

Møte tirsdag den 5. juni 2007 kl. 10

President: T h o r b j ø r n J a g l a n d

D a g s o r d e n (nr. 90):

1. Innstilling fra næringskomiteen om strukturpolitikk for fiskeflåten
(Innst. S. nr. 238 (2006-2007), jf. St.meld. nr. 21 (2006-2007))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 154/2006 av 8. desember 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitranSPORT mv.
(Innst. S. nr. 211 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 55 (2006-2007))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Sahl, Dagfinn Høybråten, Dagrun Eriksen og Ingebrigt S. Sørfonn om forsterket innsats og økt fokus på rassikring
(Innst. S. nr. 215 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:48 (2006-2007))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Harald T. Nesvik, Kenneth Svendsen og Arne Sortevik om å igangsette prøveprosjekt med gratis riksveiferge på én strekning i hvert av fylkene Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal samt Nordland
(Innst. S. nr. 216 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:54 (2006-2007))
5. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av et støtteprogram for den europeiske audiovisuelle industri (MEDIA 2007)
(Innst. S. nr. 194 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 47 (2006-2007))
6. Referat

Presidenten: Representanten André N. *Skjelstad*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

S a k n r . 1

Innstilling fra næringskomiteen om strukturpolitikk for fiskeflåten (Innst. S. nr. 238 (2006-2007), jf. St.meld. nr. 21 (2006-2007))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 25 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 30 minutter, Fremskrittspartiet 20 minutter, Høyre 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter og Venstre 5 minutter,

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

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

– Det anses vedtatt.

Steinar Gullvåg (A) [10:03:33] (ordfører for saken): Norsk fiskeripolitikk skiftet retning etter stortingsvalget i 2005. En ny og helhetlig kystpolitikk som skal gi grunnlag for bosetting og sysselsetting langs hele kysten, er nå under utforming.

Det går et ideologisk skille mellom Bondevik II-regjeringen og dagens regjering i synet på eierskapet til fiskeressursene. Vel er det verbal enighet om at fiskeressursene tilhører oss alle, men i praksis lot den forrige regjeringen de mest kapitalsterke aktørene i fiskerinæringen kjøpe seg kvoterettigheter til odel og eie, til priser som bare overgås av det vi nå ser på Island. Denne formen for privatisering av fiskerettigheter tar nå slutt.

Med støtte fra regjeringspartiene i Stortinget vender Regjeringen nå tilbake til tidsavgrensede strukturkvoter, men i ny utforming. Det betyr at fiskere som kjøper seg ekstra kvote i tillegg til grunnkvoten, får den til låns i 20 år, da den igjen leveres tilbake til fellesskapet. Strukturkvoteordningen fungerer altså som en privatfinansiert kondemneringsordning, der kvotene etter en forhåndsavtalt tidsperiode faller tilbake til fellesskapet og reforderes i den aktuelle fartøygruppen.

For å få effekt av strukturordningen uten at tilgangen til kvotene reserveres de mest kapitalsterke aktørene i markedet, er det viktig at kvoteperioden er av en slik lengde at den gir rimelig sikkerhet for investeringene, samtidig som kvoteprisene holdes på et overkommelig nivå. Da er 20 år en tilstrekkelig lang periode. Det er en vanlig kredittperiode i næringslivet, og det er en rimelig nedskrivingsperiode. Og så, for at de som i dag har kjøpt seg «evigvarende strukturkvoter» under Bondevik-regjeringen, skal få en viss kompensasjon for overgangen til tidsavgrensede strukturkvoter, skjøtes det på ytterligere fem år. Jeg vil her bemerke at regjeringspartiene ber Regjeringen se til at man ved en framtidig refordeling søker å utlikne ulikheter i kvotegrunnelaget. Det gjelder ganske bestemt ringnotgruppen.

Det er full enighet om at vi også i framtida skal ha en variert og lønnsom fiskeflåte som kan levere fersk fisk til hjemmemarkedet og de store markedene ute i Europa og verden for øvrig, og som kan sikre industrien tilgang på råstoff gjennom hele året. Ja, hele hensikten med strukturpolitikken er nettopp å bidra til økt lønnsomhet og god lønnssevne, ikke bare i fiskeflåten, men gjennomgående i alle deler av verdikjeden, fra fisken tas opp av havet til den selges på markedet.

Det er dette som skal gi liv til våre kystsamfunn, og som skal sikre bosetting og sysselsetting langs kysten vår. Fiskerinæringen er en av våre viktigste framtidsnæringer.

Med en bærekraftig forvaltning av fiskeressursene, med gode og forutsigbare rammebetingelser, vil fiskerinæringen gi kystbefolkningen trygge arbeidsplasser i overskuelig framtid.

Eierskapet til fiskeflåten er derfor viktig. Lokalt forankrede selskap og eierskap har stor betydning for bosetting og sysselsetting og for foredlingsindustrien. Det er relativt bred enighet om at vi trenger eierskapsbegrensninger innenfor de ulike flåtegruppene for å hindre at eierskapet konsentreres på for få hender.

Alle partier i komiteen ønsker eierskapsbegrensninger, om enn i noe ulikt omfang. I havfiskeflåten er det slike begrensninger, men ikke i kystfiskeflåten. Egentlig vet vi i dag litt for lite om hvordan eierskapet i fiskeflåten fordeles seg. Det er åpenbart behov for en kartlegging, som også må omfatte minoritetsandeler.

Det bør imidlertid ikke herske noen tvil om, særlig etter komiteens tur til Island, at den kartleggingen som skal foretas, bør kunne ut i generelle eierskapsbegrensninger, også i kystfiskeflåten. Det kan dessuten være aktuelt å legge begrensninger på såkalt kryseierskap mellom havfiskeflåten og kystflåten eller på industriens minoritetsandeler i kystfartøy.

Jeg har spesielt merket meg at Norges Kystfiskarlag tar til orde for at en aktiv fisker ikke bør kunne eie og drive mer enn to fartøy. Jeg synes dette er et interessant forslag, og et bredt flertall i komiteen ber Regjeringen vurdere dette og/eller liknende ordninger som kan sikre et variert og desentralisert eierskap i kystfiskeflåten.

Gjennomsnittsalderen for aktive fiskere er høy. Faktum er at fiskerinæringen er i ferd med å forgubbes. Samtidig merker næringen økt konkurranse om arbeidskraften fra andre næringer. Uten en lønnsom flåte som sikrer utøverne et godt utkomme, vil fiskerinæringen tape i konkurransen om framtidens arbeidskraft. En samlet komitee understreker derfor at strukturpolitikken må skape rom for nyrekruttering. Det er viktig at nye utøvere bringes inn i næringen de nærmeste årene.

Derfor ber vi Regjeringen prioritere rekrutteringsarbeidet. Først og fremst er det nå viktig at de skolene som har opplæringstilbud i fiskerifag, får tildelt tilstrekkelige opplæringskvoter til å kunne drive praktisk og variert opplæring for elever som søker seg til fiskeryrket.

Skolesystemet har avgjørende betydning for rekruttering av mannskap til fiskeflåten. Her skal kompetanse bygges og elever motiveres for sitt yrkesvalg. Spørsmålet om egne kvoter for fartøy som tar inn lærlinger, må også vurderes. Og endelig ber vi om at en del av totalkvoten settes av til rekruttering. Komiteen forutsetter for øvrig at rekrutteringsarbeidet skjer i nært samarbeid med fiskerens organisasjoner.

Både Regjeringen, regjeringspartiene og opposisjonspartiene understreker at kvotefordelingen mellom de ulike fartøygruppene ligger fast, altså at den ikke påvirkes av selve strukturmeldingen. Det har vært en forutsetning for komiteens arbeid, og jeg vil tro også for næringsorganisasjonene og alle andre som har deltatt i strukturdebatten. Og debatten har vært viktig i alle sine faser – før og etter at Strukturutvalget la fram sin innstilling, før og etter at

Regjeringen la fram sin melding, og under komiteens behandling av strukturmeldingen. Jeg tror faktisk også at debatten har påvirket resultatet. I særlig grad gjelder dette kystflåten og flåtegruppen under 15 meter. Regjeringspartiene støtter som kjent Regjeringens forslag om

- at kondemneringsordningen videreføres for de minste fartøyene i kystflåten fram til 1. juli 2008, da ordningen skal evalueres
- at en justert strukturkvoteordning skal videreføres for de gruppene som nå har strukturkvoteordning
- at kvotetaket senkes for kystfiskeflåten
- at også fartøy i kystfiskeflåten med hjemmelslengde mellom 11 og 15 meter skal kunne nyte strukturkvoteordningen, men da med et lavere kvotetak

Særlig forslaget om strukturering i fartøygruppen mellom 11 og 15 meter har appellert til følelseslivet langs kysten. Det synes imidlertid som om gemyttene har roet seg noe etter at regjeringspartiene i komiteestillingen bad Regjeringen vurdere Kystfiskarlagets forslag om å strukturere nedover i sjarkflåten. Det vil i realiteten bety at det etableres en brannmur ved 15 meter, der fartøy under denne lengdegrensen kan kjøpe kvoter fra større fartøy, men ikke omvendt.

Jeg vil i den forbindelse minne om at Regjeringens forslag om en begrenset strukturering bidrar til økt lønnsomhet i denne gruppen, samtidig som den øker effektiviteten i sjarkflåten under 11 meter – en fartøygruppe som selv ikke med fritt fiske har greid å fiske sin del av totalkvoten.

Sluttelig vil jeg nevne at Strukturutvalget foreslo at mulighetene for samfiske bør vurderes nærmere, spesielt for de minste fartøygruppene. Behovet for en slik ordning er ikke klarlagt, og innretningen på en eventuell samfiskeordning er heller ikke vurdert. Det bør gjøres før vi eventuelt innfører en slik ordning. Jeg finner imidlertid grunn til å understreke at samfiske ikke må ses på som en avløsning for driftsordningen. Samfiske kan derimot ha viktige sikkerhetsmessige aspekter som det kan være grunn til å vurdere. Derfor ber vi nå Regjeringen se nærmere på disse spørsmålene.

Idet jeg går ut fra at opposisjonspartiene vil gjøre rede for sitt syn og sine forslag, anbefaler jeg komiteens innstilling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [10:13:40]: Før denne regjeringen tiltrådte, skulle det bli en helt annen næringspolitikk. Det skulle bli mer forutsigbarhet i næringspolitikken. Representanten Gullvåg hadde rett da han i sitt innlegg sa at fiskeripolitikken har skiftet retning etter regjeringsskiftet. Men i stedet for å få en forutsigbar politikk, har vi fått en uforutsigbar politikk, som er mer preget av politisk ideologi enn av realiteter – så også i denne saken. Flere av Regjeringens forslag har skapt betydelig støy i næringen og langs kysten. Er representanten Steinar Gullvåg villig til å ta noe selvkritikk for denne støyen som han, regjeringspartiene og Regjeringen har bidratt til i denne saken, eller går denne kritikken hus forbi?

Steinar Gullvåg (A) [10:14:42]: Jeg synes det er meget interessant at det er Fremskrittspartiet som nå tar opp støynivået som et problem i norsk fiskerinæring. For er det noen som i løpet av de siste årene faktisk har bidratt til å heve støynivået i den fiskeripolitiske debatten, er det nettopp Fremskrittspartiet. Jeg synes det er meget interessant at Fremskrittspartiet ved denne anledning demonstrerer en snuoperasjon uten sidestykke i fiskeripolitikken. For dersom man går tilbake og ser på hvilke standpunkter dette partiet hadde senest for to år siden, ser man at årsaken til uroen ikke er den omleggingen som nå finner sted, men den snuoperasjonen som fant sted i 2005 og i 2003, da man nær sagt med et pennestrøk innførte evigvarende kvoter i fiskerinæringen.

Torbjørn Hansen (H) [10:15:46]: Dette skulle være snuoperasjonen i norsk fiskeripolitikk. Fiskeriressursene skulle tilbake til fellesskapet. Det skulle bli slutt på den såkalte privatiseringen av fiskekvoter. Oppgjøret ender i dag opp som en justering av strukturordninger, riktignok med noen grove brudd på prinsippene om vedtak med tilbakevirkende kraft, og Regjeringen utvider til og med noen av strukturkvoteordningene for mindre fartøy.

Regjeringen har nå kranglet internt i nesten to år. Muligheten for en bred forankring i Stortinget forsvant. Dermed har vi to år med strukturstopp og kanskje bare to år med forutsigbarhet for dagens vedtak, ved at et ideologisk korstog endte i et solid mageplask og en meget frustrert fiskerinæring.

Representanten Gullvåg sa at de tidsbegrensede kvotene går tilbake til fellesskapet. Det er jo feil. Kvotene går tilbake til de andre kvoteeierne i den samme gruppen. Dermed går ikke en fisk tilbake til fellesskapet, og kvotene blir verken mer eller mindre private enn hva de har vært hele tiden. Jeg vil spørre representanten Gullvåg om han mener at denne prosessen var verdt prisen med de kostnadene den har hatt for fiskerinæringen.

Steinar Gullvåg (A) [10:16:52]: Ja, jeg synes det er fornuftig at Regjeringen har tatt seg tid til å ha en strukturpause, at Regjeringen har fått nedsatt et strukturvalg, som har utredet strukturordningene i næringen, og at Stortinget igjen har fått anledning til å drøfte strukturpolitikken. Forholdet er jo at den avgåtte regjeringen faktisk endret vilkårene for strukturordningene over natta i 2005 for havfiskeflåtens vedkommende, uten at man i det hele tatt fant grunn til å konsultere Stortinget. Denne regjeringen har gjort det, og har brukt tid på det. Jeg synes det er viktig at politikken faktisk forankres i denne salen.

Ellers synes jeg at det er bemerkelsesverdig at høyrepartiene i innstillingen skriver side opp og side ned om endringer i fiskeripolitikken som de faktisk bare kaller en justering.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [10:18:04]: Fiskerinæringa er ei svært viktig næring, som fortener både stabile og føreseielege forhold. For å få det til er det viktig med eit breitt forlik. Det burde ha vore eit breitt forlik. Innleiingsvis var òg saksordføraren tydeleg veldig innstilt på

dette. Han gjekk ut offentleg på ulike måtar og inviterte til eit breitt forlik. Men etter kvart som saka skreid fram i komiteen, vart dette vanskelegare og vanskelegare. Frå Kristeleg Folkeparti si side har vi vore villige til å strekkja oss veldig langt for å få til eit kompromiss som kunne gje stabile og føreseielege forhold. Spørsmålet mitt vert: Kan saksordførar Gullvåg gje ei kort orientering om kva det eigentleg var som endra seg undervegs, sidan denne saka utvikla seg til at den einaste moglegheita til eit kompromiss, eller eit breitt forlik, var at alle, på alle punkt, slutta seg til det som kom frå Regjeringa?

Steinar Gullvåg (A) [10:19:02]: Strukturmeldingen har kommet til ved en relativt lang og bred prosess, som representanten Sørfonn er meget vel kjent med.

Under prosessen har det vært nødvendig å inngå kompromisser, det har vært nødvendig å foreta justeringer, inntil Regjeringen la fram sin melding. Det er med beklagelse jeg registrerer at det ikke har vært mulig for andre partier å slutte seg til den utstrakte hånd som Regjeringen gav ved framleggelsen av strukturmeldingen, som på vesentlige punkter skiller seg fra den innstillingen som Strukturutvalget la fram.

Det hadde vært interessant å høre om den prinsipielle forskjellen som ligger i synet på tidsavgrensede og evigvarende kvoter, slik de framgår av innstillingen, også er gjenstand for diskusjon. Men det kan representanten Sørfonn ta opp i et senere innlegg.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Øyvind Korsberg (FrP) [10:20:38]: La meg først få lov å takke saksordføreren for den jobben som er gjort. Det har helt sikkert vært en krevende prosess. Den mest krevende prosessen var nok før meldingen kom, internt i Regjeringen og blant regjeringspartiene.

Det har vært snakket om at man har prøvd å få til et bredt forlik når det gjelder denne meldingen. Det har jeg ikke sett så mye til. For det som har vært målet for regjeringspartiene, har faktisk vært å stå noenlunde samlet bak meldingen som foreligger.

Jeg synes det er synd at man ikke kunne få til et bredt forlik i en så viktig sak. Fiskerinæringen er en av de viktigste næringene vi har i Norge. Hvis man tar sjømatnæringen under ett, ble det vel i 2006 eksportert for 36 milliarder kr. Med andre ord er det en svært viktig næring. Det er en næring som er livsnerven i svært mange lokalsamfunn langs kysten vår. Det er også en næring som står på egne ben økonomisk, en subsidiefri næring. Jeg tror man skal være stolt og glad for at man ikke har de samme rammevilkår som andre næringer som produserer mat.

Det er selvfølgelig også en næring som krever gode og stabile rammevilkår. Sammenligner man fiskerinæringen med en del andre næringer, er f.eks. olje- og gassnæringen en næring som får skattetilpassning dersom det er behov for det. Snøhvit er et eksempel i så måte, og det syntes vi var riktig da den debatten var oppe. Kraftkrevende industri har i dag en del gunstige kraftavtaler. Om

Regjeringen får på plass flere, vil tiden vise, men det viser altså at den næringen har gunstige vilkår. Skipsfarten har nettolønnsordning. Og norske bønder får subsidier i titalls milliarder kroner-klassen, i form av direkte og indirekte støtte.

Det fiskerinæringen opplever, er dessverre skiftende rammevilkår, stadige endringer og forverringer, man får NO_x-avgift, man får i det hele tatt en stor grad av politisk usikkerhet.

I meldingen er denne politikken videreført og tatt opp i sterkere grad. Spesielt når det gjelder dette med tidsuavhengst kvote som har vært innført, gjør altså Regjeringen en endring med tilbakevirkende kraft.

Det er klart at når man endrer politikken så radikalt, rammer det jo dem som har gjort store investeringer i god tro. Man skaper en betydelig usikkerhet i næringen for hva slags politikk som til enhver tid vil gjelde. Som regjeringspartiene skriver i innstillingen, mener de at Regjeringen står «på trygg juridisk grunn». Det er godt mulig at man gjør det, og at man har juridisk dekning for å gjøre dette. Men hva med den moralske siden av det man gjør? Slik vi vurderer det, er det rett og slett med på å skape politikerforakt når man kan endre rammevilkårene så radikalt som Regjeringen gjør her. Jeg vil like å se dem som tør å gå inn i denne næringen med store investeringer. Det vil jo også være en begrensning for dem som ønsker å komme inn i næringen, når man kan behandle næringen med så skiftende rammevilkår fra det ene øyeblikket til det andre.

Så innfører man også tidsbegrensninger på framtidige kvoter. Igjen vil det medføre usikkerhet. Hva vil skje med de kvotene man får tildelt, etter 20 år? Hvordan vil bildet da se ut når alle kvotene skal fordeles på nytt igjen? Det er også å skape endringer i rammevilkårene, og det vil sørge for at de som ønsker å gå inn i nye prosjekter, vil være tilbakeholdne med rett og slett å tørre å investere, fordi dette endrer seg hele tiden. Det bidrar også til å opprettholde overkapasiteten. For en del av hensikten med strukturering er nettopp å få bort den overkapasiteten som er. Man bare forlenger dette, og bedrifts- og samfunnsøkonomisk ulønnsom overkapasitet blir da opprettholdt. Det er jo verdt å merke seg at regjeringspartiene mener at finansnæringen står bak dette. Men som opposisjonspartiene har referert i innstillingen, er det altså en samlet finansnæring som går imot det som nå skjer. Det lytter overhodet ikke regjeringspartiene til, og det synes vi er trist å registrere.

Så gjør Regjeringen et interessant grep. Man setter i gang strukturering for fartøygruppen under 15 meter. Det synes vi i utgangspunktet er interessant, og vi var i utgangspunktet positive til det. Men det er ikke til å legge skjul på at vi har fått en rekke henvendelser på akkurat det punktet. Omtrent i hele høringen som næringskomiteen hadde om struktursaken, fikk vi advarsler mot å gjøre disse endringene. Norske Sjømatbedrifters Landsforening og Fiskekjøpernes Forening, som til sammen organiserer 230 bedrifter, går imot det, Landsdelsutvalget går imot det, Fiskeri- og havbruksnæringens Landsforening, FHL, går imot det, Sametinget går imot det, Kystfiskarlaget går

imot det, osv., osv. Jeg kunne brukt mye mer av min tale-tid på å fortelle om alle som går imot det, også når det gjelder kommuner og fylkesting som har gått imot denne struktureringen.

Vi synes det er så gode og viktige innspill som kommer, at vi faktisk ønsker å lytte til dem. Og her tror jeg den store forskjellen mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene er. Vi lytter til og snakker med folket og næringen, regjeringspartiene snakker til dem, de dikterer hvordan dette skal være, og tar ikke inn over seg de innspillene som kommer. Og man kan jo stille spørsmålet: Hva i all verden er vitsen med å ha høring i Stortinget, når det ikke kommer noe ut av det og det er et så massivt krav fra en samlet næring i realiteten som ikke ønsker strukturering for fartøygruppen under 15 meter, før man i det minste har fått konsekvensutredet det? Jeg må si at det forundrer meg. Derfor har vi fremmet forslag om at man konsekvensutreder virkningen av dette før man setter i gang tiltakene. Regjeringen er så usikker på hvordan dette vil virke, at den skriver også i meldingen at dette skal evalueres i 2009. Med andre ord: Man skal få lov til å strukturere bitte lite grann, så skal man konsekvensutrede, for kanskje igjen å påføre næringen nye endringer. Jeg må si vi er skuffet over at regjeringspartiene ikke kunne ta dette inn over seg og i det minste få det konsekvensutredet før man setter i gang så store tiltak. Det er en rekke kystsammfunn langs kysten som er helt avhengige av denne flåtegruppen. Så vi håper at regjeringspartiene tenker seg om en gang til før man gjør noe i så måte.

Et av de forslagene som opposisjonen også tar opp, er dette med rekruttering for fiskeflåten. Nå har jeg i mitt innlegg pekt på den usikkerheten som Regjeringen og regjeringspartiene påfører norsk fiskerinæring. Man kan jo stille spørsmålet om det i det hele tatt er grunn til å sette i gang tiltak for å rekruttere. Jeg tror det vil være mange som tenker seg om både en, to og tre ganger før de går inn i en næring som opplever så sterke endringer av rammevilkårene, nærmest fra time til time, som denne regjeringen påfører dem. Vi synes det er riktig å fullføre det Stortinget gjorde i 2005, under den forrige regjering. Da var det et samlet storting som bad om å få en modell for rekrutteringskvoter for ungdom. Vi synes det er viktig at det følges opp.

Regjeringen har så langt ikke gjort noe med dette. Derfor fremmer vi et forslag der vi ber Regjeringen om å sette fart på dette arbeidet. Og dette forslaget fant vi altså i Soria Moria-erklæringen.

Det er ganske oppsiktsvekkende at regjeringspartiene ikke kan støtte sine egne forslag, som står i Soria Moria-erklæringen. Det vitner vel om at fiskeripolitikken er fullstendig ute av kurs – både hos Regjeringen og hos regjeringspartiene på Stortinget.

Så vil jeg ta opp forslagene nr. 7 og 8, som Fremskrittspartiet står alene om, og forslagene nr. 1–6, som vi har sammen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Øyvind Korsberg har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Steinar Gullvåg (A) [10:30:54]: Jeg synes det er svært interessant å høre at representanten Korsberg er såpass pessimistisk på vegne av en næring som nå går så det griner, som det han nettopp gav uttrykk for.

Vi har opplevd at Fremskrittspartiet etter hvert har endret syn på fiskeripolitikken. Det er i og for seg gledelig at partiet erkjenner behovet for reguleringer av fiskerinæringen – det har jo ikke alltid vært tilfellet – og at de nå støtter seg på tidligere fiskeriminister Ludvigsens politikk, fra forrige periode.

Jeg synes det var interessant å høre at Fremskrittspartiet nå krever en konsekvensutredning av struktureringen for gruppen av fartøy med hjemmelslengde mellom 11 og 15 meter. Det høres gud hjelpe meg ut som om Fremskrittspartiet er som et hvilket som helst annet parti – Venstre, f.eks. – på dette området. Egentlig er jo dette å slå seg selv på munnen.

Jeg må spørre representanten Korsberg: Kan han minnes at det forelå slike konsekvensutredninger i 2003 – for ikke å si i 2005, da ordningen med evigvarende kvoter ble innført?

Øyvind Korsberg (FrP) [10:32:16]: Det er litt trist at saksordføreren ikke har fått med seg de massive innspillene som gjelder strukturering for flåtegruppen 11–15 meter.

Under omtrent hele høringen – i mange timer – ble vi advart mot den struktureringen som Regjeringen legger opp til. Det har tydeligvis gått representanten Gullvåg hus forbi. I etterkant har vi daglig fått mailer, brev og telefoner – henvendelser der det advares mot denne struktureringen, og der man ber om at den i det minste blir konsekvensutredet. Derfor fremmer vi et forslag om å få den konsekvensutredet. Som jeg sa i hovedinnlegget mitt: Vi snakker *med* folket, ikke *til* folket.

Den struktureringen som ble foretatt i forrige periode, var næringen positiv til – for å få fjernet overkapasiteten og for å få lønnsomhet i hele flåteleddet, rett og slett.

Lars Peder Brekk (Sp) [10:33:35]: Da konstituert fiskeri- og kystminister Dag Terje Andersen la fram Regjeringens strukturmelding for fiskeflåten, var Fremskrittspartiet raskt ute med å kritisere arbeidet. Samme dag sendte partiet ut en pressemelding der budskapet var at man burde ha gått lenger med hensyn til å strukturere flåten av fartøyer mellom 11 og 15 meter.

Da vi i 2003 og i 2005 fikk endringene i strukturpolitikken, var Fremskrittspartiet den fremste støttespiller når det gjaldt Bondevik II-regjeringen og daværende fiskeriminister Ludvigsens forslag om endring. Også da ønsket Fremskrittspartiet at en skulle gå enda lenger i strukturpolitikken, særlig når det gjaldt de minste fartøyene. En sa endog at strukturkvoteordningene skulle «gjelde for alle lengdegrupper innen kystfiskeflåten og ikke kun begrenses til de to høyeste lengdegruppene».

Det er min vurdering at dersom Fremskrittspartiet hadde fått gjennomslag for sitt syn, ville vi hatt en mye mindre sjarkflåte enn den vi har i dag, og vi ville ha kunnet se slutten for den flåten.

Er Fremskrittspartiets synspunkt når det gjelder strukturering for fartøy under 15 meter, ren populisme, eller er det realpolitikk? Det er spørsmålet mitt.

Øyvind Korsberg (FrP) [10:34:44]: Hvis det er som representanten Brekk sier – at man hadde hatt færre fartøy hvis den minste kystflåten hadde blitt strukturert i 2005 – vil jo det bety at det Regjeringen gjør i dag, er en strukturering for å få færre fartøy. Så her bør representanten Brekk kanskje tenke seg om.

Da vi støttet Bondevik II-regjeringen i 2005, var det ut fra behovet for å få ned overkapasiteten. I realiteten var også en samlet næring enig om at man måtte gjøre noen grep for å få lønnsomhet – og for å minske den overkapasiteten som var den gangen.

Dette var vi også positive til da Regjeringen la fram sin strukturmelding i vår. Men når vi får så mange innspill – så mange advarsler – som gjelder strukturering for fartøy under 15 meter, synes vi, som politikere i Fremskrittspartiet, at det er viktig å lytte til dem som kommer med den type argumentasjon. Vi tar hensyn til dem ved å be om mer tid før vi konkluderer, og ved å få dette spørsmålet konsekvensutredet.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [10:35:57]: Representanten Korsberg mener at hele finansnæringen er bekymret over at ordningen med de evigvarende kvotene vil bringes til opphør.

Jeg er ikke overrasket over at en bank vil ha en så lang tid som mulig som sikkerhet for sine lån. Med hensyn til tidligere enhetskvoter gitt for 13 år eller for 18 år – og også for øvrig – har det ikke vært noen problemer med å få finansiert båter og utstyr, dersom det ellers er normale betingelser. Etter en studietur til Island vet vi f.eks. at Glitnir Bank sier at for dem er det helt greit. De fleste lånene de gir til fiskeflåter, er på 10–15 år.

Når Fremskrittspartiet beklager dette så veldig, vil jeg spørre: Er Fremskrittspartiet mest opptatt av finansnæringens bekymringer, eller er de opptatt av at man kan skape et politisk handlingsrom ved å endre ordningen med de evigvarende kvotene til 25 år for dem som har fått tildelt disse kvotene tidligere, og til 20 år ved nye tildelinger?

Øyvind Korsberg (FrP) [10:37:03]: Det vi er mest bekymret for, er de mange tusen arbeidsplassene som vil bli satt i fare, enten de er på sjøen eller på anleggene på land. Disse arbeidsplassene skal finansieres: Noen skal finansiere dem. Da vi behandlet struktursaken, fikk vi i høringen klare advarsler mot den politikken Regjeringen fører, både med hensyn til tilbakevirkende kraft og med hensyn til strukturlengde på de kvotene som kommer til å bli tildelt. For det er altså noen som skal finansiere dem. Og hvis det ikke er noen som finansierer det som skjer innenfor fiskerinæringen, har man i realiteten ikke en fiskerinæring. Da ville man tape hundrevis – kanskje tusenvis – av arbeidsplasser. Det er arbeidsplassene langs kysten som bekymrer oss først og fremst. Og når så sentrale aktører, som skal finansiere dette, kommer med så klare advarsler, synes vi det er all grunn til å lytte til akkurat dem.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Torbjørn Hansen (H) [10:38:25]: Ser vi bort fra Regjeringens innføring av NO_x-avgift, er denne stortingsmeldingen den største og viktigste fiskeripolitiske saken vi har til behandling i denne perioden. Dette er en sak som vil ha konsekvenser for næringen i flere år framover, iallfall fram til 2009.

Det er snart to år siden Regjeringen kunngjorde full stopp i strukturering av fiskeflåten og at den ville sette ned et såkalt hurtigarbeidende utvalg, Strukturutvalget. Utvalget har jobbet i nesten et helt år. I tillegg har Regjeringen brukt nesten enda et år på å få saken gjennom i Stortinget. Det betyr at halve stortingsperioden har gått med til å avgjøre denne saken. I denne perioden har fiskerinæringens rammevilkår vært uavklarte og preget av uforutsigbarhet.

Fiskerinæringen trenger framfor alt forutsigbarhet. Da er det uheldig at regjeringspartiene i dag presser saken gjennom i Stortinget uten å løfte en finger for å oppnå et forlik som kunne stått fast utover denne stortingsperioden.

Høyre har lyttet til næringens behov for stabile rammevilkår. Vi har ved flere anledninger sagt oss villige til å inngå et bredt forlik. Vi har skrevet brev til Regjeringen og tilbudt justering av sentrale prinsipper i vår egen politikk for å gi fiskerinæringen et bredt forlik. Men konflikt internt i Regjeringen – også i denne saken – gjorde at det aldri ble en reell prosess mellom regjeringspartiene og opposisjonen i Stortinget. Opposisjonen ble i realiteten kun invitert til å stemme for Regjeringens forslag. Regjeringen har dermed brukt halve stortingsperioden på å finne fram til egen politikk, og feilet i forhold til å sikre en lengre forutsigbarhet med dagens vedtak enn fram til 2009. Jeg er derfor helt enig med Reidar Nilsen i Fiskerilaget som i Fiskeribladet den 2. juni spurte om hensikten bak hele denne prosessen.

Lønnsomheten i norsk fiskerinæring er generelt god, selv om den varierer fra fiskeri til fiskeri og mellom industri og flåte. Lønnsomheten har styrket seg de siste årene. Sjømatnæringen hadde i 2006 et rekordår, med 35,6 milliarder kr i eksport. Fiskeriene utgjør om lag halvparten av dette. Det er innsatsen fra mange små og mellomstore bedrifter langs hele kysten som skaper disse inntektene. I mange kystsamfunn er disse bedriftene sentrale for sysselsetting og bosetting.

Stabile, politiske rammevilkår er avgjørende for næringsutøvere som skal foreta investeringer i fartøy og økt kvotegrunnlag i millionklassen. Store investeringer som over tid skal finansieres og forsvarer økonomisk, må ha lengre tidshorisont enn en stortingsperiode.

Tidligere var det en mulighet for strukturering i flere flåtegrupper for å sikre lønnsomhet. En moderne flåte gir rekruttering og en mer robust bosetting langs kysten. Høyre er kritisk til at Regjeringen stanset bruken av strukturvoteordningen fra 20. oktober 2005. Ordningen ble stoppet i nærmere to år, med en oppsiktsvekkende og delvis feilaktig begrunnelse i mangel på legitimitet i fiskerinæringen.

Tiden etter strukturfrysingen har vist – bl.a. gjennom utspill i sterke ordelag fra næringen, gjennom debatt i media

og i Strukturutvalgets arbeid – at en så å si samlet næring har støttet opp om den fiskeripolitikken som den forrige regjeringen stod for, og som skiftende regjeringer før det har stått for. En hel næring har altså blitt nødt til å vente med nødvendige investeringer og strategiske avgjørelser på grunn av en sak som har vært uavklart internt i den rød-grønne regjeringen i nesten to år.

Da er det med stor undring vi konstaterer at det etter nesten to år med tenkepause og debatt mellom regjeringspartiene blir konkludert med at om lag de samme strukturordningene som ble stoppet i 2005, nå skal starte opp igjen. De skal til og med utvides! For de som husker valgkampen i 2005, de voldsomme angrepene på struktureringen fra deler av dagens regjeringsparti, blir dette en veldig underlig snuoperasjon.

I denne innstillingen er det faktisk slik at alle partiene på Stortinget, inkludert Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slår fast at prinsippet om kjøp og salg av kvoter gjennom såkalt strukturering er et egnet virkemiddel for å øke lønnsomheten i flåten. Dette er en veldig viktig erkjennelse som Høyre støtter fullt ut. Selv om Høyre ønsker å gå lenger, er det bra at man omsider oppnår enighet rundt hovedretningen og erkjenner behovet for strukturering i fiskerinæringen.

Høyre er også tilfreds med at Regjeringen foreslår at en skal kunne strukturere fartøy helt ned til 11 meter, og Høyre vil støtte dette forslaget. Det er viktig at også denne gruppen får de samme mulighetene som de større gruppene har hatt til å øke sin lønnsomhet. I lys av at Senterpartiet, SV og deler av Arbeiderpartiet har hatt en knallhard motstand mot strukturering som virkemiddel fram til valget i 2005, må det være flere i den leiren som virkelig har sett lyset i løpet av disse to årene med strukturfrys.

Likevel er noen elementer svekket i forhold til den ordningen som ble stoppet i 2005. Konsekvensen av å tidfeste lengden på strukturkvotene til 20 år, som Regjeringen foreslår, er bl.a. at rederier med lavt kvotegrunnlag vil få store svingninger i kvotegrunnlaget når tidsperioden på strukturkvoten er over og kvoten skal reforddeles i gruppen. På den annen side er Høyre positiv til at Regjeringen nå innfører skattelette til fiskebåtreidere som gjennomfører strukturering, ved at man får skattefradrag etter hvert som fartøyskvotene blir avskrevet.

Finansnæringens Hovedorganisasjon var tydelig på den usikkerheten det skaper å innføre tidsavgrensning på 20 år, da de var på høring i Stortinget. Tidsavgrensning på strukturkvoter, slik Regjeringen foreslår, med tilbakefall til gruppen vil ikke gi større demokratisk kontroll eller mindre privatisering av kvotene. Regjeringens opplegg handler bare om hvordan kvotene skal være fordelt innenfor en allerede lukket gruppe.

Dette viser at regjeringspartiene i stor grad bedriver retorisk og ideologisk tåkelegging av egne og andres prinsipielle standpunkt i fiskeripolitikken. Det blir ikke én fisk mer til fellesskapet av at kvoter fra ett fartøy om 20 år skal reforddeles på andre fartøy i samme gruppe. Høyre mener derfor at standpunktet fra Bondevik II-regjeringen om at strukturerte kvoter skal være tidsavgrenset er et mer optimalt standpunkt og bør videreføres som norsk fiskeripolitikk.

Videre foreslår Regjeringen å senke kvotetaket i kystflåten, mot store deler av næringens oppfatning. Lavere kvotetak vil svekke grunnlaget for lønnsomhet og kystflåtenes evne til å fornye seg. Høyre mener det bør være et kvotetak, men støtter ikke at grensene senkes.

Det kanskje mest alvorlige i denne saken er at Regjeringen foreslår at strukturkvoter som ble kjøpt med en forutsetning om tidsavgrenset varighet, og strukturkvoter som har blitt tidsavgrenset med avkorting opp mot 40 pst., nå med tilbakevirkende kraft blir gjort tidsavgrenset til 25 år. Regjeringen endrer dermed spillereglene underveis, og alle som har gjort store investeringer basert på tidligere vedtak, føler seg ført bak lyset. I Aftenposten den 4. juni kan vi lese at et titalls aktører varsler søksmål mot staten fordi de mener at forslaget er grunnlovsstridig.

For Høyre handler ikke dette først og fremst om jus, men om at befolkningen skal kunne forvente at når Stortinget gjør et vedtak, skal det ikke gis tilbakevirkende kraft når det forandres. Hvordan skal bedrifter kunne gjøre store investeringer når de dagen etter kan oppleve at forutsetningene for hele investeringsgrunnlaget blir forandret?

Regjeringen har ikke kommet med konkrete forslag om endringer i eller avvikling av distriktskvoteordningen. All erfaring tyder så langt på at ordningen har vært mislykket. Ordningen er upopulær i næringen og er med på å svekke lønnsomheten hos dem som må avgi kvoter under denne ordningen. En rask avvikling av distriktskvoteordningen er derfor etter Høyres mening et godt bidrag til å sikre lys i husene langs kysten.

I meldingen skriver Regjeringen at en stabil fordeling mellom fartøygruppene er en grunnleggende forutsetning for at strukturiltak skal ha den ønskede effekt. Dette prinsippet er Høyre helt enig i, og vi slutter oss til det i innstillingen. Derimot er Høyre kritisk til at Regjeringen mot dette prinsippet har delt ut nye kvoter i industrirålggruppen for å fjerne bomtrålkvoter.

Hvis vi skal oppsummere fiskeripolitikken etter halvveis arbeid fra regjeringen Stoltenberg II, står vi tilbake med en bortkastet strukturfrys på nesten to år, med rammebetingelser som blir endret med tilbakevirkende kraft, med innføring av en unødvendig belastende NO_x-avgift, med en distriktskvoteordning som ikke virker, med en debatt om rigide leveringsbetingelser og med en fiskerinæring som diskrimineres i enda større grad gjennom nettolønnsordning til en konkurrerende skipsfartsnæring. I revidert budsjett er Regjeringen i tillegg i ferd med å beslaglegge halvparten av næringens egen forskningsavgift etter påtrykk fra Bondelaget.

Dette har etter min mening blitt en serie av små og store feilgrep, hvor stort sett samtlige kunne vært unngått dersom statsråden og regjeringspartiene hadde tatt seg tid til dialog og samarbeid med fiskerinæringen. Jeg synes fiskerinæringen fortjener en bedre behandling av Regjeringen, som påstår at de marine næringer er blant landets fem viktigste næringer i Norge.

Det var bred støtte i fiskerinæringen for den fiskeripolitikken som ble ført av regjeringen Bondevik II. En god

dialog med næringen er sentralt for å utforme en framtidrettet og stabil fiskeripolitikk.

Jeg vil avslutningsvis ta opp det forslaget fra Høyre som er referert i innstillingen.

Presidenten: Representanten Torbjørn Hansen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Gunvor Eldegard (A) [10:47:48]: Den førre regjeringa endra forskriftene i 2005 om kjøp og sal av kvotar utan å gå vegen om Stortinget. Eg registrerer at Høgre, Kristeleg Folkeparti, Venstre og Framstegspartiet i innstillinga skriv at dei var einige i dette, og at det såleis ikkje var naudsynt med behandling i Stortinget.

Endringane førte til at dei mest kapitalsterke aktørane i fiskerinæringa kunne kjøpa seg kvoterettar for evig tid, og til prisar som berre dei færreste hadde moglegheit til å vera med på.

Heldigvis vert dette endra, men eg stadfestar at Høgre framleis heng fast i sin politikk. Eg vil gjerne spørja Høgre om dei kan forklara kvifor dei meiner at det er rett at berre dei mest kapitalsterke i hav- og kystfiskeflåten skal ha høve til å eiga fiskerettane i framtida.

Torbjørn Hansen (H) [10:48:42]: Jeg vil først si at den forrige regjeringens fiskeripolitikk hadde god forankring i Stortinget og i fiskerinæringen. Denne regjeringens fiskeripolitikk har forankring i et marginalt flertall i Stortinget, men ikke i fiskerinæringen.

Når det gjelder tidsavgrensede kvoter, som representanten Eldegard spør om, synes jeg det er en veldig underlig argumentasjon når det er slik at med en gang en kvote blir tidsbegrenset til 20 år eller til 25 år, er den plutselig en del av fellesskapets eie, mens hvis den er tidsavgrenset, så er det en privatisert kvote. Realiteten er at alle fartøyskvotene som er i norsk fiskerinæring i dag, i utgangspunktet er tidsavgrenset. De som nå blir tidsavgrenset, blir fordelt tilbake igjen til en gruppe bestående av andre kvoteiere. Disse kvotene er altså aldri innom fellesskapet. Det å gjøre en stor ideologisk sak ut av dette i forhold til regjeringspartienes motvilje mot privatisering oppfatter jeg må være basert på en misforståelse.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [10:49:56]: I dag er det full adgang til at to fartøyeiere samarbeider, på den måten at begge deltar – først om bord på den enes båt, deretter om bord på den andres båt – og slik fisker opp kvotene. De kan altså gå sammen om å ta opp fisken. Da får de den sikkerheten som ligger i å være to om bord på en båt, istedenfor å være alene – i all slags vær.

Høyre foreslår nå at en samfiskeordning skal innføres som en egen ordning. Da vil jeg spørre representanten Hansen: Er det slik at Høyre ikke ser at det kan bety at ungdommer som går om bord på små båter som mannskap, kan miste en arena for rekruttering til yrket?

Torbjørn Hansen (H) [10:50:45]: Det er viktig med rekruttering til fiskeryrket, selv om det åpenbart er blitt

ganske kapitalkrevende å starte opp fra grunnen av. Dette er Høyre opptatt av, og vi har i innstillingen understreket behovet for f.eks. å få på plass rekrutteringskvoter, som vi registrerer at regjeringspartiene så langt ikke har vært villig til å ta fatt i.

Når det gjelder en ordning med samfiske, mener vi at det er fullt ut forenlig med en ny rekrutteringspolitikk, og ser ikke at det vil være et hinder for rekrutteringen til fiskeryrket.

Lars Peder Brekk (Sp) [10:51:32]: Høyre kritiserer regjeringspartiene for ikke å være villig til å inngå forlik i spørsmålet om strukturpolitikken. Spørsmålet kan like gjerne stilles tilbake: Hva har Høyre bidratt med for å få til et forlik? De har ikke vært interessert i å ha en diskusjon om spørsmålet om privatisering av fiskeressursene.

I mange sammenhenger understreker Høyre at de er enig i at fiskeressursene er en fellesskapsressurs. Da må jeg spørre Høyre: Hva mener Høyre med det, når de samtidig med at de forsvarer at evigvarende kvoter skal videreføres for tidligere strukturelle kvoter, forsvarer en privatiseringspolitikk? Det er for så vidt ikke så uventet, selv sagt, at de forsvarer den privatiseringspolitikken den tidligere regjering gikk inn på.

Mitt spørsmål er: Ser ikke representanten Torbjørn Hansen at når Høyre går inn for evigvarende kvoter og privatisering, er det i strid med prinsippet om fellesskapsressurser?

Torbjørn Hansen (H) [10:52:34]: Som jeg sa i mitt innlegg, har Høyre vært veldig opptatt av å sikre et bredt parlamentarisk grunnlag i denne saken, ikke fordi vi er spesielt enige med regjeringspartiene, men fordi vi ser det er viktig for fiskerinæringen. Høyre har derfor bl.a. sendt brev til fiskeriministeren hvor vi har tilbudt oss å forhandle for å komme fram til et parlamentarisk forlik, og vi har også hatt kontakt underveis i behandlingen for å se om det var grunnlag for slike forhandlinger. Jeg registrerer med betydelig skuffelse at det ikke på noe tidspunkt har vært tilløp til prosesser for å finne fram til et slikt parlamentarisk grunnlag. Det gjør at forutsigbarheten i det vi vedtar i dag, har en potensiell datostempling til 2009.

Når det gjelder spørsmålet om privatisering av kvoter, tidsavgrensethet og tidsbegrensethet, vil jeg si at det er ganske underlig at representanten Brekk mener at tidsavgrensede kvoter er privatisering, mens tidsbegrensede kvoter til 25 år som går tilbake til de samme fiskerne, ikke er privatisering. Jeg har store problemer med å se den prinsipielle og ideologiske forskjellen på det. Vi har også tilbudt oss å diskutere ulike ordninger som har en tidsavgrenset virkning, for å komme fram til et forlik.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [10:54:03]: I St.meld. nr. 21 for 2006–2007, Strukturpolitikk for fiskeflåten, står det tidlig i innledningen:

«Strukturkvoteordningen er i bunn og grunn enkel; den som har to fartøy, kan på visse vilkår slå sammen

kvotene og fiske begge kvotene med det ene fartøyet, i noen tilfelle etter en viss avkorting.»

Jaha. Jeg må si at jeg slett ikke synes dette i bunn og grunn er enkelt. Regjeringen sådde en stortingsmelding og høstet en storm. Storm har det vært, og i alle fall har noen av medlemmene i næringskomiteen stått i denne stormen gjennom hele etterjulsvinteren. Det har mange ganger fristet å søke nødhavn – for å si det slik.

Jeg har ingen problemer med å skjønne at denne stormen kom, jeg hadde ventet det. Men at den ble så sterk, har overrasket meg litt. Jeg ventet det fordi strukturpolitikken bokstavelig talt griper rett inn i matfatet til mange, mange mennesker. Regjeringen utfører nå en veldig krevende balansering mellom de forskjellige aktørenes ønsker og krav. Vi vet at sjarkfiskere vil noe helt annet enn rederne på de store båtene, og vi vet at de ansatte i den landbaserte industrien har helt andre behov og andre ønsker enn det de som er hyret som mannskap på båt med lott, har.

Først av alt: Regjeringen har med denne meldingen slått fast at det ikke skal være mulig for noen å eie en fast andel av den til enhver tid gjeldende kvote. Fiskeressursene er felles eiendom, og bl.a. gjennom deltakerloven har fiskerne kvalifisert seg til å forvalte denne ressursen på vegne av fellesskapet. Forvaltningen skal skje med stor respekt for den naturgitte ressursen, og fiskerne må forholde seg til at det er en biologisk produksjon som må holdes i balanse. De som har yrket sitt på havet, må spille på lag med naturen. Denne tilliten deles ikke ut til hvem som helst og slett ikke til evig tid. I St.meld. nr. 21 slås det fast at ingen skal ha evigvarende kvoter. Det er jeg veldig godt fornøyd med.

Som det har blitt nevnt før, hadde regjeringen Bondevik II en annen oppfatning av dette spørsmålet. Som det går fram av forslagene i innstillingen som ligger til behandling i dag, mener fortsatt Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre at strukturerte kvoter skal gjelde for evig tid. En slik privatisering av fellesskapsressurser er ikke forenlig med SVs politikk. Som jeg ser det, er det heller ikke veldig klokt, tatt i betraktning at vi har med sårbare økosystemer å gjøre. Utgangspunktet for SV er at det er vi mennesker som er nødt til å tilpasse oss naturen i dette spørsmålet, ikke omvendt. Det gjør at vi må ha det politiske handlingsrommet som vi nå rydder oss.

Kontroll med fiskeressursene og en rettferdig fordeling av dem er avgjørende for SV. For å begrense ulempene for dem som investerte i de nye, «evige» kvotene fra Bondevik II-regjeringen, har Regjeringen kommet dem i møte ved å legge til rette for at de kan ha kvotene 25 år regnet fra 2008. Nye kvoter skal vare i 20 år.

Strukturkvoter for kystflåten ble innført i 2003 med virkning fra 2004. Det ble da mulig å strukturere opptil tre ganger fartøyets egen kvote i hvert fiskeri fartøyet deltok i. Det er en sterk strukturering som regjeringspartiene ikke har vært tilfreds med. Vi foreslår derfor at det for fartøy over 15 meter bare kan struktureres to ganger fartøyets egen lengde i hvert fiskeri dersom det tildeles kvoter både i torskfisket og i pelagisk fiske. Dagens kvotetak på tre ganger fartøyets egen kvote blir bare videreført for fartøy som enten strukturerer i torskfiske eller i pelagisk fiske.

SV er også godt fornøyd med at Regjeringen nå vil arbeide videre med spørsmål om begrensninger i eierkonsentrasjon. Kvotekonsentrasjon på fartøynivå blir begrenset gjennom kvotetakene som vi nå senker, men siden én eier kan ha flere fartøy, er det viktig å se på om det er behov for regler som begrenser kvotekonsentrasjonen på eiernivå.

Det er også gledelig for SV å si at Regjeringen nå skal prioritere arbeidet med rekruttering veldig høyt. Det blir satt i gang parallellt arbeid på tre områder: Det ene er skolesystemet, der utfordringen er hvordan skoleverket skal kunne bidra med kunnskap og motivasjon for mannskapsrekruttering. Skolekvoter og lærlingskvoter blir sentralt her. Det andre området er knyttet til konkurransen om arbeidskraft, der det blir viktig å få avdekket hva som påvirker rammebetingelsene for denne konkurransen. Det tredje området gjelder mulighetene for å etablere seg som fartøyeier, og der Regjeringen sier at de skal se på rekrutteringskvoter. Det er vi veldig godt fornøyd med.

Gruppen båter mellom 10 og 15 meter har i begrenset grad benyttet kondemneringsordningen. De har hatt tilgang til driftsordningen, og driftsordningen er, som vi vet, en ren leieordning, hvor en med kvote mot et passelig oppgjør kan sette seg på et feriefly til Syden og kassere inn penger for sin rettighet. Den ordningen velger nå Regjeringen å avvike, og det er jeg veldig glad for. Men vi har båter mellom 10 og 15 meter som har benyttet seg av denne ordningen. Når driftsordningen blir borte, legger vi nå til rette for en svak strukturering for fartøyene mellom 11 og 15 meter. Hvert fartøy kan strukturere to kvoter i tillegg til egen kvote, og strukturvoteordningen vil dermed kunne benyttes av ca. 600 fartøy. Kvotene kan beholdes i 20 år, for deretter å gå tilbake til gruppen.

Jeg må si det som det er: SV har primært ikke ønsket å strukturere flåten mellom 11 og 15 meter, for dette er en flåtegruppe som har hatt god lønnsomhet, høy egenkapital og lite gjeld. De har gjennomført et fiske nært land og har sysselsatt fire ganger mer folk pr. kg opptatt fisk enn f.eks. torsketråleflåten. Videre er det slik at denne flåten ikke trekker så tunge redskaper, så kravet til motorytelse har vært beskjedent, og dermed har også forbruket av drivstoff pr. kg opptatt fisk vært langt lavere enn i de store fartøyene.

I samarbeidet med de to andre regjeringspartiene har vi forhandlet oss fram til den løsningen som ligger på bordet i dag. Tatt i betraktning totaliteten er SV tilfreds med det vi har oppnådd. Vi mener at vi innen 2009 har fått tilstrekkelig kunnskap til å evaluere ordningen og se om det må gjøres justeringer. Dette er selvsagt veldig viktig, for vi vet hvilken betydning denne flåten har for distriktene.

Vi har også med glede fått på plass muligheten for å stoppe strukturering oppover. Det betyr at brannmuren, som saksordføreren også nevnte, vil bli et hinder for at de største fartøyene skal ta en større andel av ressursene fra den kystnære flåten.

SV er glad for at det er enighet om at strukturordningene skal bidra til aktivitet langs hele kysten og skal samtidig sikre en moderne, variert og lønnsom flåte. Mitt og SVs ønske er at de ordningene som vi nå anbefaler Stortinget å gi sin tilslutning til, vil være med på å sikre fisken

som en felles ressurs, som mange i dette landet skal ha muligheten til å leve av.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [11:03:18]: Jeg skal starte med å lese fra SVs partiprogram:

«SV vil jobbe for at regionale folkevalgte organer skal få økt innflytelse over utviklinga av fiskerierne.»

Vider står det at SV mener at:

«(...) fabrikktråleflåten skal utfases over en tiårsperiode og at ressursene overføres til kystflåten.»

Det står videre:

«SV vil overføre ressurser fra den havgående til den kystnære flåten i første omgang ved at 75 prosent av kvitfiske skal fanges av kystflåten.»

Videre står det:

«SV går inn for rekrutteringskvoter til ungdom. Kjøp og salg av fiskekvoter fører til at fiskerierne blir mindre lønnsomme.»

Det står også:

«SV vil ha forbud mot salg av kvoter.»

Da er mitt spørsmål, siden SV er i regjering: Hva er igjen av SVs fiskeripolitikk?

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [11:04:14]: SV har i partiprogrammet sitt sagt det som representanten Korsberg refererte, og det er den primære politikken til SV. I dag er SV i regjering med to andre partier. Vi har jobbet så godt vi har kunnet for å få våre saker igjennom. Vi har ikke oppnådd alt vi ønsket, det er tydelig, og det har jeg selv gjort rede for i min innledning. Den største utfordringen var strukturering mellom 11 og 15 meter, men vi mener at ved å legge inn brannmuren som vi har lagt inn, sikrer vi i hvert fall at det blir færre ressurser som går ut av kystflåten og over i havflåten. Vi regner med at vi kommer til å få mer og mer gjennomslag for vår politikk etter hvert som det viser seg at det er heldige grep vi tar. Når de evigvarende kvotene er tilbakeført til fellesskapet, har vi kommet ett skritt nærmere.

Elisabeth Aspaker (H) [11:05:22]: Det er med betydelig undring jeg har fulgt SVs manøvrering i fiskeripolitikken, og hvordan partiet fortvilet har prøvd å unnsnippe brottsjøer av kritikk fra sentrale hold i næringen. Jeg kan ikke se at SV har tatt det bebudede oppgjøret, verken med privatisering eller strukturering, snarere tvert imot. Partiet framstår i dag, til mange velgeres overraskelse vil jeg tro, som en klar forsvarer av strukturpolitikk, en strukturpolitikk partiet var helt imot for mindre enn to år siden. Partiet går nå til og med lenger i strukturering enn den forrige regjeringen.

Jeg lurer på om representanten fra SV kan forklare hva slags forutsetninger som nå er så fundamentalt forandret at det kan begrunne den snuoperasjonen man har gjort i strukturpolitikken.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [11:06:16]: Representanten Aspaker lurer på om vi klarer å unnsnippe brottsjønene. Jeg mener at vi kan stå oppreist i dette. Vi har fått til å unngå privatisering. Det er jo det som er hovedpoenget. Vi har slåss intenst for å få de evigvarende kvotene, som representantens parti var med på legge til rette for i forrige regjering, avviklet. Det er en stor seier for SV.

Jeg mener at vi har fått et veldig godt kompromiss med de to andre regjeringspartiene som vi kan leve med, og som vi kommer til å anbefale Stortinget å stemme for i dag. Jeg har på samme måte, som representanten påpeker, stått for SVs politikk når jeg er SV-er. I regjering samarbeider man, og da kommer man fram til gode løsninger. Det synes jeg vi har fått nå.

Jan Sahl (KrF) [11:07:29]: Det er ikke rart at vi som deltok i strukturdebatten i 2003 og opplevde fiskeripolitisk talskvinne i SV, Åsa Elvik, og hennes sterke kritikk av Kristelig Folkeparti og av den forrige regjeringen, er forundret i dag. Åsa Elvik konkluderte med at det som ble gjennomført i 2003 var et gigantisk fiskeripolitisk eksperiment. Og så opplever vi altså at SV viderefører eksperimentet – med noen tilpasninger, skal det sies – men endatil utvidet, som flere replikanter nå har sagt, til fartøy mellom 11 og 15 meter.

Da lurer vi selvfølgelig på hva det er som har skjedd med SV. Jeg skjønner at man sier at man sitter i regjering og må inngå kompromisser. Men mitt spørsmål er: Er SV nå med på å videreføre et gigantisk fiskeripolitisk eksperiment, et eksperiment som er tilnærmevis nokså likt det som daværende fiskeriminister Ludvigsen gjennomførte?

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [11:08:32]: Representanten Jan Sahl sier at vi overrasker med dette eksperimentet.

SV er ansvarlig, og det overrasker kanskje mange. SV i regjering har tatt det ansvaret og må samarbeide med flere andre partier og komme fram til gode kompromisser. Vi har sett at det som ble gjennomført i forrige periode – Ludvigsens politikk – var en veldig sterk strukturering, som skulle gå inn i evigheten. Hvis representanten Sahl hadde fulgt med i debatten, hadde han skjont at vi har gått inn for å stramme inn betydelig. Det er bare to kvoter i hvert av fiskeriene som nå kan struktureres inn for nye båter over 15 meter. Og for båter under 15 meter er det også en veldig forsiktig og svak strukturering som vi skal følge nøye med, og som vi skal evaluere når det har gått tre år.

Jeg tror at vi nå vil få et veldig mye bedre resultat enn det vi fikk med den tidligere regjering.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [11:09:56]: I den raudgrøne retorikken i fiskeripolitikken har det nærast vorte eit mantra at innføringa av strukturordningane for havfiskeflåten og kystfiskeflåten i 2003 og 2005 representerte eit brot med ein tidlegare tradisjon osv. Ifølgje den same

retorikken skulle dagens regjering skapa ro i urolege farvatn ved å syta for eit breitt forankra forlik i denne saka.

Det er rett at strukturordningane har skapt debatt, både i næringa, på Stortinget og i lokalsamfunna langs kysten. Men det må vera lov å seia at det mest urolege farvatnet i denne saka nok er farvatnet mellom gruppekontora til regjeringspartia på Stortinget og mellom regjeringskontora nokre kvartal lenger vekk.

Dersom målet verkeleg var å få ei brei tilslutning til verkemiddelbruken i fiskerinæringa, må resultatet, sjølv med nærsynte raud-grøne augo, kallast mislukka. Den største næringsorganisasjonen, Fiskarlaget, har vore klår på at dei strukturordningane som den førre regjeringa innførte, var ønskte. Aller helst hadde nok Fiskarlaget sett at dei vart førte vidare. Dei vedtaka som vert fatta i dag, vert ikkje nett møtte med jubel frå det haldet.

Det er lett å forstå at bølgiene har gått høgt internt i regjeringspartia i denne saka. To av regjeringspartia seier rett ut i partiprogramma sine at dei vil avvikla alle ordningar som inneber kjøp og sal av kvotar. No har konklusjonen vorte at strukturordningane er naudsynte, både for å tilpassa fangstkapasiteten i fiskeflåten til næringsgrunnlaget og for å sikra betre driftsøkonomi.

Av omsyn til både berekraft og ansvarleg forvaltingsregime er eg sjølvsglad for at det no er unison semje om at strukturordningane må behaldast. At dette inneber ein kraftig snuoperasjon for fleire av dei raud-grøne, noterer me oss med interesse.

Men overraskinga går nærast over til vantru når eg no ser at Senterpartiet og SV meiner at strukturering av fartøy under 15 meter i kystfiskeflåten òg skal innførast. Samarbeidsregjeringa kom aldri med noko framlegg om å innføra strukturering her. Ikkje nok med at regjeringspartia samla vel å føra vidare ei strukturering som verkemiddel i dei fartøygruppene der slike ordningar allereie har vorte etablert, ein utvidar òg struktureringa til å gjelda nye fartøygrupper. Med det framlegget må i alle fall dei to juniorpartnarane i regjeringskonstellasjonen ha kome så langt frå sitt opprinnelege standpunkt at det no er umogleg å sjå noko slektskap mellom partistandpunkt og regjeringsstandpunkt.

Frå Kristeleg Folkeparti si side er saka klår. Me står på det som vart innført av Bondevik II. Me ser ikkje nokon tvingande grunn til å utvida omfanget av strukturordningane no. Her er det tid til å venta til me veit meir om verkadene av allereie vedteken strukturering. Mange mindre lokalsamfunn har vore skeptiske til konsekvensane av å innføra strukturering i denne delen av flåten no. Me vel å lytta til dei.

Fiskerinæringa er ei viktig næring. Ho betyr mykje for sysselsetjinga og verdiskapinga langs kysten. Eg skulle verkeleg ønskja at det hadde vore råd å finna saman i eit breitt forlik i denne saka. Det hadde næringa fortent. Vedtaka som vi gjer i dag, har ei datostempling: Best før september 2009. Dette reiser sterk tvil om fiskerinæringa no verkeleg får den stabiliteten og føreseielegheita som er så viktig, og som næringa verkeleg fortener.

Eitt forhold er likevel viktig å halda fram: Det er brei semje om at ressursfordelinga mellom fartøygruppene skal

(Sørfonn)

liggja fast. Det er ein viktig premiss og eit viktig signal.

Frå Kristeleg Folkeparti si side vil eg streka under at me har vore opne for kompromiss og for eit breitt forlik. Me stilte ikkje ultimatum. Men når regjeringspartia sin bodskap er at ikkje eit komma i strukturmeldinga kan endrast, er utgangspunktet for kompromiss borte. Då er det naturleg at Kristeleg Folkeparti står på sine primære standpunkt, slik som dei kjem til uttrykk i dag.

Regjeringspartia har valt å leggja utelukkande vekt på omsynet til å halda på sine interne, skjøre kompromiss, som i denne saka vel kan framstillast som ei våpenkvileavtale, i alle fall ut denne stortingsperioden. Det er tilsynelatande ro i Regjeringa, men ikkje langs kysten.

Med dette tek eg opp dei forslaga i komiteinnstillinga som Kristeleg Folkeparti har sett fram.

Presidenten: Representanten Sørfonn har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Arne L. Haugen (A) [11:15:00]: Jeg har merket meg at Kristelig Folkeparti som medlem av Bondevik II-regjeringa, og som representanten selv gjorde rede for i innlegget sitt, gjennomførte en strukturering av fiskeflåten som var temmelig dramatisk, uten å legge saken fram for Stortinget – en privatisering av våre felles fiskeressurser. Med et pennestrøk ble kvotene gjort evigvarende.

To år etter ser vi at Kristelig Folkeparti går mot strukturering for fartøy under 15 meter. Kan representanten Sørfonn utdype dette skiftet – altså sammenhengen mellom strukturering for fartøy over og under 15 meter – nærmere? Har han forståelse for at noen oppfatter dette slik at partiet nå har slått inn på en mer populistisk linje?

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [11:16:19]: Her må det liggja føre ei misforståing, for Bondevik-regjeringa foreslo aldri strukturering for fartøy frå 11 til 15 meter. Det er rett at me innførte struktureringsordningar for havgåande fiskeflåte. Vår argumentasjon for det var det nokså brei semje om. Me treng strukturering både for å ta vare på ressursane og for å skaffa nødvendig inntening i fiskeria.

Så sa me, og me seier det framleis, at strukturering er eit viktig og sikkert nyttig verkemiddel, men samstundes kan det vera greitt å få evaluert verknaden av strukturering for ein går vidare til andre flåtegrupper.

Når det gjeld fartøy frå 11 til 15 meter, så ber ein om at driftsordningane vert vidareførde. Det er jo akkurat det same som Bondevik II gjekk inn for, men me har skjerp det inn, slik at ein får vekk det som kan kallast misbruk av desse driftsordningane.

Lars Peder Brekk (Sp) [11:17:34]: Meg bekjent har Kristelig Folkeparti programfestet at de ønsker å vurdere en ordning med hjemfall av kvoter til fellesskapet. Det ble gjort i stortingsvalgprogrammet for inneværende stortingsvalgperiode. Tidligere statsminister Bondevik under-

streket dette meget tydelig i en valgdebatt på Husøya på Senja i august før siste stortingsvalg.

I dag opplever vi at Kristelig Folkeparti entydig forsvarer evigvarende strukturkvoter gjennom den innstillingen som det skal stemmes over i dag. Dette har også vært et ufravikelig krav, slik vi har opplevd det, i de diskusjoner vi har hatt med Kristelig Folkeparti om framtidens strukturpolitikk.

Mitt spørsmål til representanten Sørfonn blir da: Ser ikke representanten Sørfonn at Kristelig Folkepartis program om å utrede en ordning med hjemfall av strukturkvoter er stikk i strid med det en i dag går inn for, å videreføre evigvarende kvoter? Hvordan kan det nå være mulig for Kristelig Folkeparti å oppfylle egen programformulering om å utrede en ordning med hjemfall knyttet til fiskekvoter?

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [11:18:38]: Det er to ting å svara til dette.

For det første: Det at ein har gått inn for tidsavgrensa kvotar, betyr ikkje at det er ei privatisering av fiskeressursane. Kristeleg Folkepartis utgangspunkt er at fiskeressursane skal forvaltast av fellesskapet til fellesskapet sitt beste. Nyansane med omsyn til kor lenge desse kvotane skal vara, er ei heilt anna sak.

Men når det er sagt, så sa eg i innlegget mitt – og det vedstår eg meg gjerne – at me gjorde fleire forsøk undervegs på å finna fram til kompromissløyser som kunne gje andre resultat enn det me ser i dag. Når det som av representanten Gullvåg vart kalla «den utstrakte hånd», men som av oss andre vart oppfatta som ein knyttneve, var til stades, fann me ut at det ikkje var mogleg å få til eit kompromiss. Derfor står me no på det som Bondevik II gjekk inn for, og me synest det er det mest ryddige.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

Lars Peder Brekk (Sp) [11:20:16]: (komiteens leder): Vi diskuterer i dag en av de viktigste fiskeripolitiske sakene i denne stortingsperioden. Det er et politisk ansvar å fastsette rammevilkårene for norsk fiskerinæring, og det er et politisk ansvar å finne balansen mellom bedriftsøkonomiske og samfunnsmessige hensyn.

Strukturspørsmålet handler om hvordan framtidens fiskeflåte skal se ut – dens størrelse, sammensetning, aktivitet – og ikke minst hvor den skal være lokalisert. Det handler om å sikre en lønnsom fiskeflåte som skaper aktivitet og sysselsetting langs hele kysten, og som ikke er sentralisert til noen få, store kystkommuner.

Regjeringens forslag balanserer ulike hensyn. Målet er å gi næringen stabile, forutsigbare og langsiktige rammevilkår.

Strukturpolitikken handler i bunn og grunn om hele fiskerinæringens legitimitet. De endringer i strukturpolitikken som ble gjennomført av forrige regjering – først og fremst innføringen av evigvarende kvoter, kombinert med en stadig mer åpen omsetning av kvoter og rettigheter – gav næring til en økende sentralisering og maktkonsentrasjon. Det var klart for alle at en bare var i starten av en pro-

sess som ville føre til en storstilt privatisering av fellesskapsressurser av enorm økonomisk verdi. Når det i tillegg var slik at den tidligere regjeringens politikk ikke var fundamentert og forankret i en ordinær stortingsbehandling, var det påkrevd å sette i gang den prosessen som i dag får sin foreløpige finale med denne stortingsbehandlingen.

De vedtak som fattes i dag, vil gi en annen fiskerinæring enn den Bondevik II-regjeringen arbeidet for. Vi snur fullstendig om på viktige deler av forrige regjeringens fiskeripolitikk. De som hevder noe annet, evner ikke å se de klare prinsipielle og ideologiske forskjeller som nå nedfelles i en ny fiskeripolitikk.

Et stort flertall i denne sal understreker at fiskeressursene er en fellesskapsressurs som i framtiden fortsatt skal og vil tilhøre det norske samfunnet, ikke tilhøre enkeltpersoner eller enkeltrederier. Den privatiseringspolitikken som ble akselerert med politikken til tidligere fiskeriminister Svein Ludvigsen, skal således snus. Det sies altså nei til evigvarende kvoter. Strukturkvotene skal tilbake til gruppen etter henholdsvis 20/25 år og næringen gis anledning til å avskrive strukturkvotekostnadene over samme tidsperiode. En skal jammen ikke undervurdere den økonomiske effekten dette kan ha for næringen i framtiden.

For Senterpartiet er noe av det mest gledelige i dag at et klart flertall i denne sal sier nei til ekstra skattlegging av fiskerinæringen gjennom en ressurskatt. Dette gjør man på tross av enkelte teoretikermiljøers og organisasjoners klare anbefaling om å koble ressurskatt til evigvarende kvoter. Med dette unngås nå et evigvarende strukturpress, som ville vært ødeleggende for den fiskerinæringen vi kjenner i dag. Ressursrenten skal fortsatt tas ut gjennom en større flåte, og ikke minst gjennom aktivitet langs hele kysten.

Videre sies det ja til en forsiktigere strukturering enn det Ludvigsen innførte for kystflåten, både under og over 15 meter, gjennom et lavere kvotetak. Jeg har lyst til å understreke, med relasjon til den debatten vi har hatt i dag, at den driftsordningen som Ludvigsen gjennomførte, innebærer et hardere struktureringspress enn den ordningen som i dag vedtas for båter mellom 11 og 15 meter.

For Senterpartiet har det vært en hovedmålsetting i saken å bremse den storstilte konsentrasjon av eierskap til ressursene som forrige regjering la til rette for. Viktige milepæler ellers er at det skal utredes ytterligere eierbegrensninger i næringen og suppleringskvoter og nyrekruttering. En samlet komite påpeker endog at nyrekruttering må følges opp innenfor rammen av strukturpolitikken, og det er viktig og bra.

Strukturpolitikken som nå vedtas i Stortinget, er et godt kompromiss, som balanserer ulike hensyn. Åpningen for en svært forsiktig strukturering for kystflåten, både over og under 15 meter, er en del av det og må ses opp mot vedtaket om å nekte evigvarende kvoter, og at vi har satt endelig bom for innføring av ressursrenteskatt. Balansen i forslaget ligger også i vedtaket om at det ikke skal legges opp til en omfordeling mellom gruppene, og at strukturgevinstene skal forbli i de enkelte gruppene og på den måten bidra til stabilitet og forutsigbarhet for foretatte og framtidige investeringer. For fartøyer under 11

meter håper en på en friere tilpasning, men det er viktig å understreke at det aldri kan komme på tale å la aktørene i denne gruppen få en åpning for fritt fiske, uten hensyn til totalkvantum og fordeling mellom grupper.

Når det gjelder videre utredning av eierbegrensninger, er dette meget viktig for å møte framtidig press på kvote- og eierkonsentrasjon. Fra Senterpartiets side vil vi understreke at vi ønsker en gjennomgang og innstramming av mulighetene til å eie både innenfor havfiskeflåten, i pelagisk sektor, i trålnæringen og i kystflåten. Dette gjelder både majoritets- og minoritetsandeler samt avgrensning av eierskap mellom kystfiskeflåten og havfiskeflåten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [11:25:28]: Jeg hadde den glede å lese i Senterpartiets partiprogram, og jeg vil referere litt av det som står der.

«Senterpartiet er prinsipiell motstander av omsettelige kvoter og rettigheter i fiskeflåten. Strukturutviklingen både i kystflåten og i havfiskeflåten har nå gått så langt at det er en fare for viktige fiskerimiljøer langs hele kysten. Senterpartiet ønsker å stoppe denne utviklingen, og vil arbeide for å avvikle mulighetene for kjøp og salg av kvoter og rettigheter.»

Det står også at Senterpartiet vil avvikle muligheten for salg av kvoter og rettigheter for å unngå ukontrollert nedbygging av fiskeflåten.

Det er jo fristende å spørre hvor stort gjennomslag Senterpartiet har fått i forbindelse med strukturmeldingen. Mener Senterpartiet det samme nå som de mente da de vedtok sitt partiprogram?

Lars Peder Brekk (Sp) [11:26:25]: Det er bra at Fremskrittspartiet setter seg inn i Senterpartiets program. Mye av det som står i Senterpartiets program, er nedfelt i Soria Moria-erklæringen – så her har han mye å lære.

Jeg har lyst til å understreke at den strukturpolitikk som nå vedtas, vil innebære sterkere begrensninger på strukturering, og den vil innebære en sterkere mulighet til å unngå privatisering av fiskeressurser enn det som er nedfelt i Senterpartiets program. Årsaken til det, som da ikke er nedfelt i programmet vårt, er at vi nå får muligheten til å tilbakeføre de evigvarende kvotene til fellesskapet, og i tillegg at vi også unngår ressursrenteskatt. Vi får da et lavere struktureringspress for båter under 15 meter enn det den forrige regjering innførte gjennom driftsordningen. Alt i alt innbærer dette en stor grad av tilslutning til Senterpartiets program, selv om innretningen på de enkelte ordningene er noe ulike.

Elisabeth Aspaker (H) [11:27:28]: Denne saken har altså utviklet seg til nærmest et norgesmesterskap i snuoperasjoner og løftebrudd fra de rød-grønne regjeringspartiene. Senterpartiet, som tidligere har vært ihuga motstander av strukturering, framstår i dag som en nyfrelst tilhenger av det de tidligere var sterkt imot. Er det altså slik at Senterpartiet har sett lyset i fiskeripolitikken, når man nå vil strukturere helt ned til 11 meter?

Det er nå også blitt veldig tydelig for all verden at næringsutøverne i fiskerierne verken kan stole på det Senterpartiet lover i valgkamp, eller på at vedtak ikke gis tilbakevirkende kraft. Hvordan mener Senterpartiet at næringsutøvere skal kunne tenke langsiktig når Regjeringens og Senterpartiets politikk er så kortsiktig at politikken har gått ut på dato før vi er kommet halvveis i valgperioden?

Lars Peder Brekk (Sp) [11:28:19]: Det som representanten Aspaker ikke greier å se, er den totale sammenhengen i den strukturpolitikken som nå vedtas. Som jeg har understreket i mitt innlegg, og også tidligere i replikkordskiftet, vil det totale bildet nå innebære at man får en bedre situasjon enn det som er nedfelt i Senterpartiets program, der vi kun hadde kondemneringsordningen som strukturvirkemiddel direkte. Vi får i dag altså en mulighet til et lavere strukturingspress i kystflåten – også under 11 meter – enn det partiet til representanten Aspaker innførte i forrige periode. Vi unngår evigvarende kvoter, som partiet Høyre har gått sterkt inn for, og som innebærer en storstilt privatisering av fiskeressursene. Vi unngår en ressursskatt, som jeg er glad for at partiet Høyre også nå slutter seg til. Det er viktig for å unngå framtidig strukturingspress i fiskerinæringen. Det kanskje mest gjennomgripende og avgjørende i dette vedtaket er at vi nå unngår det ekstra strukturingspress som en åpning for ressursrenteskatt kunne ha medført.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

Gunn Berit Gjerde (V) [11:29:56]: For Venstre er det viktig å ha ei fiskerinæring som er konkurransedyktig nasjonalt og internasjonalt, at vi sikrar fiskeri og aktivitet langs heile kysten, at vi får sikre og trygge arbeidsplassar for fiskarane, og ikkje minst at vi forvaltar fiskeressursane på ein måte som gjer at vi har fisk også i framtida. Dette trur eg at dei fleste kan slutte seg til, og det er derfor leitt at vi ikkje skulle få til brei semje om ei ny strukturmelding. Når representanten Gullvåg seier at det kunne vi fått, det var berre å slutte seg til det framlegget som var gjeve frå regjeringspartia, må eg seie at det er ikkje semje. Men vi forstår at det var så skjørt frå regjeringspartia si side at det ikkje var mogleg å få til nokon forhandlingar på det.

For å få ei konkurransedyktig næring som både kan hevde seg i rekrutteringskonkurransen innanlands og konkurrere om pris og kvalitet i den internasjonale marknaden, må rammevilkåra for næringa vere slik at reiarane vil satse, slik som bedriftsleiarar i alle andre næringar. Reiarlaga må derfor kunne planleggje drift og investeringar ut frå eit sikkert driftsgrunnlag, som i fiskarane sitt tilfelle er at dei i det minste må vite kor mykje fisk dei har lov å ta opp av havet framover. Dette er også avgjerande for om bankane er villige til å yte langsiktige lån til investeringar.

Kvotesystemet har kome fordi storsamfunnet vil passe på at det ikkje vert fiska meir fisk enn ressursen toler. Struktureringa vart innført fordi storsamfunnet ønskte at private skulle satse på fiskeri innanfor den samla mengda

som etter havforskarane si tilråding er forsvarleg, samstundes med at ein fekk ned overfisket. Struktureringa innan havfiskeflåten bidreg også til at landanlegga får ein jamn og stabil tilførsel av råstoff. Strukturering er ikkje noko som fiskarane sjølve og reiarlaga har røva seg til, slik ein kan få inntrykk av mange gonger. Vert strukturingsgevinstantane for låge for enkeltreiarlag, vil struktureringa stoppe opp, og det vil ikkje lenger vere eit bidrag for å hindre overkapasitet.

Venstre meiner at den beste måten å sikre god ressursforvaltning på med moglegheiter for investeringar som gjev moderne og trygge arbeidsplassar, er tidsavgrensa strukturkvotar, slik det var under førre regjering. Dette gav også vilje til fornying og innovasjon i fiskeflåten – det såg vi – noko som Noreg er heilt avhengig av for å ha ei næring som hevdar seg internasjonalt og sikrar aktivitet langs kysten vår. Vi veit av erfaring innanfor både fiskeri og andre næringar at bedrifter som ikkje har stort nok næringsgrunnlag og stabile rammevilkår, ikkje har fornyingskraft i seg og etter kvart vert vekke. Derfor meiner vi at det for heile kysten er viktig med tidsavgrensa kvotar. Vi går også inn for strukturering for båtar på 11–15 meter med same grunngeving som for den andre gruppa. Denne gruppa har også behov for betre næringsgrunnlag.

Regjeringa hevdar at dei har rettsleg grunnlag for å gjere dei allereie utdelte tidsavgrensa strukturkvotane tidsavgrensa. Det kan hende at det held rettsleg. Men dette meiner Venstre iallfall ikkje er moralsk og heller ikkje praktisk og økonomisk. Det å endre spelereglane etter at spelet har begynt, er å føre bak lyset fiskarar som har gått inn med betydelege midlar i tru på ein stabil fiskeripolitikk.

Venstre støttar Regjeringa i at det vert sett kvotetak, slik at det vert avgrensingar for kor store kvotar som kan tildelast for eitt enkelt fartøy i fiske etter kvart fiskeslag. Kvotetaket medverkar også til at vi får ein stor og desentralisert fiskeflåte. Og på same måten som for deltakarlovva, som sikrar at konsesjonar skal delast ut til aktive fiskarar, meiner Venstre at dei naudsynte rammene er gjevne for å hindre at norske fiskeri vert på få hender og styrte av ein elite som sit på land og er pengeflyttarar.

Det at det er reiarane som skal avgjere bygginga og investeringar om bord, er etter Venstre si mening også viktig for ei moderne og innovativ næring.

Venstre er sterkt imot distriktskvoteordninga, og vi er med på forslaget om å fjerne ho no.

Til slutt vil eg peike på spørsmålet om ressursfordeling – eg vert litt uroa over å høyre representanten Kvalvik. Det er viktig og avgjerande for ro og stabilitet i næringa at Regjeringa lèt noverande ressursfordeling mellom flåtegruppene og innan dei enkelte flåtegruppene liggje fast.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Steinar Gullvåg (A) [11:35:15]: Representanten Gjerde er på forståelig vis opptatt av skillet mellom tidsavgrensede og evigvarende kvoter. Men forstår jeg det nå slik at representanten Gjerde egentlig ikke har noen prinsipiell holdning til dette spørsmålet? Er det slik å forstå at

det faktisk og ganske utelukkende er den foreslåtte strukturperiodens lengde som Venstre i realiteten er imot? Og da blir neste spørsmål: I så fall, hva synes representanten Gjerde det etterlyste kompromiss egentlig burde inneholde?

Gunn Berit Gjerde (V) [11:36:11]: Det er ikkje noko hemmeleg at Venstre kunne ha vore med og diskutert eit kompromiss som gjekk på lengda. Det som vi er prinsipielt imot, er at dei som allereie har fått tidsavgrensa kvote, skal få dei inndregne. Det er vi sterkt imot. Det andre kunne vi vere med og diskutere dersom regjeringspartia var villige til å forsøke å få til eit kompromiss. For oss er det viktigaste at det vert skapt ein fiskeripolitikk som gjev gode og langsiktige føresetnader for dei som skal drive.

Lars Peder Brekk (Sp) [11:37:05]: Tidsavgrensede kvoter – eller det jeg kaller evigvarende kvoter – gir vilje til investering, sies det i innlegget til representanten Gjerde. Venstre går samtidig inn for å slå fast at fiskeressursene er fellesskapets ressurser. Venstre utdyper det i sitt program og gjennom de merknadene de er med på i innstillingen i dag.

Mitt spørsmål til representanten Gjerde er: Ser ikke partiet Venstre noen motsetning mellom det å videreføre tidsavgrensede, eller evigvarende, kvoter og det å slå fast at fiskeressursene tilhører fellesskapet – eller gruppen, om så er? Ser ikke representanten Gjerde at det er en åpenbar motsetning her?

Gunn Berit Gjerde (V) [11:38:08]: Det kan nesten verke som om regjeringspartia snakkar om privat og offentleg fiske. Vi har innsett at det er private kvotar, det er private som fiskar på kvotar når kvotane er i privat eige. Og det er berre ei fordeling innafor gruppene som då er spørsmålet.

For oss er det viktig at dei som er i denne gruppa, veit kva dei har å halde seg til i lang tid framover, slik at dei kan planleggje, få økonomien på beina, drive fisket og få ei sikker og sterk næring.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

Statsråd Helga Pedersen [11:38:59]: Soria Moria-erklæringen legger klare føringer for koblingen mellom Regjeringens distriktspolitikk og fiskeripolitikken. Verdiskapingen av våre felles fiskeressurser skal i størst mulig grad komme kystsamfunn som er avhengig av fiskeriene, til gode. Det finnes flere veier til dette målet: leveringsplikt, distriktskvoter, det marine verdiskapingsprogrammet og satsing på fersk fisk. Men det er grunnleggende viktig at vi må ha en fiskeflåte som bidrar til sysselsetting langs hele kysten for at vi skal nå våre mål.

Vårt politiske mandat i strukturspørsmålet har vært å finne den rette balansen mellom bedriftsøkonomi på den ene siden og samfunnshensyn på den andre siden. Da vi overtok regjeringskontorene, innførte vi strukturpause, og vi satte ned Strukturutvalget, som fikk i oppdrag å fremme forslag som skulle sikre fiskeressursene som felles ei-

endom, sikre en fiskeflåte som bidrar til aktivitet langs hele kysten, og samtidig sikre en fiskeflåte som er moderne, variert og lønnsom. Dette er også hovedmålene i Regjeringens strukturpolitikk for fiskeflåten.

Strukturutvalget kom med flere forslag til hvordan den framtidige strukturpolitikken kan utformes for å ivareta disse målene, og Regjeringen gjennomførte en omfattende høringsrunde før vi konkluderte og i mars la fram strukturmeldingen.

Det har vært, og det er fortsatt, stort engasjement rundt strukturpolitikken. Det er bra, for både saken og næringen fortjener oppmerksomhet. Dette er også noe vi helt bevisst har lagt opp til fra Regjeringens side med den prosessen vi har kjørt. Vi har ønsket at flest mulig skulle få slippe til med sine synspunkter, og slik sikre oss at alle sider av strukturpolitikken ble belyst. Alle som har ønsket det, har hatt muligheten til å si sin mening før Regjeringen konkluderte. Vi har lyttet til næringsorganisasjoner, arbeidstakere, kommuner, fylkeskommuner og mange andre. Utfordringene har vært å veie de ulike interessene opp mot hverandre og opp mot Regjeringens fiskeripolitiske målsettinger.

Fiskeri er en bærebjelke langs kysten, og våre forslag legger grunnlaget for at både store og små fiskefartøy også i framtiden skal ha lokal forankring og være en aktiv arbeidsplass. Regjeringens vilje til å forandre fiskeripolitikken på dette området må forstås med utgangspunkt i at fiskeri er selve bærebjelken i bosettingsmønsteret langs kysten. Slik skal det være også i framtiden.

Gjennom strukturmeldingen slår vi fast at fiskeressursene er og skal være fellesskapets eiendom, som skal utnyttes til beste for de fiskeriavhengige lokalsamfunnene langs kysten. Forslagene våre sikrer stabile og gode rammevilkår for næringen, og det er en fornuftig videreutvikling av den strukturpolitikken som det var tverrpolitisk enighet om før 2003. Jeg beklager at de øvrige partiene insisterer på evigvarende strukturkvoter, og derfor ikke har kunnet slutte seg til Regjeringens forslag.

Så har jeg merket meg den oppmerksomheten komiteen har på rekruttering i fiskeflåten. Dette er et arbeid som Regjeringen prioriterer høyt, og det er en problemstilling vi skal angripe på bred front, inkludert en vurdering av rekrutteringskvoter og skolesystemets betydning for rekruttering av kompetent mannskap til fiskeflåten.

For øvrig viser jeg til saksordførers redegjørelse for komiteens innstilling og de forslag som flertallet anbefaler. De vil selvsagt bli fulgt opp av Regjeringen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [11:42:45]: Forskning vil være viktig for fiskerinæringen i framtiden. Bondevik I-regjeringen behandlet innføring av en FoU-avgift i 1998, og forslag om etablering av en slik ordning ble fremmet av Stoltenberg-regjeringen i 2000. Et samlet storting sluttet seg til forslaget fra regjeringen. Stortinget satte som vilkår at næringen selv skulle ha full dispensasjonsrett over disse midlene, og at disse midlene ikke skulle komme som erstatning for ordinære offentlige bevilgninger til

forskning og utvikling. Stortinget la avgjørende vekt på at næringen selv ønsket å innføre en FoU-avgift, og at det var enighet med næringen om rammene for ordningen.

Nå har dette blitt endret i revidert budsjett. Kan statsråden bare forsikre om at den endringen som er gjort i revidert, ikke bryter med de forutsetninger som Stortinget la for Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond?

Statsråd Helga Pedersen [11:43:53]: Jeg ser kanskje ikke helt linken mellom NOFIMA og strukturpolitikken, men la meg likevel svare på spørsmålet.

NOFIMA-saken er blitt behandlet av både den forrige regjeringen og den sittende regjeringen. FHF, Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond, er de som styrer den avgiften som det her er snakk om. De skal også i framtiden bestemme hvordan de pengene skal brukes, og hvilke prosjekter de skal brukes til. Det vi har sagt, er at en andel av de pengene skal kanaliseres gjennom NOFIMA-systemet. Det er jeg helt overbevist om er en klok strategi for å utvikle sterke marine forskningsfaglige institutter i Norge til beste for norsk fiskerinærings konkurransekraft.

Torbjørn Hansen (H) [11:44:55]: Fiskerinæringen har nå bak seg to år med strukturfrys. Vi behandler i dag rammevilkår som blir endret med tilbakevirkende kraft. Vi har opplevd innføring av en unødvendig belastende NO_x-avgift, vi har en distriktskvoteordning som ikke virker, vi har en debatt om rigide leveringsbetingelser, vi har en fiskerinæring som diskrimineres i enda større grad gjennom nettolønnsordning til konkurrerende skipsfart, og i revidert har vi forslag hvor Regjeringen skal beslaglegge halvparten av den avgiften som fiskerinæringen på frivillig basis betaler inn til et forskningsfond, etter påtrykk fra Bondelaget. Strukturmeldingen vedtas i dag uten et bredt parlamentarisk grunnlag, til tross for at opposisjonen har strukket ut en hånd for å få til en politisk enighet rundt rammevilkårene for fiskerinæringen.

Ser ikke statsråden at fiskerinæringen trenger forutsigbare rammevilkår? Og hvorfor har ikke regjeringspartiene noen som helst vilje til å oppnå en parlamentarisk enighet om rammevilkårene for fiskerinæringen?

Statsråd Helga Pedersen [11:46:05]: Jeg registrerer at Høyre sier to helt forskjellige ting i innstillingen og i salen her i dag. Man sier at Regjeringens forslag til ny strukturpolitikk bare er justeringer av det den forrige regjeringen stod for, samtidig som man beklager seg veldig over at man ikke har fått til et bredt forlik om strukturpolitikken. Hvis Høyre mener at vi bare har foreslått små justeringer, hvorfor er det da så vanskelig for Høyre å kunne slutte seg til våre forslag?

Jeg registrerer også at Høyre i dag er veldig opptatt av forlik. Den samme viljen til forlik var ikke til stede i forrige stortingsperiode, da regjeringen benyttet seg av sitt flertall i Stortinget til å bryte med en lang tverrpolitisk enighet om strukturpolitikken, som man var enig om fram til 2003.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [11:46:56]: Statsråden og Kristeleg Folkeparti er nok enige om iallfall to for-

hold, for det første at ressursfordelinga mellom fartøygruppene skal liggja fast, og for det andre at den viktige fiskerinæringa fortener langsiktigheit og føreseielege rammevilkår. Ein føresetnad for å få til det siste er eit breitt forlik i Stortinget.

Ut frå det har eg lyst til å spørja statsråden om ho undervegs i prosessen har kviskra regjeringspartia sine medlemmer på Stortinget nokre gode råd i øyra, nettopp for å bidra til eit breitt forlik i Stortinget – noko som det dessverre ikkje vart.

Statsråd Helga Pedersen [11:47:58]: Jeg synes det hadde vært veldig bra hvis regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti kunne kommet fram til enighet i strukturpolitikken. Jeg mener også at det burde ha vært grunnlag for det i lys av de standpunktene Kristelig Folkeparti stod for i forrige stortingsperiode. Da satt nemlig Kristelig Folkeparti i en regjering som foreslo å innføre en strukturordning for fartøygrupper mellom 10 og 15 meter. Det ble sendt ut et høringsforslag om det sommeren 2005. Det var en ordning som ville omfattet langt flere fartøy, uten tidsbegrensning for kvotene og med et vesentlig høyere kvotetak enn det vi har foreslått. Derfor mener jeg det burde vært mulig for Kristelig Folkeparti å slutte seg til vårt forslag.

Gunn Berit Gjerde (V) [11:48:54]: I stortingsmeldinga og i kommentarane frå regjeringspartia er det brukt vendingar som tyder på at Regjeringa ønskjer at ressursfordelinga mellom flåtegruppene skal liggje fast. Spørsmålet om ressursfordeling har vore gjenstand for mykje strid mellom fiskarane, men dei siste åra har det gått seg til, og det er etablert ei slags semje mellom gruppene.

Kan statsråden no forsikre oss om at noverande ressursfordeling mellom flåtegruppene, og også innanfor dei enkelte flåtegruppene, ligg fast også med den noverande regjeringa sin fiskeripolitikk?

Statsråd Helga Pedersen [11:49:32]: Jeg vil vise til stortingsmeldingen, der vi sier at næringen skal sikres stabilitet og forutsigbarhet når det gjelder ressursfordelingen mellom de ulike kvotegruppene. Når det er sagt: Regjeringen må fortsatt ha handlingsfrihet til å kunne sette inn tiltak som f.eks. da vi tok ut bomtrålkonsesjoner og kompenserte med nye konsesjoner innenfor industritrålgruppen, fordi vi så at den type tiltak totalt sett var bra for næringen.

Tord Lien (FrP) [11:50:27]: Det har vært mye snakk om forrige periode. La meg oppklare en misforståelse. Det var ikke slik at regjeringen Bondevik hadde flertall i Stortinget i forrige periode, som statsråden sa tidligere. Derimot var det slik i forrige periode – og det er også slik i denne perioden – at Finnmark fylkeskommune gikk imot kondemnering i kystflåten. Ifølge stortingsmeldingen framholdes det også derfra at spesielt fartøy under 15 meter må skjermes mot reduksjoner i antall. Vi har også i dagens debatt hørt at både representanten Brekk fra Senterpartiet og representanten Kvalvik fra SV har sagt at dette har de på en eller annen måte blitt presset til i et kompro-

miss med Arbeiderpartiet. Når vi da vet at fiskeriminister Pedersen fra Arbeiderpartiet tidligere var ordfører i Finnmark og mente akkurat det samme i forrige periode som fylkeskommunen i Finnmark mener i dag, lurer jeg på: Hvem er det som har forandret syn i denne saken? Det er tydeligvis ingen.

Statsråd Helga Pedersen [11:51:30]: Jeg vil med en gang gi representanten Lien rett i at den forrige regjeringen ikke hadde flertall. Fremskrittspartiet var støtteparti for den regjeringen, og var med på å få på plass de strukturordningene som da kom.

Jeg vil også minne om hva Fremskrittspartiet gikk inn for i forrige periode, nemlig at strukturvoteordningen skulle gjelde for alle lengdegruppene innen kystfiskeflåten og ikke kun begrenses til de to høyeste lengdegruppene, at det skulle være anledning til å bytte kvoter mellom de forskjellige lengdegruppene, og som Fremskrittspartiet sa, at det ikke settes en kunstig grense på grunn av lengde. Man ville også fjerne alle geografiske begrensninger for sammenslåinger av kvoter innenfor strukturvoteordningen, man ville fjerne kvotetaket.

Samme dag som Regjeringen la fram sin strukturpolitikk, 16. mars i år, sendte Fremskrittspartiet ut en pressemelding der man slo fast at SV i for stor grad hadde fått gjennomslag for sin sjarkromantiske tilnærming til fiskeripolitikken. I tiden som har gått etter 16. mars, har Fremskrittspartiet snudd og gått imot strukturering i gruppen mellom 11 og 15 meter. Det er i og for seg ikke oppsiktsvekkende. Vi er vant til at Fremskrittspartiet ofte skifter mening. Det som er oppsiktsvekkende, er at man ønsker en konsekvensutredning. Det ville vært veldig interessant å få se en konsekvensutredning av de forslagene som Fremskrittspartiet fremmet i forrige periode.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [11:53:04]: Jeg tror at et samlet storting, og det viser vel også denne debatten, er enig om at fiskerinæringen er en av de viktigste næringene vi har i Norge. Det er også en av de mest fremtidsrettede næringer, om ikke den mest fremtidsrettede, som skal gi oss velferd i årene som kommer. Denne næringens internasjonale fokusering gir også Norge betydelig kunnskap og betydelige inntekter. Næringens kunnskap om markeder og kvalitetssikring bidrar til kunnskap som kan benyttes i andre næringer i Norge, både i de som allerede er internasjonalt rettet, og de som er mer nasjonalt rettet.

Før stortingsvalget i 2005 var regjeringspartiene, og spesielt Arbeiderpartiet, veldig tydelige på at det skulle føres en mer aktiv næringspolitikk. Det ble sagt at på alle politikkområder skulle den aktive næringspolitikken komme i fokus. Det er ikke noen hemmelighet nå når vi snart er halvgått i denne stortingsperioden, at den aktive næringspolitikken fra denne Regjeringen har uteblitt.

Fremskrittspartiet er enig i at det skal føres en mer aktiv næringspolitikk. Der har Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet vært enige, i hvert fall før stortingsvalget.

Men i stedet for å føre en aktiv næringspolitikk fører Regjeringen en mer forvirrende næringspolitikk for hele næringslivet. Det er betydelig splid innad i regjeringspartiene som bidrar til dette, men også en uklar næringspolitikk fra Regjeringens side. Det har også i replikkordskifter i dagens debatt blitt vist til en del partiprogramformuleringer til flere av regjeringspartiene, som sier noe annet enn det som er altså Regjeringens politikk i denne saken. Det viser at ett parti i Regjeringen i stor grad overkjører to mindre partnere, og det tror jeg sikkert er lite heldig både for den politikken som kommer, og for forutsigbarheten i næringspolitikken, noe som næringslivet er helt avhengig av.

Hva skal man så legge i en aktiv næringspolitikk? Det viktigste i en aktiv næringspolitikk er at staten tar på seg tilretteleggerrollen, at staten er en aktiv partner, og en partner som ikke legger hindringer i veien. Staten skal være en partner som skal fjerne hindre i stedet for å skape nye, en partner som skal redusere byrder i byråkrati og i skatter og avgifter. Dette gjelder også i høyeste grad for den næringen vi debatterer i dag, fiskerinæringen.

Dette står i kontrast til hva saksordføreren, Steinar Gullvåg fra Arbeiderpartiet, la vekt på i Regjeringens fiskeripolitikk. Han har uttalt flere ganger at Regjeringens fiskeripolitikk medfører et ideologisk skille. Det er interessant at vi hittil ikke har hørt ordene «ideologisk skille» fra den ansvarlige statsråden på dette området. Ideologi hos venstredikale i regjeringspartiene kommer før det som måtte være i næringens interesse. Det er interessant. Det er tydeligvis det som skal være denne regjeringens aktive næringspolitikk. Motstanden mot såkalt privatisering kommer før næringspolitisk forutsigbarhet og sikring av arbeidsplasser i næringen og i distriktene langs kysten. Det er tydeligvis det Steinar Gullvåg mener med et ideologisk skille. I så fall tror jeg mange vil ha seg frabedt dette ideologiske skillet.

Man setter en begrensning på eierskap av kvotene på 20 år. Det er nok kanskje et ideologisk skille, men selskaper krever forutsigbarhet. Næringslivet krever forutsigbarhet for dem som ønsker å investere i næringen i et langsiktig perspektiv.

Jeg tror konklusjonen på denne debatten er at Regjeringen fører en ideologisk, uforutsigbar politikk på dette området, som den gjør også på en rekke andre næringspolitiske områder.

Gunvor Eldegard (A) [11:58:32]: Me har i dag til behandling den viktigaste fiskeripolitiske saka i denne sesjonen, og som er svært viktig for dei raud-grøne partia. Det dreier seg om fiskeressursane våre.

Utgangspunktet for den fiskeripolitikken Regjeringa fører, er nedfelt i Soria Moria-erklæringa. Der vert det slått fast at verdiskapinga av våre nasjonale fiskeressursar i størst mogleg grad skal koma kystsamfunn som er avhengige av fiske, til gode. Målet er at det skal lysa i husa langs kysten!

Det er òg viktig for Arbeidarpartiet at me har ei fiskerinæring med bedriftsøkonomisk lønnsemd både på fangstsida, i industrien og i havbruksnæringa. Me har rike

naturressursar her i landet. Det gir oss eit fortrinn som me må forvalta til vårt felles beste, og desse ressursane må me nytta på ein god måte.

Fiskerisektoren er ei av dei viktigaste næringane her i landet, som sørgjer for arbeidsplassar langs heile kysten og store eksportinntekter for landet vårt – faktisk er det vår største fornybare eksportvare. Me forvaltar eit havområde som er seks-sju gonger større enn fastlandet. Dette gir oss store moglegheiter, men det er òg eit stort ansvar å sikra at fiskebestandane vert forvalta på ein berekraftig måte. Fiske har i mange hundre år danna grunnlag for verdiskaping og busetjing langs kysten vår, og det skal det òg gjera i framtida.

For å få til ei berekraftig forvaltning må fiskerinæringa endra seg i tråd med utviklinga elles i samfunnet. For sjølv om den teknologiske utviklinga gjer det mogleg å hausta ressursane stadig meir effektivt, er det ein avgrensa tilgang til ressursane.

Noreg har grunn til å vera stolt av si historie når det gjeld forvaltning av fiske, som i motsetnad til i mange andre land har vist seg å vera berekraftig. Det finst nok av skrekkenes eksempel på det motsette. Det styggaste er frå kysten utanfor Newfoundland i Canada på The Great Banks. Der heldt for 15–20 år sidan verdas største migrerende torskebestand til. Trålarar frå heile verda valfarta til staden, og trass i gjentekne protestar frå kystfiskarane på Newfoundland vart verdas trålarar ikkje stoppa før havet var svart. Fisken er enno ikkje komen tilbake, 15 år seinare. Det aller viktigaste er å ha ei forvaltning som ikkje resulterer i at det som skjedde på Newfoundland, skjer igjen. Det er det stor politisk einigheit om i Noreg i dag.

Strukturordningane er eit viktig verktøy for å påverka omfanget og fordelinga av aktiviteten i norsk fiskerinæring. Med ordningane vert fartøy selde og flytta, verksemdar konsentrerte, arbeidsplassar vert skapte eller dei forsvinn, både på sjø og på land. Det er eit politisk ansvar å vera merksam på dette og finna den rette balansen mellom bedriftsøkonomisk omsyn og samfunnspolitisk omsyn. Dette dreier seg om at ein skal ha både store havtrålarar og kystfiskarar, og me må finna ein balanse mellom store eigarkonsentrasjonar og enkeltmannsføretak. Me må òg finna ordningar som hentar opp og tek vare på ressursane, slik at me får maksimal verdiskaping pr. kilo fisk.

Det betyr at fiskeressursane ikkje skal eigast av nokre få, slik som den førre regjeringa la opp til, og slik som det skjer på Island. Der har fisket no vorte «big business» og ei sak for bank, finans og storkapitalen. Den islandske fiskeripolitikken har ført til dramatiske konsekvensar for dei islandske fiskerisamfunna. Då næringsgrunnlaget forsvann, forsvann også busetjinga.

Også her i landet ser me at små fiskeriavhengige kystsamfunn er spesielt sårbare for bortfall av fiskeriarbeidsplassar, fordi ein har ein meir einseitig næringsstruktur enn mange større samfunn har. Å gi gode vilkår for kystfisket kan difor visa seg å vera det mest lønsame i det lange løp, både for busetjing langs kysten og for lønsemda i næringa.

Den førre regjeringa endra forskriftene i 2005 om kjøp og sal av kvotar utan å gå vegen via Stortinget. Endringa-

ne førte til at dei mest kapitalsterke aktørane i fiskerinæringa kunne kjøpa seg kvoterettar for evig tid og til prisar som berre dei færreste hadde moglegheit til å vera med på. Eg ser og stadfestar at opposisjonspartia framleis heng fast i den politikken. Men det kan ikkje vera slik at berre dei mest kapitalsterke skal kunna sikra seg fiskerettar – og det til evig tid. Eg er glad for at Regjeringa vår tek jobben med å rydda opp i dette.

Tord Lien (FrP) [12:03:51]: Det skal bli «lys i huse-ne», var programklæringa til statsråd Pedersen da hun tiltrådte. Etter den tid har vi fått NOx-avgiften. Vi har fått beskjed om at Regjeringen har tenkt å stjele 50 mill. kr fra fiskeri- og havbruksnæringens forskningsmidler. Vi har fått distriktskvoteordninger, og nå har vi også fått strukturkvoteordningen framlagt.

Når det fortsatt er lys i husene langs kysten, er det ikke på grunn av, men på tross av Regjeringen. Representanten Gullvåg sier at det går så det griner i norsk fiskerinæring, og det går ikke så verst, kan man si. Det tror jeg vi må være enige om. Men hvorfor gjør det det? Hvorfor er det en viss grad av lønnsomhet, til dels god lønnsomhet, i næringen? Det er ikke på grunn av troen til SV på enhetskvoter, ingen strukturering eller nærmest forbud mot at noen skal eie noe som helst i norsk fiskerinæring. Da det var slik som SV ønsket det, og slik som Arbeiderpartiet den gangen ønsket det, var det ikke lønnsomhet i norsk fiskerinæring. Det var derimot overfiske og ikke bærekraftig høsting, og det var en næring som hadde stort behov for subsidier. Så strukturering er nødvendig, og det er den viktigste faktoren til at næringen i dag er lønnsom, og at vi i år kommer til å eksportere fisk og fiskeprodukter fra Norge basert på fisket fisk i størrelsesorden 20 milliarder kr.

Men jeg skal gå ganske banalt, vil jeg si, grunnleggende til verks nå, for det som fiskerienes framtidige suksess er avhengig av, er tre ting: Det ene er fisk, det andre er fiskere, og det tredje er investorer. Vårherre har gitt oss masse fisk – det kan selvfølgelig endres – men det tror jeg ikke vi kan vedta oss ut av i denne sal. Men å legge til rette for folk som ønsker å være fiskere, og for investorer som ønsker å investere i fiskeriene, er Regjeringens og vår jobb som stortingsrepresentanter. Skal folk ha lyst til å drive med fiske, og skal folk ha lyst til å investere i fiskeriene, må fiskeriene være lønnsomme. Det er ikke nok at man faktisk klarer å tjene litt penger på dette, for de som investerer i fiskeflåter, og de som jobber i fiskeriene, er akkurat de samme menneskene som investerer, og som jobber i offshoreflåten. Så konkurransedyktig på lønn og arbeidsvilkår må fiskeflåten bli.

I dag gjøres det to grep som jeg mener svekker denne lønnsomheten. Det ene er at man reduserer kvotetaket for de største fartøyklassene. Dette vanskeliggjør for en del båter som ikke allerede har nok kvoter, helårsarbeid for fiskerne, og enkelte mister dermed muligheten til å få fiskerfradrag. I tillegg svekker det helt åpenbart lønnsomheten både for eier og mannskap, i og med at lotten og eierens andel blir redusert.

Det andre er jo at man i dag gjennomfører en tidsavgrenset kvote. Jeg kunne tenke meg å ta en parallell: Hvis

en bonde har kjøpt seg melkekvoter fra naboen, og så får han beskjed fra Stortinget at om 20 år kommer vi til å ta fra deg melkekvoten igjen, etter at han har kjøpt den og trodde han skulle få beholde den til evig tid, gjetter jeg på at det hadde blitt opptøyer, både i og utenfor denne sal. Noe slikt ville nærmest ha vært helt utenkelig. Men å ta fra fiskerne denne kvoten – det gjør flertallet i denne sal helt uten vanskeligheter. Man kaller det privatisering, og så må man ha en deltakerlov som sier at det er fiskere som er registrert i manntallet, som har anledning til å eie en fiskekvote. Man presiserer at det er en bred politisk enighet om at fiskekvoten som blir tatt inn, skal ut igjen i samme fartøyklasse.

Så skal jeg si litt om struktureringen for fartøy med hjemmelslengde 11–15 meter. Helga Pedersen raljerte over at vi burde hatt konsekvensutredning av det vi foreslo i forrige periode. Det synes jeg er en god idé. Så kan statsråd Pedersen ta tak i dette og sørge for at Fremskrittspartiets mange glimrende forslag i forrige periode blir utredet.

Når det gjelder det vi foreslår i dag, spør jeg meg selv: Hvorfor skal vi ha høring? Det er bred enighet i næringen, i LO og rundt omkring om at dette er forhastet. Da mener jeg at det må være greit å kunne få en evaluering før man gjennomfører en så dramatisk endring av rammevilkårene for norsk fiskeindustri.

Bendiks H. Arnesen (A) [12:09:17]: Fiskeriene er fortsatt blant de aller viktigste næringene i landet vårt, og fiskerinæringen vil også i framtiden være det. Fiskeresursene er folkets felles eiendom. Det er derfor etter min mening helt innlysende at ressursene og næringen må være underlagt sterk styring og kontroll.

Fiskeressursene er en fornybar, men begrenset ressurs, som det er stor interesse for, og som det ligger store verdier i. Uten en sterk overvåking og kontroll kan hele næringen kollapse på kort tid. Dette tror jeg de aller fleste nå innser, selv de som ikke liker så mye regulering, kontroll og styring. Derfor er også de grep som nå gjøres fra Regjeringen og Stortinget, overordentlig viktige.

Jeg vil også berømme Regjeringen for den fantastiske innsatsen som på kort tid er gjort for å få bukt med det ulovlige overfisket. Det viser med all tydelighet at kontroll og overvåking nytter, og det viser hvor nødvendig dette er for å sikre bestanden. Fiskerinæringen er fortsatt selve bærebjelken i mange livskraftige lokalsamfunn langs kysten, og bosetting og næringsutvikling er derfor uløselig knyttet til næringen.

Selv om det også er mange andre næringer som kan utvikles i kystsamfunnene, er og blir fiskerinæringen hovednæringen til og basisen for hele kystkulturen. Svikter fiskeriene, svikter også mye annet i slike samfunn.

Nærheten til ressursene må fortsatt stå sentralt. Det må være helt naturlig at de lokalsamfunn som er grunnlagt på fiskerinæringen, og som har ressursene rett utenfor stuedøra, fortsatt skal ha fortrinnsrett til å høste av denne ressursen. Det må skje på en slik måte at det skaper arbeidsplasser på land og dermed også virksomhet og bosetting. Derfor er det så overordentlig viktig både med regulering av fisket og hvor fangsten skal leveres.

Jeg er derfor glad for at Regjeringen fokuserer på utviklingen av fiskeriene mellom landsdelene. Regjeringen slår i denne sammenheng fast at fartøyer hjemmehørende i Sør-Norge har hatt en gunstigere utvikling enn fartøyene fra Nord-Norge. Det bør ligge i sakens natur at de kystsamfunn som er mest fiskeriavhengige, fortsatt må få en ressurstilgang som gjør det mulig å opprettholde livskraftige lokalsamfunn. Det er dette som kan sikre «lys i husan» langs kysten, og som kan opprettholde mangfoldet i det norske samfunnet, som vi er så glad i å vise til.

Regjeringen følger også opp lovnadene fra Soria Moria-erklæringen om å iverksette bl.a. et eget program for fornyelse av kystflåten. En slik fornyelse av flåten vil ha stor betydning for å styrke fiskeriavhengige områder og for å bedre mulighetene for rekruttering til fiskerinæringen. Sikrere fartøyer og bedre standard vil være av betydning for å få de unge inn i næringen.

Det trenges altså ordninger som legger til rette for investeringer i nye fartøyer, og gjennom adgangsbegrensning og strukturering kan det skapes et økonomisk fangstgrunnlag som forsvarer slike investeringer. Jeg tror ikke at de som skal inn i næringen i dag, finner seg i fortidens opplegg for arbeidstid og fritid. Derfor må også dette være med i vurderingen når vi fastsetter morgendagens fiskeripolitikk.

Jeg tror vi med dette kan få en tidsmessig, differensiert flåte som kan øke muligheten for verdiskaping og førsteklasses råstoff. Jeg synes Regjeringen med denne meldingen har invitert Stortinget til å gjøre grep som på en god måte kombinerer hensynet til bosetting, næringsutvikling, lønnsomhet og rekruttering. Dette er det man kaller for aktiv næringspolitikk.

Tove Karoline Knutsen (A) [12:14:11]: Stortingsmeldinga om strukturpolitikken for fiskeriene er ei viktig melding. Den er viktig for landet generelt og kysten spesielt – ikke minst for den landsdelen jeg kommer fra.

Jeg er fra et fiskevær på yttersida av Senja og har sett at utviklinga for min heimkommune, Torsken, ikke har vært positiv de siste årene. Årsakene til det er mange og sammensatte, men en av grunnene er nok at kommunen de siste par-tre årene har mistet mye av sitt ressursgrunnlag, nesten 30 pst. av torsk kvoten og 35 pst. av kvoten NVG-sild. Det har hatt stor og negativ betydning i en så fiskeriavhengig kommune som det Torsken er. Derfor var jeg i likhet med mange veldig glad da fiskeriminister Helga Pedersen lanserte sin viktige ambisjon for fiskeripolitikken, at det skal være «lys i husan» langs heile kysten. Det betyr rett og slett at fiskeripolitikken skal formuleres ut fra noen overordnede samfunns mål, som f.eks. at den skal trygge bosettinga langs kysten i tillegg til å legge til rette for bedriftsøkonomisk robuste fiskerimiljø. Vi er mange som mener at det er mål som utmerket godt lar seg forene.

Det har i flere tiår vært politisk enighet om at fangstkapasitet i flåten må tilpasses en bærekraftig høsting av ressursene. Det har også vært vanlig å tenke at de store naturressursene – som fisken i havet – er et felleseie som man ut fra definerte forutsetninger har fått tilgang til å

høste av. Derfor var det også mange som med bekymring så på hva som skjedde da de den gang gjeldende strukturkvotene ved en forskriftsendring i 2003 gikk fra å være et tidsavgrenset gode for konsesjonshavere til å bli en evigvarende eiendom som den enkelte kunne omgjøre til et verdipapir og selge til høystbydende. Det har gjort at strukturkvotene har gått fra å være et bedriftsinternt virkemiddel til et redskap for akselerering av transaksjoner, konsentrasjon av virksomhet og med det en direkte påvirkning når det gjelder omfordeling av ressurser, på en måte som har uroet ganske mange. I tillegg har dette etter manges mening ført til et kostnadsdriv i næringa som er bekymringsfullt. Ser man på forholdet mellom gjennomsnittlig inntjening og gjeldsnivå i flåten de siste årene, ser man at gjelda har fordoblet seg, mens gjennomsnittsinntekten har holdt seg på samme nivå. Det gjør selvfølgelig flåten mer sårbar for alle slags svingninger, som ressursvariasjon og svingninger i rentenivå og drivstoffpriser.

Forslaget til tidsavgrensing av strukturkvoter som St.meld. nr. 21 legger opp til, har bl.a. som mål å dempe prispresset i fiskeflåten. I utredninga om strukturvirkemidlene fra 2006, som ligger til grunn for den meldinga vi behandler i dag, er det beregnet at kvoteverdien hadde blitt redusert med ca. 48 pst. dersom tidsavgrensinga hadde blitt 15 år, forutsatt at kvotene i sin helhet ble tatt ut. Dette er et tenkelig estimat, all den tid pris på kvote vil være et uttrykk for forventet inntjening på den samme kvoten. Tiltak som avgrensing er med andre ord viktig for å hindre at struktureringa blir det den ikke var tenkt å være – et redskap for å sende kapitalen ut av næringa og en bonus for dem som vil ut av fiskeryrket. Det er svært viktig at strukturmeldinga legger opp til at både nåværende og framtidige strukturkvoter skal ha tidsavgrensing, sjøl om man har litt forskjellig tidshorisont på de to gruppene. Det er viktig av mange grunner, men først og fremst fordi det ville være svært uheldig å så å si innføre et A-lag og et B-lag.

Strukturering har vært og kan fortsatt være et godt virkemiddel for å tilpasse flåten det fangstgrunnlag man til enhver tid har, og for å gjøre fiskerinæringa lønnsom for den enkelte aktør. Men det forutsetter at man har et våkent øye på – og regelverk for – å forhindre negative konsekvenser av strukturering, som f.eks. at man ikke tar ut for mange fartøy i en gruppe, eller at man får for stor eierkonsentrasjon av fartøy og kvoter. Særlig er dette viktig når det gjelder kystflåten. Derfor er det bra at Regjeringa tar flere grep for denne flåten, særlig for flåtegruppen mellom 11 og 15 meter, som nå får anledning til å strukturere. Dette er en viktig, men spesielt sårbar fartøygruppe. En moderat strukturering, hvor man evaluerer ordninga allerede i 2009, vil kunne bidra til at man kontinuerlig ser resultater av ordninga. Det er også interessant å merke seg at regjeringspartiene tar til orde for at det skal vurderes om det kun skal være mulig for sjarkkvoter å overføres fra større fartøy og ikke omvendt.

Det er stor enighet i komiteinnstillinga om at det bør utarbeides klare retningslinjer for å hindre eierkonsentrasjon i næringa. Spesielt trengs dette innen kystflåten, som

ikke har slike begrensninger i dag. Her må man særlig se på deltakerlovens intensjon om en fiskereid flåte og sørge for at det finnes regler som f.eks. hindrer at flere fartøy kan samles på ei hand, eller at man får krysseierskap mellom hav- og kystflåte.

Det er også viktig at man ser på strukturutredningas forslag til suppleringskvoter, f.eks. at man vurderer hvordan fellesskapet kan sørge for å ha ressurser som kan settes inn der det til enhver tid er behov for det, f.eks. distriktkvoter, kvoter som settes inn i spesielle fiskerier til spesielle tider, eller – ikke minst – at man kan sette av ressurser til ungdom i fiskeriene. Det er dette som er framtida for kysten og for en av våre viktigste næringer.

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

Alf Ivar Samuelsen (Sp) [12:19:50]: Som flere før meg har påpekt, har vi en veldig viktig debatt i dag om fiskerinæringens framtid, en næring som har et potensial som noen påstår er stort nok til å fylle tomrommet når oljesektoren trapper ned.

Senterpartiet støtter det kompromisset som er lagt fram, og der totaliteten har telt mer enn enkelte elementer i vedtaket. Men la meg være fri nok til å komme med en liten bekymringsmelding til fiskeriministeren, og det gjelder dette med strukturering av fartøy under 15 meter. Det er en gruppe som man vanskelig kan se har behov for strukturering, i og med at den til dels har problemer med å ta opp den kvoten den har. Vi ser at åtte kommuner har fra 20 til 34 båter nettopp i denne gruppa, og der de utgjør en betydelig del av flåten i kommunen. En hardhendt strukturering der kan få alvorlige konsekvenser.

For båter under 11 meter har vi følgende situasjon: Fra 1995 og utover har vi mistet 10 000 båter langs kysten. Det var mange av oss som sa at konsekvensen av dette kunne bli at de ikke klarer å ta opp de kvotene som de har til disposisjon, og at kvoter som blir værende igjen, blir ført over til andre flåtegrupper. Noen sa at vi var pessimistiske. Men jeg vil gjøre oppmerksom på at det nettopp i disse dager på Fiskarlagets landsmøte i Trondheim diskuteres å ta 1,5 pst. av kvoten fra båter under 11 meter og flytte oppover. Jeg sier at det diskuteres – det er ikke et politisk vedtak som er gjort, men det viser alvoret i saken. Derfor ber jeg om at fiskeriministeren følger nøye med på hva som skjer i disse to flåtegruppene, og holder fast ved sitt ønske om at det skal bli «lys i husan», og at det av Fiskeridepartementet initierte tiltak om kystkultur blir et virkelig godt prosjekt og ikke et prosjekt for en kystkultur som har gått i møllpose.

Alf E. Jakobsen (A) [12:23:02]: Når vi nå behandler næringskomiteens innstilling om strukturpolitikk for fiskeflåten, er det min oppriktige mening at denne saken er landet på en balansert måte når vi ser samlet på de hensyn som er ivaretatt. Det har vært en god prosess, der ulike hensyn er veid mot hverandre før fiskeriminister og regjering har konkludert i en utfordrende sak. Jeg er derfor glad

for at flertallet i næringskomiteen slutter opp om Regjeringens opplegg.

Vi har fått knesatt flere viktige prinsipper, bl.a. at det ikke skal være evigvarende kvoter. Det skal ikke lenger være driftsordninger for flåtegruppen under 15 meter der noen redere kunne sitte på land og leie ut kvoter til andre. Jeg er forundret over at Kristelig Folkeparti signaliserer at de fortsatt vil støtte en slik ordning, der noen kunne ha en masse båter liggende ved kai. Det tror jeg faktisk også vil bidra til overfiske på sikt.

Det er videre positivt at det ikke innføres ressursavgift, og det er gjort en fornuftig avveining når det gis mulighet til en veldig forsiktig strukturering i gruppen 11 til 15 meter. Det har vært betydelig oppmerksomhet rundt dette spørsmålet, der det fra enkelte hold er brukt store ord om hvilken elendighet dette vil medføre. Jeg må si at jeg kjenner svært mange fiskere som sier at dette kan de leve godt med.

Opposisjonen med Høyre i spissen har kritisert manglende kompromissvilje. Hva gjorde disse partiene i Bondevik II? Ja, de tok seg ikke bryet med å komme til Stortinget da de gjorde sine endringer f.eks. i forhold til havfiskeflåten i 2005. Endringen på et så viktig område skjedde ved en forskriftsendring. Allerede her vil jeg si at man ødela grunnlaget for et kompromiss – vi var ikke på samme planet. Når vi ser disse partienes merknader og forslag, må jeg beklageligvis si at vi er milevis unna et kompromiss.

Så er det fornøydlig å se Fremskrittspartiet, som snur kappet etter vinden, da de nå ikke vil ha strukturering for noen av båtene under 15 meter. Jeg mener det som vedtas nå, vil bli en god ordning for alle parter.

Avslutningsvis vil jeg også minne om at lederen av Norges Fiskarlag, Reidar Nilsen, gav uttrykk for at han var fornøyd med hoveddelen i Regjeringens opplegg til strukturering da det ble lagt fram. Jeg fornemmet også det samme på årsmøtet i Finnmark Fiskarlag i helgen. Selv om det var kritiske røster, var det veldig mange som framførte budskapet om at dette kan man leve godt med.

Så har ministeren signalisert at man skal ha en evaluering av tiltaket om strukturering i fartøygruppen mellom 11 og 15 meter innen utgangen av 2009. Det synes jeg er forsvarlig og fornuftig.

Åge Starheim (FrP) [12:26:23]: Representanten Steinar Gullvåg skulda Framstegspartiet for å vere årsak til støyen ute blant fiskarane og i fiskerinæringa. Eg var til stades på årsmøtet til Sogn og Fjordane Fiskarlag sist torsdag og fredag, og eg trur eg tør påstå at det var lite av skuldingar om at Framstegspartiet har bidrege med noko som skulle medføre støy. Det einaste som vart sagt som eg oppfatta som kritikk mot Framstegspartiet, var at ein har snudd når det gjeld strukturering av båtar mellom 11 og 15 meter. Til det vil eg seie at det vi har bedt om, er at det kjem ei utgreiing om dette.

Når vi då høyrer at SV og Senterpartiet i sine program har sagt noko om dette, når vi også høyrer at statsråden har meint noko om dette tidlegare som står i sterk kontrast til det som er Regjeringa sitt forslag, må ein jo spørje: Kva er det som er årsaka til at desse har snudd? Det høyrer vi

ingenting om. Vi har sagt kvifor vi har snudd. Vi har snudd fordi det har kome så mange førespurnader om dette at vi synest det er nødvendig å ta omsyn til det ved at det kjem ei utgreiing.

Så vert det sagt at fiskerinæringa går så det grin. Ja, det er rett. Men dersom vi ser bakover, lenger bakover enn til 2005, låg næringa med broten rygg, og hadde ein ikkje greidd å snu trenden, hadde sannsynlegvis mange i næringa gått konkurs. Det er næringa sjølv som har greidd å opparbeide seg ei betre fortjeneste ut frå situasjonen. Næringa er stolt over at ho ikkje vert subsidiert, men ein ser heilt klart at det er store problem med å skaffe seg menneskap. Det må ein gjere noko med, og det vil vere nødvendig å sjå på fiskarfrådraget i samband med dette.

Så vart det av Lars Peder Brekk på årsmøtet spurt om kvar Norges Fiskarlag var då dei forskjellige partia utarbeidde sine program. Ja, det hadde vel ikkje hjulpet så mykje. Når ein les programma deira og ser at partia har snudd til dei grader, hadde det vel ikkje vore til så stor hjelp om dei hadde bidrege med noko.

Så vert det sagt at ein vil privatisere fiskeria. Eg vil då sitere det som Reidar Nilsen sa på årsmøtet i Fiskarlaget:

«Fiskarane er ikkje opptekne av kven som eig fisken når han sym rundt i havet. Vi ønskjer retten til å drive havet og fiske. Regjeringa vil ha kvotar til folkets beste, men folket må ha nokon som kan hente opp fisken.»

Det støttar eg fullt ut.

Jan Sahl (KrF) [12:30:01]: Det er med forundring jeg har fulgt denne debatten og i det hele tatt det som har skjedd siden ministeren la fram strukturmeldingen etter en lang strukturpause.

Det vi har vært vitne til, er jo en faneflukt av dimensjoner i forhold til det vi ble møtt med da denne debatten pågikk i 2003. For så vidt kan vi si at det var godt det ble en strukturpause, og at alle fikk muligheter til å tenke seg om, for i dag står vi betydelig nærmere hverandre enn vi gjorde da. Men jeg er ikke sikker på om det var det folk ventet seg etter de løftene som var gitt i valgkampen, og det som Senterpartiet, og SV særlig, stod for i forbindelse med valget.

SV viderefører nå det som de selv kalte for et fiskeripolitisk eksperiment – i veldig stor grad lik det som var lagt fram av vår regjering i forrige periode. Senterpartiet beskyldte Kristelig Folkeparti for å være kommet blant dårlige venner, og tok kraftig avstand fra det som skjedde i forrige periode. Jeg skal ikke bruke samme retorikken nå. Jeg liker ikke å ha dårlige venner her på Tinget, så jeg skal ikke bruke den retorikken i dag. Men den ble brukt mot oss.

Jeg ser med glede at Senterpartiet nå er kommet nærmere sin egen fiskeriminister fra sentrumsregjeringens tid, Peter Angelsen, som var sterkt uenig med eget parti i forrige runde. Nå har partiet funnet sammen med sin tidligere minister igjen og til og med åpnet for en utvidet strukturering. Fra Kristelig Folkepartis side kan vi jo si at det skjer under enn i dag – og med Senterpartiets standpunkt har det faktisk gjort det.

Lars Peder Brekk innledet sitt innlegg med å si at det som nå er lagt fram av denne regjeringen, balanserer ulike hensyn. Det kan jeg til en viss grad være enig i. Men når han da fortsetter og sier at vi snur «fullstendig om» på Bondevik II-regjeringens fiskeripolitikk, skjønner jeg ikke at vi befinner oss på samme planet.

Fiskerinæringen – det er sagt før, og jeg sier det på nytt – går så det griner. Det skyldes ikke minst de tak som den forrige regjering tok i fiskeripolitikken, og jeg er glad for at den sittende regjering i stor grad viderefører det samme.

Jeg lyttet med spenning til ministerens innlegg. Jeg synes det var litt lite engasjement i innlegget i forhold til det som var utgangspunktet for strukturpausen. Og det skjønner jeg, når man opplevde at Hammerfest havn ble blokkert av finnmarksfiskere fordi man var uenig i strukturering i gruppen 11–15 meter, som Kristelig Folkeparti nå har vist at vi står sammen med dem om.

Elisabeth Aspaker (H) [12:33:21]: Det hersker liten tvil om at fiskeripolitikken engasjerer, og det hersker heller ingen tvil om at fiskeripolitikken mobiliserer.

Fra strukturmeldingen ble framlagt, har det blåst heftig langs kysten.

16. april hadde Nordlys en sak med overskriften «Bred front av fiskere MOT HELGA».

20. april kunne vi i samme avis lese: «Helga i tog mot egen politikk».

Fire dager senere – 24. april – hadde Nordlys en sak der professor Torbjørn Trondsen ved Norges fiskerihøgskole uttaler at Helga Pedersen står bak en «fiskeripolitisk snuoperasjon», og «Mener Helga fjerner 600 arbeidsplasser». En slik salve fra en av statsrådens egne utredere og rådgivere er det jo grunn til å merke seg, for kritikken kommer ikke fra en politisk motstander, men fra en tilhenger, og bør da svi desto mer.

Som om ikke det var nok, kunne vi 26. april lese i Nordlys om «Kampen mot Helga», da 30 fiskefartøy sperret Hammerfest havn. Jeg var i Hammerfest den dagen, og det var en mektig demonstrasjon mot en politikk som man var helt uenig i.

Dette var bare et lite utvalg av de utallige mishagsyttingene som nærmest har haglet over fiskeri- og kystministeren etter framleggelsen av strukturmeldingen. Min påstand er at statsråden langt på vei selv har bedt om verbal juling, all den tid hun drev valgkamp for én politikk og siden vil gjennomføre en helt annen politikk. Innenfor medisin kvalifiserer slik atferd til diagnosen schizofreni, og det kan jo simpelthen se ut som om fiskeriministeren lider av en slags politisk schizofreni. Men jeg må jo innrømme at jeg har en slags beundring for en statsråd som åpenbart så lett rister av seg så alvorlig kritikk, og som så tydelig bagatelliserer den slakt strukturmeldingen har fått fra mange hold i næringen.

Norsk fiskerinæring lever under krevende rammebetingelser og konkurranseforhold som påvirker både lønnsomhet og rekruttering.

Jahn Teigen ønsket seg «En dags pause», men fiskerinæringen i Norge fikk høyst ufrivillig pådyttet seg to års

pause. Det er jo ikke lett for en næring under skarp konkurranse å skulle hevde seg når man får den type rammebetingelser tredd ned over hodet.

Jeg tror ikke det blir mer lys i husene om ikke fiskerne kan skaffe seg en mer akseptabel årslønn av yrket sitt. Jeg tror heller ikke det blir mer lys i husene av at de samme arbeidsplassene får nye eiere i form av offentlige bergingsoperasjoner, der kommuner plutselig blir eiere av fiskeforedlingsanlegg.

Høyre er opptatt av å legge maksimalt til rette for at fiskerinæringen skal kunne skape et levebrød til flere, og for at næringen skal ha evne til å fornye seg og tiltrekke seg nye generasjoner fiskere som vil bosette seg på eller nær hjemstedet.

Jeg vet ikke om det er andre situasjoner der man forsvarer seg med å mene at det er akseptabelt å endre spillereglene underveis, men det har altså norsk fiskerinæring måttet finne seg i under denne statsråden.

Eirin Faldet hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Presidenten vil påpeke at det er svært uheldig å karakterisere andre medrepresentanter fra denne talerstol.

Tord Lien (FrP) [12:36:53] Helt kort har jeg bare lyst til å si at jeg er litt skuffet over at man ikke har gått mer konkret til verks når det gjelder dette med ungdomskvoter og rekruttering til fiskeriene.

Nå kan jo det selvfølgelig ha litt sammenheng med at man ser at man legger til rette for en næring som ikke nødvendigvis har den lønnsomheten og den forutsigbarheten som skal til for at de ungdommene som man eventuelt hadde rekruttert inn i næringen, hadde hatt lyst til å bli der. Men jeg er spent på hva Regjeringen forhåpentligvis om kort tid leverer med hensyn til ungdomskvoter og rekruttering til fiskeriene i Norge. Og så er det viktig å ha med seg hele veien at det hjelper ikke hva man gjør med rekruttering av 16-, 17- eller 18-åringer til næringen dersom de ikke ser for seg en næring hvor både lønn og velferdsgoder er like bra som i de konkurrerende næringene man har langs kysten.

Så til strukturen i hjemmelslengde 11–15 meter. Det er altså en betydelig usikkerhet også i regjeringspartiene i denne saken. Det må det jo være, siden man sier at man skal ha evaluering allerede etter 1 1/2–2 år, og fordi for så vidt ingen av Regjeringens representanter i denne salen har sagt at de er veldig for strukturering i denne hjemmelsklassen. Mange kommuner både i Trøndelag, på Vestlandet og i Nord-Norge har så mye som 20 til 30 pst. av råstoffgrunnlaget sitt fra denne hjemmelsklassen. I deler av året – ikke hele året nødvendigvis – er råstoffet fra denne hjemmelsklassen av så stor betydning at det er grunnlaget for drift i fiskeindustrien.

Så er det ikke umulig, det er kanskje heller sannsynlig at man også i denne hjemmelskategorien må få til en form for strukturering i framtiden. Men har dette sånn hast når det er så stor usikkerhet rundt dette? Kan det ikke vente,

særlig når tilsynelatende ingen egentlig er for, og ingen vil ta ansvar for å ha presset noen inn i denne struktureringen? Dersom evalueringen i 2009 viser at fiskefartøyene har forlatt de kommunene det er snakk om, og at fiske-mottakene er lagt ned på grunn av dette, er det ikke noen hjelp i å evaluere heller.

Et tips til statsråden: Det er lettere å beholde lysene på enn å tenne dem igjen, hvis mørket først har senket seg.

Steinar Gullvåg (A) [12:39:51]: I likhet med presidenten vil jeg advare mot at man fra denne talerstolen deler ut diagnoser fra psykiatrien rettet mot statsråder eller medrepresentanter. Det er slike innlegg som kunne friste også andre til å dele ut lignende diagnoser.

Innstillingen viser etter min oppfatning en uoverstige- lig uenighet om strukturpolitikken knyttet til spørsmålet om evigvarende og tidsavgrensede kvoter. Det har vi også fått bekreftet gjennom replikkordskiftene her i dag. Det er også en betydelig uenighet som viser at Ludvigsens strukturpolitikk ville ha sementert strukturen i fiskerinæringen for evig og alltid, alt etter utøvernes kapitalmakt. Det er en prinsipiell og ideologisk uenighet som eksisterer i denne salen som det ikke nytter å overse.

Høyrepartiene forsøker nå å tilnærme seg fiskernæringen ved å si at det er de som har støtte. Det er Ludvigsens fiskeripolitikk som har støtte fra næringen. Da er mitt spørsmål: Hvor har de vært i løpet av de siste årene? Var de med i valgkampen i 2005? Eller er det bare slik at høyrepartiene hører det de vil høre, og ser det de vil se? Har de ikke registrert Fiskarlaget og Kystfiskarlagets reaksjoner på komiteinnstillingen? Har de ikke registrert at det har pågått en debatt? For å få til en debatt trengs det som kjent flere meninger. Nå erkjenner jeg glatt at det kan være vanskelig å orientere seg i denne debatten, for det er jo sånn som min gode stortingskollega Bendiks H. Arnesen gjerne sier, at der to fiskere møtes, er det minst tre meninger.

Min komitekollega Aud Herbjørg Kvalvik sa at strukturmeldingen har avfødt en storm. Nå skal jeg ikke debattere styrken i vindkastene med henne, men det er viktig å vite hvor vinden kommer fra til enhver tid. Jeg har registrert at den mest høylytte kritikken kommer fra Fiskebåtræderens Forbund på den ene siden og grupperinger med tilhold nær partiet Rødt på den andre. Mellom disse ytterpunktene har debatten etter min oppfatning vært både variert og balansert. Og som jeg sa i mitt hovedinnlegg: Debatten har påvirket resultatet. Det kalles gjerne en demokratisk prosess.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [12:43:16]: Så vidt jeg kan se, har alle som har hatt ordet i salen her i dag, vært enige om at fiskeriressursen er en særdeles viktig ressurs som alle bør ha glede av. Men ikke umentet gjør høyresiden det de bruker å gjøre, de forsvarer interessene til dem som har mest fra før. De vil altså ha en privat fiskeriallmenning.

Dette synes jeg er en dårlig idé. Jeg er veldig glad for at regjeringspartiene nå står samlet og slår fast en «stolpe» som jeg håper skal få stå til evig tid: Fiskeriressursen er

allmennhetens. Den tilhører alle. Ingen kan ha en fast andel av den.

Jeg kan ikke la være å kommentere: Vi har i dag fra Fremskrittspartiet og flere andre fått reaksjoner på strukturmeldingen som jeg ikke synes er helt gode. Vi har også fått kommentarer som at vi i SV har fått for stort gjennomslag for vår sjarkromantikk. Samtidig sier de at vi ikke har hatt innflytelse, vi er overkjørt av de andre partiene i Regjeringen. På samme måte som Fremskrittspartiet snur i politikken, snur de altså kjapt i oppfatningen av de forskjellige partiene. Det er jo et interessant trekk.

Jeg er veldig glad for at vi nå kan slå fast at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV klarer å stå sammen og holde fiskeriressursene i fellesskapets eie.

Statsråd Helga Pedersen [12:45:19]: Jeg føler et veldig sterkt behov for å kommentere Fremskrittspartiets påstander om at vi ikke har lyttet når det gjelder forslag om strukturering i gruppen mellom 11 og 15 meter.

Dette er ikke en sak det bare finnes én mening om. Her finnes det svært delte meninger. Jeg vil vise til at i høringsrunden gikk flertallet av fylkeskommunene langs kysten inn for strukturering for gruppen mellom 11 og 15 meter. Det samme gjorde Fiskarlaget og LO, så næringen er ikke mot strukturering i denne gruppen, slik Fremskrittspartiet her har fremstilt det.

Til representanten Jan Sahl's innlegg om blokaden i Hammerfest: Ja, den er jeg veldig oppmerksom på. Den blokaden var arrangert av fiskere som ønsket mye mer strukturering enn det Regjeringen la opp til. De ønsket bl.a. det motsatte av det Jan Sahl går inn for når det gjelder gruppen mellom 11 og 15 meter. Det har vært et stort engasjement i denne saken, og det er jeg veldig glad for. Det har vært til dels sterke meninger, men jevnt over har vi fått balanserte tilbakemeldinger på strukturmeldingen.

Når det gjelder fiskeripolitikk, er man av og til nødt til å ta valg. Det gjorde også den forrige regjeringen, og jeg vil minne om at det ikke akkurat var unison jubel som møtte fiskeriminister Svein Ludvigsen når han reiste ulike forslag. Da tenker jeg spesielt på beslutningen om å innføre evigvarende kvoter.

Så vil jeg få kommentere innlegget til Alf Ivar Samuelsen og kvotesituasjonen for de minste gruppene. Gruppen mellom 11 og 15 meter har allerede overfisket sin kvote i år. Regjeringen skal legge til rette for at de minste gruppene også i framtiden skal ha en god kvotesituasjon. Nå er det bl.a. fritt fiske for flåten under 10 meter. Om de minste gruppene ikke skulle klare å ta opp kvoten i framtiden – det avhenger jo litt av tilgjengelighet langs kysten – vil det uansett ikke være aktuell politikk for denne regjeringen å flytte kvantum fra de minste gruppene til de større gruppene.

Alf Ivar Samuelsen (Sp) [12:48:21]: Jeg synes det var en nyttig avklaring vi fikk fra fiskeriministeren – og takk for det. Jeg skal innrømme at jeg ikke var klar over at gruppen fra 11 til 15 meter hadde overfisket sin kvote. Jeg satt med andre tall. Hvis vi kommer i en tilsvarende situasjon, kan det kanskje løses ved at man tar forskningskvo-

ter og tredjelands byttekvoter fra de tilhørende fartøy-gruppene, og lar det kvotegrunnlaget gå til den minste flåten.

Når jeg bad om ordet, var det fordi det var en antydning om at Senterpartiet har fjernet seg veldig langt fra egen politikk. La meg få lov til å repetere litt av historien. Vi stod overfor den mulighet at dette stortinget kunne videreføre Svein Ludvigsens politikk. Det var en politikk for effektiv sentralisering i fiskeriene. Det var en politikk som ville ha skapt en fiskeradel etter islandsk mønster. Det ønsket vi ikke. De som ikke har vært på Island og sett hvordan det har utviklet seg på kysten der, bør ta seg en tur dit. Det som er litt forunderlig, er at vi prøvde – og jeg var med på å prøve, i en annen posisjon den gangen – å fritte ut Kristelig Folkeparti og Venstre. Hvor stod de? Deres lojalitet mot egen regjering, Bondevik II-regjeringen, var stor. De sa ikke noe særlig. Det var få motforestillinger. Nå begynner motforestillingene å komme opp.

Fremskrittspartiet sier i dag at de har lyttet til kystsammfunnene. Takk og pris for at Fremskrittspartiet har fått seg et nytt høreapparat. Men jeg satt i posisjon i en annen del av landet og kan dokumentere at det var betydelige reaksjoner på Ludvigsens fiskeripolitikk. Hva slags høreapparat hadde Fremskrittspartiet den gangen? Da sa de ingenting. Det er hyggelig at man lytter nå.

Torbjørn Hansen (H) [12:51:06]: Jeg vil gjerne ha en liten merknad til Arbeiderpartiets fiskeripolitiske talsmann, som nettopp sa at det var en uoverstigelig uenighet om tidsavgrensning av fiskekvoter som var årsaken til at man ikke fikk et forlik om fiskeripolitikken. Jeg vil i den sammenheng vise til et brev fra Høyres stortingsgruppe datert den 8. februar i år, til daværende fiskeri- og kystminister Dag Terje Andersen, hvor vi skriver at vi ønsker et bredt forlik om en videre strukturering av fiskeflåten, og at vi vil finne en løsning som gir et bredt forlik nærmere fiskerinæringens interesser. Vi foreslår konkret at perioden for strukturering må være lengre enn 15 år, og vi foreslår et annet tidsrom for strukturerte kvoter. Det viser at Høyre har strakt ut en åpen hånd for å finne en løsning som ikke innebar at man skulle ha tidsavgrensede kvoter. Det tror jeg faktisk at også Arbeiderpartiets fiskeripolitiske talsmann har fått med seg.

Det blir fra flere her nå sagt at man ved å tidsavgrense kvotene hindrer privatisering av kvoter. Altså: Fiskeresursene tilhører fellesskapet, men kvotene er det private fiskebåteiere som disponerer. Selv om kvoter blir gitt med tilbakevirkende kraft, vil de fortsatt gå tilbake til de fiskerne som er i den gruppen, og som eier disse privat. La meg beskrive det på en enkel måte: La oss si at man har ti fartøy som struktureres til fem fartøy med to kvoter pr. fartøy. Etter 20 år går kvotene tilbake til gruppen og fordeles på de fem gjenværende fartøy, og er fortsatt i privat eie på de fem gjenværende fartøyene i den gruppen. Det betyr at man har nøyaktig den samme private eierskapsordningen i forhold til disse kvotene som vi har hatt hele tiden, og det er et viktig prinsipp for Høyre. Men jeg synes det er veldig underlig at man lager en debatt om at dette prinsippet nå er blitt endret, og at det er stor politisk

uenighet om det, for det er faktisk ikke tilfellet i denne saken.

Lars Peder Brekk (Sp) [12:53:29]: Jeg synes at dette har vært en særdeles interessant debatt, for den har bidratt til å klargjøre ideologiske forskjeller mellom partiene, og det synes jeg er nyttig for politikkenes vesen.

Flere av talerne i salen har påpekt at det er et misforhold mellom Senterpartiets program om kjøp og salg av kvoter og det vi i dag går inn for. Det er riktig, rent partielt. Men hvis man skal se på strukturpolitikken helt partielt, blir det ingen sammenheng og ingen gode løsninger. Vi har sagt at vi ønsker å være med på å strukturere kjøp og salg av kvoter for båter på under 15 meter, men vi har sagt at det er under den forutsetning at man strammer inn i forhold til den struktureringen som ble tillatt gjennom driftsordningen som Ludvigsen innførte. I dag blir det anledning for disse fartøyene til å strukturere to kvoter mot tre kvoter gjennom driftsordningen.

Det viktige når man ser strukturpolitikken i sammenheng, er at vi må se på den totale effekten av de forslagene som i dag legges fram, for hele flåten og for alle grupper. Sett i totalsammenheng, når vi ser på alle grupper, går det kompromisset som er lagt fram fra Regjeringens side, lenger enn det vi hadde hatt mulighet til å oppnå ved å gjennomføre Senterpartiets program fullt og helt. Først og fremst fordi vi fjerner de evigvarende kvotene. Det ville vi ikke hatt mulighet til ved å bruke kondemneringsordningen, som er det strukturtiltaket Senterpartiet har angitt. Nå får vi tilbakeført ressursene til fellesskapet. Vi får et hjemfall, som også er omtalt i Kristelig Folkepartis program, og vi får slått tilbake den privatiseringen som mange partier går inn for. Det er her den store ideologiske forskjellen ligger.

Det andre store og viktige poenget i den samlede strukturpolitikken er at det nå sies et klart nei til ressursrente. Ved å gjøre det unngår man ytterligere struktureringspress. Ved å gjøre det beholder man ressursrenta i fiskeriene, i distriktene – gjennom fartøyer i aktivitet. Det er kanskje det aller viktigste i forhold til framtidig utvikling av strukturpolitikken.

Så strammer vi inn på muligheten for strukturering i alle grupper i kystflåten sammenliknet med det som var forslaget fra den tidligere regjering. Når vi ser at det kommer forslag om endringer i eierbegrensningen, vil totaliteten i den strukturpolitikken som i dag blir vedtatt, være meget god. Den vil være fornuftig sett ut fra våre mål om å sikre aktivitet langs hele kysten, med et stort antall fartøyer, og sikre arbeidsplasser og sysselsetting langs hele Norges kyst.

Steinar Gullvåg (A) [12:56:55]: Jeg har merket meg at representanten Kielland Asmyhr tidligere i denne debatten hadde anføttelser med hensyn til Regjeringens næringspolitikk. Samtidig som han ikke er spesielt imponert over aktiviteten på dette området, beklager han seg over den aktiviteten som er.

Nå trenger jeg neppe å opplyse denne sal om at jeg er sterkt uenig i Kielland Asmyhrs forelesning om en aktiv

næringspolitikk. Vi har diametralt motsatt syn på akkurat det. Men det er interessant at et parti som som oftest praktiserer den ideologiske holdningsløshet, faktisk også er blitt opptatt av ideologi. Men når man ser på ideologi som et fremmedord, er det ikke så rart om man ikke oppdager de ideologiske skillene som eksisterer i denne saken. Det går et ideologisk skille i synet på tidsavgrensede versus evigvarende kvoter i denne salen. Det går et ideologisk skille mellom det som er en sementering av en eierstruktur, alt etter kapitalmakt, på den ene siden og en reformering etter et visst antall år på den andre siden.

Så mener jeg at jeg viste til innstillingen da jeg for litt siden påstod at det var en uoverstigelig uenighet i strukturpolitikken. I hvert fall går det fram av mine notater at det var det jeg gjorde. Om representanten Torbjørn Hansen synes at det ikke er et uoverstigelig skille mellom først og fremst Høyre og Fremskrittspartiet på den ene siden og regjeringspartiene på den andre siden, er det da utelukkende et praktisk skille som nå avspeiler seg i synet på tidsavgrenset, evigvarende kvote?

Presidenten: Presidenten er fortsatt usikker på om karakteristikker av politiske motstandere er det rette å komme med fra Stortingets talerstol.

Øyvind Korsberg (FrP) [13:00:18]: Det har vært morsomt å følge denne debatten. Det er bare å registrere at det har feid en fiskeripolitisk tornado gjennom SVs og Senterpartiets programmer. Det er ikke én formulering igjen, det er ikke et punktum eller et komma igjen, men det er jo ganske morsomt at de er oppe på denne talerstolen og forsvarer en politikk de er fullstendig uenig i. Det skal de i alle fall ha ros for.

Så får vi en del kritikk fordi vi har lyttet litt til det næringen har å si når det gjelder strukturering i fartøygruppen mellom 11 og 15 meter. Vi lytter, vi bruker ørene, og vi bruker det vi har mellom ørene, når næringen har innspill å komme med. Og det har vært ganske mange innspill som har kommet i den prosessen. Hvis det er å snu kappen etter vinden, så vet ikke jeg, men det er i alle fall å ta den jobben Stortinget gjør, alvorlig. Jeg går ut fra at man har høring i Stortinget rett og slett fordi det er noen som skal få lov til å komme med sine synspunkter, og fordi man også skal kunne ta hensyn til de synspunktene. Det har vi gjort. Det har jo også fra regjeringspartiene i denne salen i dag kommet kritikk nettopp mot den struktureringen som er i gruppen mellom 11 og 15 meter. Alf Ivar Samuelsen advarte i sitt første innlegg sterkt mot den struktureringen som skjer. Det skjønner jeg veldig godt, for han kommer fra en region som blir kraftig berørt av det. Og da blir det ganske merkelig at eksempelvis representanten Tove Karoline Knutsen er oppe her og hyller denne struktureringen, når hun kommer nettopp fra et samfunn som kan bli kraftig berørt. Hvis den struktureringen går fullt ut, kan hun risikere at det ikke er ett fartøy igjen i den gruppen i hennes kommune. Og det står hun altså på Stortingets talerstol og synes er bra. Det synes jeg er ganske merkelig.

Så er det sagt at fiskerinæringen går så det griner. Ja, det gjør den, og det har å gjøre med to forhold. Det ene forholdet er at det er en veldig god situasjon ute i det internasjonale markedet med høye, gode priser. Det andre er at det har vært ført en god og fornuftig politikk. Det gjorde den forrige regjering med støtte fra Fremskrittspartiet. Det er vi stolte av at man gjorde, at man fikk bort den overkapasiteten som var i ferd med å gjøre hele den næringen ulønnsom. Vi tok på alvor de signalene vi fikk fra næringen, og det behovet den hadde for å strukturere. Vi fikk det gjennomført. Vi fikk det gjennomført slik at det er lønnsomhet i næringen, og det går så det griner. At denne regjeringen vil tilbakeføre det, synes vi er trist. For tidsavgrenset kvote betyr sikkerhet. Tidsbegrenset kvote betyr usikkerhet.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [13:03:34]: Det har vore interessant å lytta til denne debatten i dag. Samtidig må eg seia at eg er verkeleg skuffa. Eg er skuffa over at me i Stortinget i dag ikkje er i stand til å gje den viktige fiskerinæringa meir stabile og føreseielege rammevilkår enn det som vil verta vedteke i dag.

Når eg lyttar til posisjonspartia, fortonar det seg slik: Argumenta er svake, hev stemma! Ein brukar uttrykk som uoverstigeleg ueinighet, slik at ein ikkje fekk til eit kompromiss. Det er ikkje korrekt. Ein veit at det var vilje til, og at det vart gjort forsøk på, å finna kompromiss. Store ideologiske forskjellar, vert det sagt. Ja, kanskje det, men eg greier ikkje å få auga på dei. For meg verkar det meir som forsøk på å skapa nokre ideologiske forskjellar, men det fortonar seg som vifting med bitte små kakeflagg. Realiteten er at kompromisset mellom dei tre regjeringspartia er så skjørt at det ikkje var mogleg å flytta på så mykje som eit komma. Det synest eg er trist.

Statsråd Helga Pedersen [13:05:04]: Jeg må igjen få lov til å kommentere Fremskrittspartiets påstander, om å lytte til næringen. Nå har representanten Korsbergs partifelle representanten Starheim nettopp vært på talerstolen og fortalt at han var i Sogn og Fjordane Fiskarlag og fikk kritikk for partiets snuoperasjon når det gjelder strukturering i gruppen mellom 11 og 15 meter.

Men la meg si et par ord om tidsavgrensing. Det var det som var årsaken til at jeg nå gikk på talerstolen. Det er to perspektiver ved tidsavgrensing som er viktige for å sikre fiskeressursene som fellesskapets eiendom. Det ene er at det bidrar til lavere priser, det er noe bl.a. Finansnæringens Hovedorganisasjon peker på i sin høringsuttalelse. Dermed sikrer man at flere aktører kommer i posisjon til disse kvotene. Det andre perspektivet er at en utjevning mellom de ulike aktørene i flåtegruppen når disse strukturkvotene faller tilbake, forhindrer at en stor andel kvoter samles på hendene til noen få aktører til evig tid. Derfor er tidsavgrensing et svært viktig tiltak.

Til slutt vil jeg kommentere det som er blitt sagt i debatten, at politikerne ikke kan vedta mer fisk. Det er jeg selvfølgelig enig i. Det blir også vist til at det er gode priser i næringen for tiden, og at det er noe som kommer nærmest helt av seg selv. Jeg er selvfølgelig enig i at man hel-

ler ikke vedtar prisene. Men denne regjeringen har ført en svært aktiv kamp mot de ulovlighetene som foregår i Barentshavet, en kamp som den forrige regjeringen ikke tok opp. Det at vi har vært aktive på det området, har ført til at svært mye ulovlig fanget fisk – svart fisk – er blitt borte fra markedet. Det har vært med på å bidra til høyere priser for de aktørene som forholder seg til regelverket. Så Regjeringen er nok ikke helt uten «skyld» i de gode tidene og i de gode prisene som fiskerinæringen nå opplever. Den kampen vi nå har ført i Barentshavet, vil selvfølgelig også føre til høyere kvoter. Det er et resultat man ikke ser fra dag én, men når vi har kommet overfisket til livs – noe vi er godt i gang med å oppnå – betyr det mer fisk for fiskerne.

Tove Karoline Knutsen (A) [13:08:02]: Jeg syntes jeg måtte ha en liten kommentar til representanten Korsberg, som kommenterte mitt innlegg.

Han kan ikke ha hørt så veldig godt etter når han snakket om hylling av strukturering for båter mellom 11 og 15 meter. Det jeg sa, var at det forslaget som foreligger fra Regjeringa nå, har en veldig positiv side, og så har det noen sider som vi må følge nøye med på.

For det første er forslaget veldig positivt fordi det gir båter av den størrelsesorden mulighet til å ha to kvoter på én båt, som igjen betyr at man kan være to mann på båter av den størrelsesorden. Derfor er det veldig mange i min heimkommune som støtter strukturering også for båter mellom 11 og 15 meter.

Det er også viktig å ha et våkent øye på at man ikke bygger ned kapasiteten i den flåtestørrelsen. Det har denne regjeringa sagt at den vil ha, bl.a. ved å følge nøye med og evaluere ordninga for båter mellom 11 og 15 meter i 2009.

Jeg er veldig trygg på at Regjeringa kommer til å følge opp kystflåten og særlig denne flåtegruppen, slik at den betydningen denne gruppen har, blir ivaretatt også i framtida.

Åge Starheim (FrP) [13:09:29]: Eg føler det nødvendig å ta ordet når det blir brukt mot oss at vi – som eg har vist til – har fått kritikk på årsmøtet i Sogn og Fjordane Fiskarlag fordi vi vil gå imot strukturering for båtar mellom 11 og 15 meter.

Det er rett at vi fekk kritikk fordi, vart det påstått, vi hadde snudd. Då vedkomande som kritiserte, fekk vite kva vi egentleg gjekk inn for, var det slutt på den kritikken. Og dei var fornøgde med det.

Derimot trur eg at Lars Peder Brekk, som også var til stades på det same årsmøtet andre dagen, lyt bekrefte at kritikken mot regjeringspartia var ganske høyrleg. Det var til dels kraftig kritikk. Det var også til ein viss grad raljering – utan at eg skal gå inn på det. Men det største spørsmålet ein stilte på dette årsmøtet, var om regjeringspartia verkeleg meinte at det var verdt den tida som har gått frå ein stoppa struktureringa i 2005, fram til i dag.

Det som vart påvist, var at det ein kallar fellesskapet sine rettar, vart tekne vare på av ein del fiskarar som sette heim og hus i pant for å kunne skaffe seg reiskap til å

fangste dette. Det vart vidare påvist at dersom ein ikkje hadde fått ei betre inntening i 2005, ville sannsynlegvis mykje av næringa ha gått konkurs.

Det vart også vist til at ein framleis hadde store problem med å skaffe seg mannskap om bord på båtane, fordi innteninga framleis var så lita at ein rett og slett ikkje greidde å få mannskap med nødvendig kompetanse på og kunnskap om fiskeri, noko som var til stor skade for næringa. Det vart òg vist til at når ein hadde fått tak i mannskap, og hadde lært dei opp til å vere fiskarar, så forsvann dei over til oljenæringa, på grunn av den forskjellsbehandlinga som er mellom oljenæringa og fiskeria.

Dette er ein nøydd til å sjå på. Forslaget frå fiskerisida var at ein måtte vurdere å auke fiskarfrådraget, slik at ein på ein måte fekk kompensert den forskjellen som fanst.

Det er ikkje riktig å påstå at det er ein forskjell mellom mitt syn og Korsberg sitt syn. Eg trur det er stor einigheit i fiskerinæringa om at Framstegspartiet har eit positivt syn på næringa og vil føre det vidare.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [13:12:50]: Jeg kunne ikke unnlate å høre at representanten Steinar Gullvåg avla meg en visitt i sitt innlegg.

Hvis jeg hørte riktig, oppfatter representanten Gullvåg Fremskrittspartiet som et parti som ser på «ideologi» som et fremmedord. Det synes jeg er forholdsvis oppsiktsvekkende. Jeg vet samtidig at Gullvåg er en representant som har fulgt godt med i den politiske debatten i dette landet i de senere år, og da synes jeg det er rart hvis han har den oppfatningen at Fremskrittspartiet er et parti som ikke har noen ideologi. Da er det rart at Fremskrittspartiets synspunkter skaper så sterke reaksjoner og en så sterk debatt, bl.a. som det de har gjort i dag – dersom vi ikke følger en ideologisk ledetråd.

Det jeg stilte spørsmål ved i mitt innlegg med hensyn til ideologi, er hva som er Regjeringens aktive næringspolitikk. Det er ikke samsvar mellom hva regjeringspartiene tidligere har gått ut og sagt er en aktiv næringspolitikk, og hva de gjør i konkrete saker, også i denne saken. Det er derfor ikke Fremskrittspartiet som har snudd. Det er regjeringspartiene, og spesielt regjeringspartiet Arbeiderpartiet, som har gått vekk fra sine lovnader om å føre en aktiv næringspolitikk.

Så har Fremskrittspartiet fått kritikk for at partiet lytter til næringer – og til denne næringen. Det må være et paradoks for Arbeiderpartiet at det nettopp er Fremskrittspartiet som lytter til folk ute i landet og i de forskjellige næringene. Antakeligvis er det der løsningen på den berømmelige FrP-koden ligger.

Presidenten: Lars Peder Brekk har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Lars Peder Brekk (Sp) [13:15:23]: Helt til slutt i denne debatten har jeg lyst til å si at jeg var sammen Åge Starheim på årsmøtet i Sogn og Fjordane Fiskarlag, og der vanket det både ris og ros, som det bruker å gjøre på fiskarlagsårsmøter. Vi som er vant til å være på slike møter, vet at det tales med klar stemme. Slik var det også der. Så

jeg tror ikke jeg skal ta det mer alvorlig enn å si at vi tar med oss de signalene som kommer der, på samme vis som vi tar med oss signalene fra andre fiskarlagsårsmøter. Det var for øvrig et meget hyggelig årsmøte, slik jeg opplevde det.

Når Øyvind Korsberg mener at det har gått en tornado gjennom Senterpartiets program, og at vi forsvarer en politikk som vi er uenig i, har jeg bare lyst til å si enkelt og greit: Nei, vi forsvarer en politikk som vi er enig i. Vi har vært med og lagt premissene for det kompromisset, den løsningen, vi har fått i strukturpolitikken. Vi har vært med og lagt premissene for at vi nå sikrer at vi ikke får ressursrente, at vi ikke får evigvarende kvoter – og vi har tatt ned struktureringspresset i framtiden betydelig. Det er særdeles viktig for meg å slå det fast.

Steinar Gullvåg (A) [13:16:52]: Jeg anklager ikke Fremskrittspartiet for at de hører etter. Det burde Fremskrittspartiet gjøre i de fleste sammenhenger. Men når de hører etter i en slik grad at de hele tida inntar standpunkter som de tror er de framtreddende i opinionen, kalles det gjerne opportuniste. I dette tilfellet tror jeg vi står overfor et tilfelle der Fremskrittspartiet faktisk har hørt feil.

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

Øyvind Korsberg (FrP) [13:17:54]: Jeg vil bruke hele talekvoten. Ikke har jeg lyktes med å strukturere, i lag med noen andre her i salen, og ikke har jeg evigvarende kvote.

Til den såkalte snuoperasjonen som Fremskrittspartiet har gjort: Vi har ikke snudd. Vi er positive til strukturering. Det som er forskjellen på Fremskrittspartiet og Regjeringen og regjeringspartiene, er at vi vil evaluere dette i 2007, mens Regjeringen vil gjøre det i 2009. Vi vil være sikre på det vi gjør, som kommer til å berøre næringen. Det ser regjeringspartiene bort fra, og det synes jeg er litt trist.

Så registrerer jeg bare at Lars Peder Brekk fra Senterpartiet er enig i sitt eget partiprogram. Det må han fullt ut få lov til å være.

Så har det vært en debatt om hvorvidt dette er aktiv eierskapspolitikk. Bendiks H. Arnesen sa at dette var Regjeringens aktive eierskapspolitikk. Det er en politikk som næringen er uenig i; det er Regjeringens aktive eierskapspolitikk.

Per Sandberg (FrP) [13:19:09]: Som presidenten registrerer, sitter transport- og kommunikasjonskomiteen på vent. Vi begynte å stivne litt, så jeg fant ut at jeg kanskje kunne ta et treminuttersinnlegg for å varme opp til de kommende debattene.

Jeg syntes det var veldig interessant å lytte til den siste delen av debatten, for da handlet det om Fremskrittspartiet. Men jeg har ennå ikke registrert at en eneste representant, verken fra regjeringspartiene eller fra andre partier, har dokumentert eller fortalt Stortinget hvor og når Fremskrittspartiet har snudd. Det synes jeg er veldig interessant. Det var på en måte representanten Brekk som tente

meg litt her, for representanten Brekk prøvde å vise til at Fremskrittspartiet snur fra sak til sak. Men Fremskrittspartiet har ikke snudd i det hele tatt. Vi hadde en diskusjon i stortingsgruppen vår, og så har vi falt ned på det som gjelder strukturering for fartøy mellom 11 og 15 meter.

Vi har derimot ikke, slik Senterpartiet har gjort, programfestet noe i den retningen. Senterpartiet har programfestet noe som de i denne sal i dag går imot, og det er en snuoperasjon. Slike snuoperasjoner har Senterpartiet nærmest daglig i den sittende regjering. Det vil vi se eksempler på i debatter senere i dag, ikke minst når vi kommer inn på det som går på transport. Det gjelder for øvrig også SV, som i denne regjeringen nærmest har sprunget maraton bort fra alle sine programerklæringer. Og så er det Fremskrittspartiet som nærmest blir beskyldt for å ha begått en snuoperasjon! Det virker nærmest komisk. Det vi har bedt om, er å få en raskest mulig konsekvensutredning, slik at storting og regjering raskest mulig kan ta en riktig beslutning, av hensyn til næringen. Vi vil ikke vente til 2009. Vi vil ha en utredning nå, for raskest mulig å finne de riktige tiltakene for næringen.

Jeg skjønner godt at debatten blir som den blir, for særlig regjeringspartiene vil ikke ha fokus på det den gjør – sin unnfalighet. Derfor blir mange debatter i Stortinget av den art som vi har sett her i dag. Men jeg synes de aller fleste skal holde seg for gode til å påstå at Fremskrittspartiet snur i politikken. På den ene siden blir vi kalt store populistere, og på den andre siden blir vi kritisert hver eneste dag for vår politikk. Nå må sannelig den sittende regjeringen og dens partier bestemme seg for hvorvidt Fremskrittspartiet er populistere eller rett og slett har en realistisk politikk som samsvarer med det som folk og næring ønsker seg i dette landet.

Steinar Gullvåg (A) [13:22:28]: Jeg synes representanten Sandberg bør være veldig forsiktig med å komme inn på slutten av debatter. Hadde han vært til stede tidligere i debatten i dag, ville han ha oppdaget at det er påvist at Fremskrittspartiet har foretatt en snuoperasjon, fra det øyeblikk da Regjeringen framla sin strukturmelding, og til komiteen avgav sin innstilling i sakens anledning. Først anklaget Fremskrittspartiet Regjeringen for ikke å ha gått langt nok i struktureringen for gruppen under 15 meter. I dag advarer man mot at man gjør det.

Statsråd Helga Pedersen [13:23:34]: Fremskrittspartiets representanter har i denne saken gjentatt, gjentatt og gjentatt at man må lytte til alle de aktørene som er uenig i at man skal strukturere gruppen 11–15 meter. Samtidig sier Fremskrittspartiet at de ikke er imot en strukturering i denne gruppen. Videre kritiserer Fremskrittspartiet Regjeringen og Stortinget for at man nå har brukt to stortingsperioder på denne saken. Samtidig ønsker de at man nå skal gå i gang med videre konsekvensutredninger.

Representanten Starheim sa at de i Sogn og Fjordane Fiskarlag ble fornøyde da han forklarte hva Fremskrittspartiet egentlig mente. Jeg skulle ønske Fremskrittspartiet også hadde benyttet anledningen her i salen til å forklare hva de egentlig mente. Jeg er i hvert fall langt mer forvirret

(Statsråd Pedersen)

nå over hva som er Fremskrittspartiets synspunkter, enn jeg var da jeg kom inn i salen da debatten startet.

Per Sandberg (FrP) [13:24:41]: Jeg håper representanten Gullvåg ikke går i den samme fella som representanten Jan Petersen gikk i, når han insinuerer at vi på Stortinget ikke jobber.

Jeg har fulgt hele debatten, bortsett fra den lille tiden jeg har brukt i et komitemøte. På mitt kontor er det direkteoverføring fra debattene i salen. Slik sett har jeg fått med meg hele debatten. Og i motsetning til Gullvåg har jeg fått med meg den interne saksbehandlingen i Fremskrittspartiet – fra gruppe styre til gruppemøte – og de konklusjonene vi har trukket.

Men nå virker det som om statsråden kanskje ønsker seg et forlik. Kan det kanskje være slik at vi kan få evalueringen i løpet av 2008? Regjeringen vil i så fall møte oss på halvveien, for vi sier 2007, Regjeringen sier 2009. Vi tror faktisk at det er viktig at næringen raskest mulig får vite hvilken politikk som skal føres i framtiden. Det skaper forutsigbarhet for næringen. Nå må den altså vente til eventuelt denne regjeringen skal evaluere i 2009. Noe av det som også Fiskarlaget i Sogn og Fjordane presiserte var veldig viktig med Fremskrittspartiet, var at vi raskest mulig ønsket en evaluering og en konsekvensanalyse, ut fra de forskjellige forslag som ligger på bordet. Det er jo den eneste forskjellen.

Hvis det er slik at representanten Gullvåg viser til en pressemelding fra Fremskrittspartiet: Ja vel, da skal Gullvåg ha honnør for at han har så stor interesse for det at han leser pressemeldingene fra Fremskrittspartiet. Men det står ingenting i pressemeldingene om hvilken retning Fremskrittspartiet falt ned på. Det avgjør vi i demokratiske organer i dette partiet, ved behandling i gruppe styret og i gruppen. Da har vi falt ned på det som er riktig, og det som vi tror også næringen er fornøyd med. Det er ikke noe annet Regjeringen sier heller, når de ønsker å skyve evalueringen foran seg. Så enkelt er det.

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

Åge Starheim (FrP) [13:26:47]: Eg skal ikkje bruke stor del av den tida. Eg vil berre seie at for meg og for Framstegspartiet er det viktigare at fiskarane og fiskarlaga er fornøgdde med det vi gjer, enn at regjeringspartia er det.

Steinar Gullvåg (A) [13:27:17]: Jeg ber egentlig om ordet for å rette opp en åpenbar misforståelse. Inntil nå har jeg ment og trodd at også Fremskrittspartiets pressemeldinger uttrykte en oppfatning. Det er åpenbart feil, og jeg beklager at jeg har tatt feil.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 3326)

S a k n r . 2

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 154/2006 av 8. desember 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport mv. (Innst. S. nr. 211 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 55 (2006-2007))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

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

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

– Det anses vedtatt.

Torstein Rudihagen (A) [13:29:05] (ordfører for saka): Saka gjeld ei endring av EØS-avtalas vedlegg XIII om transport som følgje av innlemming av ei rådsforordning om harmonisering av visse føresegnar på det sosiale området innan vegtransport.

Forordninga inneheld i hovudsak føresegnar om kjøre- og kviletid innanfor vegtransport og føresegnar om bruk av fartsskrivar for registrering og kontroll av kjøre- og kviletid.

Forordningas formål er å bidra til å sikre like konkurransevilkår mellom vegtransportformene i EØS-området og å betre trafikksikkerheita og arbeidsvilkåra i næringa.

Forordninga vil i hovudsak bli gjennomført i norsk rett gjennom ei revidering av forskrifta om kjøre- og kviletid, ei forskrift som no er under revisjon.

I tillegg er det nødvendig med ein ny lovheimel for å kunne sanksjonere visse brot på avgjerda. Departementet varslar i proposisjonen at dei vil kome attende med ein odelstingsproposisjon med forslag om nødvendige endringar. Forskriftsendringane og dei nødvendige lovendringane som kjem, vil vonleg gjere det mindre attraktivt å bryte eller medverke til å bryte kjøretids- og kviletidsavgjerdene og dermed òg bidrage til færre ulykker, betre arbeidstilhøve for sjåførane og likare konkurransevilkår i næringa.

Eg skal ikkje gå inn på alle artikkane eller avgjerdene i denne forordninga, men eg vil kommentere artikkel 10 punkt 1 under det kapitlet som heiter transportføretakas ansvar. Her heiter det:

«Et transportforetaks betaling til egne ansatte førere, eller til førere som er stilt til dets rådighet, skal ikke være knyttet til kjørt distanse og/eller mengden av gods som transporteres, selv ikke i form av bonus eller lønnstillegg, dersom den nevnte betalingen er av en slik art at den setter trafikksikkerheten i fare og/eller oppmuntrer til overtredelse av denne forordning.»

Det er eit faktum at trafikken har auka veldig mykje dei siste åra. Det gjeld tungtransporten, og det gjeld kanskje

spesielt godstrafikken. Økonomisk vekst, auka handel og det at bedriftene stort sett har lagra sine på rullande materiell, medverkar til dette. Desto viktigare blir det at denne verksemda ikkje har eit prestasjonsbasert lønssystem som er eit incitament til overlast eller hard og aggressiv kjøring for å kome fort fram i trafikken.

Innanfor godstransporten på veg finn vi i dag eit breitt spekter av lønnsordningar for sjåførar. Svært mange er knytte til kjørt distanse og/eller mengd transportert gods. Nokon kvar av oss har nok opplevd utolmod hos sjåførar i trafikkbiletet. Transportarbeidarforbundet som organiserer ein del av sjåførane, seier klart og tydeleg at dette med prestasjonsbasert lønssystem er trafikkfarleg. I eit brev av 4. desember 2006 tok representanten Per Rune Henriksen og undertekna dette spørsmålet opp med samferdselsministeren. I utgangspunktet skulle ein tru at det var eit forhold som arbeidstakar/arbeidsgivar sjølv kunne ordne opp i. Men det viser seg dessverre å vere umogleg, mykje fordi det berre er 20 pst. av dei tilsette i denne bransjen som er organiserte.

Etter mitt syn opnar artikkel 10 punkt 1, som eg refererte til, for eit visst skjønnt knytt til når ei slik akkordlønn er trafikkfarleg. Eg meiner at ein kan slå trygt fast at eit slikt lønssystem i utgangspunktet er trafikkfarleg og dermed ikkje bør vere tillate.

Eg trur at dette er noko som ikkje berre arbeidstakarane ville hatt glede av, men òg arbeidsgivaren/bedriftseigareren. Mange bedrifter som kunne tenkje seg å gå bort frå ei slik akkordlønnsordning, vegrar seg i frykt for å tape i konkurranse med andre. Eit lovverk eller regelverk som hindrar dette, vil gjere dette rettferdig for alle. Det er faktisk arbeidsgivarar som har vendt seg til oss og sagt at dei har teke i bruk eit anna lønssystem, og at dei har berre gode erfaringar med det. Det som dei eventuelt måtte ha tapt i effektivitet, har dei teke att i form av mindre skadar, mindre forsikringspremie og eit betre arbeidsmiljø.

Fleirtalet ønskjer å få ei regelendring som slår fast at dette lønssystemet eigentleg bør bli forbode. Det er eit mindretal her som viser til at dei vil kome attende til denne saka i samband med odelstingsproposisjonen. Eg reknar med at dei sjølve vil gjere greie for sitt syn på det. Eg viser elles til innstillinga frå komiteen, som er samrøystes.

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Magnhild Holmberg (FrP) [13:34:54]: Transport- og kommunikasjonskomiteen har forelagt Stortinget en innstilling med kommentarer til forslag til nye forskrifter om kjøre- og hviletider. Forordningen inneholder i hovedsak bestemmelser om kjøre- og hviletid innenfor veitransport og bestemmelser om bruk av fartsskrivere for registrering og kontroll av kjøre- og hviletider, og skal erstatte gjeldende bestemmelser. Formålet er også å bidra til å sikre like konkurransevilkår mellom veitransportformene i EØS-området og å bedre trafiksikkerhet og arbeidsvilkår i næringen.

I høringsnotatet fra Norges Lastebileierforbund påpekes det bl.a. at Norges veinett og topografi avviker vesent-

lig fra slik det er i øvrige deler av Europa, og at dette bør legges til grunn både når det gjelder unntaksvurderinger og hvordan regelverket håndheves. I de nye bestemmelsene åpnes det for færre tilfeller der det er adgang til å gjøre unntak. Når det endelige lovforslaget kommer opp til behandling, er det svært viktig å ta med de vurderinger og de innspill som er kommet fra Norsk Transportarbeiderforbund, men også de som er kommet fra Norges Lastebileierforbund. Her pekes det på vesentlige og viktige elementer, og NLF går imot en rekke av de foreslåtte forhold som dekkes av forskriftene. Derfor mener Fremskrittspartiet at det er svært viktig å vurdere disse innspillene og å ha en utvidet høringsrunde i Stortinget – nettopp for at vi skal få en lov til beste for alle parter som kommer inn under og skal forholde seg til denne forskrift.

Det bør legges vekt på en smidig praktisering av lovverket, og at det legges til grunn at man både i forslaget til lovendring og tilhørende forskrift må ta nødvendige hensyn til særnorske forhold, som jeg tidligere nevnte, som gjør at det åpenbart er vanskelig og lite praktisk å følge det detaljerte regelverket. Innføring av medansvar for flere transportaktører vil kunne få økonomiske konsekvenser, men det vil i første rekke skje der sjåførene blir pålagt umulige tidsplaner som tvinger dem til å bryte forordningene. Arbeidsmiljølovens bestemmelser og forskrifter regulerer arbeidstiden, og norsk arbeidsmiljølov er strengere enn arbeidsmiljølovgivningen i de EU-land vi kjenner til.

I denne saken, gjennom lovendring og forskrift, må en sikre en likebehandling – likebehandling av norske bedrifter og ansatte med utenlandske operatører i Norge, likebehandling når bedrifter og ansatte opererer i øvrige EØS-land, og når utenlandske bedrifter og ansatte opererer i Norge. Dette gjelder spesielt kontroll og sanksjoner ved eventuelle brudd på lover og forskrifter, og at oppdragsgiver også blir holdt ansvarlig for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelser og forskrift om arbeidstid. Imidlertid må det lages gode rutiner for å hindre dobbelstraff.

Helt til slutt vil jeg påpeke at regelverket må tilpasses våre naturgitte forhold, for de kan ikke tilpasses regelverket. Jeg kan ikke se at en nasjonal tilpasning vil være i strid med formålet. En er kjent med at både Sverige og Finland tar utgangspunkt i sine nasjonale forhold, i og med at de unntakene de har hatt fram til i dag, er videreført.

Trond Helleland (H) [13:39:17]: Den saken vi har til behandling nå, er godkjenning av en beslutning i EØS-komiteen om å slutte seg til et EU- og EØS-direktiv. Vi har hatt en veldig rask, og for så vidt grei, saksbehandling, men det har kun vært én høringsinstans inne, og det var Norsk Transportarbeiderforbund. På bakgrunn av det synes jeg kanskje det er litt drastisk når flertallet i denne saken nærmest sier at en type lønssystem, nemlig prestasjonsbasert lønn, er skummelt og kan føre til at trafiksikkerheten blir satt i fare. Hvis så er riktig, er det klart at dette ikke er et system som vi kan ha på norske veier. Samtidig kan vi ikke ha en bransje der norske transportbedrifter blir underlagt andre konkurranseregler enn det

andre EU-lands borgere har. Vi må holde tungen rett i munnen her, og sørge for at vi får belyst saken på en grundig måte når vi får odelstingsproposisjonen til behandling, og at ulike aktører i bransjen kan komme med sine innspill. Jeg har all mulig sympati for at en ikke skal ha sjåfører på veiene som – jeg holdt på å si – gir full gass og kjører til de sovner. Men norsk arbeidsmiljølovgivning og andre lover og regler tilsier vel at det kanskje ikke er mulig å få det til i dag heller, og det bør heller ikke være slik.

Med denne lille reservasjonen slutter vi oss også til dette direktivet, men synes kanskje det er litt drastisk å foreta en devaluering, eller nærmest å gå inn for i merk-nads form et forbud mot en type lønssystem basert på en timinutters høring med Norsk Transportarbeiderforbund der ingen andre høringsinstanser var til stede.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:41:23]: I motsetnad til sistnemnde talar frå Høgre er eg veldig fornøgd med at fleirtalet på Stortinget faktisk gjer noko aktivt i forhold til forordningar og direktiv som kjem frå EU. Eg har ikkje forventa noko anna av ja-partiet Høgre enn at dei gaper over og svelgjer unna alt som kjem frå EU. Frå stortingsfleirtalet si side, inklusiv Kristeleg Folkeparti, har me sagt at me synest at her må ein ta det litt med ro, fordi me ønskjer å ta omsyn m.a. til trafikksikkerheitspekt. Det er litt rart, synest eg, at høgresida i Noreg, representert ved Venstre, Høgre og Framstegspartiet, ikkje synest at det er ein reservasjon det er viktig å ha med seg knytt opp mot at dette faktisk kan forbetra trafikksikkerheita i Noreg.

Sjølvs har eg sjekka havarikommisjonen sin gjennomgang av to trafikkulykker med vogntog i mitt fylke, der det påviseleg er eit problem at kunnskapsnivået hos ein del bedrifter gjer at ein pressar arbeidstakarar til å gjera noko dei ikkje burde gjera. Om me ikkje frå lovmyndighetene si side gjev beskjed om kva me meiner er rett, kva retning me meiner er rett, og kva me meiner er mest trafikksikkert, blir det berre eitt prinsipp som gjeld, og det er at marknaden skal styra. Det er i utgangspunktet godt i samsvar med EU sine prinsipp, og blir dermed òg i samsvar med ein del av det som kjem gjennom EØS-avtalen, jf. alle dei problema me har knytte opp mot denne avtalen, anten det gjeld industrikraftregimet eller kva det måtte vera. Poenget for oss, frå fleirtalet si side, er å gje beskjed og eit tydeleg signal om at me set trafikksikkerheita og folk sine arbeidsvilkår framfor marknadsprinsippa. Eg er veldig fornøgd med at me har fleirtal for eit slikt syn i denne sal i dag.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:43:50]: Forordning (EF) 561/2006 vart ved avgjerd i EØS-komiteen nr. 154/2006 av 8. desember 2006 teke inn i EØS-avtalen. Forordninga gjeld reglar for køyre- og kviletider for tungtransportsjåførar.

Formålet med forordninga er å medverke til å sikre like konkurransevilkår mellom vegtransportformene i EØS-området og å betre trafikksikkerleiken og arbeidsvilkåra i næringa. Dette skjer ved å endre gjeldande reglar om køyretider, pausar og kviletider for førarar av køyretøy i gods- og persontransport på veg.

Som eit resultat av utviklinga på transportmarknaden er virkeområdet til reglane noko endra. Fleire køyretøy enn tidlegare vil verte omfatta ved at unntaka er endra, og nokre er gjorde avhengige av nasjonal gjennomføring.

Det er gjort ein del endringar i reglane om dagleg køyretid, pausar og kvileperiodar pr. dag og veke, i hovudsak for å gjere reglane enklare. Det er stramma inn på enkelte område, m.a. når det gjeld kor mange timar som kan nyttast til køyring kvar veke, og i reglane om døgnkvil og vekekvil. Det er meir tydelege og i noko mon strengare krav til dokumentasjon når det gjeld køyre- og kviletider. Sjåførar og verksemder er ansvarlege for å føre over og oppbevare data frå sjåførkortet og fartsskrivaren. I tillegg er enkelte definisjonar justerte.

Krav om digital fartsskrivar i nye køyretøy tredde for Noreg i kraft den 9. desember 2006. Ansvarer som sjåførar og verksemder har for å følgje reglane om køyre- og kviletid og bruk av fartsskrivar, vert skjerpa ved at det vert stilt meir detaljerte og presise krav. Eg vil særleg peike på at det vil verte forbode med lønsordningar som utgjer ein fare for trafikktryggleiken eller oppmodar til brot på forordninga.

Nærare omtalte tredjepartar får uttrykkelege plikter når det gjeld å sikre at transporttidsplanar i kontraktar er i tråd med reglane, og styresmaktene pliktar å ha høve til å sanksjonere brot på desse pliktene.

I tillegg pliktar medlemsstatane å handheve reglane uavhengig av kva for land brotet har skjedd i, kvar sjåføren kjem frå, eller kvar verksemda er etablert. Styresmaktene kan inntil 1. januar 2009 i staden underrette heimstaten om brot som er gjorde i andre land av borgarar eller verksemder som høyrer heime i andre land.

Eg håper gjennomføringa av forordninga vil verke positivt for transportnæringa og trafikktryggleiken, og er glad for støtte frå transport- og kommunikasjonskomiteen til Regjeringa sitt forslag om samtykke til godkjenning av avgjerda i EØS-komiteen om å innlemme forordning nr. 561/2006 i EØS-avtala.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [13:46:51] (komiteens leder): Man er jo stort sett enig om alle de utfordringene som ligger her, og man vil også komme tilbake til det når en odelstingsproposisjon og eventuelt forskrifter måtte foreligge.

Men jeg har en liten utfordring til statsråden. Jeg vil gjerne ha en avklaring, men det er kanskje ikke slik at statsråden kan ta det på sparket. Det gjelder flertallsmerk-naden på side 2, der man mener at det må gjøres forskrifts-endringer og eventuelle lovendringer som forhindrer et slikt avlønningssystem som kan føre til brudd på reglene om kjøre- og hviletid.

Kan statsråden allerede nå påpeke hvilke avlønningssystem vi snakker om? Og hvilke problemer står vi overfor hvis det er slik at Stortinget skal gripe inn når det gjelder bonusordninger og avlønningssystem som f.eks. er nedfelt i tariffavtaler og hovedavtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:47:47]: Det er vanskelig for statsråden her å gå inn i detaljene omkring eit arbeid som pågår, for det er nettopp det som representanten Sandberg tek opp, forholdet til tariffavtalar og forholdet til gjeldande regelverk, ein må gå inn og sjå på og få ei avklaring på.

Eg har ei klar formeining om at når eg har fått det grunnlaget framlagt, bør me sikre oss at me ikkje har gjeldande bonusordningar og incentiv som kan gå ut over trafikktryggleiken. Det håper eg at eit breitt fleirtal i Stortinget vil vere einig i. Men ei avklaring i forhold til dei grensetilfella som er skisserte, og andre aktuelle grenseoppgangar må ein foreta, og det er dette ein no er i gang med.

Trond Helleland (H) [13:48:43]: Dette går på den samme merknaden fra flertallet.

Vi er jo alle enige om at kjøre- og hviletidsbestemmelsene må respekteres. Statsråden har i innlegget sitt på en god måte dokumentert dette med digital fartsskriver, som er påbudt, og andre detaljerte krav som nå ligger inne. Det er ikke sikkert at statsråden kan svare på mitt spørsmål heller, men det går på det videre arbeidet fram mot odelsingsproposisjonen, i og med at flertallet har tatt dette opp: Har statsråden døme på at det er lønssystem som fører til ulykker? Eller er det andre faktorer ved tungtransport som bidrar til ulykker?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:49:22]: Det ei samansett mengd årsaker som fører til ulukker. Det handlar både om den enkelte sjåfør sine sjåføreigenskapar, det handlar om vegen sine eigenskapar, det handlar om trafikken ein møter, der andre kan forårsake ulukker, og det kan handle om stress, der ein vert pressa til å arbeide på eit stressnivå som enkelte opplever slik at dei ikkje er i stand til å yte full merksemd i trafikken og kan verte ein større fare for trafikktryggleiken. Det er fleire døme på det. Eg skal ikkje trekke fram eksakte døme. Det vil verte feil å stå her i Stortinget og gjere det, men eg har fått innspel frå enkelte sjåførar som meiner seg utsette for den typen ordningar. Eg har òg vore i kontakt med firma som presiserer overfor meg at dei går bort frå den typen incentivordningar, nettopp på grunn av trafikktryggleiken.

Borghild Tenden (V) [13:50:36]: Mitt spørsmål går på kjøre- og hviletider når det gjelder frakt av levende dyr og frakt av slakteavfall.

Her har Norge pr. i dag unntaksbestemmelser på grunn av klima, veinett, topografi og slakterienes plassering. Vil denne forordningen som vi diskuterer i dag, endre på de unntaksbestemmelsene som vi har nå? Vil statsråden i så fall ta kontakt med EU, slik at de unntaksbestemmelsene vi har pr. i dag, kan fortsette?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:51:12]: Nettopp det unntaket som representanten Tenden skisserer, er eitt av dei som eg er oppteken av at me skal få behalde. Eg har bede om å få framlagt nødvendig grunnlag for å sjå på om me kan behalde dei utan å gå tilbake til EU. Om nødvendig vil eg ta kontakt med EU for at me skal få sikra og få

behalde dei unntaka. Dei går på dyrevelferd, og me kan ikkje late korrige EØS-forordningar eller anna regelverk gå ut over det ansvaret me har for å ta vare på det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

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

Torstein Rudihagen (A) [13:52:13]: Representanten Trond Helleland synest tydelegvis at vår fleirtalsmerknad om å få eit regelverk som skal forhindre prestasjonsbasert lønn i transportsystemet, er å bygge på eit for tynt grunnlag – ei ti minutt høyring med Transportarbeidarforbundet. No er det jo det å seie at vi hadde ei open høyring, og då var det høve for andre partar òg til å stille opp.

Men hovudpoenget mitt er å presisere at dette er noko vi har jobba med over lang tid. Eg har fått mange førespurnader. I innlegget mitt refererte eg også til eit brev som vi sende til statsråden den 4. desember 2006, der vi nettopp tok opp det spørsmålet. Det er jo bransjen sjølv, spesielt Transportarbeidarforbundet, som har peika på samanhengen mellom trafikkfarlege situasjonar og det lønssystemet ein har.

Personleg er eg heilt overtydd om at eit prestasjonsbasert lønssystem vil vere eit incitament til trafikkfarlege situasjonar. Derfor bør vi unngå eit slikt lønssystem. Norsk lastebileigarforening møtte ikkje til høyringa, men dei vil få høve til å kome med sitt syn seinare. Eg nemnde at om eg ikkje har deira offisielle syn, har eg i alle fall fått førespurnader frå enkeltbedrifter.

Eit eksempel var ein arbeidsgjevar som ringde meg, og som hadde seks tankbilar som kørde for Norske Shell. Han hadde gått bort frå eit prestasjonsbasert lønssystem og over til eit anna system, og han sa at han hadde berre gode erfaringar med det. Det han eventuelt måtte ha tapt i effektivitet, hadde han tent ved at det var mykje mindre skadar på bilane, mindre forsikringspremiar og eit langt betre arbeidsmiljø.

Eg synest det er verdt å prøve å få på plass eit system som forhindrar dette. Eg føler at det på mange måtar er å gripe inn i noko som eigentleg partane i arbeidslivet sjølve burde kunne greie å ordne opp i. Men det faktiske forholdet er at det har dei forsøkt gjennom mange år, utan at dei har lykkast. Det kjem mykje av at nettopp i denne bransjen er det så få organiserte at dei ikkje greier å få desse tinga på plass gjennom dei vanlege, sentrale forhandlingane. Da trur eg det er på tide at vi gjennom vårt regelverk sørgjer for at dette blir forbode.

Arne Sortevik (FrP) [13:54:54]: Jeg tror det kan være grunn til å minne om hva denne saken egentlig dreier seg om.

Det er en tiltredelsesproposisjon vi behandler – altså et spørsmål hvor Stortinget tar stilling til innlemmelse i EØS-avtalen av en EF-forordning. I etterkant kommer den nokså detaljerte behandlingen av det som skal følges opp gjennom norsk lovgivning, og det forskriftsverket som er knyttet til en fremtidig lovgivning.

På mange måter er noen av kommentarene her – ikke minst merknader som er skrevet inn fra regjeringspartiene – illustrerende for det litt underlige i behandlingen av slike saker. Det har altså, litt uvanlig, vært en høring om denne tiltredelsesproposisjonen, samtidig som man er ute med en høringsfrist til berørte parter, et forslag til detaljert forskriftsverk for en kommende lovendring. Parter som kanskje kunne vært på høringen sammen med den ene parten som fant anledning til å møte frem, var faktisk i ferd med å lage sine høringsuttalelser innenfor rammen av den fristen som gjaldt. Da blir det litt underlig at vi så å si på forskudd detaljkommenterer en fremtidig lovendring og et forskriftsverk som departementet legger opp til å endre før Stortinget faktisk har vedtatt selve lovendringen.

Bare for at det skal være ganske klart: Fremskrittspartiet er for trafikksikkerhet. Vi er for gode arbeidsforhold også i transportnæringen, og vi er, ikke minst, for en fornuftig praktisering av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det er en spesiell utfordring knyttet til den EF-forordningen som vi nå tiltrer enstemmig, men også i forhold til norske myndigheters praktisering av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, som faktisk før denne utvidelsen er en stor nok utfordring både for dem som har det som jobb å kjøre vogntog og drive med varetransport i Norge, og for dem som driver dette som næring.

Det er store utfordringer knyttet til hvordan vårt eget byråkrati forholder seg til den spesielle geografien vi har, og de spesielle forholdene vi har på et aldeles slett veinett. Men vi har gitt noen signaler også i forbindelse med denne tiltredelsesproposisjonen om at vi vil lytte til alle berørte parter. Vi vil gjøre det på en grundig og god måte gjennom høring i forbindelse med lovsaken, og vi regner med at det blir mange parter representert på høringen.

Torstein Rudihagen (A) [13:58:16]: Etter representanten Sorteviks innlegg, der han kom inn på prosessen i saka, følte eg behov for å presisere følgjande: Det er sjølv-sagt riktig at dette er ei behandling av ei EØS-komitesak der vi skal gi vårt samtykke. Samstundes skal dette følgjast opp med ei revidering av forskrift når det gjeld køyre- og kviletid, og ei lovendring. Derfor har vi ikkje gått detaljert inn på det som finst av regelverk, og dei ulike artiklane der.

Men på eitt punkt meiner vi at vi er komne så langt at det allereie no er nødvendig å seie frå om, og leggje nokre føringar for, kva som skal kome i forskrifta og i ei eventuell lovgiving. Det meiner eg det er politisk legitimt å kunne gjere, sjølv om desse forskriftene er ute på høyring. På dette punktet meiner eg at vi har hatt såpass godt bakgrunnsmateriale, og har jobba med det i såpass lang tid, at vi ville seie klart frå om at her set vi trafikktryggleiken i høgsetet. Det skal bli prioritert når forskrifta og lovverket skal utarbeidast.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 3327)

S a k n r . 3

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Sahl, Dagfinn Høybråten, Dagrud Eriksen og Ingebrigt S. Sørfohn om forsterket innsats og økt fokus på rassikring (Innst. S. nr. 215 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:48 (2006-2007))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

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

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Svein Gjølseth (A) [14:00:34] (ordførar for saka): For mange her er nok frykt for ras eit velkjent og daglegdags problem. Sikring av rasfarlege område er høgt prioritert av den raud-grøne regjeringa, og vi ønskjer eit endå sterkare fokus på rassikring.

Ingen som ikkje sjølv har prøvd det, veit korleis det kjennest å køyre til og frå jobb med frykta for ras, eller sende born på skulevegen når ein veit at ein sender dei på utrygge og rasfarlege vegar. Her trengst det vaksenopplæring til dei som lever livet sitt i det flate landskapet austafjells.

Samferdsel er ein viktig føresetnad for busetjing, næringsutvikling og ressursutnytting. Ein stor del av verdiskapinga skjer ute i distrikta. Gode og trygge vegar er heilt avgjerande for konkurransevna til arbeidsplassane, avgjerande for at arbeidskrafta skal kome seg trygt til og frå arbeid, og avgjerande for at varene skal kome ut og nå marknaden, gjerne sentralt på Austlandet eller på kontinentet. Rassikring er difor mange stader, særleg på Vestlandet og i Nord-Noreg, heilt avgjerande for at folk og næringsliv framleis skal kunne bu og utvikle seg på desse stadene.

Rassikring er særskilt framheva som satsingsområde i regjeringserklæringa. På dette grunnlaget har Regjeringa i heile stortingsperioden endra utviklinga med låge løyvingar til rassikring, og prioritert vesentleg større midlar til føremålet enn i førre stortingsperiode. I statsbudsjettet for 2007 er det sett av om lag 560 mill. kr til prosjekt og tiltak mot ras på vegnettet.

I stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2006–2015 vart det foreslått å auke innsatsen for rassikring. Den innsatsen vart ytterlegare forsterka av stortingsfleirtalet, Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Framstegspartiet. Regjeringa følgde dette opp i tilleggsproposisjonen og i revidert nasjonalbudsjett for 2006, slik at løyvinga til rassikring for 2006 auka med til saman 90 mill. kr i høve til forslaget frå regjeringa Bondevik II.

I budsjettet for 2007 kom løyvinga noko over Nasjonal transportplan si målsetjing på rassikringsposten. Totalt vil om lag 480 mill. kr verte nytta til rassikring i 2007. Det er halvparten av det som ligg inne i NTP sitt handlingsprogram – altså: halve perioden og halve beløpet. Dette inneber at Regjeringa innfrir forventningane som vart lagde i Nasjonal transportplan.

Klimautfordringar og rassikring er ein viktig del av det arbeidet etatane og Samferdselsdepartementet har med Nasjonal transportplan 2010-2019. Departementet har også fokusering på samanhengene mellom desse to utfordringane. Dette understrekar departementet i sitt brev dagsett 7. mai 2007.

Statsråden gav hausten 2005 Statens vegvesen og Jernbaneloverket i oppdrag å gjere nærare greie for kva for følgjer klimaendringar og meir ekstremvær kan få for utbygging, drift og vedlikehald av veg- og jernbanenettet, med vekt på m.a. ras- og flaumsikring. Dei statlege transportetatane er no i gang med utgreiings- og forskingsprosjekt som Samferdselsdepartementet vil nytte som ein del av grunnlaget for å vurdere om rassikring skal få større vekt i ei ny stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

Statens vegvesen utarbeider nasjonale rassikringsplanar som ein lekk i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019. Desse planane gjev eit godt grunnlag for å gjere greie for utfordringane, vurdere behovet for ressursar og prioritere rassikringstiltak. Eg er difor av den oppfatninga at trafikantane er betre tente med at Regjeringa arbeider med konkrete rassikringsprosjekt i staden for å produsere nye dokument. Eg vil likevel gje honnør til opposisjonen for å setje på dagsordenen eit viktig tema innanfor samferdselspolitikken.

På dette grunnlaget vil eg på vegner av regjeringspartia foreslå at representantforslaget vert å leggje ved protokollen.

Arne Sortevik (FrP) [14:05:38]: Rassikring er et viktig tema. Det er en spesiell utfordring innenfor transportsektoren, fordi rasfare innebærer en sikkerhetsrisiko som man ikke kan sikre seg mot gjennom egen adferd. Her er alle trafikantene avhengige av at veiholder tar ansvar og gjør det som gjøres kan for at det skal være trygt å ferdes på norske veier. Det mangler dessverre mye på det.

Rassikring er et velferdstiltak. Jeg kan gjerne gjøre samferdselsministerens ord til mine, for det var slik statsråden uttalte seg dagen før den nasjonale rassikringskonferansen ble avholdt her i Oslo 30. januar i år.

La meg peke på bakteppet for konferansen og for at Nasjonal rassikringsgruppe ble etablert i 2001, en gruppe bestående av representanter fra de syv mest rasutsatte fylkene: Sogn og Fjordane, Troms, Møre og Romsdal, Finnmark, Hordaland, Rogaland og Nordland.

Det er 2 000 rashendelser årlig på fylkes- og riksveinettet. Det er 1 756 såkalte rasutfordringer registrert av Statens vegvesen, som omfatter 765 km vei. Det er antatte sikringskostnader på 20 milliarder kr. Utfordringene og ressursbehovet kjenner vi – med visitt til foregående taler.

La meg også ta med statsrådens og Regjeringens konklusjon etter åpningen av konferansen: ingen nye løfter

eller signaler. Det statsråden lovet var at Regjeringen vil prioritere rassikring høyt, og at de vil vise det i NTP 2010–2019. Det kan bli noen år å vente. Det var ingen penger til rassikring i revidert statsbudsjett.

Jeg siterer igjen statsråden:

«Vegar som er stengde på grunn av ras eller rasfare fører dessutan til dårlegare og meir upåliteleg transport. Gods som skal til og frå verksemder kjem ikkje fram i tide. Dette fører igjen til ekstra kostnader for mange verksemder i distrikta. Ei målretta og sterkare satsing på rassikring er difor eit viktig tiltak for å redusere avstandskostnader og –ulempar for folk og næringsliv.

(...)

I tillegg til å hindre ulukker og stenging av vegar, har rassikring òg ein annan viktig verknad: God rassikring tek bort noko av den uvissa som mange opplever når skulebarn dagleg må ferdast langs rasutsette vegstrekningar.»

Igjen har jeg sitert statsrådens bekymring. Beskrivelsen er dessverre så riktig, så riktig. Dessverre mangler det like fullt mye midler.

Fremskrittspartiet foreslo en dobling av innsatsen til rassikring i Nasjonal transportplan 2006-2015. Fremskrittspartiet la inn 150 mill. kr ekstra i sitt alternative budsjett for 2007, og det kommer igjen ekstra penger til rassikring i Fremskrittspartiets forslag i forbindelse med revidert statsbudsjett som nå behandles.

Fremskrittspartiet ønsker likevel en egen sak om nasjonal plan for rassikring av veier, med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering. Heller ikke på dette feltet mener vi at vi utelukkende kan vente på Nasjonal transportplan. Vi bør lage en egen plan og et eget finansieringsprogram for å gjennomføre et løft innenfor rassikring. En slik egen plan er en velferdsplan. Derfor burde jo også andre partier kunne støtte vårt forslag.

Jeg tar opp vårt forslag, og vil også si at vi subsidiært kan støtte forslag nr. 1, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han viste til.

Trond Helleland (H) [14:09:52]: Rassikring er et område som fortjener økt fokusering og forsterket innsats. Jeg er veldig glad for at vi i Høyre i vårt alternative budsjett for 2007 prioriterte 611 mill. kr mer til veiinvestering og rassikring enn det Regjeringen klarte. Vi skulle gjerne hatt enda mer, men det er i hvert fall nå viktig å følge opp fylkenes handlingsprogram i forhold til NTP i tiden framover, samtidig som vi skal støtte opp om det gode arbeidet som Nasjonal rassikringsgruppe gjør for å sette dette viktige temaet i fokus.

Jeg håper at regjeringspartienes framlegg til 2008-budsjett tar inn etterslepet i forhold til transportplanen, og at en da kommer med nye penger til rassikring. Det er bra med penger, men vi må også bruke dem fornuftig. Derfor er det viktig å styrke de forebyggende tiltakene.

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 ble det utarbeidet en handlingsplan for rassikring av veier, og Meteorologisk institutt gjennomførte et klimascenario fram mot 2050 i det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015, på oppdrag fra transportetatene. Vi mener nå, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, at det er behov for en ny og ytterligere kartlegging, da det er liten grunn til å tvile på at klimaendringene skaper behov for økt kunnskap om forebygging av ras. Ras-kartlegging og –sikring er ett av flere viktige og nødvendige klimatilpasningstiltak. I tillegg er det viktig med samordning mellom de ulike institusjonene som arbeider med rasproblematikk. Høyre mener vi bør være i forkant av klimaendringene ved å øke forskningsinnsatsen og dermed øke kunnskapen om rasforebygging og om rassikring. På bakgrunn av dette fremmer Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre et forslag om kartlegging av alle rasfarlige strekninger, som også bygger på de utfordringene klimaendringene nå medfører.

Når E18-skandalen tok nesten alt av friske veimidler i revidert nasjonalbudsjett, blir det desto viktigere at vi får et 2008-budsjett som tar igjen det tapte på rassikring for øvrig. E18-saken er naturligvis ekstraordinær. Jeg er derfor glad for at Høyre har funnet ekstramidler til vei også i revidert. Det gjenstår å se om vi får støtte til forslagene våre der.

Jeg tar opp det forslaget Høyre er medforlagsstiller til.

Presidenten: Representanten Trond Helleland har tatt opp det forslaget han viste til.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:12:17]: Eg synest det er bra at Kristeleg Folkeparti no reiser problemstillingar knytte opp mot ras og ikkje minst knytte opp mot klimaproblematikken.

SV hadde for fem år sidan eit tilsvarande forslag, der me òg hadde med representantar for Nord-Noreg og Vestlandet, som Kristeleg Folkeparti i dag har. Me foreslo tiltak som var nokså like dei ein foreslår frå Kristeleg Folkeparti si side i dag, og me ønskte at regjeringa skulle leggja fram ei sak om dette. Svaret frå regjeringspartia den gongen – Sahl sitt parti var då i regjering, og det var også Helleland sitt – var at regjeringa gjorde nok, det var ikkje vits med nokon ekstra innsats på dette området. Eg synest det er greitt å minna om at dette er eit tema som har vore oppe før, og, når desse tre sentrumskameratane er einige om at det no er viktig igjen, at det altså ikkje var så viktig då ein var i posisjon sjølv.

Det som har skjedd, er at denne regjeringa allereie i budsjettet for 2006 plussa på Jan Sahl og Trond Helleland sitt forslag til budsjett for 2006 med ikkje mindre enn 90 mill. kr til rassikring. Med ein gong handla me alternativt i forhold til den passiviteten me opplevde av den førre regjeringa.

No er det slik at klima har fått ei mykje større fokusering. Det er SV svært glad for. Eg er veldig glad for at det òg fører til at ein no på stadig fleire område må tenkja på korleis ein kan forhindra konsekvensane av klimagassut-

slepp, f.eks. når det gjeld veg og rassikring. Det er derfor underleg, med tanke på den førre debatten og dette med å lytta til folk, at Framstegspartiet framleis er det partiet som ikkje lyttar til folk flest når det gjeld klimaproblematikken. Dei vil gjerne gjera noko med ras, men ein vil altså ikkje vera med på det spleiselaget og den innsatsen som ein treng globalt og nasjonalt for å redusera klimagassutsleppa, og dermed vera med og bidra til å redusera rasfaren rundt omkring. Det er førebyggjande arbeid, det er aktiv innsats. Der er altså ikkje «partiet for folk flest» på parti med folk flest. Der er tydelegvis høyreapparatet skrudd av. Eg trudde no at når me har slike saker som dette, at me òg ville få Framstegspartiet med på det førebyggjande laget, det som ville gjera noko for å redusera klimagassutsleppa nasjonalt, for dermed òg å bidra til å redusera utsleppa globalt.

Lat meg til slutt berre oppsummera med at eg synest ikkje nødvendigvis at denne regjeringa gjer nok for å redusera rasfaren. Men det eg registrerer, er at denne regjeringa no praktisk er på linje med det Nasjonal transportplan seier ein skal gjera når det gjeld rasfaren. Ein har løyvd halvparten av det beløpet som ein skulle i forhold til Nasjonal transportplan, og då er me altså i rute. At dei tidlegare regjeringspartia no kjem springande etter med sine forslag, er veldig greitt, for då får ein reist debatten på nytt. Men eg trur at det viktigaste ein kan gjera når ein er i regjering, det er å gjera noko når ein er i regjering, ikkje når ein kjem ut av regjering.

Jan Sahl (KrF) [14:16:27]: La meg først takke saksordføreren for en konstruktiv behandling av forslaget i komiteen.

Så vil jeg gjerne si til representanten Hallgeir Langeland at det er ikke forslagsstillerne her som har dratt opp debatten om hvem som har gitt mest til rassikring. Tvert imot ble det tatt opp av ministeren i det svaret som vi fikk fra departementet. Vi har bedt om en utredning, og vi blir besvart med hvor mye penger den sittende regjering har brukt til rassikring. Det var ikke den debatten vi ønsket å få. Jeg skal komme litt tilbake til hva den forrige regjering gjorde.

Som forslagsstiller vil jeg gjerne si noen ord om bakgrunnen for det dokumentet som behandles. Kristelig Folkeparti er opptatt av trafikksikkerhet, og vi er opptatt av å ta vare på livet. Vi sier ofte at trafikksikkerhet er et ansvar en har som trafikant. Det er sant, men akkurat når det gjelder rassikring, er det slik at en kan ikke gjøre noe særlig selv for å redusere risikoen for ulykker. En er fullstendig prisgitt naturkreftene, med mindre rassikringstiltakene er gjennomført. Dette handler om livskvalitet, fordi utrygghet og frykt for eget og andres liv reduserer livskvaliteten.

Det er relativt bred enighet om at rassikring er viktig og at det bør prioriteres. Da jeg og mine medforlagsstillerne bestemte oss for å fremme dette representantforslaget, var det imidlertid ut fra ønsket om å få rassikringsproblematikken høyere opp på den politiske dagsordenen. Selv om vi alle er enige om at dette er viktig, er vi tydeligvis ikke opptatt av problematikken i stor nok grad. Det

ser vi på det enorme behovet for bevilgninger som vi ikke klarer å dekke. Ras må høyere opp på agendaen. Vi trenger mer kunnskap og informasjon, og vi trenger større bevilgningsnivå til rassikringsarbeid. Derfor har vi i all ydmykhet fremmet dette representantforslaget.

Det var derfor med undring at vi opplevde at forslaget ble møtt med sedvanlig skryt fra den ansvarlige minister om hva denne regjering har fått til på dette området. La meg da i all ydmykhet vise til at Bondevik II-regjeringen i forrige periode gjennomførte en stor satsing på rassikring. Innsatsen mot rassikring ble styrket med over 30 pst., fra i gjennomsnitt 370 mill. kr i perioden 1998-2001 til i snitt 490 mill. kr pr. år i 2002-2005. Over 37 rasutsatte strekninger og 130 rasutsatte punkter ble utbedret i perioden. Så har vi også kastet oss inn i den konkurransen som ministeren bydde opp til.

Bevilgninger er én ting, og det er viktig, men oppmerksomhet rundt temaet, informasjon og kunnskap og oversikt over omfang og behov er et annet viktig element. Det er utarbeidet en del oversikter over rasfaren i Norge, og nye oversikter er under utarbeidelse. Den nasjonale rassikringsgruppen skal ha ros for at den over lang tid har gjort et viktig arbeid for å heve rassikringsproblematikken. Den har pekt på at vi har en utfordring i størrelsesordenen 20 milliarder kr.

Det er liten tvil om at klimautfordringene – som vi ikke minst i løpet av den siste helgen ble minnet om på nytt – må tas på alvor. Raskartlegging og -sikring er et uhyre viktig tema som vi som forslagsstillere ønsker å få opp på dagsordenen. Jeg vil utfordre ministeren til i sitt innlegg å orientere oss om hva en vil gjøre på dette området før Nasjonal transportplan blir lagt fram, og om vi eventuelt fra Stortingets side på et eller annet vis kan bli orientert om hva Regjeringen jobber med når det gjelder å få kartlagt de utfordringene vi står overfor på rassikringsområdet.

Klimaendringene skaper stor usikkerhet. Det er ikke lenger tilstrekkelig å bygge på historisk kunnskap om ras hendelser. Vi bør være i forkant av endringene ved å øke forskningsinnsatsen, og dermed øke kunnskapen om rasforebygging og rassikring.

Jenny Klinge (Sp) [14:21:30]: Den 15. januar 1905 gjekk det eit frykteleg ras i Lodalen i Nordfjord. Då losna eit stykke av Ramnefjellet, som tok med seg ei ur på ferda ned mot vatnet. Flodbølga som følgde, drap i alt 61 menneske. Berre ni av dei omkomne vart funne. Dei 52 andre fekk grava si i vatnet. Etterpå vart det sett i gang innsamling til dei skadelidne. Visstnok kom det inn 27 000 kr.

Så: Ikkje fredag, men søndag den 13. september 1936 raste det på ny i same område og same fjell. Denne gongen omkom 74 menneske i Lodalen. Berre 33 av desse vart funne. Også denne gongen vart det sett i gang ei landsomfattande innsamling til rasofra. Aksjonen fekk inn 670 000 kr.

Tidlegare var slike ras ein del av lagnaden. No er sikring mot slik vanlagnad både eit offentleg gode og eit politikkfelt. Ordet rassikring finst verken i Bibelen, bokmålsordboka eller nynorskordboka, men er i stadig større grad eit viktig omgrep i det norske, politiske ordtilfanget.

Forslagsstillarane frå Kristeleg Folkeparti fortener avmålt ros for å ha medverka til debatten her i dag, men det er også alt, for den raud-grøne regjeringa har på to knappe år vist at rassikring ikkje berre er eit ofte brukt ord, men i høgste grad nemninga på ein stadig større budsjettpost. Og i forlenginga av budsjettløyvingar: Denne politikken fører til handfaste, velferdsfremjande tiltak som dag for dag, veke for veke reduserer sannsynet for ras og aukar tryggleiken til farande folk flest. Berre i 2007 vil det bli brukt mesta ein halv milliard kroner på slik velferd.

Små ungar ser lett at ras på sett og vis liknar på både ris og ros. Sjølv meiner eg at den raud-grøne satsinga på mindre ras burde ha ført til meir ros enn ris. Eg er derimot usikker på kva som ligg i Kristeleg Folkeparti sitt forslag. Truleg er det verken ris eller ros, men skrift i vatn. Med andre ord: Sjølv om det hadde ført fram, hadde det ikkje ført til noko nytt. Som statsråden skriv til komiteen, skjer nettopp det som Kristeleg Folkeparti etterlyser: Det blir planlagt, det blir utgreidd, det blir satsa. Forslaget til Kristeleg Folkeparti medverkar altså verken til ny politikk, meir rassikring eller betre velferd. Forslaget fører berre til dette ordskiftet.

Og, som sagt: Det er greitt – meir enn det, faktisk, for politikk handlar ikkje berre om omgrep og pengar, men om forteljingar. Og den raud-grøne forteljinga om innsats og fokus på rassikring står seg godt, nær sagt i både vør og vind.

Etter raset i Lodalen i 1905 vart det laga eit postkort der motivet var gravfølget den 20. januar. Det er eit sterkt bilete og – 100 år etter – nesten smaklaust. Men, som nemnt, den gongen var slike tragediar slikt som skjedde; døden var nærare livet. I dag er sikring mot ras ei prioritert satsing, noko den raud-grøne regjeringa tek på djupare alvor og prioriterer langt høgare enn då forslagsstillarane hadde makt og mynde til å gjere ord om til handling. Det trur eg dei fleste også har fått med seg.

Borghild Tenden (V) [14:25:13]: Innledningsvis vil jeg berømme dem som står bak dette representantforslaget, for det er viktig å løfte rasproblematikken høyere opp på den politiske dagsordenen.

Venstre er kjent med at bevilgningsspørsmål hører hjemme i behandlingen av de årlige budsjetter og i Nasjonal transportplan. I Venstre har vi i alternativt budsjett for 2007 økt rassikring med 50 mill. kr utover Regjeringens forslag. I revidert har vi fortsatt denne opptrappingen.

Jeg er enig med forslagsstillerne i deres vurdering av at vi har nye utfordringer, og at raske og store menneskeskapt klimaendringer er en av de største samfunnsstruslene vi står overfor i dag. Med de ventede klimaendringene er det god grunn til å tro at rasutfordringen er økende. Temperaturøkning, mer nedbør og mer ekstremvær gjør at Norge i framtiden får flere ras enn vi før trodde, andre typer ras og ras på nye steder. Kraftig nedbør forekommer i økende grad, og kraftige regnskyll er ofte en utløsende faktor for ras. Mer nedbør kan føre til større erosjon i elver, bekker og skråninger og øke faren for jord- og leirras.

I lys av dette kunne det være ønskelig med en egen sak om rassikring, en sak som inneholder en vurdering og

kartlegging av alle rasfarlige strekninger og punkter, en kartlegging som også inkluderer de nye utfordringene de menneskeskapte klimaendringene medfører, og en oversikt over de økonomiske utfordringene vi totalt sett står overfor på rassikringsområdet.

I en samtale med eldre folk på Vestlandet har jeg fått kunnskaper om at bare de siste årene har det gått ras på stadig nye steder. Dette er foruroligende og må ses på med det største alvor. Vi bør, om mulig, være i forkant når det gjelder kunnskaper om klimaendringene. Det betyr at forskningsinnsatsen på dette området må økes. Dette har også Venstre tatt høyde for i sine budsjetter.

Vi har store utfordringer på velkjente rassteder, som f.eks. en av de viktigste forbindelsene mellom Nordfjord/Sunnmøre og Østlandet, nemlig rv. 15 over Strynefjellet. Dette er en strekning som har flere stengte døgn i løpet av vinteren, noe som skaper store problemer for næringsaktørene. Ofte er det snakk om ferskvarer, varer som det haster med å få fram.

Til slutt: Etter å ha hørt innleggene her i dag, er jeg trygg på at vi har samme mål, nemlig økt fokusering på dette viktige området. Det må få stor oppmerksomhet i neste statsbudsjett og rulleringen av NTP. Men Venstre ønsker altså – på lik linje med Kristelig Folkeparti og Høyre – en kartlegging av rasfarlige strekninger, og en kartlegging som inkluderer de nye utfordringene som de menneskeskapte klimaendringene medfører.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:28:42]: Eg er glad for det engasjementet som ein i Stortinget viser gjennom drøftinga av Dokument nr. 8-forslaget her i dag. Det er leitt at dette engasjementet for opposisjonen sin del fyrst kjem fram når ein er i opposisjon, men likevel: Det er eit viktig og eit godt engasjement. Det er òg leitt at ein ikkje har sett det engasjementet som denne regjeringa har for rassikring, i motsetnad til den førre. Eg skjønar godt at representanten Jan Sahl er ærleg når han seier at han ikkje ynskjer diskusjon om kva midlar som er løyvde i den førre perioden og i denne. Det stiller kanskje ikkje Kristeleg Folkeparti i noko spesielt gunstig lys. Men det ville vore kjekt om han hadde vore ærleg då han omtala mitt brev til komiteen, for i respekt for komiteen har eg sjølvsagt der gjort greie for dei utgreiingane som er på gang i mitt departement, og som eg no skal kome attende til.

Eg meiner me har nok utgreiingar, nokre er gjorde, nokre er under utarbeiding. Det me treng, er sjølvsagt midlar til å få gjennomført rassikring. Rassikring har i heile perioden vore eit prioritert område for Regjeringa, jf. òg Soria Moria-erklæringa, der dette er spesielt utheva. Regjeringa *har* ei auka fokusering på rassikring, og Regjeringa *har* auka innsatsen til rassikring.

Rassikring er eit emne som med rette har ein stor plass i ordsiftet om vegtrafikk og vegutbygging. Eg ynskjer å handtere rassikring i budsjett- og planarbeid på ein måte som fører fram til resultat som monnar. Eg kan love at Regjeringa kjem til å prioritere rassikring høgt òg i framtida. Det skal me vise gjennom dei komande budsjettframlegga og den komande Nasjonal transportplan 2010–2019. Men lat meg leggje til at sjølvsagt må midlar til rassikring vur-

derast i samanheng med løyvingar til andre tiltak for å gjere vegtrafikken samla sett så trygg som mogleg.

Det har vore referert til prosessen kring førre Nasjonal transportplan, der regjeringspartia, saman med Framstegspartiet, føreslo å auke innsatsen for rassikring. Det vart dessverre ikkje følgt opp av regjeringa Bondevik II i det fyrste budsjettet i den nye NTP-perioden. Derimot følgde me det opp både i tilleggsproposisjonen og i revidert nasjonalbudsjett for 2006. Dette har det vore referert til. Det er mogleg at eg ved å seie dette dreg på meg replikkar frå representantar for dei tidlegare regjeringspartia, som ofte vert litt såre når det vert referert til politikken deira. Men for å føregripe det: Dette er reine fakta.

I budsjettet for 2007 føreslo Regjeringa noko over NTP-målet på rassikringsposten, post 31, i tillegg til løyvingar over dei andre investeringspostane. Samla statlege midlar i 2006 og 2007 gir ein oppfølgingsgrad på 50 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009, dvs. ein utvida rammene som regjeringspartia og Framstegspartiet den gongen la opp til.

Me har no starta arbeidet med neste Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019. Planen skal vise utfordringane og føreslå ressursar og prioriteringar for å møte desse. Klimautfordringar og rassikring er ein sentral og svært viktig del av etatanes og vårt arbeid med NTP for 2010–2019.

Eg har bedt om at transportetatane i arbeidet med NTP for 2010–2019 utvidar kunnskapen om klimaendringar, m.a. med utgangspunkt i nye klimascenario som Meteorologisk institutt har gjort basert på data frå FN's klimapanel.

Etter raset på Vestlandet hausten 2005 gav eg, lenge før den offentlege debatten om klimautfordringane kom, etatane i oppdrag å gjere eit arbeid for å vurdere om klimaendringane me ser, gjer at me må endre måten me både byggjer og held ved like infrastrukturen på. Vidare må me sjå på om det betyr at rassikring må få ein høgare prioritet i den komande stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan. Ein er i gang med å utarbeide rapport om moglege konsekvensar av langsiktige klimaendringar for samferdselssektoren. Desse konklusjonane vil altså kunne påverke prioriteringane av ressursar alt i neste NTP.

Som ledd i arbeidet med den same stortingsmeldinga utarbeider Statens vegvesen regionale rassikringsplanar som òg vil gje godt grunnlag for å sjå utfordringane, kva som trengst av ressursar, og å prioritere rassikringstiltak.

Det er viktig med forskings- og utviklingsarbeid for å auke kunnskapen om konsekvensane av klimaendringane, og metodar for å møte desse. Difor har vi i år starta eit langsiktig forskingsarbeid med tanke på dette, eit etatsprosjekt kalla «Klima og transport». Dette prosjektet vil gå over fire år, og det vil bidra til meir kunnskap om korleis vegar skal byggjast, haldast ved like og driftast for å møte dei utfordringane som klimaendringane fører med seg.

S i g v a l d O p p e b ø e n H a n s e n hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [14:33:47]: Nå har statsråden i sitt innlegg delvis avklart ett av spørsmålene. Jeg oppfattet at hun ganske klart sa at vi har utredet nok. Vi vet hva vi trenger, det dreier seg om penger. Da er det slik, jeg håper jeg kan få bekreftet det, at de 20 milliarder kr som er et anslag på hva en mener er nødvendig for å få gjennomført en fullverdig og sikker rassikring, er det riktige tallet.

Da er hovedspørsmålet som gjenstår: Hva er ambisjonene til denne regjeringen? Er det en halv milliard kr i året i 40 år? Er det innenfor neste NTP et tolv års perspektiv, kanskje? Eller har man en ambisjon om å komme fortere til rassikre veier?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:34:40]: Ambisjonene til denne regjeringa vil manifestere seg i den stortingsmeldinga som skal leggjast fram ved årsskiftet 2008/2009. Eg har ikkje kvalitetssikra tala frå den nasjonale rassikringsgruppa, men har tidlegare sagt at eg så langt ikkje har nokon grunn til å tvile på at dei berekningane er rimeleg i samsvar med behovet.

Regjeringa sitt opplegg for å møte denne utfordringa vil altså Stortinget få i samband med denne stortingsmeldinga. Eg for min del har ikkje begynt på det arbeidet, men etatane mine har det. Me har hatt møte både med regionalt næringsliv og med alle fylkeskommunane i dette arbeidet, og me skal sjølv sagt framleis ha dialog med dei – og høyring på utkastet når me kjem så langt.

Så svaret er at ein må vente til NTP for å sjå korleis vi møter den store utfordringa i framtida. I denne perioden arbeider eg med å oppfylle Nasjonal transportplan, som vart vedteken då Framstegspartiet var med på fleirtalsvedtaket, og følgje opp den ramma som ligg der. Det er det viktigaste så langt.

Øyvind Halleraker (H) [14:35:51]: Det var statsrådens påstand om at vi var «såre», som fikk meg til å ta replikk. Neida, vi er ikke det! Vi vil bare at hele historien skal fortelles når man forsøker seg på en historiebeskrivelse.

Det er slik at den forrige regjeringen måtte bruke betydelig energi og kapasitet på å rydde opp for å få orden på norsk økonomi. Ja da, vi foretok også en rekke skattelettelser og avgiftslettelser. Blant annet fjernet vi hele investeringsavgiften, som har bidratt til et veldig trykk i næringslivet og norsk økonomi. Det er det statsråden har fått til disposisjon, som har gitt henne mulighet til å satse så mye som også vi fra opposisjonen vil. Men nå ser vi en fallende tendens. Er statsråden enig i at de store ambisjonene, som hun kanskje hadde i sitt første budsjett, nå er fallende?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:36:54]: Det er all tid slik at ei regjering arvar, og meiner å arve, ulike saker og ulike politiske situasjonar i eit land. I den grad historiebeskrivinga til representanten Halleraker er rett, må ein jo då seie at innafor dei disposisjonane som denne regjeringa må gjere, har etter kvart mangel på arbeidskraft vorte ein like stor barriere for å ekspandere som kanskje andre for-

hold som ein meiner var i førre periode. – Men eg skal la det ligge.

Igjen blir det vanskeleg å svare konkret på spørsmålet, for ambisjonane som me legg opp til, kjem til uttrykk i budsjettet, når det kjem til Stortinget, og ikkje her i dag. Men eg har sagt, og står fast på det, at ambisjonane er å ha ei satsing på rassikring.

Det å følgje opp Nasjonal transportplan er punkt 1, og greier me meir enn det – ingen ville vel ha tort å vedde på det, trur eg, før vi begynte – ville jo det vere veldig bra, men det er uansett ei budsjettsak.

Jan Sahl (KrF) [14:38:11]: Det gjøres et forsøk fra posisjonen og fra ministeren på å gi et inntrykk av at den forrige regjering ikke var opptatt av rassikring.

Jeg viste i mitt innlegg til fakta, at vi i gjennomsnitt i våre år i regjering bevilget over 490 mill. kr pr. år til rassikring. Nå er det sagt fra regjeringspartienes side at man har bevilget 480 mill. kr i år. Det betyr – skal vi si – at vi ligger flatt. Da ser jeg liten grunn til at man skal avvise et spørsmål om å få en utredning til Stortinget, med at man har gjort det så utrolig godt på det økonomiske området i den nye regjeringen når det gjelder rassikring.

Jeg synes det er veldig positivt det ministeren nå orienterte om i forhold til en utredning, men jeg vil utfordre henne på følgende: Hvorfor er det ikke mulig at Stortinget kan få en orientering om dette i forkant av NTP, slik at vi kan ta våre forholdsregler med tanke på hvilken satsing vi skal ha på rassikring?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:39:23]: Det er lagt opp til ein prosess omkring Nasjonal transportplan og den stortingsmeldinga som eg skal leggje fram for Stortinget ved årsskiftet 2008/2009. Den skil seg ikkje så vesentleg frå tidlegare prosessar, kanskje med ein utvida dialog mot næringslivet og mot dei regionale styresmaktene. Det vil jo verte ein spesiell prosess for Regjeringa på fleire område. Eg går ut ifrå at òg Stortinget er oppteke av andre område enn rassikring – det kunne lett verte spørsmål om me skal ha ei slik drøfting om luftfarten. Me skal forresten leggje fram ei strategi om luftfarten til hausten, men det vert jo ei litt anna sak, som ikkje går inn på akkurat dei same områda. Det kan også fort dreie seg om nokre andre område innafor vegsektoren, som trafikktryggleik. Korleis tenkjer ein seg då at ein skal samordne dette i ein heilskapleg plan, viss ein skal drøfte og vedta bit for bit i Stortinget før planen skal leggjast fram? Så eg ynskjer å følgje den planen for framdrift som me har lagt opp til, og ikkje gå til Stortinget med bit for bit, men med ei samla prioritering i Nasjonal transportplan.

Borghild Tenden (V) [14:40:35]: I en tilråding fra fylkesrådmannen i Sogn og Fjordane heter det:

«Fylkestinget i Sogn og Fjordane viser til at det ikkje er sett av midlar til utbetring av tunnelar og rassikring på rv 15 over Strynefjellet. Strynefjellet er eit av dei viktigaste sambanda mellom Nordfjord/delar av Søre Sunnmøre og Austlandet. Statens vegvesen vert

oppmoda om å finne midlar i 2008 slik at dette arbeidet kan setjast i gang så snart som råd.»

Dette forslaget har enstemmig foreløpig gått igjennom i Samferdselsutvalget i Sogn og Fjordane og i Fylkesutvalget i Sogn og Fjordane. Sannsynligheten er stor for at det også går igjennom i fylkestinget.

Vi samferdselsministeren støtte dette lokale initiativet?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:41:27]: Statsråden har enno ikkje kome i gang med prioriteringane på enkeltprosjekt i forhold til budsjettet for 2008, så svaret på det kan eg nok ikkje gi i dag. Det får me kome tilbake til til hausten, men sjølvsagt vil eg ta imot dei innspela som kjem. Dette innspelet går, ettersom eg forstår, fyrst og fremst til etaten som framlegget gjeld, og så får me sjå kva som vert prioriteringane til slutt når budsjettet skal leggjast fram.

Arne Sortevik (FrP) [14:42:05]: En liten oppfølging til den første replikken. Vi er enige om at rammene er 20 milliarder kr. Hovedplattformen i statsrådets svar i denne saken, slik det ligger i innstillingen, er en henvisning til kommende NTP 2010-2019. Vi snakker altså om tiden frem mot 2019.

Da er spørsmålet: Hva er ambisjonen? Er det å bruke 40 år med en noenlunde kjent årlig prioriteringsramme slik den nå ligger, altså under en halv milliard kroner? Det vil medføre at vi bruker 40 år – for øvrig dessverre ikke ulikt situasjonen vi har på riksveinettet. Men jeg håper jo at statsråden kan signalisere en litt djervere ambisjon for å få rassikre veier enn at vi skal vente i 40 år. Jeg håper jeg kan få bekreftelsen på en slik ambisjon nå.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:42:59]: Det er noko som heiter at ein fugl i handa er betre enn ti på taket. Eg plar ikkje – og spesielt ikkje frå Stortingets talarstol – strø om meg med ambisjonar. Eg likar å kome til Stortinget med handfaste resultat når Regjeringa har drøfta dei ulike områda. Slik er det òg i denne saka. Det er ingen som skal vere i tvil om at statsråden ynskjer å satse på rassikring. Ingen skal vere i tvil om at Regjeringa ynskjer å satse på rassikring, og så skal det prioriterast inn i ein samla Nasjonal transportplan og vektast der.

Når det gjeld ikkje minst det som var utgangspunktet for diskusjonen her i dag, altså klimautfordringane, vil behovet for ekstra rassikring vere eit viktig grunnlag for dei diskusjonane som Regjeringa skal ha når me skal gjere våre endelege prioriteringar. Så ambisjonane er store, og så får me kome tilbake med dei endelege konklusjonane når me legg fram stortingsmeldinga.

Presidenten: Da er replikkordskiftet slutt.

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

Tor-Arne Strøm (A) [14:44:29]: Det er en viktig sak vi behandler i dag, nemlig rassikring. Det tror jeg alle sammen er enige om.

Det var hyggelig å høre at representanten Jan Sahl innrømmet at han er ydmyk. Jeg regner med at han er ydmyk i forhold til det denne regjeringen har levert pr. dags dato. Det er jo hyggelig at han kommer med en slik innrømmelse i Stortinget. Da må jeg si at jeg ikke skjønner hvorfor man driver på med disse øvelsene. Opposisjonen hadde utrolig store muligheter da man var i regjeringsposisjon. Man kunne ikke minst ha innrømmet at man ikke klarte å følge opp Nasjonal transportplan. Det klarte man ikke, men det er denne regjeringen i ferd med å klare.

I forrige periode klarte man ikke å levere – ikke på kommuneøkonomi, ikke på rassikring, ikke på jernbane, ikke på vei. Slik kunne jeg fortsette. Og man klarte ikke å følge opp Nasjonal transportplan, med Fremskrittspartiet som støtteparti. Man hadde mulighet, men grep den ikke.

Nå prøver man å innbille velgerne at man har så mye mer penger. Det er ganske avslørende. Jeg har sagt det tidligere – også fra denne talerstol – at fallhøyden kan bli ganske stor, spesielt for Bondevik II-kameratene, som ikke klarte å levere i forrige periode.

Jeg tror at dersom man hadde orket å ta seg bryderiet, kunne man ha tatt for seg Soria Moria-erklæringen og sett hvor langt man hadde kommet i forhold til lovnadene man kom med der. Da kunne det hende at også andre, ikke bare representanten Jan Sahl, hadde kommet med en innrømmelse når det gjelder hvor langt man har kommet innen samferdsel og på andre områder der denne regjeringen nå leverer. Da kunne kanskje bildet ha vært litt mer nyansert.

Rassikring er viktig – ikke minst er det viktig for bosettingen og næringslivet ute i distriktene. Derfor har denne regjeringen satset på rassikring og vil fortsatt levere i forhold til disse problemstillingene.

Per Sandberg (FrP) [14:47:29]: (komiteens leder): Det er tydeligvis en og annen representant som ser veldig dårlig akkurat nå! Det preger på en måte litt av debatten også, for vi er jo alle sammen enige.

Samtlige partier er enige om at rassikring er meget viktig. Samtlige partier og representanter er enige om at dette handler om en velferdsreform. Det handler om en god klimapolitikk. Det handler om å sikre innbyggere, skolebarn osv. Det handler om å sikre eksisterende arbeidsplasser og næringsliv, og det handler om kanskje å etablere nye arbeidsplasser og ny næringsvirksomhet. Da er mitt spørsmål: Hvorfor står vi da her i dag? Her er jeg faktisk litt enig med posisjonen. Det er litt søkt at en avgått regjering umiddelbart etter sin avgang plutselig finner mulighet til å satse på områder som den selv tidligere hadde mulighet til å satse på. Fremskrittspartiet utfordret den forrige regjeringen på dette området også, uten å få det store gjennomslaget. Slik sett står vi her og stanger i forhold til hvorvidt vi skal få til en framdrift.

Det er jo slik, som representanten Sortevik sa, at det med dagens bevilgningstempo sannsynligvis vil ta 40, kanskje 50, år før vi får gjennomført det vi alle sammen er enige om. Da blir spørsmålet: Skal vi ikke nå prøve å sørge for en velferdsplan og livskvalitet for dem som kjører på veiene i dag? Skal vi virkelig vente i 40–50 år? Skolebarna, som i dag står i fare for å bli utsatt for et ras, vil

være 60 år når vi får realisert denne sikringen. Det er det det handler om.

Jeg er enig med statsråden i at vi ikke trenger flere utredninger. Vi kjenner behovet. Vi kan gjerne kople det opp mot en klimaplan, men vi vet at vi på enkelte områder kan satse i mye større grad. Da er spørsmålet: Hvorfor gjør vi ikke det? Det er det Fremskrittspartiet prøver på gjennom vårt forslag i innstillingen. La oss få en finansieringsplan! La oss komme med bevilgninger i forkant slik at vi får startet en prosess! Her er representanter både for den avgåtte regjeringen og den sittende regjeringen tilbakeholdne.

Jeg er faktisk enig med representanten Langeland når han kommer med litt kritikk av den avgåtte regjering. Samtidig setter jeg spørsmålsteget ved at den samme representanten avslutter med å angripe Fremskrittspartiet fordi vi ikke lytter til folk når det gjelder klimautfordringer. Det er jo akkurat det Fremskrittspartiet gjør! Vi er det eneste partiet som har fremmet forslag om tiltak, ikke bare i forhold til nasjonale utslipp, men også i forhold til globale. Vi er det eneste partiet som har lagt fram en tiltaksplan, mens man i den sittende regjering er så uenig at man faktisk ikke kommer fram til forslag om tiltak. Det er forskjellen.

Jan Sahl (KrF) [14:50:54]: Nå er brillene kommet på plass, slik at synet er tilbake! Jeg skal aldri legge dem fra meg mer ...

Jag bad om ordet for å knytte noen tanker til representanten Tor-Arne Strøms innlegg. Hvis det hevdes at opposisjonspartiene og Kristelig Folkeparti er såre, er det tydelig at representanten Tor-Arne Strøm bærer på en stor sårhet i forhold til at dette forslaget overhodet er lagt fram. Jeg kan ikke skjønne annet enn at det må bero på en betydelig glemsel når det gjelder forrige periode, der Arbeiderpartiet i betydelig grad bedrev samme opplegg, nemlig å fremme representantforslag. Det er opposisjonens mulighet til å peke på saker som vi ønsker å prioritere framover. Rassikring er for Kristelig Folkeparti et prioritert område.

Så vil jeg på nytt peke på at vi ikke har bedt om penger. Vi er fullstendig klar over at det koster penger. Det må tas i de årlige budsjetter. Målsettingen vår var at vi i fellesskap skulle kunne løfte denne saken opp slik at Stortinget også fikk lov til å være med på å diskutere en så viktig sak som denne. Jeg er klar over at vi har en flertallsregjering, en flertallsregjering som kan avgjøre alt på egen hånd. Men som opposisjonsparti er vi opptatt av at en så viktig sak som denne hadde det vært interessant å ha fått en utgreiing om fra Regjeringen, som vi kunne ha tatt opp og diskutert i fellesskap i Stortinget.

Så vil jeg i all ydmykhet igjen minne om at den sittende regjering ikke har oppfylt NTP ennå. Det kommer uttalelser herfra som kan tyde på at man allerede har oppfylt. Det er et betydelig etterslep fortsatt, som vi venter på skal bli oppfylt. Det jeg har forsøkt å bringe fram her av tall, viser at den forrige regjering – som var i en helt annen økonomisk situasjon og skulle stabilisere norsk økonomi – klarte i gjennomsnitt over de fire årene å få fram

490 mill. kr til rassikring pr. år. Det er opplyst fra regjeringspartiene at man i år skal bruke 480 mill. kr. Da er ikke denne satsingen så veldig mye å skryte av i forhold til hva den forrige regjeringen gjorde.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:53:52]: Når det gjeld NTP og rassikring, har vi oppfylt – og vel så det – NTP etter to år. Eg reknar med at det er rassikring me snakkar om her i dag, og då har eg orda mine i behald. Me har oppfylt NTP når det gjeld rassikring.

Når det gjeld dei tala Jan Sahl opererer med, stiller eg meg litt spørjande til dei – den høge ramma på 490 mill. kr som eit gjennomsnitt. Post 31 er rassikring. I 2004 var det 181 mill. kr, i 2005 184 mill. kr, i 2006 311 mill. kr og i 2007 321 mill. kr. Men eg kan ikkje få det til å verte eit gjennomsnitt som overstig 350 mill. kr årleg. Eg veit ikkje kva for eit reknestykke Kristeleg Folkeparti har lagt opp til. I 2005 var det, dersom ein legg godviljen til, opp mot 490 mill. kr – rett nok inkludert bompengar. Begynner me å rekna på det, har me altså i årets budsjett 560 mill. kr. Dette synest eg eigentleg vert ein dum debatt, men iallfall er det viktig at ein held seg til fakta – og fakta når det gjeld rassikring, finn ein vel på rassikringsposten.

Når det gjeld Framstegspartiet og ynsket om ein finansieringsplan, vil eg kommentere det. NTP har eit handlingsprogram som er både ein finansieringsplan og ein aktivitetsplan. På same måten som for rassikring, vert det litt pussig om me skulle leggje fram ein finansieringsplan halvtanna år før me legg fram Nasjonal transportplan for Stortinget. Eg skulle ynskje at òg tidlegare regjeringar hadde gjort – og at komande regjeringar vonleg gjer – det som Regjeringa no har gjort i 2007 både for veg og jernbane, nemleg å nytte NTP sitt handlingsprogram som ein finansieringsplan og følgje opp med midlar. Det er jo slik me kan gi folk tillit til at dei politiske planane som vert lagde i Stortinget, ikkje berre er eit papir, men faktisk noko som ein kan halde seg til, ikkje minst ute i fylka, som òg skal leggje sine planar for vegutbygging.

Framstegspartiet skryter av at dei har mykje større ambisjonar, mykje meir pengar – det har dei på dei fleste områda. Eg håpar folk etter kvart begynner å spørje seg: Kva får Framstegspartiet til av konkret politikk i denne salen?

Tor-Arne Strøm (A) [14:56:33]: Til representanten Jan Sahl: Jeg er ikke sår. Jeg synes det er viktig at dette er satt på dagsordenen; det er en viktig sak. Jeg kommer også fra Nordland, et fylke som har mye ras. Det er vel ikke for ingenting at man er med i den rasgruppen som er satt ned, og som gjør en formidabel jobb.

Vi har tatt det på alvor. Da snakker jeg om regjeringspartiene. Vi har tatt det på alvor, og vi innfrir. Det er mulig at representanten Jan Sahl og jeg har forskjellige kalkulatorer, men hvis vi går igjennom det som den forrige regjeringen gjorde i forhold til Nasjonal transportplan, klarte man ikke å oppfylle den – inkludert det med rassikring.

Nå har altså statsråden redegjort for at man er i ferd med å innfri Nasjonal transportplan – man er på det nivået i forhold til posten rassikring. Jeg skjønner ikke at man ikke vil ta det inn over seg, men fortsatt driver med de

øvelsene man driver med nå, og beskylder denne regjeringen for ikke å innfri når det gjelder rassikring. Det synes jeg er ganske oppsiktsvekkende. Man kan være uenig om forskjellige prioriteringer, men når man ser det svart på hvitt, synes jeg i hvert fall man kunne være så storsinnet at man kunne ha sagt: Det er bra, man har i hvert fall kommet på nivået i Nasjonal transportplan når det gjelder rassikring.

Vi drev ikke med noen andre øvelser i forrige periode. Vi laget en nasjonal transportplan som vi var enige om – Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet. Og så kom Fremskrittspartiet og støttet oss på at vi skulle oppfylle Nasjonal transportplan – 22 milliarder kr mer enn Bondevik II-regjeringen. Så vi drev ikke med noen øvelser i forhold til det. Vi har prøvd å gjøre noe og har tatt tak i det som vi lovet velgerne i forrige periode. Og det innfrir vi nå. Jeg synes at man bør sette seg ned og se på dette. Kanskje vi får mer nyanser i den debatten som vi fører nå. Jeg gjør enda en gang oppmerksom på at det var Fremskrittspartiet som støttet oss – rett skal være rett – slik at vi fikk flertall for den nasjonale transportplanen som ligger der i dag.

Per Sandberg (FrP) [14:58:54]: Ja, vi støttet et forlik i forbindelse med Nasjonal transportplan, og da hadde vi også forventet at regjeringen den gang fulgte opp med bevilgninger til vei, der det allerede eksisterer et etterslep på 1,6 milliarder kr i denne perioden, samtidig som den sittende regjering har tatt investeringsmidler og brukt til vedlikehold. Så helt i tråd med det forliket er det jo da selvfølgelig ikke.

En sak som jeg må si at jeg reagerte litt på, var statsrådens utsagn under replikkunden. Hun mente det var meningsløst at Stortinget fikk enkelte saker som vedrørte en framtidig nasjonal transportplan, til behandling. Jeg synes det er litt oppsiktsvekkende at statsråden nærmest avviser og feier Stortinget ut av døren, når man har et ønske om å få en sak til behandling i Stortinget. Jeg håper statsråden kan korrigere seg og kanskje moderere seg litt i forhold til den typen utsagn også. Det er mulig jeg har misforstått.

Og så skal rett være rett. I forhold til Nasjonal transportplan har denne regjeringen oppfylt når det gjelder rassikring. Rett skal være rett. Men så er det altså slik at etter at Nasjonal transportplan ble vedtatt – den er nærmere fire år gammel – har det vært en urovekkende utvikling når det gjelder rasproblematikken. Derfor mener jeg det hadde vært ansvarlig både av storting og regjering å skape en forutsigbar og intensiv økonomifinansiering av rassikring. Det er der vi prøver oss, og jeg registrerte at statsråden ikke er helt avvisende til å få en finansieringsplan. Men det burde jo ha vært en positiv innfallsvinkel i forbindelse med Nasjonal transportplan at Stortinget nå gjorde et forpliktende vedtak i forhold til den kommende Nasjonal transportplan, at man hadde et vedtak i Stortinget om at nå skal man ha en finansieringsplan for rassikring som følger opp noen av de utfordringene vi står overfor. Det handler rett og slett om å få en forpliktelse til det.

Regjeringen gjorde et ekstraordinært løft i 2006. Mitt spørsmål til statsråden er: Er bevilgningene til rassikring

på samme nivå i 2007 som de var i 2006? Det er jo viktig i forhold til disse utsagnene om at man trapper opp og trapper opp. Mine tall viser at vi i år bruker nærmere 70 mill. kr mindre på rassikring enn i 2006. Det er fordi den sittende regjering kom med en ekstrabevilgning utover Bondevik IIs budsjettforslag for 2006, det er riktig – men hvis jeg har tatt feil, vil jeg gjerne ha statsråden til å korrigere meg på det.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:01:54]: Dersom eg brukte ordet «meningslaust» om at Stortinget får enkelte saker til behandling, vil eg be om orsaking for det. Stortinget er i sin rett til å be om kva saker dei vil. Når fleirtallet i Stortinget ynskjer det, får Stortinget dei sakene dei vil. Ingenting er meningslaust frå Stortinget si side. Det vil eg slå fast.

Men når det gjeld prosessen kring Nasjonal transportplan, vert det i alle fall – lat oss seie – vanskeleg å få ein heilskapleg plan der ein veg dei enkelte elementa opp mot kvarandre, dersom vesentlege område i planen alt er bundne opp av vedtak i Stortinget. Det var i alle fall det eg prøvde å seie. Så kan det hende at det ikkje kom tydeleg nok fram. Som sagt, eg kan tenkje meg at det finst representantar i denne salen som har andre område dei òg kunne tenkje seg å lyfte fram og få ein forpliktande plan for, anten det gjeld trafikksikring eller andre område. Mi hensikt med svaret var å seie at skal me få moglegheit til å vege dei ulike områda mot kvarandre, som nettopp er hensikta med Nasjonal transportplan, vert det vanskeleggjort av ein prosess der enkeltområde er bundne av stortingsvedtak.

Når det gjeld løyvingane, er det klart at dei løyvingane som kjem i revidert nasjonalbudsjett, er eingongsløyvingar. Ramma ligg i budsjettvedtaka, og på ramma er me der me skal vere i forhold til Nasjonal transportplan, etter to år. Eg er veldig glad for, som sagt, at Regjeringa satsar forpliktande i forhold til Nasjonal transportplan, og eg har ambisjonar om at det skal Regjeringa òg gjere i dei kommande budsjetta som me skal leggje fram.

Det er eit viktig område me diskuterer i Stortinget i dag. Det er mange rundt om i dette land som kvar einaste dag føler usikkerheit og må køyre på rasfarlege vegar. Korleis det kan opplevast å sende ungane sine av garde på skulen med usikkerheit om skulebussen kan bli treft av eit ras, trur eg ingen kan førestelle seg som ikkje sjølv har gjort det. Difor er det òg symptomatisk, sjølv sagt, at dei som har erfaringar frå dei delane av landet der dette er heftig omdiskutert, er dei som er mest opptekne av det, òg på Stortinget sin talarstol i dag.

Men at ein lyfter denne debatten, som eg sa innleiingsvis, er eg veldig glad for, og eg håpar at det engasjementet som har kome til uttrykk her i dag, vil verte følgt tverrpolitisk, slik at me i Nasjonal transportplan og i dei kommande budsjetta vil få tverrpolitisk støtte for eit lyft for rassikring, for det trengst utan tvil.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 3.

(Votering, sjå side 3327)

S a k n r . 4

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Harald T. Nesvik, Kenneth Svendsen og Arne Sorte-
vik om å igangsette prøveprosjekt med gratis riksveifergjer på én strekning i hvert av fylkene Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal samt Nordland (Innst. S. nr. 216 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:54 (2006-2007))*

Presidenten: Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletida blir avgrensa til 5 minutt til kvar gruppe og 5 minutt til statsråden.

Vidare vil presidenten foreslå at det blir gjeve høve til fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av Regjeringa innafor den fordelte taletida.

Vidare vil presidenten foreslå at dei som måtte teikne seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

Jan Sahl (KrF) [15:05:55] (ordfører for saken): Jeg vil innledningsvis som sakens ordfører gjere rede for innholdet i innstillingen fra komiteen, for deretter å si litt om Kristelig Folkepartis tilnærming til spørsmålet som forslagsstillerne tar opp.

I dokumentet fremmes det to forslag. Det første går på å få en egen proposisjon om forsøk med gratis riksveiferjesamband på fire nevnte riksveiferjesamband i Norge. Videre ber en Regjeringen innarbeide nødvendige bevilgninger i revidert nasjonalbudsjett, slik at prøveprosjektene kan igangsettes i andre halvår 2007.

I komiteens merknader i innstillingen viser flertallet, alle unntatt Fremskrittspartiet, til uttalelsen fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saken. Flertallet viser til at statsråden vil komme tilbake til spørsmålet om gratis ferjer i budsjettproposisjonen for 2008, og at det etter hennes mening er det tidligste realistiske tidspunktet for en eventuell forsvarlig avklaring av budsjettmessige og andre forhold rundt forsøk med gratis ferjer. Flertallet har for øvrig ingen merknader og foreslår at Dokument nr. 8:54 vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på sin side å igangsette prøveprosjekter i fire fylker. Begrunnelsen regner jeg med at de selv vil komme med i innlegg i debatten.

Når det gjelder Kristelig Folkepartis tilnærming til spørsmålet om gratis ferjer, har vi tidligere gitt uttrykk for skepsis til en slik prioritering av riksveiferjemidler. Vi tror de aller fleste er mest opptatt av at ferjene går ofte, at de slipper køer og gjensitting, og at det er god kapasitet på de ulike sambandene. Vi tror det er de viktigste forutsetningene for at trafikantene skal komme greit fram.

Når statsråden varsler at spørsmålet om gratis ferjer blir et tema i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2008, ser vi imidlertid fram til det, for vi er åpne for å se på resultatet av prøveprosjekter. Det er viktig med god

og grundig erfaringsbakgrunn før vi trekker våre endelige konklusjoner. Viktige faktorer som kan være avgjørende for om gratis ferjer skal være aktuelt eller ikke, er bl.a. hvor stor trafikkøkning det vil gi, og dermed hvor stor kapasitetsøkning som vil være påkrevd. Hvis det blir slik at det må bygges flere ferjer, fører det til betydelig økte kostnader og vedlikehold, som også vil øke på grunn av at vi får større trafikk, og det vil medføre store økninger i statens kostnader i mange år framover. Det må i så fall tas med i vurderingene som skal gjøres.

Det er også mange som frykter at konsekvensene av en slik gratisordning blir at flere trafikanter vil ta bilen med på ferja i stedet for å benytte kollektive transportmidler, noe som vil medføre ytterligere kapasitetsbehov og i verste fall lengre køer. I så fall kan kollektivtransporten være taperen i et slikt prosjekt, og da må det vurderes hvordan kollektivselskapene skal kompenseres i forhold til bortfall av inntekter.

Vi må også lytte til næringslivet i en slik sak og se på spørsmålet om gratis ferjer tjener det som næringslivet er mest opptatt av. Jeg tror at veisystemet og sikker og effektiv framkomst er viktigere for næringslivet enn det å få gratis ferjer. Det kan hende at et godt ferjetilbud og oppgradering av veinettet bør prioriteres framfor å finansiere gratis ferjetrafikk. Det kan hende disse midlene bør benyttes til mer presserende oppgaver innenfor ferje- og vei-transporten enn å finansiere gratis ferjer.

Men det blir spennende å se resultatet av eventuelle forsøk med gratis ferjer, og Kristelig Folkeparti vil være med på å gjennomføre forsøk, på tross av det jeg nå har pekt på av ting som kan bli resultatet av en slik vurdering. Det viktigste for Kristelig Folkeparti blir uansett at staten sikrer et tilfredsstillende tilbud på riksveiferjene, med tilstrekkelig kapasitet, hyppige avganger, forutsigbarhet og uten forsinkelser, og uten at det hele tiden er et spørsmål om køer og gjensitting.

Jeg viser til komiteens innstilling, som fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Komiteen rår Stortinget til å vedlegge Dokument nr. 8:54 protokollen.

**Arne Sorte-
vik (FrP)[15:11:41]:** Til foregående taler er det å si at man faktisk må gjennomføre noen forsøk for å få erfaring. Jeg merker meg at representanten fra Kristelig Folkeparti er opptatt av å beskytte kollektivtrafikken og ser på ferjetakst som et slags mobilitetsdempende tiltak, men likevel sier ja til forsøk, bare ikke nå. Det var en litt forvirrende begrunnelse.

Fremskrittspartiet vil ha gratis ferjer. Fremskrittspartiet mener riksveiferjene er en del av riksveien – den skal staten betale. Vi er glad for at vi iallfall har Senterpartiet med på laget. I Senterpartiets program heter det:

«Riksveiferjene er å regne som en del av veinettet og bør derfor i prinsippet være gratis, slik de er det i Finland og Sverige.»

I Soria Moria-erklæringen er dette riktignok blitt en del omskrevet. Der heter det:

«Riksveiferjene er å regne som en del av vegnettet, og utgiftene for de som benytter disse bør reduseres.

Regjeringen vil bedre rabattordningene og utrede om enkelte strekninger kan gjøres gratis.»

Det er som med skolematen. Eller for å holde oss til denne sakens terminologi: Det er en god ferjereise mellom Senterpartiets program og Soria Moria-erklæringen. Den har ikke vært helt gratis for Senterpartiets velgere.

Fremskrittspartiet er fornøyd med at det foreligger en utredning om gratis bruk av ferjer, som er gjort av Møreforskning og fremlagt i mars i år. Fremskrittspartiet er riktignok skeptisk til utredningens antagelse om at gratisprinsippet brukt i alle samband vil gi en etterspørselsvekst på hele 45 pst. Vi tviler på at en nærmest løssluppen reisevirksomhet, eller medbringning av bil på riksveiferjer, vil inntreffe om ferjene blir gratis. Folk flest utover det ganske land reiser nok ikke med ferje utelukkende for opplevelsens skyld.

Fremskrittspartiet er derimot enig i at det bør settes i gang prøveprosjekt med gratis ferjer, slik utredningen faktisk anbefaler. Fremskrittspartiet vil gjerne gjøre dette så fort som mulig og mener det er mulig å komme i gang alt i høst. Fremskrittspartiet trodde faktisk at det også var noe Regjeringen ville, jf. sitatet – Regjeringen vil «utrede om enkelte strekninger kan gjøres gratis». Utredningen er altså gjort, og den anbefaler forsøk med ulike typer ferjesamband. Hva venter vi da på?

Fremskrittspartiet har pekt på fire ferjesamband i fire fylker: Rv. 544 i Hordaland, E39 – ferjesamband både i Sogn og Fjordane og i Møre og Romsdal – og E6 i Nordland. Summen av tilskudd og driftsinntekter på disse sambandene var i 2005 ca. 160 mill. kr. 58 mill. kr var tilskudd, og vel 100 mill. kr var driftsinntekter. Selv med en trafikkvekst på 10 pst. ville kostnadene for å prøve ut gratisordning på disse ferjestrekningene i en periode på tre måneder i høst være på i underkant av 30 mill. kr. Den summen legger Fremskrittspartiet inn i revidert nasjonalbudsjett.

Dette er et lite beløp til et så viktig forsøk. Det er fordelt til fire viktige kystfylker med mye ferjetrafikk. Det praktiske arbeidet med å organisere forsøket burde være mulig for departement, vegdirektorat, berørte fylker og ferjeoperatører å få på plass til siste kvartal 2007. Vi snakker altså om fire ferjestrekninger, og med det nevnte administrasjonsapparatet burde det være mulig å få det til.

Her er det viljen som mangler. Den politiske viljen mangler. Ingen andre partier støtter Fremskrittspartiets forslag om å starte opp prøveprosjekt. Det synes vi er både uforståelig og beklagelig.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har teke opp det forslaget han refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [15:16:27]: Høyre støtter Regjeringens holdning i denne saken om å gå varsomt fram. Hvorfor skal jeg komme tilbake til undervegs, men først kanskje et litt historisk perspektiv.

Det er jo slik at det har vært debatter om det å bli transportert med ferjer og kostnaden med det for brukerne

mange ganger i denne sal – ja, nesten helt tilbake til vi startet med ferjer. På et tidspunkt ble det gjort et omforent vedtak, at det skulle koste det samme som å kjøre tilsvarende strekning på veg. Det var et viktig prinsipp som man forholdt seg til en god stund. Diskusjonen var den gangen opp mot Sverige, som hadde gratis ferjer.

Så har vi sett en prisstigning på takster som over mange år har vært langt høyere enn inflasjonen. Det har brakt oss i dagens situasjon, hvor vi også har fått passasjerbetaling. I dag er situasjonen at det er 8–10 kr for de billigste reisene og opptil 25 kr pr. km for de lengste reisene. Så man kan si at den opprinnelige målsettingen er forlatt for en god stund siden.

Ferjene representerer et transportsystem som hindrer og hemmer mobilitet og vekst. Det er to grunner til det. Det er kostnadene med overfarten, og det er alle de ulemper som følger av å være ferjeavhengig. Det er derfor et stort, underdekket transportbehov som hemmer næringsutvikling og vekst, særlig i distriktene. Så jeg vil våge den påstand at ferjer er gårdsdagens transportmiddel, og er ikke tilpasset framtidige krav og løsninger for vårt næringsliv.

Det merkelige med ferjetransport er at tilbuds- og etterspørselsteori settes litt ut av spill. Det har vi sett flere ganger. Når vi f.eks. får forhåndsbompenger på et ferjesamband, hemmes trafikken overhodet ikke av det. Det forteller oss at det er et stort, undertrykt transportbehov blant brukerne. Andre vegen er imidlertid forholdet annerledes. Det viser også rapporten fra Møreforskning, «Gratis bruk av ferjer – Noen mulige varianter», som den er kalt. Gratis ferjetransport ville gitt en etterspørselsstimulans vi neppe kan tilfredsstille på verken kort eller noe lengre sikt, økonomisk eller materielt. Møreforskningsrapporten anviser 40 pst. vekst generelt over hele landet. Jeg tror faktisk dette er forsiktig vurdert, fordi det også er en del mekanismer som inntreffer undervegs når man etter hvert får etablert et annet transportsystem og en billigere måte å ferdes på. Så de 40 pst.-ene ville nok øke kraftig. Man ville imidlertid utvilsomt fått fram direkte på statsbudsjettet den kostnaden som ferjetransport representerer for brukerne, men da med staten som betaler. Det tror jeg i sin tur ville gitt næring til en debatt om å erstatte mange av disse ferjesambandene med veg, fordi det ville tyngte statsbudsjettet betydelig, og er slik sett positivt. Men i dag har vi en ordning som direkte stimulerer til dette gjennom ferjeavløsningsstilskudd for faste samband, som er en bra ordning.

Vi støtter som sagt Regjeringen i dette spørsmålet og avventer at statsråden kommer tilbake med saken. Men jeg vil fra Høyres side få anmode om at de prøveprosjekt som statsråden eventuelt kommer tilbake med, er en type samband som i overskuelig framtid ikke er teknisk eller økonomisk sannsynlig å erstatte med faste forbindelser, nettopp av hensyn til det forhold jeg nevnte ovenfor.

Så har jeg også lyst til, siden jeg har noen sekunder igjen, å knytte en kommentar til et annet forhold som jeg tror er svært viktig for brukerne, nemlig å gjøre dagens ferjetransport enklere ved å overføre AutoPASS-systemet på bomvegene til ferjetransporten. Det er utvilsomt en suksess på sambandet Flakk–Rørvik i Sør-Trøndelag, og

det bør videreføres, iallfall som et skritt på vegen for å gjøre ferjetransport mindre besværlig.

Hallgeir H. Langeland (SV) [15:21:42]: I dag behandlar me eit Dokument nr. 8-forslag frå Framstegspartiet som eigentleg er eit ganske bra valkampopplegg, fordi det tek for seg ulike fylke der Framstegspartiet er representert, og ein helsar heim med tiltak på ferjesambanda der. Det er berre eit aber med det, synest eg, som er rogalanding, og de er at Rogaland framstegsparti er gløymt i denne valbrosjyren. Det vil eg jo tru at vil bli merka i valkampen.

Eg synest likevel det er litt rart på sett og vis – men det er positivt òg – at Framstegspartiet les Soria Moria-erklæringa, og så finn dei ut at det var jo lurt å greia ut forsøk med gratisferjer. Det trur eg òg er lurt. Men eg trur ikkje me skal hasta slik som Framstegspartiet gjer, for å nå dette før valet i år, som er deira poeng. Eg trur nemleg me må bruka litt tid på dette, som òg samferdselsministeren legg opp til.

Eg har ingen ting imot at det sambandet eg har pendla mest med, Tau-sambandet, blir eit gratisprosjekt. Solevåg–Festøy, som er eit av dei nemnde her, eller Smøla eller Aukra – alle desse sambanda har eg ikkje noko imot at me får forsøk med. Men eg trur at me må ta det litt roleg, for det er ei kostnadsside ved dette.

Kanskje ein må gjera ulike ting på ulike samband. Mange samband ville ha tent veldig dersom det var slik at hadde du fleire folk i bilen, blei det gratis for passasjerane. Andre samband hadde tent på om det var billegare for trailertransporten på natta, slik at den køen som kjem på grunn av næringstransporten, då blei flytta delvis til kvelden. Slike mellomløysingar må ein òg sjå på når ein legg opp denne saka om å prøva ut gratissamband – mellomløysingar som òg verkar for dei reisande.

Halleraker sitt poeng var sjølv sagt at ein må ha veg over alt. Det trur ikkje eg er løysinga. Hardangerbrua er den siste feilen ein har gjort i den samanhengen. Der byggjer me no ei svær bru som legg til rette for auka trafikk i eit område på Hardangervidda, noko ein ikkje burde ha gjort. Viss ein berre tenkjer veg og skal løysa alt med det, ikkje minst på Vestlandet, blir det ikkje mykje turistane får sjå når dei kjem til Vestlandet. Då blir det i slike lange tunnelar, som Halleraker sjølv har bidrege til å byggja, turistane blir sitjande i. Dei må køyra opp og ned i dei i staden for å sitja på fjorden og sjå den vakre naturen me har på Vestlandet.

Så det er ikkje tvil om at eg ikkje synest det er så viktig å byggja alle desse undersjøiske tunnelane som høgresida i Noreg legg opp til. Tvert imot er det viktig å behalda ein del ferjesamband, ikkje minst på grunn av turismen, men òg av mange andre årsaker. Det er f.eks. veldig gunstig for trailersjåførar å få nokre køyrepausar av og til når dei kjem til ferjer, og det er veldig gunstig sosialt sett å ha ein plass å møtast og sleppa å sitja aleine i ein bil. Det er mange positive element med å ta ferja, utan at eg skal begynna å snakka om Kjærleikens ferjereiser.

Det som eg frå mi side ønskjer å oppsummera dette med, er at eg ønskjer at me utgreier dette vidare, og at me

får forsøk med gratis ferjer. Men først og fremst er det viktig at me får ein veldig god frekvens, at me har ein god kapasitet på dei sambanda me har, ikkje minst på Tau-sambandet, der denne regjeringa faktisk har gjort noko. Me har opna nattferja, som Bondevik II-regjeringa og Halleraker la ned. Ho har me no opna igjen. No ønskjer eg at me skal få ei ny ferje der. Men først og fremst treng me ein ferjekapasitet og eit tilbod over det ganske land som gjer at folk er fornøgde med det, ikkje eit nytt rop om nye tunnelar.

Torstein Rudihagen (A) [15:26:39]: Framstegspartiet ønskjer forsøk med gratis ferjedrift, og det skal skje no. Pengane skal løyvast over revidert nasjonalbudsjett. Det er jo litt typisk Framstegspartiet. Ikkje noko anna parti kunne gjere det på denne måten. Det vil så klart ha økonomiske konsekvensar.

Eg ser at det er behov for å styrkje ferjetrafikken. Denne regjeringa har allereie innført rabattordningar på klippekort og lagt betre til rette for ferjetrafikken på den måten. Det er store behov, som andre representantar har vore innom tidlegare, for å auke frekvensen, auke tilbodet. Derfor er det ikkje i nokon annan samanheng enn i budsjettsamanheng at ein kan sjå på spørsmålet om gratis ferje i forhold til alle andre behov på samferdselssida, òg behovet for å styrkje andre område av ferjetrafikken.

Eg kom inn her og overvar så vidt avslutninga av strukturdebatten når det gjaldt fiskeflåten. Da blei det ein diskusjon om Framstegspartiet sin ideologi og framstegspartikoden. Det er i alle fall ein ting som karakteriserer Framstegspartiet veldig godt, og det er at dei er for alt som er populært, uavhengig av kostnader. Summen av dette er ein statleg pengebruk som særleg i ein høgkonjunktursituasjon berre vil gi eitt resultat: pris- og kostnadsauke og auka rente- og kronekurs, med dramatiske verknader for næringslivet og folk flest.

Framstegspartiet greier å framstille det som om det er så veldig urettferdig at bilistane skal betale bompengar, at vi skal betale på ferjer osv., for dette skal staten betale. Det er omtrent som om staten er eit vesen med nok pengar ein eller annan plass. Men staten er ikkje eg, som Ludvig XIV sa. Staten er vi, og viss vi skal bruke meir pengar på eitt område, må vi ta det inn att på andre, i alle fall viss vi skal halde oss innafor nokolunde ansvarlege rammer.

Viss det i det heile er noko som er framstegspartikoden, må det vere koden til oljefondet. Vi andre, som skal halde oss innafor ansvarlege rammer – vi bruker 70 milliardar kr av oljefondet no – vil møte alle utfordringar på ein heilt annan måte enn Framstegspartiet. Derfor er det bortimot håplaut å ha ein konstruktiv debatt med Framstegspartiet om utfordringar som skal løysast i samfunnet.

Gratisferje – ja, det vil vi også gjerne ha, det er klart. Men det må vi sjå i samanheng med andre behov, ikkje minst på ferjesida. Vi ser at Framstegspartiet viser til Møreforsking og utgreinga som har vore gjord, og bruker det som basis for forslaget sitt. Men der det ikkje passar dei, nemleg når det står at det vil føre til ein veldig trafikkauke på 45 pst. og då med ein kostnad på 1,7 milliardar kr, seier dei berre at nei, det tvilar dei på – utan at dei har lagt

(Rudihagen)

fram nokon meir fagleg dokumentasjon på det. Dei legg til grunn 10 pst. og 1 350 mill. kr, kva dei no måtte byggje det på. Elles viser dei til Møreforsking for liksom å ha eit grunnlag for dei fire konkrete forslaga til ferjesamband som dei vil gå i gang med. Skal vi gå i gang med noko slikt, må vi i alle fall ha ei grundigare vurdering av om det er rett å starte med akkurat desse fire ferjesambanda som det her er peikt på. Det liknar – som representanten Hallgeir Langeland var innom – nokså mistenkjeleg på eit markeringsbehov før den komande valkampen. Det er interessant å konstatere at det er nokså stort samsvar mellom heimeadressa til representantane som har kome med forslaget, og fylka som desse sambanda ligg i. Eg saknar faktisk berre Buskerud. Eigentleg burde ein vel hatt med Svelvik–Verket, slik at òg Bård Hoksrud hadde fått sitt ferjesamband.

Arbeiderpartiet er med på det som står i Soria Moria-erklæringa om at vi skal utgreie dette og sjå på moglegheitene for å kome i gang med ei forsøksordning, men vi er ikkje med på å gjere dette over bordet no. Det må sjåast på i budsjettssamanheng og i forhold til andre behov som ein måtte ha.

Jenny Klinge (Sp) [15:31:24]: For ein senterpartist burde det kanskje gje ein rusande lukkefølelse når Framstegspartiet kjem med framlegg om forsøk med gratisferjer, og at dette skal gjennomførast allereie hausten 2007. Når dei i tillegg skriv i merknadene at dette er viktig for å kunne innføre gratis riksvegferjer over heile landet så fort som råd er, burde eg bli euforisk.

Når eg likevel ikkje reagerer slik, er det for det første fordi eg kjem i hug eit sitat av A. H. Weiler: Ingenting er umogleg for den som ikkje treng å gjere det sjølv. For det andre er det fordi Framstegspartiet med dette stadfestar den mistanken eg har hatt lenge, nemleg at desse representantframlegga ofte blir brukte til å kome Regjeringa i forkjøpet på saker som ein veit kjem, for å framstille det som om det meste av initiativ og handlekraft kjem frå opposisjonen. Slik sett får eg ein assosiasjon til besøk i spegelhus på tivoli, der ein går rundt og ser på seg sjølv – lang i maska og med kroppen forvrendt i alle slags ugjenkjennelege former.

Misforstå meg rett: Det er særst viktig å ha ein aktiv, kreativ og konstruktiv opposisjon, for i beste fall kan ein sameine det beste frå alle parti og bringe landet framover mot nye høgder på dette viset. Men ein evig kamp for å framstå som den som har funne opp krutet sjølv, kan ikkje eg forstå er å utvikle politikk.

Det at Framstegspartiet prøver å framstille seg som den fremste forkjemparen for gratisferjer, er det altså grunn til å kommentere, for dette framlegget kjem etter at samferdselsministeren har gripe tak i saka frå første stund i regjering. Ho har bestilt og fått ein rapport om gratisferjeforsøk frå Møreforsking som grunnlag for eit forsøk som skal inngå i budsjettet for 2008. Slik sett er det heilt unødvendig at Framstegspartiet kjem med dette representantframlegget no.

Skal ein kalle ei ferje for ei ferje, handlar dette om å kome Regjeringa i forkjøpet og på den måten forsøke å få

ein handlekraftig statsråd til å framstå som tafatt og gjerandslaus.

Ferjer er ein viktig del av kvardagen til folk i store delar av landet, og næringslivet er avhengig av desse ferjene for å få fram varene sine, for å få tilgang på arbeidskraft osv. Det å definere ferjene som ein del av riksvegnettet som dermed skal vere gratis, ville vere eit langt steg framover for å gjere vilkåra meir like for folk og næringsliv i heile landet. Derfor er det bra at Regjeringa har nedfelt i Soria Moria-erklæringa at eit slikt gratisferjeforsøk skal gjennomførast som grunnlag for vidare vurderingar.

Ny politikk må byggjast stein på stein. Den eine steinen var rapporten frå Møreforsking, den neste vil vere å få gjennomført forsøket. For å gjere dette må ein finne den rette utforminga og plasseringa av den neste steinen, dvs. bestemme korleis forsøket skal gjennomførast, og på kva ferjestrekningar. At ting tek litt tid, er faktisk somtid nyttig for å få best mogleg kvalitet på det ein gjer – for å få ein god grunnmur, så å seie.

Senterpartiet har meint dette med gratisferjer lenge, derfor ser vi no fram til det gratisferjeforsøket som statsråden initierer.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:35:02]: Ferjene er viktige for busetnad og utvikling av næringsliv langs kysten og i fjordområda. Regjeringa ynskjer difor å redusere kostnadene for brukarane av ferjene. I Soria Moria-erklæringa sa me difor at kostnadene for ferjebukarane bør reduserast, og at me ville utgreie om nokre ferjestrekningar kunne bli gratis.

Møreforsking vart i fjor engasjert til å gjere ei slik utgreiing. Denne utgreiinga vart ferdig tidlegare i år.

I rapporten drøftar Møreforsking åtte ulike alternativ med gratisferje – frå gratis på alle samband til gratis på dei minste og lengste sambanda. Kostnadene med dei ulike alternativa er rekna til mellom 160 mill. kr og 1 700 mill. kr. I rapporten tilrår Møreforsking at det blir gjort forsøk med gratisferje før det eventuelt blir innført ei permanent ordning.

I Dokument nr. 8:54 vert det gjort framlegg om forsøk med gratisferje på fire konkrete samband.

Eg har i utgangspunktet ingen merknader til dei sambanda som er foreslått, sjølv om eg høyrer kva som vert sagt av andre representantar, og òg sjølv har kikka litt på adressene til dei som har foreslått dette. Eg vil likevel peike på at formålet med prøveordningar er å lære mest mogleg om konsekvensane av å gjere samband gratis. Difor må ein vurdere kva samband som eventuelt vil vere mest relevante i forhold til den samla erfaringa. Eg meiner òg me bør ha ein plan for å gjennomføre ei kartlegging av reisevanar for å få oversikt over kva konsekvensar gratisferje har for desse. På bakgrunn av dette og anna nødvendig forarbeid meiner eg at det ikkje er realistisk å starte forsøk med gratisferje allereie til hausten.

Eg gjer òg merksam på at rekneskapsopplysingar frå reiarlaga til Statens vegvesen viser ei samla driftsinntekt i 2005 på i underkant av 102 mill. kr på dei sambanda som det her vert gjort framlegg om å gjere gratis. Sidan dette er 2005-tal, og det ikkje kan utelukkast behov for å auke

kapasiteten på grunn av auka etterspørsel, vil dette truleg vere nedre grense for årskostnaden med å gjere desse sambanda gratis. Med andre ord er kostnadene med å gjere sambanda gratis så høge at ein etter mitt syn ikkje kan ta stilling til kva samband som skal inn i ei prøveordning, utan òg å ta stilling til kostnadene som del av ei samla vurdering av løyvingane til samferdselstiltak – med andre ord er dette òg ei budsjettsak.

På bakgrunn av det eg har nemnt, meiner eg at dette forslaget ikkje er tilstrekkeleg til å ta stilling til korleis ei prøveordning med gratis ferje bør gjennomførast.

Eg er glad for den positive viljen til å prøve ut gratisferje som ligg i dette forslaget. Eg håper difor på ein god dialog om saka framover.

Representanten Halleraker gjorde meg merksam på ei innstilling som vart lagd fram om eit tidlegare Dokument nr. 8-forslag – nr. 8:63 for 2004–2005 – der eg som vararepresentant på Stortinget var saman med Framstegspartiet om eit forslag om å be den dåverande regjeringa leggje fram ei vurdering av innføring av gratisferje for brukarane. Senterpartiet var aldri med på eit forslag som gjekk på innføring av korkje prøveordningar eller permanent ordning over bordet. Til det er Senterpartiet altfor ansvarleg. Me har god erfaring med å sitje i posisjon og veit at ein må førebu saker for at ein skal lande på beina når ein skal gjennomføre dei.

Som tidlegare sagt vil eg kome tilbake til denne saka i budsjettframlegget for 2008.

Så ein liten kommentar til Sorte-
vik sin harselas om Soria Moria-erklæringa og Senterpartiet sitt program. Soria Moria-erklæringa er eit kompromiss mellom tre parti. Senterpartiet sitt program er Senterpartiet sitt primærstandpunkt. Eg er klar over at ordet kompromiss kanskje er eit framandord for Framstegspartiet, men det er altså noko parti inngår når ein vil få gjennomført noko av politikken sin, ikkje berre vere reine og ranke og foreslå vedtak som ein veit aldri vil bli vedtekne. Difor er Senterpartiet sitt program ikkje nedfelt i Soria Moria-erklæringa i sin heilskap, men det er neimen ikkje langt ifrå.

Framstegspartiet følgjer opp rapporten frå Møreforsking utan sakshandsaming, men meiner på eitt punkt å vite betre enn forskarane, nemleg når det gjeld kor mykje etterspurnaden vil auke. Møreforsking meiner 45 pst., Framstegspartiet 10 pst. Det er ikkje anvist noka budsjettdekning. Med andre ord er dette òg ei uforsvarleg eller urealistisk budsjettering. Eg er glad for at fleirtalet vel å følgje opp det eg òg tidlegare har sagt i denne salen, nemleg at ein får høve til å drøfte dette i samband med budsjettet for 2008.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

**Arne Sorte-
vik (FrP) [15:40:18]:** Jeg vil først og fremst rette opp den siste av flere misforståelser. Det gjelder dekningen.

Jeg sa i mitt innlegg at parallelt med denne saken legger Fremskrittspartiet 30 mill. kr inn i forbindelse med behandlingen av revidert statsbudsjett. Det er i tråd med forslaget opprinnelige ordlyd, og slik det er gjentatt i propo-

sisjonen. Jeg kan ikke skjønne at det kan være vanskelig å forstå.

Det er også slik at Fremskrittspartiet er vel kjent med kompromisser. Vi var faktisk med i et kompromiss når det gjaldt Nasjonal transportplan, et område som jeg vil tro statsråden kjenner. Jeg vil spørre konkret: Hvor lang tid vil det med statsrådets og Regjeringens opplegg ta å få på plass forsøk med gratis ferger? Og hvorfor må man bruke så lang tid på å gjøre dette, når det er snakk om forsøk med begrenset omfang på enkelte strekninger?

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:41:19]: Eg har gjeve Statens vegvesen i oppdrag ut frå nokre kriterium som er sette, å kome med forslag om ulike pakkar som kan vere aktuelle for eit eventuelt forsøk med gratisferjer. Det er òg slik at sjølv om me har fått ein forskingsrapport frå Møreforsking, plar Regjeringa, i dette tilfellet Samferdselsdepartementet, å gjere ei vurdering av det som ligg i rapporten, ved å gå inn på enkeltområde og kvalitetssikre enkeltområde. Det gjer me òg no før eg skal leggje fram denne saka i Regjeringa. Me kjem tilbake til saka i budsjettet for 2008, og då blir det godt høve til å drøfte ho vidare. Det er elles ein interessant debatt å vere med på i dag.

Øyvind Halleraker (H) [15:42:23]: Min replikk til statsråden går ikke direkte på temaet gratis ferjer, men litt på det jeg prøvde å dra opp i mitt innlegg, nemlig dette med AutoPASS på ferjer. Det fordrer jo at det er gratis for passasjerer iallfall, slik at man får en atskillig mer bekvem ombordkjøring i ferjene. I dag ser vi at på de mest trafikkerte sambandene på Vestlandet er det faktisk ikke tid til å ta opp betaling på ferjestedet. Så det er absolutt behov for å utvikle AutoPASS-ordningen. Jeg håper at statsråden vil se på dette på nytt og kanskje ikke være så opptatt av provenynøytralitet i forhold til den totale kostnaden for bruker, for det var det som bl.a. stoppet dette sist, ved at næringstransportene ble altfor dyre. Næringslivet bør ikke belastes dette. Kan statsråden si om hun fortsatt ønsker å se på en ordning med AutoPASS på ferjer?

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:43:33]: Det har vore teke opp frå enkelte hald og frå regjeringspartia sine medlemmer i vestlandsfylka om det spesielt på dei store sambanda som no har fått gassferje, er aktuelt å sjå på dette. Eg vurderer det. Eg vil ikkje og kan ikkje gje noko eksakt svar. Eg har som sagt fått førespurnader om det og vil sjå på om det er mogleg, anten for eit avgrensa område eller for eit vidare område.

Dei erfaringane som vart gjorde gjennom evalueringa av dette, viste jo at næringstransporten fekk eit høvesvis stort påslag i sine kostnader. Det er ei utvikling som statsråden ikkje ynskjer. Skal ein gå vidare med dette, må ein i så fall finne andre modellar enn det som ein så langt har sett på.

Gunn Berit Gjerde (V) [15:44:25]: Venstre sluttar seg til at det første høvet til å innføre prøveprosjekt med gratisferje i tilfelle blir i budsjettet for 2008. Dei tre må-

nadene som Framstegspartiet ville leggje inn, ville jo vere for lite tid til å få vurdert det også.

Når det er sagt, kan vi tenkje oss eit prøveprosjekt, slik som også Liv Signe Navarsete har signalisert. Og då lurar eg på om ein kan tenkje tanken å prøve med gratisferje i relativt trafikksvake samband, der det er mykje tilskot frå før og gratisferje kan innførast utan behov for kapasitetsauke, slik som til Smøla f.eks., eit øysamfunn utan annan tilslutning, og der det er søkt om prøveprosjekt. Er det ein tanke det går an å slutte seg til?

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:45:27]: Det er stort engasjement rundt om i landet for gratisferje og for å få vera med på prøveprosjekt, så òg frå Smøla, og dei har meldt si interesse for dette saman med svært mange andre.

Det er ingen tvil om at det er interessant å sjå på dei sambanda som har høvesvis liten trafikk. I rapporten er det òg peika på at det er eitt alternativ å sjå på desse sambanda der det sannsynlegvis vil bety svært mykje for næringsutvikling og tilgjenge, og heller ikkje vil få den store kapasitetsauken som er anslått totalt sett i rapporten.

Eg har ikkje fått på mitt bord dei forslaga som eg har bedt om frå Vegdirektoratet. Dei skal gje meg ulike modellar på dette. Så eg kan ikkje gje noko svar på om Smøla vert med dersom det vert prøveprosjekt. Regjeringa har ikkje teke stilling til det, så det me diskuterer her i dag, er prematurt. Men som sagt, i budsjettet for 2008 kjem eg tilbake til saka.

Arne Sortevis (FrP) [15:46:50]: Siden jeg ble beskyldt av statsråden for å harselere med Soria Moria-erklæringen, så får jeg ta det også. Det gjorde jeg ikke. Jeg bare konstaterte at det var betydelig avstand mellom Senterpartiets programerklæring og det man har forhandlet frem. Det er greit nok. Men poenget var å vise at det er et stykke imellom. Jeg benytter da anledningen til å la statsråden forsikre igjen at det som er hovedmålet til Senterpartiet, at riksveiferjene i prinsippet skal være gratis, det står fast – slik at Senterpartiet fortsatt vil arbeide for gratis riksveiferjer, på samme måte som Fremskrittspartiet fortsatt vil arbeide for gratis riksveiferjer.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:47:42]: Senterpartiet har ikkje hatt noko nytt landsmøte og har ikkje forandra programmet sitt, så programmet til Senterpartiet står fast. Men det står òg fast at Senterpartiet er ein del av ei raud-grøn regjering som har eit dokument, Soria Moria-erklæringa, som forpliktar å styre den aktiviteten som eg som statsråd i denne regjeringa legg opp arbeidet mitt etter. Og slik er det. Det er me både lojale og solidariske overfor, og det må alle parti som er med i regjering, vera; viss ikkje vil dette etter kvart verte eit komplett kaos.

Når eg likevel – som eg sa frå talarstolen – er svært nøgd med Soria Moria-erklæringa, så er det òg fordi det ikkje var gjeve at det skulle stå eitt ord om gratisferje i Soria Moria-erklæringa, og at alternativet ville vore langt dårlegare for Senterpartiet enn å få inn eit punkt om at 1, ferjene skal verte rimelegare, og 2, at me skal ha ei utgreiing om eventuelle prøveprosjekt med gratisferje. Uansett

ville ein ha mått gå denne vegen dersom ein skulle ha ei seriøs handsaming av denne problemstillinga.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

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

Erling Sande (Sp) [15:49:08]: Ferja er vegen når brua eller tunnelen ikkje er der. Tusenvis av menneske må tilpasse seg dette fenomenet kvar einaste dag. Ferja er i tillegg til å vere eit fjord-, sjø- eller havgåande farty med plass til motorkjørety eit veldig viktig element i tidsplanlegginga til folk rundt om langs kysten kvar einaste dag. Ikkje berre tilpassar folk kvardagen sin etter ferjerutene, men det kostar for folka, og det kostar for næringslivet. Dei som bur langs fjordane eller på øyane, må rekne med ei ekstra utgift på reisa si frå a til b som følgje av ferjeturen. Som sagt gjeld ikkje dette berre enkeltmenneske, men det gjeld òg i stor grad næringslivet langs kysten vår.

Eg kunne brukt litt av dette innlegget til å fortelje litt om den betringa i rutetilbodet som har skjedd på nokre ferjestrekningar rundt om langs kysten etter at dagens regjering og dagens statsråd tiltredde, og korleis det har vore med på å gjere livet lettare for mange av dei som brukar ferjene dagleg. Men i dag handlar dette om at det kostar for brukarane, og det handlar om den visjonen som Senterpartiet har lyfta i sitt program, bl.a. om å gjere det gratis å bruke ferjene.

Så blir vi i denne debatten konfrontert med spørsmålet: Står Senterpartiets ambisjonar fast, og korleis veg Senterpartiet sitt program opp mot regjeringserklæringa? Eg trur uansett korleis spørsmålet blir stilt, så er det det å seie at sannsynlegvis for fyrste gong i historia er dette eit tema i ei regjeringserklæring i form av ei prøveordning – på nokre strekningar, riktig nok, men det er eit tema for fyrste gong. Det var ikkje eit tema i den førre regjeringa si regjeringserklæring. Det var ikkje av dei sakene som den førre regjeringa sitt mest trufaste støtteparti, Framstegspartiet, prioriterte dei tre åra dei var med på å forme statsbudsjettet. Vi er i Senterpartiet sjølvsagt glade for at også Framstegspartiet på endå eit område kjem etter og delar vårt syn i ei sak. Men eg føler behov for å utfordre representanten Per Sandberg, som stod på denne talarstolen i førre sak og sa det omtrent slik at det var søkt å utfordre ei sitjande regjering på saker ein hadde moglegheit til å gjere noko med sjølv for berre kort tid sidan. Då må spørsmålet til Framstegspartiet og Per Sandberg vere: Er det søkt berre dersom det var den førre regjeringa som gjorde det, eller er det også søkt dersom det er det mest trufaste støttepartiet i staden for regjeringa som gjer det?

Per Sandberg (FrP) [15:52:24]: (komiteens leder): Jeg skal svare på den siste utfordringen umiddelbart.

Fremskrittspartiet er et gjennomgående demokratisk parti. Forslaget om gratis riksveiferger ble behandlet på Fremskrittspartiets landsmøte i 2005 under en heftig debatt og vedtatt. At vi har fulgt etter Senterpartiet her, er sikkert positivt, og derfor hadde vi også den debatten.

Vi fikk ikke anledning til å utfordre den foregående regjering på det, for vi ville gjerne ha med oss partiet og organisasjonen på en slik type programendring. Slik gjør vi det i Fremskrittspartiet. Derfor blir det litt merkelig når det harseleres over at forslagsstillerne har tilhørighet i de fylkene hvor det er foreslått forsøk.

For Fremskrittspartiet er det meget viktig – og vi ser på det som en styrke – at de representantene som blir berørt av de forslagene vi fremmer i denne salen, tas med. Det gjøres gjennomgående når det gjelder alle representantforslag, alle stortingsproposisjoner og alle odelstingsproposisjoner. Blir våre representanter på en eller annen måte berørt, blir de enten medforslagsstillere eller informert og trukket med i prosessen i partiet. Det er vi veldig glad for.

Så noterer jeg meg at Rudihagen har registrert at vi er det eneste partiet som har fornuftige løsningsalternativer når det gjelder infrastruktur. Jeg håper bare at det gir gjennomslag på et eller annet tidspunkt, når han sier at han er glad for at Fremskrittspartiet er det eneste partiet som tar dette alvorlig.

Og så er det slik at jeg lytter til det som blir sagt av motstanderne av gratis riksveifergjer – for det er jo det det er. Mitt – og Fremskrittspartiets – poeng er at det er den sittende regjering som har bedt om en utredning om forsøk – gjennom Møreforskning. Og de har fått svar fra Møreforskning: Ja, det er fornuftig med forsøk. Da foreslår vi forsøk, i tråd med vårt program og i tråd med det Regjeringen har ønsket seg. Det er ikke riktig som statsråden sier, at vi gjør det uten handsaming.

Under punkt 1 i vårt forslag ber vi Regjeringen «legge frem en egen stortingsproposisjon om forsøk med gratis riksveifergjesamband». Regjeringen får jo da fram til høsten anledning til å utrede det – og så legge det fram i en stortingsproposisjon. Men for at pengene skal være på plass til høsten, må de bevilges i revidert nasjonalbudsjett. Og det gjør vi samtidig. Det er helt riktig framgangsmåte vi følger her.

Så hevdes det – og der er jeg uenig med representanten Halleraker – at fergjer er gårtdagens transport. Nei, jeg tror at mange fergjesamband faktisk er framtidens transport. Så der er jeg enig med representanten Langeland. Jeg tror nok at fokuseringen på gratis riksveifergjesamband vil føre til et mindre trykk på det å bygge tunneler. Og det er jeg faktisk enig i.

Åge Starheim (FrP) [15:55:49]: Eg representerer eit fylke der ferjer er daglegdags for veldig mange, og der næringslivet er heilt avhengig av dei – og må betale for å bruke dei nesten dagstøtt.

Derfor har vi som representerer Framstegspartiet i Sogn og Fjordane, fått førespurnader både frå folk og frå næringsliv som meiner det er heilt urimeleg at dei fordi dei bur i eit fylke der det er såpass store avstandar på fjordane at det vanskeleg lèt seg gjere å byggje bru over, må betale ei ekstra avgift for å ta ferje der det ikkje er veg.

Vi frå Framstegspartiet i Sogn og Fjordane tok dette opp på det landsmøtet som Per Sandberg viste til. Vi greidde å få fleirtal for at dette skulle vere Framstegspartiet sin politikk. Etter landsmøtet i 2005 vart dette teke inn

i Framstegspartiet sitt prinsippprogram. Eg er svært glad for at våre medlemmer i transportkomiteen har følgd opp det vedtaket som landsmøtet gjorde i 2005.

Eg må seie at det er interessant å registrere regjeringspartia i debatten, der ein på den eine sida har veldig gode argument for gratis ferjer, samtidig som ein – på den andre sida – viser til at kostnaden for staten vil verte svært høg. Ja, det er rett. Denne kostnaden er det i dag folk og næringslivet som må betale – for det kostar også for næringslivet å måtte betale for ferjebilletter. Det får også innverknad på distriktspolitikken og på kvar i landet vårt desse bedriftene skal ligge.

Eg kan vise til ei bedrift i Sogn og Fjordane – Lerum Fabrikker i Sogndal – som betalar ganske mykje for ferjebilletter til trailerane sine. Dei har rekna ut at det kostar så mykje at det sannsynlegvis ville vere lønsamt for dei å flytte bedrifta frå Sogn og Fjordane til Austlandet. Det er berre eit lojalitetsforhold til Sogn og Fjordane som gjer at dei framleis held til der. Det er den problematikken vi har i Sogn og Fjordane.

Eg håpar inderleg at Regjeringa i samband med budsjettet for 2008 vil kome med ei innstilling som er positiv til gratis ferjer.

Presidenten: Den reglementsmessige tida for formiddagsmøtet er straks omme. Presidenten foreslår at møtet held fram inn i pausen før Odelstingets møte til dagens kart er ferdigbehandla.

– Det er vedteke.

Presidenten føreset da at debatten ikkje blir så lang.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:59:35]: Til Framstegspartiet, som stilte eit spørsmål – ein ynskjer ein eigen proposisjon til hausten. Så vidt eg veit, har Stortinget ferie fram til oktober. Då legg me fram statsbudsjettet. Eg har sagt at i statsbudsjettet skal det liggje ei vurdering av om me skal setje i gang ei prøveordning med gratis ferjer. Det beste me kunne gjere, var å leggje fram ein proposisjon parallelt med statsbudsjettet og handtere han parallelt med statsbudsjettet.

Dette vert litt søkt. Eg finn ikkje heilt grunnen til at ein skal leggje fram ein eigen proposisjon. Det er litt forvirrande. Eg går ut frå at ei så viktig sak treng ei viss handsamingstid i komiteen, så det vil vel ta nokre veker. Og me kjem fort ut i november. Dersom det vert gjort eit vedtak her i november, skal det trass alt gjerast ein jobb òg ute før ein kan starte opp med gratis ferje. Korleis Framstegspartiet praktisk har tenkt at ein skal bruke 30 mill. kr og handtere dette i 2007, er no ei sak for seg.

Eg ser ingen grunn til at me skal køyre parallelle prosessar i ei sak som definitivt er ei budsjettsak. Eg veit heller ikkje korleis Framstegspartiet har funne fram til at 30 mill. kr er kva som trengst. Eg har iallfall ikkje enno klart å finne ut kor mykje midlar som trengst i dei ulike modellane. Eg går ut frå at ein har vore inne og sett litt på subsidiane pr. i dag. Men her er det jo òg slik at Framstegspartiet har laga sin eigen økonomiske modell. Ein seier at ein har ei utgreiing frå Møreforskning. Ein held seg veldig til den. Men på eit vesentleg punkt, nemleg kor my-

kje etterspurnaden vil auke med gratis ferje, finn Framstegspartiet ut at nei, det er ikkje opportunt, så då seier me 10 pst., sjølv om forskarane seier fire gonger så mykje. Det blir eit litt pussig resonnement, når ein elles meiner at ein berre kan bruke rapporten frå Møreforskning som ei blankofullmakt og berre gjennomføre han, utan å gjere nokon vurderingar av det arbeidet som Møreforskning har gjort. Det har vore sagt i dag at ein har fått ein rapport, han er bestilt, og han er klar til å gjennomførast, utan noko meir vurdering. Men på eitt heilt vesentleg punkt lagar ein seg sin eigen fasit.

Når det gjeld Åge Starheim sitt innlegg, har eg berre éin kommentar til det, og det er at det er veldig bra at Åge Starheim fekk Framstegspartiet med på eit slikt vedtak, og at ein kjem, som representanten Sande sa, etter Senterpartiet. Eg håpar at mange parti vil gjere eit slikt vedtak. Senterpartiet har gode programformuleringar som det er fint at ein tek opp i seg òg i andre parti.

Per Sandberg (FrP) [16:02:54]: Jeg må si at jeg er særdeles fornøyd med det statsråden sier. Hvis det er slik at statsråden ønsker å legge fram en proposisjon parallelt med statsbudsjettet, er det i tråd med Fremskrittspartiets forslag i dag. Da skjønner jeg ikke hvorfor man ikke kan stemme for det.

Det er klart at det er jo ikke slik at vi har noen fasit. Det framkommer gjennomgående i våre merknader, i våre forslag, at vi ikke har noen fasit. Det er derfor vi må ha forsøk. Når vi tviler på trafikkveksten og det Møreforskning sier, må vi ha noen forsøk for å finne svaret. Jo raskere vi kommer i gang med forsøk, jo raskere får vi også de riktige tiltakene på de ulike sambandene, som flere har sagt tidligere i dag.

Så registrerer jeg – og det er litt morsomt – at statsråden peker på tidsnød hvis vi skal behandle en slik proposisjon til høsten parallelt med statsbudsjettet. Knyttet til den situasjonen som min komite er oppe i, der vi nå får proposisjoner og så en saksbehandlingstid på under en uke – det gjelder ikke bare én sak, men flere saker – synes jeg det er en interessant diskusjon.

Det er jo ikke slik at 30 mill. kr trenger å være noen innertier, men hvis vi kommer i gang med forsøk – la oss si at vi kommer i gang med forsøk i november – vil 30 mill. kr være tilstrekkelig til å holde disse forsøkene i gang ut året. Så får statsråden i sitt budsjett plusse på i budsjettet for 2008, slik at vi kan holde disse forsøkene i gang for å få lærdom om det som vi tenker oss.

I forrige debatt, da vi diskuterte rassikring, var jeg og statsråden helt enige. Nå må vi slutte med utredninger, nå må vi slutte med avhandlingar, nå må vi handle, var jeg og statsråden enige om. Det er jo det vi mener her. Det er mulig at Fremskrittspartiet er mye mer utålmodig enn resten av Stortinget, men det tillater vi oss å være. Når vårt landsmøte har gitt oss en «go»-ordre om at vi skal ha gratis riksveiferge, sørger vår stortingsgruppe for å legge fram det som forslag.

Jeg må også si at det ligger et forslag i revidert om Senja-ferga. Og det er jo ingenting som tilsier at denne regjeringen ønsker noen gratis Senja-ferge. For her har Regje-

ringen lagt inn 1,5 mill. kr, men så har den sagt: Nei, det blir ikke mer penger å få fra staten og denne regjeringen uten at fylkeskommunene stiller opp. Det er jo ikke i retning av å skape gratis riksveisamband, det er det motsatte. En må gjerne overfor de forskjellige lokalsamfunnene og regionene gi uttrykk for at man på sikt ønsker gratis riksveisamband. Men jeg er helt sikker på at det bare er Senterpartiet og Fremskrittspartiet som vil sørge for at så skjer. Senterpartiet greier det ikke i denne regjeringen.

Statsråd Liv Signe Navarsete [16:06:16]: Berre for å slå det klinkande klart fast: Det fyrste tidspunktet vi kunne leggje det fram, er, som eg sa i mitt innlegg, i ein eventuell proposisjon samtidig med statsbudsjettet. Så vidt eg veit, har Stortinget ferie fram til den fyrste veka i oktober. Då er det for meg vanskeleg å forstå kva ein tener på å ha ein eigen proposisjon. Eg kjem til å følgje det som eg har sagt heile vegen, nemleg at denne saka kjem vi tilbake til i budsjettet for 2008, og det har Stortinget vore varsla i ganske så lang tid i ulike samanhengar. Det er der eg ikkje heilt skjønar resonnementet når ein køyrrer denne saka.

Det som me gjer med vurderingar, er å sjå på kva type samband som eventuelt skal inn dersom ein skal fremme ei slik sak. Er det dei små sambanda på kysten, som vart nemnt her i stad? Er det dei tunge og store? Skal me ha noko av kvart? Korleis skal ein eventuelt setje saman ei slik pakke? Det er ei ganske krevjande sak i seg sjølv, for det har litt med kva innretning ein ynskjer, å gjere, og kva vurderingar ein ynskjer å få prøvd. Eg skal bere over med Framstegspartiet, som heile tida har vore eit opposisjonsparti. Det er då mykje meir lettvent å fremje forslag enn om ein sit i posisjon og også skal sjå på dei langsiktige konsekvensane av dei forslaga ein fremmar. Eit eventuelt prøveprosjekt handlar om at ein tek høgd for å få fram dei erfaringane som er nødvendige for å gjere vurderingar om dette skal verte permanent i framtida.

For å vere heilt tydeleg: Me kjem tilbake til denne saka i budsjettet for 2008. Det kjem ikkje nokon eigen proposisjon til Stortinget. Eg er glad for at fleirtalet i denne salen er einig i ein slik framgangsmåte.

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

Presidenten: Per Sandberg har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, på inntil 1 minutt.

Per Sandberg (FrP) [16:08:23]: Jeg skal være veldig kort.

Regjeringen har sørget for at Stortinget må jobbe en uke ekstra, og jeg er fullstendig klar over ferieavviklingen på Stortinget. Men jeg tror ikke Regjeringen har ferie i samme periode, så det kunne jo være slik at Regjeringen utarbeidet en stortingsproposisjon. Jeg er helt innstilt på at når Stortinget trer sammen igjen til høsten, skal nok min komite jobbe knallhardt med å få behandlet den proposisjonen som Regjeringen måtte legge fram på det tids-

punktet, parallelt med statsbudsjettet. Det er litt av poenget.

I og med at jeg har 30 sekunder igjen: Mye av debatten har dreid seg om kompromiss også. Jeg registrerer at når Senterpartiet og SV inngår et svært kompromiss som de kaller Soria Moria, er det meget fornuftig og seriøst. Men jeg registrerer at når Fremskrittspartiet inngår forskjellige forlik, er det meget uansvarlig og useriøst – les Oslopakke 3 og budsjettforlik med Bondevik.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4 (Votering, se side 3327)

S a k n r . 5

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av et støtteprogram for den europeiske audiovisuelle industri (MEDIA 2007) (Innst. S. nr. 194 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 47 (2006-2007))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 3328)

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget skal nå votere over sakene nr. 1–5 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

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

- forslagene nr. 1–6, fra Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslagene nr. 7 og 8, fra Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 9, fra Torbjørn Hansen på vegne av Høyre
- forslagene nr. 10 og 11, fra Ingebrigt S. Sørfonn på vegne av Kristelig Folkeparti

Det voteres først over forslagene nr. 10 og 11, fra Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa om å ikkje gjennomføre strukturering for fartøy under 15 meter.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa vidareføre driftsordningar for fiskefartøy under 15 meter, vurderer behovet for endringar i ordningane for å sikra at den vert nytta som føreset, og om naudsynt koma med framlegg til Stortinget om dette.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble med 94 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.18.25)

Presidenten: Det voteres over forslag nr 9, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa greie ut og etablere ei samfiskeordning for å sikre fleksibilitet som erstatning for at driftsordninga fell bort.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 92 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.18.45)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 8, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa videreføre dagens ordning med kvoter for kystflåten inntil virkningen av struktureringen for kystflåten og fiskeriavhengige lokalsamfunn er konsekvensutredet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.19.02)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 7, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa avstå fra strukturering for fartøy under 15 meter, inntil det er konsekvensutredet hvilken virkning struktureringen vil ha for flåtegruppen og fiskeriavhengige lokalsamfunn.»

Presidenten antar at Kristelig Folkeparti nå ønsker å støtte forslaget fra Fremskrittspartiet subsidiært. – Det virker som det er stor begeistring for det!

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 75 mot 31 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.19.42)

Presidenten: Det voteres så over forslagene nr. 1–6, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget bed Regjeringa ikkje innføre tilbakeverkande kraft på lengda på allereie strukturerte kvotar.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa avvikla distriktskvoteordninga med verknad frå og med 2007.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget bed Regjeringa legge til grunn at strukturerte kvotar skal vere tidsavgrensa.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget bed Regjeringa oppretthalde dei kvotetaka som var gjeldande for kystflåten før strukturfrysen 20. oktober 2005.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med 2008- budsjettet opprette rekrutteringskvoter eller andre ordninger som sikrer ungdom en vei inn i fiskerinæringen.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen videreføre dagens ordning med kvoter uten tidsbegrensning.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 56 mot 50 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.20.07)

Komiteen hadde innstilt:

St.meld. nr. 21 (2006-2007) – om strukturpolitikk for fiskeflåten – blir lagt ved protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget gir samtykke til godkjenning av EØS- komiteens beslutning nr. 154/2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport mv.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

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

- forslag nr. 1, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet

Det voteres først over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av veger med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.21.26)

Presidenten: Vi skal så votere over forslag 1, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en egen sak om rassikring. Saken må inneholde en vurdering og kartlegging av alle rasfarlige strekninger og punkter, en kartlegging som også inkluderer de nye utfordringene som de menneskeskapte klimaendringene medfører. I tillegg må saken gi en oversikt over de økonomiske utfordringene vi totalt sett står overfor på rassikringsområdet. Konklusjonene legges til grunn i det videre arbeidet med de årlige budsjetter og med Nasjonal transportplan 2010-2019.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 57 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.22.51)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:48 (2006-2007) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Sahl, Dagfinn Høybråten, Dagrun Eriksen og Ingebrigt S. Sørfonn om forsterket innsats og økt fokus på rassikring – vert å legges ved protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

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

«Stortinget ber Regjeringen:

1. Legge frem en egen stortingsproposisjon om forsøk med gratis riksveifergesamband på strekningene:
 - E39 Solevåg-Festøy i Møre og Romsdal
 - E6 Bognes-Skarberget i Nordland
 - E39 Lote-Anda i Sogn og Fjordane
 - Rv 544 Sunde-Ranavik-Skjersholmane (Hodnanes/Jektevik) i Hordaland.
2. Innarbeide nødvendige bevilgninger i revidert nasjonalbudsjett, slik at prøveprosjektene kan igangsettes i andre halvår 2007.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 82 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.24.32)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:54 (2006-2007) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Harald T. Nesvik, Kenneth Svendsen og Arne Sortevik om å igang-

sette prøveprosjekt med gratis riksveiferger på én strekning i hvert av fylkene Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal samt Nordland – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av et støt-

teprogram for den europeiske audiovisuelle industri (MEDIA 2007).

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

S a k n r . 6

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet i henhold til forretningsordenens § 37 a før møtet heves – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 16.26.
