taler, min partiformann, i at det svaret som er kommet fra samferdselsministeren, klart og tydelig etterlater det inntrykket – som Fremskrittspartiet hele tiden har hevdet i saken – at dette ikke er vårt ansvar, og at bøtesatsene er vedtatt i statsråd. Der har vi fått en grei oppklaring fra samferdselsministeren. Jeg ønsker spesifikt at det formidles til regjeringspartiet Høyre. Jeg har oppfattet at spesielt regjeringspartiet Høyre har vært veldig opptatt av å gi Fremskrittspartiet ansvaret for 30 pst. økning i trafikkbøtesatsene, og si at dette visste Fremskrittspartiet om da de inngikk en subsidier avtale om å støtte regjeringspartienes budsjettforslag. Det er ikke tilfellet. Det bør Høyre ta innover seg. Og Høyre bør selvfølgelig avfinne seg med det veldig avklarende svaret som samferdselsministeren har gitt.

I går i spontanspørretimen var det også litt replikkveksling mellom statsministeren og representanten Hagen om budsjettforhold. Statsministeren sa bl.a. følgende:

«Jeg regner med at Hagen står ved det han har gjort, og er en troverdig samarbeidspartner i så måte.»

Jeg håper nå at regjeringspartiet Høyre vil være en troverdig samarbeidspartner og ikke gir oss ansvaret for beslutninger som faktisk ikke er en del av budsjettet, men som Regjeringen på eget, selvstendig grunnlag har foretatt gjennom vedtak i statsråd. Det vil faktisk være lite troverdig om Høyre viderefører det bildet at denne økningen av trafikkbøtene skyldes Fremskrittspartiet. Det gjør det ikke.

Den enkle og greie løsningen på å rydde vekk enhver tvil omkring dette er å sørge for at bøtesatsene kommer ned igjen til 2004-nivå, og at vi får den behandling av bøtesatser som Fremskrittspartiet nå foreslår i sitt forslag. Først og fremst er det slik at alle representanter som ønsker lavere trafikkbøter enn det det nå er blitt – verdensrekord i bøtelegging for selv enkle trafikforseelser – har i dag muligheten til å gjøre noe med det. De kan støtte Fremskrittspartiets forslag, få bøtenivået ned igjen, og få en fornuftig oppfølging av bøtesystemet i Norge.

Gjermund Hagesæter (FrP) [12:27:06]: Eg vil berre understreke at Framstegspartiet i finanskomiteen, i samband med budsjettprosessen, ikkje på noko tidspunkt blei informert av regjeringspartia om at det var planar om å auke bøtenivået for brott på trafikreglane på ein så drastisk og dramatisk måte som det her er gjort. Det var slik, som partiformannen vår understreka, at ein kunne lese seg til at det var planar om ein liten auke på nokre få prosent, men altså ikkje ein slik drastisk auke som her er gjort.

Ein kan sjølvsagt gjere slik som Petter Løvik, seie at når det er ulik forståing av ein post, så er det alle andre sin feil. Det er sjølvsagt etter Løvik si oppfatning aldri Regjeringa sin feil, og Framstegspartiet burde reagert. Eg synest dette er ei veldig spesiell verkelegheitsforståing. Eg vil også understreke at ingen av høringsinstansane, dei som kom på høring, reagerte på dette. Det var ingen som hadde mistanke om at det var planar om ein slik drastisk auke.

Eg synest at Regjeringa og regjeringspartia bør gå i seg sjølve og innsjå at dei burde ha informert om dette. Det verkar som om ein her har lagt opp til å lure nasjonalforsamlinga, gni seg i hendene og også lure sin budsjettpartner. Det synest eg er ei veldig spesiell holdning å ha. Eg trur ikkje at regjeringspartia tener på det i lengda.

Det er massive tilbakemeldingar frå veljarar og trafikantar om at denne auken er både urimeleg og uforståeleg. Her har vi altså fått eit bøtenivå ved brott på trafikreglane som ligg opp mot det bøtenivået som ein har der som ein blir teken med narkotika. Det er no like straffbart, og ein får like store bøter for å kjøre for fort på ei aude strekning som for å bli teken med narkotika på Karl Johan. Det er uforståeleg at Regjeringa legg opp til ein slik praksis.

Statsråd Odd Einar Dørum [12:30:05]: Representanten Hagen har tatt opp en del prinsipielle betraktninger

som jeg synes han har krav på å få en kommentar til, det var derfor jeg tok ordet.

Når det gjelder informasjonen som er gitt i denne saken, konstaterer jeg at Fremskrittspartiet har den oppfatning som de har framført her. Regjeringen har lagt fram informasjon i forbindelse med sak både i finanskomiteen og i justiskomiteen. Men jeg merker meg synspunktene på hva man forventer av informasjon, og hvordan informasjonen skal framføres.

Når det gjelder det helt konkrete kapitlet, øker det, så vidt jeg husker, ifølge min tallhjerne fra 904 mill. kr til 1 050 mill. kr. Det er prosentvis større enn 3 pst. Jeg merker meg hvordan man oppfatter dette. Det er lagt fram på den måten fra Regjeringens side, og hensikten har i hvert fall ikke vært å skjule noe.

Når det gjelder de konkrete bøtesatsene, er det helt riktig at det er Regjeringen som fastsetter dem, slik som det er gjort rede for i et svar fra samferdselsministeren til Stortinget.

Det andre spørsmålet som representanten Hagen tok opp, er spørsmålet om straff og reaksjon generelt. Her ligger det jo en sak i justiskomiteen for øyeblikket om den generelle delen av straffeloven – som ikke går på straffekatalogen, for den kommer i sin tur. Der framgår det helt klart at Regjeringen har lagt opp til å skjerpe straffereaksjonene for gjengangerkriminalitet, organisert kriminalitet og kriminalitet som krenker den seksuelle integritet, krenker liv og helse, og som er alvorlig på alle måter. Det viser seg også ved straffeutmåling at dette følges opp av domstolene. Det er også fra Regjeringens side lagt opp til synspunkter på hvordan domstolene generelt skal forholde seg til formildende omstendigheter ved vurdering av den enkelte sak.

Når det gjelder bøter utover forenklede forlegg, som er temaet i dag, så styres ikke de administrativt, de styres i det aller meste av påtalemyndigheten, og vurderes i hvert enkelt tilfelle av påtalemyndigheten og av domstolene.

Når det gjelder de alvorligste forholdene, f.eks. vold, er det ikke bøter man som oftest bruker, for å si det på den måten, man bruker andre straffereaksjoner, fordi det er rimelig og riktig å reagere på den måten.

De synspunkter som er framlagt i debatten, har jeg selvfølgelig merket meg, og dem vil jeg ta med meg videre når det gjelder de ulike punkter som er fremmet.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:32:40]: Det som fikk meg til å ta ordet i denne saken, var to ting. Det ene var Starrfelt, som stort sett er den eneste som har tatt ordet her. Det virker på meg som om resten av forsamlingen med bøyde hode prøver å tie denne saken i hjel, men det går altså ikke.

Jeg vil litt tilbake til påstandene fra enkelte, og da spesielt Høyre, om at vi burde ha sett dette. Nå er det sånn, for finanskomiteen som for andre komiteer, at statsbudsjettet legges fram, og det gjennomgås bl.a. av de forskjellige organisasjonene ute i samfunnet. I dette tilfellet er det en sak som Norges Automobilforbund, Kongelig Norsk Automobilklubb, Norges Lastebileierforbund og andre store organisasjoner gjennomgår med lupe for å finne ting

som de i høringen vil prøve å påvirke finanskomiteen og Stortinget til å gjøre forandringer på. Da bør det ringe en bjelle når ingen av disse organisasjonene har sett det som står der, eller har forstått det som står der. Spørsmålet er: Er dette gjort på en sånn måte at Stortinget skulle lures til å vedta dette? I den debatten som har vært, så synes jeg det kommer mer og mer fram at det er tilfellet, at man på en måte har prøvd å dekke over det, slik at Stortinget ikke skulle forstå at man gjorde dette. Så kan man selvfølgelig hevde at det burde Stortinget ha forstått. Men det burde, som sagt, ha ringt en bjelle når ingen av høringsinstansene sa noe om dette, men i ettertid reagerer spontant og kraftig når det blir kjent at bøtesatsene økes til et slikt nivå.

Jeg er veldig glad for at også justisministeren slår fast det som samferdselsministeren tidligere har slått fast. Men jeg vil lese opp det som står i brevet, med bakgrunn i at Arbeiderpartiet og Starrfelt prøver å bruke dette uhemmet – at vi visste om dette, vi kunne dette, og det er vår skyld, dette. Så prøver de selv å lure seg unna å stemme for dette forslaget. Men slike lettvinde løsninger er ikke akseptabelt. Jeg synes Arbeiderpartiet bør gå i seg selv og komme med sine synspunkter på et reelt grunnlag.

I brevet fra samferdselsministeren står det i siste avsnitt:

«Dersom statssekretær Ellingsens uttalelse i omtalte program på TV 2 kunne forstås som om at Fremskrittspartiet eksplisitt har medvirket til og akseptert det nye konkrete nivået på bøtesatsene, er dette uheldig. I denne saken er det uomtvistelig at de aktuelle endringene i satsene for forenklet forelegg i vegtrafikksaker ble vedtatt av Kongen i Statsråd 7. januar 2005, og at Fremskrittspartiet selvsagt ikke har hatt noen rolle i den sammenheng.»

Da bør det være så klart at selv Arbeiderpartiet forstår det.

Carl I. Hagen (FrP) [12:36:06]: Jeg har bare en kort merknad til justisministerens misforståelse – det er muligens fordi jeg refererte litt feil i mitt eget innlegg, nemlig hva økningen i kap. 4634 post 81 er. Den er altså ikke fra 904 mill. kr. Det er salderingen for budsjettet opprinnelig. Det er klart at når vi skal vurdere hva økningsforslagene er, må vi se på den nysalderingen som foretas samme høst som vi foretar budsjettbehandlingen, og da var det en betydelig merinntekt i 2004 fra disse bøkene, da uten noen økninger. Jeg gikk igjennom dette grundig i mitt brev til samferdselsminister Skogsholm. Men jeg tror det er slik at økningen på denne posten er mindre, rundt 8–9 pst., og når man deler det på de forskjellige tingene, kommer vi frem til at vi kunne forvente en økning av bøtesatsene på 3 pst. Det er fordi vi selvsagt må sammenlikne med det som er realiteten for 2004, og ikke det som var planlagt for 2004 året for.

Det får meg til å stille et spørsmål til samferdselsministeren, eller justisministeren – det har jo vært en stor problemstilling å finne ut hvilken statsråd det er som egentlig har ansvaret her. Det var også en problemstilling da vi skulle finne ut hvilken komite som eventuelt skulle ha ansvaret her. Det er jo ingen som egentlig vil ha ansvaret for

dette. Men det skjønner jeg jo godt, for det er vel sikkert et embetsverk som har gjort det, uten at de har gjort sine egne foresatte oppmerksom på det. Men de foresatte kan aldri innrømme det uansett, så det får vi aldri klarhet i.

Mitt poeng er at hvis det i forbindelse med revidert budsjett nå til våren viser seg at det blir merinntekter i forhold til budsjettet for 2005, kan man gjøre to ting: Enten kan man gi instruks til politiet om ikke å bygge flere bokser eller å redusere antall kontroller, eller så kan man sette ned bøtesatsene, slik at vi ikke ved slutten av 2005 står med en merinntekt langt over budsjettet. Jeg vil gjerne spørre om noen av statsrådene kan si at dersom det viser seg at man får merinntekter utover forventet budsjett, vil de merinntektene bli benyttet til å sette ned bøtesatsene for den resterende del av året. Eller vil de bli benyttet til å gi instruks til politi og veimyndigheter om å redusere antall automatiske bokser eller kontroller? Eller er det slik at Regjeringen bare vil sitte og kose seg over at det kommer mer penger fra bilistene enn de selv hadde planlagt?

Oddvard Nilsen (H) [12:39:08]: Jeg skjønner jo i og for seg at Fremskrittspartiet har behov for å markere seg i denne saken. Jeg kjenner også til at Fremskrittspartiet har sendt et brev til samferdselsministeren og fått et svar på det. Jeg oppfattet det også slik at representanten Carl I. Hagen har vært fornøyd med det svaret.

Men grunnen til at jeg griper ordet, er språkbruken i salen. Det har vært min intensjon i alle de årene jeg har vært parlamentarisk leder i Høyre og ledet ulike forhandlinger i huset knyttet til budsjettet, at alt skal foregå redelig og skikkelig. Og jeg tar det ganske personlig at noen fremfører påstander i salen om at noen har forsøkt å lure noen. Er det noe som ligger langt, langt fra min holdning i politikken, er det å lure noen. Dette har vært lagt frem i budsjettet, slik som det pleier å være lagt frem i budsjettet. Hvis det er slik at Fremskrittspartiet mente at det har vært for lite informasjon knyttet til det, er det en grei påstand. Men det er langt derfra til å si at noen har lurt noen.

Jeg vil gjerne be Carl I. Hagen komme opp på talerstolen og bekrefte at undertegnede aldri har forsøkt å lure Fremskrittspartiet i noen forhandlinger.

Presidenten: Carl I. Hagen – er det til replikk?

Carl I. Hagen (FrP) [12:40:31]: Det er vel formelt en replikk, men det blir egentlig en svarreplikk, i og med at innlegget var formet som et konkret spørsmål.

Jeg har ingen problemer med å si at jeg aldri har oppfattet at Høyres parlamentariske leder, Oddvard Nilsen, noen gang har forsøkt å lure oss. Det har jeg heller ikke sagt denne gangen. Jeg har snakket om at Regjeringen har en egen plikt etter ansvarlighetsloven § 9 til å gi fyllestgjørende informasjon til Stortinget. Hvis Regjeringen allerede da hadde til hensikt å øke bøtesatsene med 30 pst., så burde Regjeringen i sine dokumenter ha gjort det kjent for Stortinget. Jeg har forholdt meg til Regjeringen og regjeringsapparatet. Det skulle ikke forbause meg om Oddvard Nilsen var like forbauset som meg da bøtesatsene ble hevet med 30 pst., for det var det ingen av oss

i Stortinget som kunne vite. Selv med detektivvirksomhet ville vi ha etablert at bøtesatsene var beregnet å gå opp med 3 pst., og ikke med 30 pst.

Men jeg har ikke rettet noen anklage mot Høyres parlamentariske leder. Hvis jeg har ordlagt meg slik at det ble oppfattet slik, så beklager jeg det.

Statsråd Odd Einar Dørum [12:41:48]: Jeg har et grunnprinsipp som jeg prøver å følge politisk, uansett hvilken debatt jeg deltar i, og uansett hvem jeg deltar med, og det er at jeg legger ingen andre motiver til grunn enn det de selv uttrykker. Og det er helt uavhengig av parti. Men jeg har respekt for at folk kan oppfatte situasjonen svært forskjellig, og det har jeg gitt uttrykk for tidligere.

Jeg mener oppriktig at Regjeringen har lagt fram fakta i saken. Jeg skal ikke gå videre, annet enn å si følgende – som ikke trekker fram noe av det jeg sa i mitt første innlegg: Stortinget har stor fantasi og evne og vilje til å stille mange spørsmål. På dette området ble det ikke stilt spørsmål. Det legger jeg ikke noen til last. Men på en rekke områder, både store og små, stilles det spørsmål, så jeg tror nok at noen og hver da kan ta med seg det til ettertanke. Jeg mottar en uendelighet av spørsmål om saker som kanskje har mindre budsjettkonsekvenser enn dette. Det synes jeg er helt i orden, fordi det er Stortingets kontrollfunksjon og måte å styre på som da kommer til uttrykk. Men jeg har alltid til hensikt å opptre helt åpent og direkte.

Når jeg hører uttalelser som formes, velger jeg det jeg lærte i min voksenopplæring, som jeg tror Carl I. Hagen og jeg deler, nemlig å holde seg til forklaringene fra Luthers katekisme om å tale vel om sin neste og ta alt i beste mening. Det er et prinsipp jeg har tenkt å fortsette med i denne saken, og etter denne saken.

Når det gjelder framtidige budsjettbehandlinger, foregår de i Regjeringen, og deretter behandles de i Stortinget. Da er det for Stortinget fritt fram å stille de spørsmål som Stortinget føler at det er riktig å stille, og både utøve den kontroll og bruke den påvirknings- og beslutningsmulighet som man da har.

Når det gjelder salderingen av budsjettet, skjønner jeg hvorfor representanten Hagen resonnerer som han gjorde. Det har f.eks. vært lagt ganske mye vekt på å bruke automatisk trafikk kontroll. Det har vært satset på det. Og det kan være flere størrelser som slår ut ved salderingen av et budsjett. Men jeg har merket meg det synspunktet, og jeg har merket meg generelt de synspunkter som går ut på at en skal være nøyaktig, og en skal opptre på en slik måte at folk kan ta det i beste mening. Men fra Regjeringens side har vi, etter min mening, opptrådt med åpent visir, og det kommer vi til å gjøre i fortsettelsen også. Og hvordan behandles så budsjettene? Jo, det er Regjeringens rett og plikt å legge budsjetter fram for Stortinget. Deretter er det Stortinget som behandler budsjettet, og stortingsgruppene som sørger for om Regjeringens budsjett får tilslutning eller ikke.

Men som sagt: Jeg vil helt uavhengig av tonen i denne debatten ikke la meg provosere bort fra det jeg lærte i min oppvekst om hvordan jeg skal forholde meg til fortolkningen av Luthers katekisme.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 1718)

I n g e L ø n n i n g gjeninntok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Presidenten konstaterer at Stortinget ser ut til å være ved sans og samling og dermed rede til å gå til votering i sakene nr. 1–4 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 4 (2004-2005) – om anmodnings- og utredningsvedtak i stortings sesjonen 2003-2004 – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker til godkjenning av beslutninger i EØS-komiteen nr. 103/2004 av 9. juli 2004 og nr. 149/2004 av 29. oktober 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsdirektiv 2003/124/EF, kommisjonsdirektiv 2003/125/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 2273/2003 og kommisjonsdirektiv 2004/72/EF til utfylling av markedsmissbruksdirektivet (direktiv 2003/6/EF).

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Kenneth Svendsen satt frem syv forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette slik at konkurransehindrede elementer i lover og forskrifter blir fjernet, og at det blir fri konkurranse mellom buss og tog.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at NSB AS selger Nettbuss AS på en slik måte at konkurransen i bussmarkedet opprettholdes.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak for Stortinget om at NSB AS bør noteres og selges.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at NSB AS selger sin aksjepost i CargoNet AS.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen overføre eierskapet av NSB AS fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at bygninger og eiendommer som gir NSB AS særfordeler i en konkurransesituasjon, blir overført fra NSB AS til et eget uavhengig forvaltningsselskap eller til Jernbaneverket.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak hvor en gjennomgår behovet for persontransport med tog på de mest ulønnsomme strekningene.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 12.52.17)

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 6 (2004-2005) – om verksemda til NSB AS for perioden 2004-2006 – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Det voteres over forslaget i Dokument nr. 8:39, fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Kenneth Svendsen og Jan Arild Ellingsen. Forslaget lyder:

«I.

Stortinget ber Regjeringen sette bøtesatsene for trafikkforseelser til 2004-nivå, kun justert for normal prisstigning.

II.

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett legge frem en vurdering av de norske bøtesatsene på trafikkforseelser sett i sammenheng med nivået på tilsvarende bøter i sammenlignbare land, samt en vurdering av bøtesatsene for trafikkforseelser sammenlignet med andre straffbare forhold.

III.

Stortinget ber Regjeringen informere Stortinget på egnet måte i forkant av vesentlige endringer i bøtesatsene for trafikkforseelser.»

V o t e r i n g :

Forslaget ble med 82 mot 15 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 12.52.54)

S a k n r . 5

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 12.55.
