

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Møte torsdag den 11. desember 2008 kl. 10

President: Thorbjørn Jagland

Dagsorden (nr. 30):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)
(Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 mv. under Samferdselsdepartementet
(Innst. S. nr. 92 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 24 (2008–2009))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdepartementet
(Innst. S. nr. 90 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 17 (2008–2009) kap. 1070, kap. 4062 og sak 2)
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidepartementet
(Innst. S. nr. 91 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 21 (2008–2009) kap. 456 og kap. 3456)
5. Innstilling fra næringskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kapitler under Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Landbruks- og matdepartementet og enkelte kapitler under Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområdene 9, 10 og 11)
(Budsjett-innst. S. nr. 8 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2008–2009) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2008–2009))
6. Innstilling fra næringskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Landbruks- og matdepartementet
(Innst. S. nr. 97 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 22 (2008–2009))
7. Innstilling fra næringskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Nærings- og handelsdepartementet
(Innst. S. nr. 96 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 29 (2008–2009))
8. Forslag fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre oversendt fra Odelstingets møte 2. desember 2008 (jf. Innst. O. nr. 10):
«Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av sjømannsloven for å vurdere behovet for oppdatering av regelverket.»
9. Referat

Valg av settepresidenter

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges to

settepresidenter for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Svein Roald Hansen og Per Rune Henriksen. – Andre forslag foreligger ikke, og Svein Roald Hansen og Per Rune Henriksen anses enstemmig valgt som settepresidenter for dagens møte.

Representanten Arne Sortevik vil framsette et representantforslag.

Arne Sortevik (FrP) [10:01:44]: På vegne av representantene Bård Hoksrud, Per Sandberg og meg selv har jeg fornøyelsen av å sette frem forslag om å øke statlig finansiering av ferjeavløsningsprosjekter.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1–4 behandles under ett, og anser det for vedtatt.

Presidenten vil opplyse om at fotnoten på dagens kart vedrørende voteringene bortfaller, og at det blir samlet votering til slutt.

Sak nr. 1 [10:02:36]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17) (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009))

Sak nr. 2 [10:02:57]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 mv. under Samferdselsdepartementet (Innst. S. nr. 92 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 24 (2008–2009))

Sak nr. 3 [10:03:11]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdepartementet (Innst. S. nr. 90 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 17 (2008–2009) kap. 1070, kap. 4062 og sak 2)

Sak nr. 4 [10:03:31]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidepartementet (Innst. S. nr. 91 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 21 (2008–2009) kap. 456 og kap. 3456)

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1312 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

begrenset til 2 timer og 5 minutter, og at taletiden blir fordelt slik: Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet 25 minutter, Høyre 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter og Venstre 10 minutter. I tillegg foreslås en taletid på inntil 5 minutter for medlemmer av Regjeringen.

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 inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Per Sandberg (FrP) [10:04:51] (komiteens leder): La meg først få lov til å takke komiteen for en meget ryddig og effektiv framdrift i budsjettbehandlingen. Det er vel sjelden en budsjettbehandling i komiteen har gått så rasjonelt og effektivt for seg, uten de store motsetningene. Det er en naturlig konsekvens av at vi har en flertallsregjering, vil kanskje noen si.

Det er litt trist å si at en del av debatten i dag kanskje er litt meningsløs, da vi vet at det vi diskuterer, uavhengig av hvilke forslag som måtte ligge der av budsjetttrammer og påslag for budsjettet for 2009, er gått ut på dato. Det har ikke minst de siste ukene også vist, der både statsministre og enkelte statsråder har signalisert pakker i alle sammenhenger som på et eller annet tidspunkt skal komme. Derfor blir det litt sånn at alt det som skal vedtas i dag, blir med forbehold om nesten klare endringer i løpet av veldig, veldig kort tid.

I den sammenheng har jeg lyst til å sitere noen kommentarer rundt Fremskrittspartiets budsjettalternativ, for det er jo ikke noen tvil om at Fremskrittspartiet i mange sammenhenger har blitt kritisert for å ha vært useriøs og ukritisk i forhold til å bruke penger på infrastruktur. Derfor er det litt morsomt å få lov til å sitere en rekke sjeføkonomer de siste ukene, bl.a. Øystein Dørum, som er sjeføkonom i DnB NOR, som uttalte for ikke lenge siden:

«Jeg mener at skattelette ville virket. FrPs alternative budsjett er antakelig det som ligger nærmest å ha en fasit når vi ser tilbake om to år og ser på hvilke stimulanser som har kommet.»

Derfor er det i hvert fall for meg et litt stolt øyeblikk også, fordi vi vet at det budsjettforslaget som har blitt nedstemt, Fremskrittspartiets forslag fra finansinnstillingen, som ligger til grunn for hvordan vi bruker våre bevilgninger neste år for samferdsel, sannsynligvis er fasiten på hvordan man skal møte de utfordringene vi har innenfor samferdsel og innenfor det noen kaller finanskrisen. Jeg har ikke særlig lyst til å bruke ordet finanskrise, for det må jo snart begynne å gå ut på dato det også. Siden september har ordet finanskrise blitt brukt 85 000 ganger, altså ca. 570 ganger hver eneste dag i 101 dager. Finanskrise eller ikke, muligheten er i hvert fall der for å gjøre noe med infrastruktura-

ren vår. Vi har aldri hatt en mulighet på et slikt nivå som nå.

Det er også andre ting jeg mener vi debatterer på feil premisser, f.eks. det som går på etterslepet på infrastrukturen vår. Komiteen har jobbet ut fra stamnettutredningen fra 2006 og forholdt seg til den, men gjennom en dialog med departementet har vi fått klarhet i at etterslepet på infrastrukturen vår er betydelig høyere i dag enn det var i 2006. Bare på jernbanen snakker man nå om at etterslepet har økt fra 90 milliarder kr til 140 milliarder kr. Når det gjelder stamveiene våre, har vi ikke noen fasit eller dokumentasjon, men det er ingen grunn til å tro at etterslepet på stamveiene våre er noe mindre enn de 230 milliarder kr som lå i stamnettutredningen. Det er kanskje på 300 eller 350 milliarder kr. Derfor blir det også feil når svaret hele tiden er at i kroner og øre har vi fulgt opp NTP, kanskje overoppfylt på enkelte områder, men også underoppfylt på andre. Det blir feil mål når man skal prøve å gjøre noe med den dårlige infrastrukturen i Norge.

Derfor tillater jeg meg å ta med en utskrift fra Dagbladet i dag, som har et oppslag om «Treg trafikk mellom de store byene i Norge». I forhold til tilsvarende trafikk i andre land er vi nest sist. Det eneste landet som er bak oss, er Albania. Det er litt interessant å se at hvis vi sammenlikner kjøretiden mellom Oslo og Trondheim med kjøretiden mellom Stockholm og Göteborg, der avstanden er noenlunde lik i antall kilometer, bruker man over to timer mer mellom Oslo og Trondheim enn mellom Stockholm og Göteborg. Enda verre blir det hvis vi sammenlikner oss med store byer i resten av Europa. Det er det som skulle vært utgangspunktet for bevilgninger og innsats når det gjelder infrastruktur, og da særlig i budsjettet for 2009, når vi allikevel er i den konjunktursituasjonen som vi er i.

Så hører jeg at Regjeringen vil komme med en pakke. Det ser vi virkelig fram til. Så er spørsmålet hvorvidt den vil være av en sånn størrelse at vi i det hele tatt greier å gjøre noe med etterslepet. Jeg tror hele komiteen ser fram til at pakken kommer i månedsskiftet januar/februar, og vi ser fram til at Nasjonal transportplan legges fram, for da får vi virkelig svaret på om den sittende regjering ønsker å gjøre noe med etterslepet.

Det som ligger til grunn for budsjettet for 2009 fra Regjeringen, betyr eksempelvis at til veiformål er det 3 658 mill. kr ekstra i forhold til det som var foreslått fra Bondevik II-regjeringen. Jeg har lyst til å si at vi kunne gjerne ha sett for oss situasjonen i dag hvis forslaget til NTP fra Bondevik II-regjeringen hadde blitt vedtatt. Hvis det ikke hadde blitt forlik på et eller annet tidspunkt, ja da hadde krisen vært optimal, og da hadde sannsynligvis også Albania passert oss.

Så registrerer jeg med glede at en rekke partier i komiteen har beveget seg betydelig i forhold til det som har vært tidligere innstillinger til et alternativt statsbudsjett. Særlig gjelder det opposisjonspartiene. Jeg har særlig lyst til å gi honnør til Kristelig Folkeparti, som har tatt store steg når det gjelder å forstå den situasjonen vi står i.

Fremskrittspartiets budsjett er løsningen. Vi foreslår ikke bare økte rammer, vi foreslår nye finansreformer, betydelig ny organisering, flere gjennomføringsverktøy og

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1313 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

en høyere investeringsramme. Vi utnytter den ledige kapasiteten som er til stede både innenfor anleggsbransjen og innenfor norsk økonomi, særlig innenfor det som det går an å hente ut av effektivisering, for det er ikke noen tvil om at organisering er et svar på det også. Vi dobler riksveivesteringene, 6 milliarder kr. Vi prøver igjen å bygge opp en infrastrukturfond på 300 milliarder kr som skal gi forutsigbarhet, en løsning som jeg registrerer at flere og flere har akseptert som et prinsipp, også andre partier. Vi dobler til rassikring, noe som kanskje burde vært prioritert høyt nå i den situasjonen vi nå er i.

Vi er det partiet som faktisk lanserer løsninger for prosjektfiansiering. Alle snakker om prosjektfiansiering, men i vårt alternative budsjett er løsningene og verktøyet på plass når det gjelder prosjektfiansiering. Vi lager låneordninger som legger til rette for at både jernbane og vei kan ha forutsigbar planlegging og utførelse. Vi overfører riktig nok mer ansvar til disse institusjonene, men jeg tror rett og slett det er nødvendig i den situasjonen at politikerne holder fingrene lenger unna for å få en riktig framdrift. Til øvrige riksveier øker vi rammen med 2,2 milliarder kr. Rammene til fylkeskommunene økes betydelig sånn at de kan ta et løft også.

Jeg er også stolt av at ingen i denne sal i dag kan kritisere Fremskrittspartiet for ikke å prioritere jernbane. Jeg har ikke hørt at noen har kritisert oss nå. Det er jo fordi vi ser at kapasiteten er der nå. Vi har, som jeg har sagt, vår nye organisering, nye verktøy, sånn at man også kan ta et investeringsløft på 3 milliarder på jernbanen utover det Regjeringen foreslår. Og vi har riktig bevilgning til vedlikehold, sånn at vi kan ta noe av etterslepet og ikke la det øke, som det faktisk gjør under den sittende regjeringen.

Jeg er selvfølgelig innstilt på at alt blir nedstemt, men vi har mange gode verbalforslag som jeg registrerer at vi får mer eller mindre støtte til, og det gleder meg.

Jeg vil avslutte med å rette opp en feil i et tallbeløp i innstillingen på side 106. Under kap. 456 post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*, skal beløpet være 377 841 000. Dette er med komiteens tilslutning.

Til slutt fremmer jeg de forslagene som Fremskrittspartiet alene eller sammen med andre står bak i innstillingen.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

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

Det blir replikkordskifte.

Torstein Rudihagen (A) [10:15:39]: Fyrst vil eg returnere ein takk til komitéleiareren for ei ryddig budsjettbehandling, men det betyr ikkje at det ikkje er stor politisk ueinigheit.

Det var litt interessant å høyre at Per Sandberg viser til økonomar som seier at no har Framstegspartiet fasiten når det gjeld den økonomiske satsinga. Det betyr i alle fall at Framstegspartiet på langt nær har hatt fasiten i høgkon-

junkturperiodar, for då opererte ein med akkurat dei same verkemidla.

I det heile er det litt interessant med dette utanlandsbudsjettet som Framstegspartiet hentar inn veldig mykje pengar frå. Det bruker ein både i høgkonjunktur- og i lågkonjunkturperiodar. For det fyrste må eg spørje: Går det an å lage eit utanlandsbudsjett som ikkje har innverknad på norsk økonomi? Ein ser f.eks. at i OPS-prosjektet i Agder, der det er ein tysk entreprenør, er det faktisk 50 pst. norsk medverknad. For det andre: Er dette eit riktig verkemiddel i høgkonjunkturperiodar, når ein nettopp skal ha norske arbeidstakarar i arbeid?

Per Sandberg (FrP) [10:16:47]: Jeg har nettopp fått oppdaterte tall fra anleggsbransjen i Norge, og det er ikke noen tvil om at den ledige kapasiteten i norsk håndverksbransje er betydelig, og den vil bli økende framover – noen spår kanskje 30–40 pst. ledighet i løpet av de første seks månedene.

Men som jeg også var klar og tydelig på i mitt innlegg, er det ikke bare rammeforslaget eller bare utenlandsbudsjettet til Fremskrittspartiet som har betydning i forhold til å ha fasiten, det gjelder også organisering. Hvis man kikker på Fremskrittspartiet budsjett, er det faktisk en ledig kapasitet på 4–5 milliarder kr som ikke er utnyttet. Sånn sett er forslaget vårt tilpasset at vi har utnyttet kapasiteten maksimalt innenfor norsk økonomi og maksimalt innenfor ledig kapasitet. Det kan bety, som det også ligger i vårt alternativ, at det vil være ledige midler og kanskje også ledige ressurser. Så vi har tatt høyde for både lavkonjunktur og høykonjunktur. Men det er en vesentlig forskjell på vårt alternative budsjett i 2009 og vårt budsjett i 2008. Det er fordi vi har tatt høyde for at det vil være en større kapasitetstilgang enn det var i 2008.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:18:03]: Eg òg vil gje ros til komiteens leiar for ei ryddig og god leiing i budsjettarbeidet, utan at eg skal drive med persondyrking av den grunn.

Eg har tenkt å ta opp tråden frå Albania-debatten i tron-taledebatten. Representanten nemnde jo Albania her òg. For meg synest det no som om Albania er blitt Framstegspartiet sitt nye fyrstårn. Mellom anna sa partiets nestleiar at Albania no hadde passert Noreg og gjorde ein mykje større innsats knytt opp mot transport enn det denne regjeringa har gjort. Så har eg sjekka litt om Albania, og då såg eg at 12 pst. av vegnettet på 1 800 mil er med asfalt, resten er utan.

Så mitt spørsmål til Framstegspartiet: Er det slik no at Albania er det nye fyrstårnet for Framstegspartiet og for Framstegspartiet sin transportpolitikk?

Per Sandberg (FrP) [10:19:02]: Nei, men det er greit å ha noe å sammenlikne med for å vise hvor vi står i Norge. Nå er det slik at fortsatt er det bare 4–5 pst. av stamveiene i Norge som har akseptabel standard.

Men jeg vil gjerne sammenlikne med andre land som har forstått betydningen av å satse på infrastruktur for å få et effektivt samfunn, og særlig i forhold til miljøspørs-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1314 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

målet burde det være interessant for representanten Langeland. Bruker man to timer mer på strekningen mellom Oslo og Trondheim enn f.eks. mellom Stockholm og Göteborg, innebærer det betydelig mer utslipp også. Derfor synes jeg det er trist at Langeland ikke ser at en bedre infrastruktur, særlig på vei, vil få betydelig innvirkning på klimautslipp og miljø i Norge. Men disse forskningsresultatene vier ikke SV noen oppmerksomhet i det hele tatt.

Når det gjelder Albania, vet jeg at de har en betydelig innsats når det gjelder stamveiene, og det er jo stort sett det vi snakker om i forhold til den mangelfulle innsatsen her.

Truls Wickholm (A) [10:20:16]: Det er jo hyggelig å høre at komitélederen i hvert fall anerkjenner at tilstanden på norske veier og i norsk samferdsel ville ha vært en helt annen hvis det hadde vært de borgerlige partiene som hadde fått viljen sin, og han ikke hadde vært med på å få til et forlik med de rød-grønne partiene. Så har vi endelig fått konstatert at også Fremskrittspartiet mener det.

Men det er også spennende å høre at nestlederen i Fremskrittspartiet nå er fornøyd og stolt over at han ikke kutter i jernbanen. Betyr det da at han innser at den politikken som Fremskrittspartiet tidligere har bedrevet, var feil, at det var feil å legge inn de store kuttene i norsk jernbane? Jeg må også spørre om hvorfor det nå ligger inne et kutt på 200 mill. kr på den statlige kjøpsordningen, som jo vil bety et redusert tilbud og en dårligere miljøpolitikk.

Per Sandberg (FrP) [10:21:16]: Først må jeg få lov til å si at vi har vel aldri lagt skjul på at hadde Bondevik IIs forslag til NTP blitt vedtatt – der Fremskrittspartiet for øvrig hadde 7,5 milliarder kr mer enn regjeringen, altså betydelig mer enn det som forliket gav – hadde situasjonen vært ganske så mye verre i dag. Det skjønner alle sammen.

Så til det andre spørsmålet i forhold til prioriteringer. Ja, Fremskrittspartiet har tidligere prioritert etterslepet på vei i betydelig større grad enn etterslepet på jernbane. Nå har vi en helt annen situasjon og en annen kapasitet, og vi har lagt til grunn helt nye verktøy som også åpner for å satse på jernbane. Nettopp vår investering i jernbane og vår organiseringsendring og effektivisering vil bety betydelig mer trafikk også. Det vil selvfølgelig føre til innsparinger i forhold til kjøp av transport. Det er en logikk som i hvert fall Fremskrittspartiet skjønner, men som Arbeiderpartiet nærmest har tatt avstand fra. Men all historie viser jo at hvis man er mer effektiv, får man også mer igjen for pengene.

Presidenten: Replikordskiftet er avslutta.

Torstein Rudihagen (A) [10:22:45]: Landet treng ein effektiv, tilgjengeleg, trygg og miljøvennleg transportsektor som òg bidreg til regional utvikling. Regjeringas budsjettframlegg er utan tvil eit lyft for å få til dette. Derfor er fleirtalet, Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet si innstilling full oppslutning om framlegget. Vi har ikkje funne

grunn til å skrive mykje i denne innstillinga. Her er korkje helsingar heim eller helsingar til andre. Budsjettframlegget opnar for igangsetjing og utbygging av ei rekkje samferdselsprosjekt. Dette stør vi, og vi har heller ikkje funne grunn til å gi enkeltprosjekt omtale utover det som står i budsjetteksten. Framtidige prosjekt kjem vi attende til i samband med stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan for 2010–2019. Opposisjonen har sjølv sagt eit anna utgangspunkt, med behov for å gjere greie for sine alternative budsjett.

Med 2009-budsjettet har Regjeringa overoppfylt dei økonomiske rammene i den vedtekne transportplanen med 1,9 milliard kr. Da desse rammene vart vedtekne, kalla mindretalet dette for luftpengar og ville ha ein langt mindre ambisiøs plan. Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre kan vere glade for at deira plan ikkje fekk fleirtal. Og etter det har dei tydelegvis skifta meining og vil no bruke meir pengar enn Regjeringa i samferdselsbudsjettet for 2009. Det avspeglar forskjellen mellom å vere i posisjon og å vere i opposisjon.

Faktum er at Regjeringa i denne perioden har satsa på samferdsel og snudd ein mangeårig negativ trend. Nivået på veg og bane i framlegget er no 6,3 milliardar kr meir enn regjeringa Bondevik sitt forslag til statsbudsjett for 2006. Frå 2008 er det ein auke i budsjettet på 3,2 milliardar kr. Da må ein kunne seie at dette er eit lyft for transportsektoren.

Dei alternative budsjetta frå opposisjonspartia inneheld mange forslag om lån, ulike fondsordningar, OPS osv. Vi har mest tru på pengar. Og Regjeringa har vist vilje og evne til å leggje pengane på bordet. Denne satsinga på samferdsel vil halde fram i åra som kjem. Statsministeren har varsla at NTP vil innehalde ei auka satsing på samferdsel på fleire titals milliardar. Og medan vi har venta på neste NTP, har Jens, Liv Signe og Kristin innfridd resten av dagens NTP og vel så det – i alle fall målt i pengar.

Likevel er ikkje alle prosjekta gjennomførte, mest på grunn av kraftig prisauke. Kor ille ein lågkonjunktur enn er, vil kanskje konjunkturane no bidra til at ein får meir for pengane – samstundes som vi vil effektivisere utbygging av veg og bane. Det er utan tvil lettare å få til samanhengande rasjonelle utbyggingar med eit stort samferdselsbudsjett, altså meir pengar og meir for pengane.

Prosjektfinansiering er å finansiere prosjekta på ein slik måte at ein får til rask, rasjonell og samanhengande utbygging. Uansett kva modell ein måtte velja, om det er OPS, statleg lånefinansiering, eigen post som følgjer prosjekta på statsbudsjetta eller fullstendig løyving når prosjektet blir vedteke, krev det statlege løyvingar saman med eventuelle bompengar. Ikkje minst krev det prioriteringar. Det betyr at andre prosjekt må vente. Det er ikkje slik at alternativ finansiering som mange pratar om, eller prosjektfinansiering, løyser alle samferdselsutfordringane våre.

I 2009 vil i alt 21 større vegstrekningar opnast for trafikk. Regjeringa vil setje i gang heile 14 nye vegprosjekt over heile landet. Også for jernbanen er budsjettet stort nok til å starte to nye store prosjekt, Gjevingåsentunnelen på Nordlandsbanen og Barkåker–Tønsberg i 2009, i til-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1315 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

legg til at det blir halde høgt tempo i dei store utbyggingane mellom Lysaker og Sandvika og mellom Sandnes og Stavanger.

Eg meiner vi har eit godt budsjettframlegg, med satsing på trafikktryggleik, kollektivtiltak, auka vedlikehald og investeringar på både veg og bane – og ikkje minst ein auke når det gjeld hamner og farleier. Men så har føresetnadene endra seg etter at budsjettet vart lagt fram. Finanskrisa og lågkonjunktur slår inn sterkare enn vi kunne ane. Derfor har Regjeringa varsla at ein på nyåret vil kome med nye tiltak som m.a. skal utnytte ledig kapasitet i bygg- og anleggsbransjen. Da bør det bli enda meir fart i veg- og jernbanebygginga, fordi investering i samferdselsinfrastruktur er god motkonjunkturpolitikk. Det gir dobbel effekt: auka sysselsetjing og effektivisering av samfunn og næringsliv, noko som vil gjere næringslivet vårt meir konkurransedyktig og robust over tid.

Vi må samstundes auke trafikktryggleiken og redusere auken i utsleppa. Derfor bør auka tiltak også omfatte jernbane. Da må fleire jernbaneprosjekt gjerast klare til utbygging. Jernbaneverket må på offensiven, og dei må få meir pengar til planlegging, slik at gode prosjekt kan setjast i gang. Vi skal bygge både veg og bane, men det er eit tankekors at det finst så mykje større planreservar for veg enn for jernbane. Sjølv sagt er Jernbaneverket prega av tidlegare mange magre år. No er situasjonen annleis. På tre år er investeringane auka med 140 pst. For 2009 skal det byggjast ny jernbane for 3,2 milliardar kr i Noreg, nær 1 milliard kr meir enn i 2008. Jernbanesatsinga vil halde fram i ny raud-grøn transportplan, derfor må planarbeidet prioriterast høgare.

Trafikktryggleik må vere eit overordna mål i all samferdselsplanlegging og utbygging. Med 2009-budsjettet får vi ein trafikktryggingmilliard. Med denne milliarden vil Regjeringa motarbeide den negative utviklinga i talet på drepne i vegtrafikken. Den svært dramatiske auken i dødstala i trafikken tidleg i 2008 har heldigvis stoppa opp mot slutten på året, men skal vi arbeide mot ein nullvisjon, må vi ta i bruk heile spekteret av målretta tiltak, på vegnettet, overfor bilføraren, overfor bilen, auka kontroll og samstundes betre jernbane- og kollektivtilbod. Bygging av 30 km midtdelarar på dei mest trafikkerte to- og trefeltsvegane våre og nye 69 km med firefeltsveg med fysisk skilje mellom køyreretningane er viktige tiltak. Med trafikktryggingmilliarden doblar Regjeringa innsatsen for trafikktryggleik. Òg løyvinga til Trygg Trafikk aukar med 2 mill. kr. Det er eit handslag til det viktige arbeidet Trygg Trafikk gjer for å auke trafikktryggleiken.

Så er det slik at satsinga på rassikring er dobla i denne perioden. Det er òg trafikktrygging.

Det blir ofte, med rette, uttrykt misnøye med vegvedlikehaldet i landet vårt. I 2009-budsjettet plussar Regjeringa på 10 pst. på vedlikehaldet, og i budsjettet blir særleg vintervedlikehaldet – brøyting, salting og strøing – spesielt framheva. Likeeins er tett oppfølging av kontraktane mellom Vegvesenet og entreprenørane om vedlikehaldet heilt nødvendige tiltak. Men eg legg ikkje skjul på at eg framleis meiner det var ei ulykke for vedlikehaldet at Vegvesenet ikkje lenger har ei vedlikehalds- og produksjonsavdeling.

Når våren kjem, vil òg asfaltmaskinene komme ut på vegane. Ein kraftig auke i asfalteringsinnsatsen skal gi oss minst 1 500 km ny asfalt i 2009. Med lågare prisar får vi tru at asfaltmilliarden rekkjer til 1 500 km og meir til.

Regjeringa vil styrkje kollektivtransporten med over 3 milliardar kr, og den samla innsatsen summerer seg no til over 14 milliardar kr i 2009. Det er spesielt vedlikehald på og investeringar i jernbane som utgjer store beløp, men doblinga av midlane til påskjønningssordninga er òg eit viktig grep. Påskjønning skal delast ut til byar som er viljuge til å ta i bruk skikkelege tiltak for å redusere biltrafikken – og på den måten få ned klimagassutsleppa og gjere bymiljøet betre og meir triveleg. Dobblinga av midlane til påskjønningssordninga er ein del av Stortingets klimaforlik. Her var, som kjent, Framstegspartiet ikkje med. Det er verdt å merke seg at Framstegspartiet – som har eit så romsleg alternativt budsjett – ikkje har avsett éi krone til påskjønningssordninga.

Sykkelvegar, spesielt i byane, blir eit av mange viktige tiltak for å redusere utsleppa frå transportsektoren, og Regjeringa foreslår ein auke i løyvinga til gang- og sykkelvegar på 70 mill. kr. Det er ein auke på 21 pst.

Fiskerihamner og farleier er ein svært viktig del av transportsektoren. Regjeringa foreslår her ein reell auke til utbygging på desse områda på 43 mill. kr. Det betyr at løyvingane òg her meir enn oppfyller Nasjonal transportplan. Regjeringa har systematisk styrkt oljevernberedskapen, m.a. med reetableringa av hovuddepotet på Fedje i Hordaland og ein auke på 25 mill. kr i 2008. Framlegget om å auke innsatsen ytterlegare, med 88 mill. kr, i 2009 følgjer opp Kystverkets utskiftingsplan på ein god måte.

Thorbjørn Jagland hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [10:32:08]: Når man – som Arbeiderpartiet gjør – hardnakket hevder at det er både overoppylling og oppfylling av NTP, må man finne seg i å bli etterprøvd. På spørsmål har samferdselsministeren lagt frem en liste over veiprojekter som ligger inne i handlingsprogrammet for 2006–2009, hvor det mangler penger også når budsjettet for 2009 regnes med. Det fremkommer totalt en mangel på 2,3 milliarder kr, men hvis vi kun ser på de prosjektene som ikke er forsøkt «forklart vekk», gjenstår det altså en manglende sum på 1,1 milliarder kr. Er det i Arbeiderpartiets øyne en overoppylling eller bare en oppfylling av NTP for perioden 2006–2009?

Torstein Rudihagen (A) [10:33:00]: Eg presiserte i innlegget mitt at når det gjeld løyvingar i forhold til det som Stortinget vedtok i samband med transportplanen, er det ei overoppylling.

Samtidig sa eg at ein god del av prosjekta ikkje er gjennomførte. Det har samanheng med to ting. For det fyrste var det behov for å styrkje vedlikehald og drift langt meir enn det som var føreset i planen. For det andre har det vore ein kostnadsauke for prosjekta som har gjort det umogleg

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1316 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

– sjølv med dei høge løyvingane – å få gjennomført dei prosjekta som låg inne i Nasjonal transportplan.

Det er det faktiske forholdet, og det gjer jo at utfordringane i neste transportplanperiode blir desto større.

Trond Helleland (H) [10:33:59]: Representanten Rudihagen innledet med å si at regjeringspartiene hadde skrevet ganske lite, og at det var opposisjonen som skrev. Det er for så vidt riktig. Det er på en måte opposisjonens mulighet til å synleggjøre politikken når vi har en budsjettbehandling. Samtidig var representanten Rudihagen i innlegget sitt nå mye mindre offensiv når det gjaldt alternativ finansiering, OPS-prosjektfinansiering, enn det vi har hørt representanten har vært ellers.

Når en går igjennom budsjettinnstillingen, finner jeg egentlig bare ett nytt punkt som regjeringspartiene har lagt fram, og det er kapittelet «Likestilling». Da er spørsmålet om det er det nye satsingsområdet. Det står bl.a. at det er behov for «å fremme likestilling i transportpolitikken», og at kvinner kjører bil i mindre grad enn menn, osv. Hvilke tiltak ønsker regjeringspartiene å komme med, og vil dette bli et hovedsatsingsområde i NTP?

Torstein Rudihagen (A) [10:34:58]: Når det gjeld prosjektfinansiering, er iallfall eg for mitt vedkommende like offensiv som eg støtt har vore. Poenget mitt var at prosjektfinansiering liksom ikkje er nokon gratis lunsj, for uansett kva for modell ein måtte finne for det – t.d. OPS, som bl.a. Høgre peiker på – krevst det òg statlege løyvingar, sjølv om dei kjem på eit seinare tidspunkt. Det krevst prioritering – og det krevst nedprioritering.

Ja, vi ønskjer å satse på kollektivtransport, og det er ei god satsing i budsjettet på jernbane og på kollektivtiltak. Så er det jo eingong slik at damer føretrekkjer kollektivtransport heller enn å køyre bil sjølve – det er mogleg det heng att nokre kjønnsroller her, at det er karane som helst grip fatt i bilen. Dermed aukar ein tilbodet til – orsak, eg heldt på å seie det svake kjønn – det kvinnelege kjønn, ved at ein aukar tilbodet om kollektivtransport.

Presidenten: Her er man på tynn is.

Jan Sahl (KrF) [10:36:12]: Vi får prøve å komme oss inn på fast land igjen.

Representanten Rudihagen understreket at Arbeiderpartiet har mest tro på penger i samferdselssektoren. Det har også Kristelig Folkeparti. Men vi har også tro på at ved å organisere oss på et litt annet vis, ved å endre litt på finansieringsstruktur, kan det være mulig å få mer ut av pengene. Vi har flere ganger utfordret samferdselsministeren når det gjelder dette, og har fått til svar at hun ikke har noen motforestillinger mot å prøve verken nye finansieringsordninger eller å endre på struktur. Men det har ikke kommet noe på det området. Det er da vi i Kristelig Folkeparti stiller oss spørsmålet: Er det Arbeiderpartiet som er proppen her, slik at vi ikke får endringer verken i finansieringsordninger eller i struktur?

Torstein Rudihagen (A) [10:37:10]: Eg er heilt einig med representanten Sahl i at det er pengar som tel mest. Så er spørsmålet å utnytte dei på ein så effektiv måte som mogleg. For min del har eg ei svært pragmatisk haldning til korleis strukturen bør vere for at ein skal få det til. Det er tilbodet om transport til folk i dette landet som er avgjerande.

No har eg lagt merke til at Kristeleg Folkeparti foreslår ei omorganisering av Jernbaneverket til eit statleg føretak eller eit aksjeselskap. Men uansett om det skulle skje, er det òg avhengig av ei statleg finansiering. Eg forstår ikkje at ein ikkje kan oppnå den same effektiviteten i Jernbaneverket ved at departementet stiller krav til Jernbaneverket om ei effektiv drift. Så må ein løyve dei statlege midlane som Jernbaneverket må ha for å gjere jobben sin, uansett om det er eit statsføretak, ei forvaltingsbedrift eller eit aksjeselskap.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Trond Helleland (H) [10:38:42]: Årets budsjettdebatt blir en parentes i historien. Det var den høsten verdens børser raste og banker kollapse, og hvor den norske regjeringen la fram et budsjett som var utdatert da det ble lagt fram. Om en drøy måned kommer Regjeringen med budsjettets del 2, og i mars får vi Nasjonal transportplan til Stortinget. Dagens debatt blir derfor preget av hva vi vet så langt, og hvilke prioriteringer vi har gjort i finansinnstillingen.

Høyre har i neste års budsjett valgt å satse kraftig på samferdsel. Vi har lagt oss på den samme pengebruk i finansinnstillingen totalt sett som Regjeringen, men vi har omprioritert slik at det blir et kraftig løft for norske veier neste år.

Forbedret infrastruktur og mer moderne samferdselsløsninger øker mobiliteten og bidrar til å tilfredsstille de transportbehov som finnes i samfunnet. Dette kan gi vekst og utvikling i hele landet. En godt utbygd og vedlikeholdt infrastruktur gir enkeltmennesker frihet til å kunne forflytte seg på en effektiv og sikker måte innenlands og til utlandet. Infrastrukturen er samtidig viktig for at bedrifter i hele landet skal være konkurransedyktige. Dette gjelder både ved at bedriftene lettere kan tiltrekke seg arbeidskraft, og gjennom reduserte kostnader for å nå markedene.

Veibygging er både god distriktpolitikk og god næringspolitikk. Bedre veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken. I økonomiske nedgangstider må en bidra til å redusere arbeidsledigheten i bl.a. bygg- og anleggssektoren gjennom økt satsing på veibygging. Den statlige andelen av veiinvesteringene må økes. Nå settes det ikke i gang større prosjekter uten bompenger, og bompengandelen har økt fra år til år. Manglende investeringer i veier i forhold til målsettingene i Nasjonal transportplan må bevilges på budsjettet for 2009. Høyre vil derfor øke bevilningene til vei med 1 milliard kr i forhold til det som følger av Regjeringens forslag.

Av beløpet på 1 milliard kr vil vi bruke 750 mill. kr på nye veiprojekter. Blant de prosjektene vi har funnet rom for å komme i gang med, er det en rekke prosjek-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1317 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

ter som er gryteklare – de er ferdig utredet og regulert, og nødvendige vedtak er fattet lokalt. Det er bare å stikke spaden i jorden. Det gjelder f.eks. rv. 7 Sokna-Ørgenvika – et prosjekt som vil kutte reisetiden mellom Østlandet og Vestlandet med 20 minutter, og som vil knytte landets største reiselivsregion Hallingdal nærmere de store markedene på Østlandet og nærmere Gardermoen. Vi foreslår at dette skal være et OPS-prosjekt. Vi foreslår OPS også på E18 i Indre Østfold, på E39 Os-Bergen og på E6 vest for Alta. Trafikkfarlige og sterkt trafikkerte strekninger på E18 kan man komme i gang med, likeså flere strekninger på Kyststamvegen E39 og flere mindre riksveistrekninger rundt om i alle landets fylker. La oss komme i gang!

Det er forstemmende at langt over 20 større prosjekter ligger langt bak de rammene som ble vedtatt i handlingsprogrammet til NTP. Det er departementet selv som opplyser dette i svar til komiteen. En lang rekke prosjekter får altså mindre enn forespeilet. Det er nok av prosjekter å gyve løs på når krisepakken kommer på nyåret.

Høyre vil bevilge 100 mill. kr mer enn Regjeringen til midtdelere og andre trafikksikkerhetstiltak, 50 mill. kr til en belønningsordning for tryggere skoleveier og 100 mill. kr til rassikring, slik at den totale ekstratsatsingen fra Høyre beløper seg til 1 milliard kr.

I tillegg vil vi etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål på 40 milliarder kr. Dette vil gi en årlig avkastning på ca. 2 milliarder kr, som kan brukes for å møte noen av utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet. Disse pengene skal sikre stabilitet i vedlikeholdsbudsjettene og komme i tillegg til de ordinære veibevilgningene. I en tid der anleggsmaskinene stanser opp, der ordreservene tørker inn og der olje- og asfaltprisene går ned, ser jeg for meg en vår og sommer hvor alle de «Seks Tusen Hål» som Hellbillies synger om, blir tettet, og hvor rassikring blir kraftig styrket. Nå har vi muligheten. Jeg håper Regjeringen viser handlekraft.

Jeg så at den danske regjeringen la fram sin nasjonale transportplan i går. Der er det bl.a. foreslått å opprette et infrastrukturfond på 90 milliarder danske kroner.

Gode kollektivløsninger er viktig for et smidig transportsystem. Den svært vellykkede satsingen fra Bondevik II-regjeringen, med den såkalte belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene, følges nå opp som et ledd i klimaforliket. Det er bra. Satsingen bør trappes videre opp. Høyre vil ha en sterkere satsing enn Regjeringen på kollektivtransport i de store byene for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen. Statlig tilskudd til kollektivtiltak i distriktene kan ikke kompensere for bedre og sikrere veier. Derfor foreslår vi å øke bevilgningen til belønningsordningen i byene med 30 mill. kr. I tillegg prioriterer vi å finansiere en ungdomsrabatt på 50 pst. på NSB og øvrige kollektivtilbud i hele landet. Det er viktig å stimulere til økt bruk av tog og buss. Gode reisevaner bør opparbeides i ung alder.

Vi er også opptatt av å finne nye løsninger som kan gi raskere og mer rasjonell utbygging, drift og vedlikehold av veianlegg. Høyre ser at Regjeringens varslede modell for bygging av infrastruktur, «prosjektfinansiering», er skrinlagt. Dette gjør det enda viktigere å jobbe videre med byg-

ging av vei gjennom Offentlig Privat Samarbeid, OPS. Erfaringene fra de første OPS-prosjektene som er fullført, er så gode, bl.a. med halvert byggetid og bedre kostnadskontroll, at Høyre mener modellen bør videreføres på egnede strekninger. Vi er derfor svært glad for at en samlet opposisjon står bak kravet om OPS. Opposisjonen har også samlet seg om en rekke prosjekter som egner seg for OPS-finansiering.

Konkurranse i jernbanesektoren er viktig for å sikre et best mulig tilbud til brukerne med de ressursene som er tilgjengelige. For eksempel har økt konkurranse innenfor persontransport på Gjøvikbanen vært en kjempesuksess. Gjøvikbanen har etter konkurranseutsetting fått et tilbud med mye bedre kvalitet, en stor økning i antall avganger og universell utforming, slik at den nå er tilgjengelig også for funksjonshemmede.

Mer bruk av anbud med kontraktvilkår og sanksjoner kan vise seg å være et mer egnet og effektivt verktøy for å sikre den offentlige tjenestekvalitet med hensyn til f.eks. universell utforming framfor lovfesting av rettigheter. Vi vil foreslå konkurranseutsetting av persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB.

Vi har også tidligere fremmet et forslag om en handlingsplan for flere krysningsspor på jernbanen. Med flere krysningsspor vil vi øke kapasiteten på jernbanenettet. Jeg ser at Regjeringen gjør noe nå, men det overordnede blikket på hvilke krysningsspor som kan bidra til å øke kapasiteten, mangler.

I den forrige regjeringsperioden ble det gjennomført en rekke tiltak som medførte en økning i godstransport på jernbane på 80 pst. i løpet av fire år. Høyre ønsker økt konkurranse ved utbygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur for å sikre midler til jernbaneinvesteringer. Konkurranseutsetting er ikke noe nytt i jernbanesektoren. Tall fra Jernbaneverket for de siste årene viser at det aller meste av Jernbaneverkets investeringer og en stor andel av vedlikeholdet har vært konkurranseutsatt. Den omstillingen og konkurranseutsettingen som Stortinget vedtok høsten 2004, og som ble satt i verk i 2005, førte til lavere kostnader for flere vedlikeholdsoppdrag på jernbanenettet. Innsparte midler som følge av konkurranseutsetting må selvsagt brukes til å styrke jernbanen. Høyre peker på at sikkerhet fortsatt skal være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én.

Vi vil også ha en sterkere satsing på oljevernberedskap langs kysten, og foreslår å bevilge 15 mill. kr ekstra til dette. Kystnaturen er sårbar, og omfattende forurensning kan få langvarige økologiske, trivselsmessige og økonomiske konsekvenser.

Det forekommer årlig en rekke sjøfartsulykker langs norskekysten. Vi anerkjenner den veldig samfunnsnyttige rollen som Redningsselskapet har ved å bidra til økt sikkerhet for alle som ferdes på sjøen. Vi vil derfor øke bevilgningene til Redningsselskapet betydelig i forhold til Regjeringens forslag.

For transport over lengre avstander og til mer spesialiserte oppgaver er luftfarten og skipsfarten viktige og nødvendige for nasjonen. Høyre vil bidra til at disse næringene får gode vilkår, slik at de reisende og all last skal kunne

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings-1318 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

transporteres på en sikker og effektiv måte også i framtiden. Med dagens finansuro er både skipsfart og luftfart på vei inn i en krise. Avinor meldte i går om en nedgang på 7,4 pst. i flytrafikken i november.

Høyre mener at gode og pålitelige post- og telekommunikasjonstjenester også er av stor betydning for alle. Post i Butikk har gjennom lokalisering og åpningstider gjort kjernetilbudet til Posten mer tilgjengelig for folk flest. Konkurransen mellom bedrifter innenfor tele- og datatjenester har gitt kundene stadig bedre og rimeligere tjenester. I Norge har vi relativt sett stor faglig tyngde innenfor IKT-næringen, både generelt og innenfor spesialiserte sektorer. Høyre ønsker å bidra til at denne kompetansen består og kan vokse, både ved å gi bedrifter lavere skatter og avgifter og ved å stimulere til økt forskning.

Årets budsjettbehandling har vært spesiell; gavene skal ikke pakkes opp før langt ut på nyåret. Jeg håper Regjeringen og statsråden kan være villig til å lytte til innspill fra opposisjonen. For et par dager siden opplevde vi at helseministeren var imøtekommende overfor gode forslag fra opposisjonen. Så langt i denne perioden har vi ikke akkurat opplevd statsråd Navarsete som lyttende og imøtekommende overfor det opposisjonen foreslår. Kanskje finanskrisen kan snu på dette. Jeg tror at norske veier og norsk jernbane vil tjene på at det er bredest mulig oppslutning om transportpolitikken.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [10:48:50]: Da statsbudsjettet ble lagt fram den 7. oktober, var Høyre fornøyd med rammen og antydning at det var et godt budsjett i så måte. Nå har jeg ikke registrert at Høyre på noen slags måte har ønsket å bruke mer oljepenger enn det som lå til grunn i statsbudsjettet fra 7. oktober. Nå viser jo representanten Helleland selv til alle de pakkene som eventuelt måtte komme på nyåret.

Hvis det nå skal være slik at Regjeringen la fram en pakke som tilsa at vi må bruke noe mer oljepenger i januar, februar, mars, vil det da også gi det resultatet at Høyre bryter handlingsregelen – nå anerkjenner vi at det er åpenhet og mulighet innenfor norsk økonomi til å bruke noe mer oljepenger – eller er det slik at Høyre slavisk følger handlingsregelen med hensyn til den bruken av oljepenger som den til enhver tid sittende regjering står for?

Trond Helleland (H) [10:49:47]: Det er ikke representanten Helleland som styrer Høyres finanspolitikk, men han har jo en viss innflytelse. Jeg vil tro at i en situasjon der landets økonomi kneler, der bedrifter må si opp folk, der det er mangel på nye jobber, vil det være naturlig å bruke noe ekstra midler. Det har Høyre gjort før. Vi bruker også motkonjunkturtiltak når det er nødvendig, og handlingsregelen er ikke en regel som en skal forholde seg til helt slavisk når det går nedover med økonomien.

Det som er forskjellen mellom Høyre og Fremskrittspartiet i denne saken, er jo at Fremskrittspartiet ønsker å bryte handlingsregelen hvert år, hele tiden, hver eneste dag, og ønsker å bruke mer oljepenger uansett om det er

gode eller dårlige tider. Vi ønsker å sette inn ekstra offentlige ressurser når næringslivet sliter, når den enkelte står i fare for å miste jobben, og det er en politikk som jeg tror er riktig.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:51:02]: Eg har to spørsmål: Mens veljarar og folk flest roper på at staten må koma og rydda opp og sørgja for å gjera noko med finanskrisa, høyrer eg at Høgre ønskjer seg meir av det som ikkje har verka. Dei ønskjer seg meir marknad, meir privatisering, meir av dei løysingane som på ein måte skapte denne krisa. Klarar ein ikkje å stoppa opp og tenkja at av og til må me tenkja oss litt om, eller er det berre marknad og privatisering som gjeld for Høgre?

Det var ein interessant interpellasjon her tidlegare i år, der Helleland snakka om eID, og han gav uttrykk for utolmod med omsyn til at dette måtte koma raskt. Så viser det seg, når ein ser i budsjetta til Høgre, at dei kuttar i dei instrumenta som kan vera med på å fremma eID. Kva i alle dagar er det som føregår? Har ikkje Høgre det utolmodet lenger?

Trond Helleland (H) [10:52:07]: Det siste representanten Langeland snakket om, har dessverre blitt fjernet fra våre budsjettkapitler – hvis det var eID han snakket om; jeg syntes det var eID, så jeg var litt i tvil. Men eID er noe jeg absolutt er positiv til, men det kuttet som er foretatt på kommunalbudsjettet, går jo på det nye direktoratet i Florø, der vi ønsker en helt annen løsning, ved nærmest å sette Statskonsult ut på anbud. Nok om det.

Når det gjelder det andre – mer markert, mer privatisering – vil jeg si at hvis Langeland med det mener at vi ønsker å stimulere økonomien gjennom skattelettelse, er det riktig. Noe av det som vel næringslivet unison har pekt på, er at de to grepene Regjeringen gjorde i dette budsjettet for å tekkes SV – det var antakelig ingen andre som bad om det – nemlig å øke arveavgiften for de familieledede bedriftene og skjerpe formuesskatten for dem med ganske stor formue, vil bidra til det motsatte av det Langeland og jeg ønsker, nemlig økt verdiskaping i årene framover.

Truls Wickholm (A) [10:53:21]: Representanten Helleland er inne på eID her, og han har engasjert seg sterkt i den saken før. Han hadde bl.a. en interpellasjon tidligere i år hvor han sier:

«Min interpellasjon i dag er et uttrykk for utålmodighet.»

Han spør når statsråden vil ha elektronisk ID klar for lansering her til lands, og sier at fornyingsministeren burde hatt større ambisjoner enn dette, og sier at

«det vet jeg at ministeren har, men tempoet har manglet.»

Det Høyre anser som det absolutt avgjørende skrittet, er å innføre en nasjonal eID, og jeg antar da ganske raskt. Da er det litt merkelig at Høyre kutter 40 pst. i Direktoratet for forvaltning og IKT. Det er vel neppe det lureste du kan gjøre å rasere et helt direktorat, hvis du ønsker eID raskt. Er det ikke bedre at folk får gjøre jobben sin enn at de må gjennom store omstillinger? Eller er det slik at

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1319 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Høyre er mer opptatt av ideologi og anbudsutsetting enn å få innført eID?

Trond Helleland (H) [10:54:20]: Jeg konstaterer at representanter fra posisjonspartiene har klart å finne ett punkt å ta Høyre på – det er det punktet som vi har fjernet fra våre budsjettkapitler, og som vi har overført til kommunalkomiteen. Det kuttet redegjorde jeg for i min svarreplik til Langeland, så jeg regner med at representanten Wickholm hørte det.

Det er ikke slik at en må ha svære offentlige direktorat for å kunne iverksette en eID for å etablere Minside. Jeg så at statsråden var på fjernsynet i går og skulle forklare folk hva PIN-koder er. Det er bra. Det er viktig å få folk til ta dette i bruk, og det er også viktig at vi skaper løsninger. Vi har pekt på løsninger, bl.a. de bankene bruker, som i alle fall kan være gode overgangsordninger inntil en har et tryggere system. Jeg tror bank-ID fungerer såpass trygt at folk flest tar sjansen på å bruke det når de skal ta ut penger i banken. Da måtte det også være mulig å kunne hente ut offentlig informasjon gjennom et sånt system, og at en også får en elektronisk signatur. Men som sagt – dette hører ikke til vårt budsjettkapittel, representant Wickholm.

Jeg tar opp det forslaget som Høyre har, og de forslagene vi har sammen med Kristelig Folkeparti og/eller Venstre.

Presidenten: Representanten Trond Helleland har tatt opp de forslagene han refererte til.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:55:49]: Me har ei finanskrisa, men me har òg ei klimakrise. Det betyr at me må ha fleire tankar i hovudet samtidig, og det er ikkje alltid så enkelt for enkelte. Men i alle fall er det slik at når me skal gjera noko i forhold til finanskrisa, må me tenkja grønt, me må i tillegg tenkja på kva som er bra for klimaet – som mange politikarar meiner er den største utfordringa me står overfor. Då synest eg det er veldig rart at opposisjonen her går samla inn for fleire private løysingar, altså har ein ideologisk profil på dette som er meir av det som ikkje har verka, nemleg meir marknad, meir marknad, meir marknad, når ein faktisk ser at det ein treng no, er meir styring, meir regulering – og ikkje meir oppsplitting, anbod og privatisering. Eg synest det er ein tankekross.

Eg er veldig glad for at det i Stortinget er eit breitt fleirtal bak eit klimaforlik. Det skaper tryggleik for at det ein vel framover, er det som ein må gjera i forhold til klimagassutsleppa. Dette klimaforliket må sørgja for at me får kutta to tredjedelar i Noreg. Det er ei kjempeutfordring. No i desse krisetider er det fornuftig å ha det i bakhovudet, at me må redusera klimagassutsleppa. Det gjer me m.a. ved å oppfylla klimaforliket i forhold til påskjønningssordninga, der altså Høgre og SV går saman med dei andre. Påskjønningssordninga er eit viktig tiltak for å få fleire til å ta bussen. Men eg trur at det må sterkare lut til framover for å få ned forureinande trafikk. I tillegg til gulrøter, må det meir pisk til. Eg tenkjer ikkje minst på byområde med stor trafikk, som må ha rushtidsavgift for å få ned biltrafikken.

Det bringar meg over til det som er hovudprofilen for SV sin del. Då kan eg eigentleg berre halda meg i Rogaland fylke. Der viser Regjeringa korleis politikken skal gjennomførast. I distriktet, i Ryfylke, satsar ein på rassikringsprosjekt og vegvedlikehald. Det er essensielt for distrikta. Men i byområda må ein satsa på ein annan måte. Der må ein ikkje byggja for mykje vegar, der må ein byggja meir jernbane. Det gjer ein. Me har fått dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, og ein tilrettelegg i byområde for å satsa på å få meir gods over på bane, og òg på Risavika hamn for å få meir transport på sjøen. Denne tenkinga – å tenkja ulikt om by og land – er sentral.

Ein satsar òg meir på gang- og sykkelvegar, som er viktig, også for helsa. Den store rosina i pølsa for meg i dette budsjettet, er at Regjeringa løyver 6 mill. kr til bybaneprojektet på Nord-Jæren. SV foreslo bybane på Nord-Jæren i 1993. Alle lo av dette i 1993. I dag står ein samla politisk i fylket og er einige om at bybane er lurt. Regjeringa stiller altså opp og stimulerer fylket til å jobba meir aktivt for å starta bygginga, slik me har gjort i Bergen.

Jernbane er viktig. Eg er heilt einig med Rudihagen, som seier at me må få fleire planar og meir planleggingskapasitet – ikkje minst no når me skal inn i ei ny tid, knytt opp mot jernbanesatsinga, og, som stortingsfleirtalet er inne på, knytt opp mot høgfarstogløysingar. I ein merknad seier fleirtalet at ein ønskjer å planleggja nye trasear, t.d. Oslo–Ski eller Eidsvoll–Hamar, for 250 km/t pluss. Då treng me planleggingskapasitet for å få gjort dette raskt. Me skal sjølv sagt i samband med NTP koma tilbake til kor presist dette er, men eg ønskjer frå SV si side å vera veldig presis på dette – ikkje minst etter å ha kjørt med lynchotog rundt omkring i verda. Når eg kjører i 300 km/t med Shinkansen i Japan, veit eg at om eg ikkje hadde sete der, kunne eg ha sete i ein privatbil og hamna i trafikkulykker og litt av kvart. Shinkansen har kjørt i over 40 år – eg heldt på å seia nesten like lengje som eg har levd, men eg er jo 53, så det stemmer ikkje heilt – og det har aldri vore uhell. Tenk på kor mange liv me hadde spart om me hadde hatt ei skikkeleg satsing på jernbane i Noreg slik at folk kunne velja tog eller bybane.

Då me var i Spania og sjekka banen Madrid–Malaga, var det fantastisk å sjå korleis spanjolane no satsar på lynchotog og bruker milliardar av kroner – dei skal bruke tusen milliardar innan 2020 – på denne løysinga. Kvifor gjer dei det? Jo, fordi dei tenkjer to tankar samtidig. Dei tenkjer på å få folk i arbeid, og så tenkjer dei på å redusera klimagassane. Slik må me bli flinkare til i Noreg òg, no når me har finanskrisa.

Motivasjonen for Frankrike, Spania og andre er å få ned flytrafikken. Dei skal redusera behovet for flytrafikk i Spania og Frankrike, og dermed sørgja for at folk vel det miljøvenlege alternativet, ikkje alternativ som krev nye flyplassar, fleire fly og meir forureining.

Eg er veldig glad for at denne regjeringa har gripe fatt i vegvedlikehald. Som president i Løvebakken MC-klubb veit eg at dårleg vegvedlikehald er livsfarleg for MC-folk. Om det ligg sand og singel på asfalten, eller om det er hol i asfalten, er det klart at det kan vera dødeleg. Det må vera skikkeleg vedlikehald. Derfor er eg glad for at

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1320 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

denne regjeringa fekk vegvedlikehald ut av det dødvatnet som Bondevik II-regjeringa – og Framstegspartiet – var ansvarleg for i sine budsjett. No har me ei heilt anna satsing på dette, og ein stor politisk vilje til å satsa vidare på vegvedlikehald – ikkje minst på å få ei heilt anna satsing på gang- og sykkelvegar enn det den førre regjeringa stod for.

Eg vil átvara litt mot å gløyma sjåføren når me snakkar om nullvisjonar o.l. Sjåføren må få skikkeleg opplæring, og me må sørgja for at han tek det ansvaret som ein sjåfør skal ta, slik at me ikkje får så mange ulykker på grunn av at sjåførar har vore uforsiktlige. Eitt tiltak kan vera å få ungdomen til å kjøra på lukka område, Rudskogen o.l., slik at dei blir sikrare og betre sjåførar. Det er viktig å ta opp dette temaet. Det skjer framleis tragiske ulykker svært ofte på vegane, sjølv om det har vore ein liten nedgang i haust. Det var nettopp fem dødsulykker, for eit par dagar sidan. Dette er noko me alle må stå på for vidare.

Det opposisjonen seier, er alltid interessant. Dei har altså styrt dette landet før SV. SV har tre års trening med å sitja i regjering. Dei andre har sete i regjering. Med ein gong dei kjem ut av regjeringskontora, skaffar dei masse pengar. Eg trudde det var når ein sit i regjering, ein skulle gjera det. Det er slik eg prøver å jobba, eg prøver å skaffa meir pengar til jernbane, eg prøver å skaffa meir pengar til vegvedlikehald, og eg prøver å gjera det eg alltid har gjort.

Dei partia som no er i opposisjon, kva pinglar dei med når dei legg fram budsjett? Kva gjorde Framstegspartiet då dei vedtok budsjettet med Bondevik? Dei plussa på ein million til vegvedlikehald. Dei gjorde ingenting med dei bommane dei skulle fjerna, dei gjorde ingenting med bensinavgiftene, som dei hetsar. Men når me er i regjering, gjer me faktisk noko. Eg håpar jo aldri dei kjem til regjeringskontora igjen, men mitt råd er dersom dei gjer det ein eller annan gong: å gjera det dei seier i opposisjon når dei er posisjon. Det synest eg er eit veldig godt råd.

For ein førstereisgut som SV er det klart at det er krevjande å sitja i regjering, det innrømmer eg, men me får veldig mange gode resultat. I dag held me dei planane som eit fleirtal vedtok i 2004, og som Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti átvara veldig sterkt mot å vedta, for dei var altfor ambisiøse. Me held dei planane, og me står på vidare. No kjem me med nye tiltak knytte opp til finans og klima over nyttår – nye tiltakspakker. Då trur eg ein vil sjå at me har ein endå betre profil enn me har i dag. Me er veldig nøgde med at me er på veg mot eit lavutsleppsamfunn, m.a. ved bruk av Transnova, og at me stimulerer til meir bruk av elbilar. Dette går rette vegen, og eg trur at når tiltakspakkene blir presenterte, vil ein sjå at det ser endå betre ut enn det gjer i dag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:05:54]: Det er interessant å høre på representanten Langelands hyllest av hva Regjeringen har fått til. Jeg har i hvert fall i tre år nå registrert at representanten Langeland både på inn- og utpust prater fantastisk om hva denne regjeringen skal gjøre, og har

gjort, på jernbane, ikke minst når det gjelder høyhastighetstog, som er en av Langelands store fanesaker. Da blir det litt rart når den samme Langeland i dag faktisk skal være med på å legge ned en jernbanestrekning. For et parti som SV, som sier at de er opptatt av jernbane og til og med skal bygge høyhastighetsbane til flerfoldig hundre milliarder kroner, må det være rart at man skal legge ned en strekning som trenger 6 mill. kr for å kunne drive ut 2009 – altså Bratsbergbanen i Telemark. Det kan jo ikke være tvil om at troverdigheten til SV ikke minst har fått seg en knekk, kanskje til og med mistet en skinne eller to, når man ser at en som skryter hemningsløst av hva man får til på jernbane, er i ferd med å legge ned en jernbanestrekning.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:06:59]: Representanten Hoksrud skal ha skryt for at han er veldig flink til å helsa heim. Kvar gong det er ei sak om transport, er han på banen og snakkar for Telemark, og det er bra.

Når det gjeld Bratsbergbanen, sidan representanten ikkje nemnde han, blir han lagd ned om ein ikkje finn ei løysing 1. juli. Banen blir ikkje lagd ned i dag – det er ein avtale som blei gjort før eg kom i regjering, at ein skulle ha ei anna finansiering av han. Eg er på ein måte litt uskyldig her. Men eg ser jo representanten sitt poeng, at Bratsbergbanen har ein viktig funksjon. Den er òg viktig med tanke på klimaet, som representanten ikkje er oppteken av, så eg vil diskutera denne saka vidare fram mot 1. juli. Det er ein avtale som er gjort med fylket, og som gjer at me ikkje har noko til den banen i dag. Men me ser på saka vidare.

Øyvind Halleraker (H) [11:08:02]: Det er riktig, som Langeland sier, at vi har et klimaforlik med Høyre og SV bl.a., og det er vi glad for. Jeg regner også med at SV er glad for at opposisjonen presset det klimaforliket i riktig retning, bl.a. når det gjelder belønningsordningen.

Det er også enighet om en annen stor sak som kommer til å bety mye for Norge framover hvis vi håndterer den riktig, og det er nettopp utbyggingen av et framtidrettet jernbanenett for Norge, med de hastigheter som folk vil kreve i framtiden. Også i denne sammenheng framstår Langeland som Regjeringens fremste forsvarer. Jeg lurer derfor på om han i dag kan gi oss svar på om de analyser og rapporter som så langt er lagt fram, og som komiteen bad om i fjorårets merknader, er et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag for den prosessen vi skal i gang med i forbindelse med NTP?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:09:07]: Eg er veldig glad for at Høgre er med på klimaforliket. Eg er òg veldig glad for at Høgre, no når dei er ute av regjeringskontora, er med på gode idear om lyntog i Noreg som SV har stått for i 15 år. Det er ein kjempegod idé, og det ei viktig sak å gå vidare på – så all honnør til Høgre sin innsats så langt for det.

Når det gjeld spørsmålet om rapportar, må eg seia at eg har – i Stavanger seier me – «sydra», altså sagt at nokon av dei rapportane har vore elendige. Dei har hatt ein tese om at ein ikkje skal ha lyntog i Noreg. Det var den eine tesen, og så blei den bekrefte i kon-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornøyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1321 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

klusjonen. Eg meiner at her må ein gå grundigare til verks.

Eg meiner òg det er interessant at Norsk Bane har fått med seg Deutsche Bahn, som òg har spisskompetanse på dette, og går nærmare inn på dette og kjem med nye rapportar. Det diskuterer me jo i Regjeringa. På fredag skal eg i eit møte med Jernbaneverket for å diskutera dette, så dette er eit heitt tema.

Eg er veldig glad for at Høgre støttar opp og jobbar vidare saman med oss i denne saka. Men Halleraker veit at hadde det vore opp til meg, hadde eg ikkje kjøpt jagarfly, eg hadde bygd lyntog.

Jan Sahl (KrF) [11:10:29]: Jeg merket meg at representanten Langeland sa at han var opptatt av å bygge gang- og sykkelveier. Men han vil ikke være med på en samlet opposisjons forslag om en belønningsordning for å sikre trygge skoleveier.

Langeland, undertegnede og hele komiteen har vært på mange komitéreiser i løpet av perioden, og vi har møtt foreldre med barn og barnevogner langs veiene som viser sin frustrasjon over at man har et betydelig antall veier, gjerne skoleveier, som ikke har gang- og sykkelvei. Vi var f.eks. i Aust-Agder og stanset på E18 ved en skole, der Langeland gav høylytt uttrykk for at man ikke skulle bruke barn for å få nye veier.

Hva er representanten Langelands forhold til at man må bygge noe ny vei dersom man skal få gang- og sykkelvei?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:11:34]: Det som skjedd i Aust-Agder når det gjeld det OPS-prosjektet som ein ønskte å gå vidare med der, var at eg oppfatta at det ikkje var gang- og sykkelveg dei var ute etter. Det var faktisk firefelts mototveg dei var ute etter, ikkje prioritert gang- og sykkelveg. Derfor hadde eg ein spissformulering på det. Eg meinte at dersom ein ville ha gang- og sykkelveg, fekk ein krevja det, men her kravde ein altså firefelts motorveg og skauv barna framfor seg. Eg står ved at eg sa det.

Når det gjeld gang- og sykkelsatsinga, er det slik at SV no har no sete tre år i regjering. Kristeleg Folkeparti har dei siste ti åra sete mykje lenger i regjering enn SV. Og eg kan ikkje sjå at det har vore så stor fart på gang- og sykkelvegsatsinga nokon gong som det det er under den raud-grøne regjeringa. Men eg registrerer at Sahl, no når han er ute av regjeringskontora, også har meir pengar til gang- og sykkelvegar enn det han hadde då han hadde anledning til å bestemma det.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Jan Sahl (KrF) [11:12:57]: «Trygg oppvekst – Bedre alderdom» er mottoet til Kristelig Folkeparti. Under parolen «Livskvalitet for alle» utformer vi vår politikk.

Vi vet at framkommelighet handler om livskvalitet. Vi vet at trafikkikkerhet handler om livskvalitet. Vi vet at tilgjengelighet handler om livskvalitet. Derfor satser vi på samferdsel. Vi vet at miljøutfordringene krever nye løsninger, ikke minst i samferdselssektoren.

Vi kan ikke godta at folk får sin livskvalitet redusert som følge av rasfare. Vi kan heller ikke godta at folk dør i trafikken på grunn av dårlige veier eller mangel på sikringstiltak, eller at vi får en overhyppighet av astma i storbyene på grunn av forurensning fra biltrafikken.

Livskvalitet for alle forutsetter gode samferdselsløsninger. Det er en viktig del av livssituasjonen for alle innbyggere – og da mener vi alle. Derfor må infrastrukturen være universelt utformet. Når ny infrastruktur planlegges, skal det legges opp til én hovedløsning som er tilgjengelig for alle.

Transportsektoren har spesielt store utfordringer på dette området. Politiske hensyn til krav om universell utforming og tilrettelegging for alle må telle mer enn økonomiske hensyn og markedskrav. Derfor er det gledelig at en samlet opposisjon ber Regjeringen i all transportplanlegging prioritere hensynet til funksjonshemmede og hensynet til eldre med nedsatt funksjonsevne.

For Kristelig Folkeparti er forvalteransvaret grunnleggende og miljøaspektet helt sentralt enten det gjelder flere og bedre sykkel- og gangveier, bedre kollektivtilbud eller aktiv bruk av skatte- og avgiftssystemet for å fremme miljøvennlige løsninger innen transportsektoren. Jeg vil særlig trekke fram forslaget vi står sammen med Venstre om, der vi ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for utskifting av forurensende dieselferjer med miljøriktige gassferjer. Jeg trekker også fram forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre om å legge til grunn krav om klimavennlig teknologi for alle nye riksveiferjer.

Bedre veier gir også en miljøgevinst, dersom vi sørger for at de nybygde veiene ikke får betydelig økt trafikk. Da må vi vurdere ulike trafikkregulerende tiltak, samtidig som vi satser stort på kollektivløsninger.

I et miljøperspektiv er det også viktig å få mer gods over fra vei til bane og sjø. Men for å få det til må godstransporten få høyere prioritet på sporene, og det må bygges flere kryssningsspor på 600 meter. Flere lange kryssningsspor vil også bedre regulariteten og øke kapasiteten for persontrafikken.

Gods på bane handler i det alt vesentlige om langtransport. Godset må også flyttes fra terminalene og ut til brukerne. Vi kommer ikke unna godstransport på veiene, men vi må sørge for å avlaste stamveinettet mest mulig.

Det er forskjell på by og land. Vi skal satse på kollektive løsninger der det er mulig, spesielt i de større byene og i sentrale strøk. I østlandsområdet er det særlig viktig å få fart på utbyggingen av jernbanenettet. Derfor har Kristelig Folkeparti foreslått 100 mill. kr ekstra, utover Regjeringens forslag, til raskt realiserbare prosjekter i intercitytriangelet.

Men mange steder er kollektivtransport ikke et alternativ til bil. Der må vi satse på flere og bedre – og ikke minst sikrere – veier.

Vi kan ikke prioritere samferdselsmidler bygd på statistikk for ulykkeshyppighet og befolkningstetthet alene. Ikke minst av hensyn til næringslivet er effektive transportløsninger i distriktene svært viktig. Utbygging av gode og sikre veinett i distriktene er god næringspolitikk. La meg si det slik som jeg hørte en oppdretter si: Det er ingen som

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1322 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

har det så travelt på veien som fersk, død laks. For øvrig vil jeg understreke forslaget fra en samlet opposisjon som går på bedre knutepunktløsninger. Bedre kollektivknutepunkt og havner der flere transportmidler møtes er gode eksempler på dette.

Behovet for gang- og sykkelveier er stort både i tettbygde og høyt trafikkerte områder og i spredtbygde strøk. Mange steder er f.eks. bygdeveiene eneste vei til skolen. Slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklist, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungraffikk, biler og traktorer. Det er ikke akseptabelt.

Mye av nøkkelen til flere og bedre gang- og sykkelveier ligger hos kommuner og fylkeskommuner. Derfor foreslår vi at det opprettes en statlig belønningsordning. Det vil bidra til flere og bedre gang- og sykkelveier, og ikke minst tryggere skoleveier. For Kristelig Folkeparti er slagordet: «Trygg oppvekst» – og det tar vi på alvor!

Trafikksikkerhet må ha første og høyeste prioritet. Særlig viktig er det å få på plass flere strekninger med midtdelelere og sikre rasutsatte områder. Derfor foreslår Kristelig Folkeparti 150 mill. kr ekstra til rassikring i vårt alternative budsjett. Det er nødvendig med et langt raskere tempo i rassikringsarbeidet.

La meg også nevne rusproblematikken. Vi må gjøre mer for å fjerne alkoholpåvirkede sjåførere fra trafikken. Ett virkemiddel er alkoholås. Jeg skal ikke gjengi hele komiteens merknad i innstillingen, men det er gledelig at alle partier er positive til alkoholås som virkemiddel. Gledelig er det også at opposisjonen står samlet bak et forslag i denne saken.

NEW Corridor har vært under utredning med det formål å utvikle en ny transportkorridor gjennom Narvik til Kina og videre til USA. Forretningsplanen for selskapet NEW Corridor AS skisserer en gradvis utbygging av transportlinjen, men denne regjeringen stoppet prosjektet på oppløpssiden. Uten statlig støtte blir det ingen NEW Corridor. Nå er ildsjelene i gang igjen, og utenriksministeren gav en viss åpning for støtte i utenriksdebatten forleden, slik Kristelig Folkeparti har støttet med 2 mill. kr i Utenriksdepartementets budsjett. Regjeringen må gå inn i dette prosjektet på en langt mer offensiv måte enn det den gjør i dag. Etablering av en permanent transportkorridor mellom Narvik og Kina vil gi svært positive ringvirkninger for næringslivet og sysselsettingen i regionen.

Hurtigruten har betydelige økonomiske utfordringer. Regjeringen har vist svært lite aktivitet i denne saken de siste to årene. Forhandlingene om en revidert avtale tok etter Kristelig Folkepartis syn altfor lang tid. Det er bra at Regjeringen nå har kommet med straktiltak, men det måtte massivt press til. Og det kom i siste time.

Hurtigruten er en viktig del av infrastrukturen langs kysten. Med sine 34 anløpssteder, fra Bergen til Kirkenes, betyr Hurtigruten svært mye for lokalsamfunn langs leia, og ikke minst for turistnæringen. Hurtigruten byr ikke bare på vakre naturopplevelser for turistene, men betydelige mengder gods går med Hurtigruten. For mange fiskerikommuner, spesielt i Finnmark, utgjør kjøll og frys med Hurtigruten eneste farbare vei vinterstid. Det kan ikke være noen som helst tvil om at staten sitter

med hovedansvaret for Hurtigrutens framtid i nåværende form.

Redningsselskapet har sett seg nødt til å gjennomføre store omorganiseringer og effektiviseringstiltak. I en slik situasjon er det trist at bevilgningsforslaget fra Regjeringen ikke engang kompenserer for prisstigningen. Jeg ber statsråden merke seg at det er en samlet komité som nå forutsetter at Regjeringen følger utviklingen i Redningsselskapet nøye, slik at organisasjonens virksomhet kan opprettholdes på et høyt nivå langs hele kysten.

Regjeringen har tidligere lovet å komme tilbake til saken om Stad skipstunnel i 2009. Regjeringen bevilget seg tre år til ny konsekvensutredning, men en samlet opposisjon krever nå at saken kommer på Stortingets bord tidlig på våren.

Det trengs et løft i form av betydelige investeringsmidler til bygging av ny infrastruktur, og vi trenger å ta igjen etterslepet på vedlikehold. Derfor har Kristelig Folkeparti bevilget 1 milliard kr ekstra til samferdsel utover Regjeringens budsjett i håp om at vi skulle få en tiltakspakke før jul. Nå kommer denne tiltakspakken først til våren, men Kristelig Folkeparti ønsker å være en aktiv medspiller på det området.

Jeg skal komme tilbake til strukturtiltak på et senere tidspunkt – jeg ser klokken går.

La meg bare avslutte med å si at Kristelig Folkeparti satsar på samferdsel. Vår samferdselspolitikk hviler på fire hovedsøyler: framkommelighet, tilgjengelighet, trafikksikkerhet og miljø. Vi tar parolen «Livskvalitet for alle» på alvor!

Presidenten: Presidenten regner med at representanten vil ta opp forslaget.

Jan Sahl (KrF) [11:23:08]: Ja, jeg vil ta opp forslagene fra Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Jan Sahl har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A) [11:23:29]: Da Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Fremskrittspartiet pluss på NTP-en med 2,2 milliarder pr. år, kalte representanten Jan Sahl det for populisme og luftmilliarder. Det ser ut til at de er gode å ha nå.

Er det slik å forstå at når det gjelder samferdselsutfordringer og lovnader, er det bedre å håndtere det i opposisjon enn i posisjon? Hvorfor løste man ikke noen av disse problemstillingene og utfordringene da man hadde muligheten? Man klarte ikke å følge opp sin egen NTP – dette har jo ikke kommet over natten. Vi er i gang, men det var ikke nok på det tidspunktet. Det hadde vært greit å få en skikkelig avklaring på det nå.

Jan Sahl (KrF) [11:24:19]: Hvem som oppfyller sin egen NTP, kan vi jo stille spørsmål om ut fra de listene vi har fått over prosjekter som ikke er gjennomført.

Representanten Tor-Arne Strøm har utallige ganger

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1323 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

minnet meg på disse luftmilliardene. Jeg har i ettertid skrytt av den sittende regjering fordi den har oppfylt NTP når det gjelder midler. Men jeg er svært skuffet over oppfølgingen når det gjelder Nord-Norge. Jeg skal komme tilbake til det i et eget innlegg. Men jeg tror jeg vil si det slik: Når det gjelder bevilgningene til Nord-Norge i løpet av denne perioden, har vi ikke vært i nærheten av luftmilliarder engang, på tross av at vi har tidenes satsing på samferdsel. Og det vil jeg tro at representanten Tor-Arne Strøm også føler seg betydelig ansvarlig for.

Per Sandberg (FrP) [11:25:19]: Det er ingen tvil om at Kristelig Folkeparti, som ett av tre partier i Bondevik-regjeringen, er det partiet som har tatt store skritt i positiv retning i forhold til å se hvilke utfordringer vi har innenfor infrastruktur og samferdsel.

Jeg registrerte i Jernbanemagasinet nr. 9 i år at representanten Sahl var ute og signaliserte at Kristelig Folkeparti hadde foreslått endringer i eierform, struktur og låneordninger. Det følger Kristelig Folkeparti opp i dag, og vi er særdeles fornøyd med at de slutter seg til Fremskrittspartiets forslag der.

Men betyr det, når Kristelig Folkeparti nå har kommet på gode tanker, at man kanskje også vil følge Fremskrittspartiet når det gjelder den overordnede organiseringen – samle all infrastruktur og all transport innenfor ett departement, innenfor ett direktorat og kanskje også innenfor ett transporttilsyn, istedenfor å få flere tilsyn og flere direktorater?

Jan Sahl (KrF) [11:26:22]: Jeg takker for den velvilige innstilling som representanten Sandberg har overfor Kristelig Folkeparti når det gjelder den jobben som vi har gjort nå i løpet av denne perioden med å forsøke å tenke nytt når det gjelder finansieringsformer, og når det gjelder struktur. Hvem som har tilnærmet seg hverandre, kan man stille spørsmål ved. Kristelig Folkeparti ønsker å få en mer effektiv utnyttelse av de midlene vi bruker i transportsektoren, og jeg er glad for at en samlet opposisjon nå faktisk står bak det.

Når det gjelder det å samle alt i én transportetat, har ikke Kristelig Folkeparti tatt stilling til det på det nåværende tidspunkt. Men det vi har diskutert, er om det er tjenlig at vi har samferdselen langs kysten og samferdselen på land fordelt på to departementer. Så det kan vi nok komme tilbake til på sikt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:27:38]: Ein del av det Jan Sahl frå Kristeleg Folkeparti sa i innlegget sitt om universell utforming, trur eg er riktig. Eg trur me ikkje har gjort ein god nok jobb der, verken Kristeleg Folkeparti, då dei sat i regjering, eller me, når me har sete i regjering, for å seie det slik, eller når me har vore i parlamentet. Men der har me no fått til noko meir når me har fått ei lov som skal sikra dette i framtida. Så trur eg Sahl òg skal gleda seg over at når me kjem tilbake til Nasjonal transportplan, òg når det gjeld tiltakspakka, er dette eit tema.

Men mitt spørsmål er eigentleg det same som det representanten Per Sandberg hadde. Eg opplever at Kristeleg

Folkeparti i dei tre åra ein har vore i opposisjon, har bevegde seg meir og meir i retning av Framstegspartiet, meir og meir i retning av private løysingar. Til og med når finanskrisen er der, ønskjer ein å bruka meir marknadskrefte. Betyr dette at Kristeleg Folkeparti no beveger seg vekk frå kjerneverdiane sine og over til meir marknadsorienterte løysingar som ein ikkje stod for før?

Jan Sahl (KrF) [11:28:48]: Hvis representanten Langeland viser til den jobben vi har gjort på samferdselsektoren, og at vi forholder oss til det, er det utelukkende et forsøk fra Kristelig Folkeparti på først og fremst å få til en mer effektiv framføring av særlig store prosjekter. Det har med finansieringsløsninger å gjøre, det har å gjøre med at man skal ha en avklart finansiering når prosjektet settes i gang. Og hvis man får problemer underveis, skal man ha en statlig låneordning som man kan ty til for å slippe å vente på et eventuelt nytt budsjett.

I tillegg tror vi at det er mulig å tjene på å gjøre samferdselsetatene om til statsforetak, slik at de får en noe større frihet innenfor rammer til å bruke pengene på en mer fornuftig måte, samtidig som de blir egne rettssubjekter som kan ta opp lån, enten av det statlige lånefondet eller i det private markedet.

Noe mer er det egentlig ikke som ligger i de nye utfordringene vi har pekt på.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jenny Klinge (Sp) [11:30:17]: Det er ikkje tvil om at samferdsel er eit politikkområde som engasjerer folk flest. Same om vi køyrer personbil, trailer, sykklar eller går, er vi opptekne av trygge og gode vegar. Vi ønskjer at tog og bussar, fly og ferjer skal gå ofte nok og til rett tid. I tillegg skal posten fram uansett vêr og føreforhold.

Senterpartiet og dei raud-grøne partia har hatt samferdsel som eit satsingsområde denne perioden. Budsjettet for 2009 inneber ein ytterlegare auke av midlane til samferdsel, og på dette viset gjer vi det vi kan for å møte dei forventningane som folk i heile landet har til betre vegar og ein smidigare kollektivtrafikk.

Vi har lagt vekt på at Nasjonal transportplan ikkje lenger berre skal vere ei urealistisk ønskeliste, men eit operativt dokument. Derfor har vi som den første regjeringa oppfylt rammene i NTP og går lenger til neste år ved at vi overoppfyller med mesta 2 milliarder kr.

Likevel går det ikkje an å ha ein debatt om samferdselsbudsjettet for neste år utan å kome inn på den økonomiske situasjonen som landet vårt og verda no er inne i, og dei tiltaka som må kome i samband med denne situasjonen.

Dessverre har vi vore gjennom ein periode der framskritt har vorte vurdert meir ut frå tempoet enn retninga. Forbruk har vorte sett framom forvaltning, økonomisk vekst har vore for lite basert på produksjon av reelle verdiar.

Spekulasjonar og grådigeheit i ein finansmarknad utan tilstrekkeleg styring har ført oss inn i ei tid med finansiell uro og bratt stigande arbeidsløyse. Dette har noko å seie for oss som syslar med samferdsel her på Stortinget òg.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornøyings-1324 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Fallet i aktiviteten skjer langt raskare enn venta, og spørsmålet vårt blir: Kva gjer vi for å gi ei positiv retning på framtida?

Senterpartiet mener at tida no er inne for å smi. Det vi skal smi, er ein betre infrastruktur som på den eine sida inneber at vi får sysselsett mange av dei som no elles ville ha mista jobben. På den andre sida må ei større samferdselssatsing – som blir ein del av Regjeringa si krisepakke – ha eit langt perspektiv, ved at vi med betre vegar og jernbane legg til rette for ei auka verdiskaping i framtida. Eksportindustrien er blant dei som er avhengige av å få varene raskt og trygt fram.

Opposisjonen yndar å kritisere Regjeringa for å vere seint ute med desse krisetiltaka. Eg er av den meining at vi skal lytte til opposisjonen ein gong iblant, og eg må innrømme at mange i Senterpartiet òg har vore utolmodige etter å kome i gang med ulike tiltak.

Det er likevel viktig å understreke at dei tiltaka vi skal kome med, må vere velfunderte og ha god effekt både på kort og lang sikt. Renta må ned, og finansmarknaden må fungere igjen. Frå ulike hald har Regjeringa fått skryt nettopp for å ha bidrege til dette. Neste steg blir å sikre arbeidsplassar gjennom å investere og halde m.a. infrastrukturen ved like. Det er i bygg- og anleggsbransjen arbeidsløysa går raskast opp.

Det er lett å fokusere på alle dei problema som finansuroa skapar, i og med at ho no etter kvart utviklar seg til ei større og større realøkonomisk krise. Men vi bør også sjå på dei moglegheitene som opnar seg.

Vi har hatt ein lengre periode med mangel på arbeidskraft som har bidrege til eit høgt prisnivå, og redselen for å presse økonomien for hardt har vore ein hemsko for å kunne satse meir på samferdsel. No kan vi gire opp på vedlikehald og investeringar, prisane går ned, og vi får meir att for pengane.

Kva er det så vi bør satse på i det året som kjem? Det er ikkje vanskeleg å finne strekkingar som treng grøfting og asfaltering, bruer og tunnelar som treng vedlikehald. Slike prosjekt treng gjerne ikkje så lang planleggingstid, og dei kan starte opp raskt.

Men det er òg viktig å bruke midlar på investeringar som gir god samfunnsøkonomisk effekt. Ein god del slike prosjekt er ferdig planlagde, men for å vere sikre på at vi har mange gode prosjekt som kan gjennomførast i løpet av 2009, har Regjeringa auka midlane til planlegging. Dette er eit fornuftig grep, for vi veit at det kan ta pluss/minus seks månader frå ein set i gang med å planleggje til ein kan ta til å byggje.

Vidare har vi mange ferjekaier og oppstillingsplassar som er så dårlege og små at det ikkje er mogleg å leggje ferjestrekningar ut på anbod, slik intensjonen har vore. Vi håpar at anbudsutlysning skal kunne gi meir moderne og større ferjer, men til det trengst det større løyvingar til ferjekaiane, slik at det skal gå an å leggje til med større ferjer.

Rassikring er eit viktig område som vi i statsbudsjettet har vist stor vilje og evne til å satse meir på. Med 650 mill. kr til dette føremålet i neste års budsjett viser Regjeringa ei tydeleg retning mot det vi i Senterpartiet så

sterkt ønskjer oss: Ein rassikringsmilliard som vil gjere det mogleg å forsere viktige prosjekt som skapar tryggleik for liv og helse i rasutsette område. Ulukka på Oppdølsstranda i haust set rassikring på dagsordenen, og dette prosjektet er eitt av fleire viktige prosjekt som vi må finne ei løysing på i overskodelag framtid.

Andre trafikktryggingstiltak er også høgt prioriterte i neste års budsjett. Sjølv om det truleg er sant det som er sagt, at dei største feila trafikkpolitiet finn i bilane, er dei som sit bak rattet, er det uomtvisteleg nødvendig å bruke meir pengar på tiltak som midtdelarar og punkt- og kryssutbetringar. Vi treng også å byggje fleire gang- og sykkelveggar, som i tillegg til å gjere det tryggare for gåande og syklande å ferdast langs vegane våre skapar betre bumiljø for folk og får fleire opp frå godstolen og ut i frisk luft.

Heilt til slutt: Budsjettet for 2009 er i utgangspunktet eit offensivt budsjett, men Regjeringa vil følgje opp med nødvendige tiltak for å møte den aktuelle økonomiske situasjonen. Betre framkomelege vegar og jernbaneinvesteringar vil gjere næringslivet vårt sterkare i den internasjonale konkurransen og vil både på kort og lang sikt bidra til å sikre arbeidsplassar og til å styrkje verdiskapinga, som til alle tider vil vere fundamentet i velferdssamfunnet vårt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:36:32]: Representanten Klinge sier at denne regjeringen satser offensivt, og hun var også veldig opptatt av trafikkikkerhet. Spørsmålet blir da: Mener man at 30 km ny midtdeler på to- og trefelts eksisterende vei er en offensiv satsing, når behovet er 520 km? For meg er det i hvert fall ikke mye offensiv satsing.

Representanten Klinge var også inne på at budsjettet for 2009 er et offensivt budsjett. Ja, det er et offensivt budsjett med 29 brutte løfter i hvert fall, ifølge en liste som står på side 19 i innstillingen fra transport- og kommunikasjonskomiteen. Jeg kunne tenke meg å høre om representanten Klinge vil si noe om man har tenkt å følge opp de 29 brutte løftene med bevilgninger til disse 29 veiprojektene som Regjeringen har hatt i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Jenny Klinge (Sp) [11:37:18]: Først til det konkrete spørsmålet om midtdelarar. Midtdelarar er det ein del – ein viktig del, men for så vidt berre ein del – av alle dei trafikkikkerheitstiltaka som vi er nøydd til å gjennomføre.

Til det andre spørsmålet: No er det alltid slik i budsjettforhandlingar at vi aldri får plass til alt. Men den retninga og det tempoet som denne regjeringa har hatt på samferdselssatsinga, viser tydeleg at viss vi får tillit og dermed fire nye år, kjem vi absolutt til å oppfylle dei 29 løfta, i tillegg til kanskje 100 eller 200 til.

Jan Sahl (KrF) [11:37:57]: Senterpartiet har i tidlige sammenhenger vært opptatt av å ta vare på Redningselskapet. Nå har Redningsselskapets sentralstyre nylig besluttet å ta to av de 26 fast bemannede skøytene ut av beredskapen for 2009, og de sier at salg av båter kan bli

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornying- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1325 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

aktuelt i den økonomiske situasjonen som de er i, og på grunn av de kuttene som ble gjort i budsjettene fra den sittende regjering når det gjelder Redningsselskapet. Selskapet bruker altså 300 mill. kr samlet på drift av sjøredningstjenesten. Transportøkonomisk institutt beregnet i 2005 at selskapets innsats årlig utgjør 1 milliard kr i direkte samfunnsnytte.

Mitt spørsmål til Senterpartiet er om man er fornøyd med den utviklingen i budsjettene som vi nå opplever når det gjelder Redningsselskapet. Er det sånn at man har kommet i dårlig selskap med et parti som ikke er så opptatt av frivillige organisasjoner?

Jenny Klinge (Sp) [11:39:16]: Denne regjeringa er sjølvsagt oppteken av Redningsselskapet og det arbeidet som dei gjer. No har det på den eine sida vore viktig at dei har gått i seg sjølve og bruker pengane fornuftig. Men på den andre sida vil vi sjølvsagt følgje med situasjonen framover og gjere dei tiltaka som vi ser er nødvendige for at dei skal kunne fortsetje det gode arbeidet som dei gjer.

Borghild Tenden (V) [11:39:40]: Representanten Klinge nevnte anbudsutlysning i sitt innlegg her i sted. I hjemfylket til representanten har anbudsrunder på fergetilbud ikke kommet i gang for to store regioner fordi det ikke er blitt gitt politiske signal om hvilke kvalitetskrav det skal stilles til fergemateriellet. Framtidens moderne ferger kan kreve større og bedre fergekaier. Det ville være bakstreversk ikke å legge til rette for det for de neste ti årene.

Synes representanten Klinge det er en god situasjon at framdriften i anbudsrunder for fergetilbud i Møre og Romsdal har stoppet opp for to store områder?

Jenny Klinge (Sp) [11:40:27]: Nei, det tykkjer eg ikkje er ein god situasjon. Eg har ei klar meining om at vi i budsjettet for 2010 er nøyde til å ha ei skikkeleg satsing nettopp på ferjekaier, slik at arbeidet skal kunne lysast ut på anbod, for det er utruleg viktig for dei ferjefylka som vi har.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Borghild Tenden (V) [11:41:07]: Det er litt underlig å skulle diskutere et samferdselsbudsjett som er laget under helt andre økonomiske tider enn det vi har i dag, som flere har vært inne på, bl.a. lederen i komiteen. I dag står anleggsbransjen nærmest og ber på sine knær om forståelse for at det trengs strakstiltak – og det raskt. Vi ante dette allerede under høringene i forbindelse med budsjettet, og siden den tid har det bare blitt verre.

Ingenting er verre enn å frykte for arbeidsplassen sin, så jeg håper vi kan stå sammen om å ta et felles ansvar for det som nå skjer. Men til tross for finanskrisen og tiltakspakker benytter jeg likevel denne siste store budsjetttrunden til et lite tilbakeblikk på denne stortingsperioden.

Det første året i perioden satt jeg alltid klar med det politiske regnskapet fra Bondevik II-regjeringen så jeg kunne ramse opp alt det vi leverte i løpet av de fire årene:

den første kollektivmeldingen, belønningsordningen som fikk fart på den viktige Kolsåsbanen som hadde stoppet opp, økt satsing på trafiksikkerhet, konkurranse for bedre tjenestetilbud innen samferdsel osv.

Men jeg lot listen ligge fordi jeg ønsket at vi i debatter framover skulle samarbeide om gode løsninger, at Stortinget skulle være et politisk verksted. Jeg ønsket løsningsorienterte debatter om strukturendringer, visjoner og modernisering innen samferdselssektoren. Men slik ble det ikke. Isteden ble det i alle debatter og i alle svar én setning som gikk igjen, nemlig «i motsetning til forrige regjering så har denne regjeringen ...», altså selvsagt om hvor mye penger man brukte av fellesskapets penger på samferdsel. Alle forslag og alt som kom fra opposisjonen, ble sett på som kritikk, og vi fikk det retoriske spørsmålet om hvorfor vi ikke gjorde noe med dette mens vi satt i regjering. Ennå blir det brukt mot oss, senest i debatten på mandag.

Samfunnet endrer seg, og alle vi som sitter i opposisjon, driver politikktutvikling. Det skjer ved hvert program vi lager. Det må da være lov for opposisjonen å komme med nye, gode ideer selv om man satt i regjering for fire år siden.

I tillegg er svaret vi ble møtt med hele tiden, at «vi bruker mye mer penger enn dere gjorde, vi oppfyller og overoppfyller NTP». Selvfølgelig bruker Regjeringen mer penger, noe annet ville være helt uansvarlig i den økonomiske situasjonen som Norge er i nå. De fleste i opposisjon bruker også dagens handlingsregel akkurat slik som Regjeringen gjør. Men hva så? Etter snart fire år i en flertallsregjering må man kunne etterspørre resultater.

Har vi kommet nærmere nullvisjonen innen trafiksikkerhet? Nei, tvert imot. Vi har hatt en økning i antall trafikkdrepte. Har vi klart å rydde opp i togkaoset som nå har vart i flere år? Nei, pendlerne merker ingen forbedring, tvert imot går vi hvert år mot nye rekorder i forsinkelser og innstillinger i togtrafikken. Hvordan er det med utbygging av gang- og sykkelveier? Har man nådd målet? Nei.

Jeg synes heller posisjonen skal snakke om hvilke konkrete resultater de har oppnådd, enn å skryte av hvor mye penger de bruker. Det er da resultatene som teller. Eller er det ikke det? Det er ingen sak å bruke mye penger når inntektene er rekordhøye, det kan vi alle klare. Jeg synes det er på tide å sette seg mål for hva man faktisk vil oppnå med pengebruken – det er langt viktigere.

Under interpellasjonen til Arne Sortevik mandag kveld, som dreide seg om modernisering, merket jeg meg at samferdselsministeren syntes det var en kjedelig debatt. Hun sa rett ut: «Temaet som er teke opp her i dag, ikkje er spesielt spennande». Er ikke en moderniseringsdebatt spennende? Fra mitt ståsted er det kanskje det mest spennende vi kan diskutere innen samferdselssektoren. Jeg vil utfordre samferdselsministeren på hva som er spennende innenfor samferdselssektoren. Hvilke visjoner har hun for sektoren – visjoner som dreier seg om noe mer enn penger? Eller er det slik at hun er fornøyd med tingenes tilstand? Jeg trenger ikke å høre at det er penger, for det vet jeg er viktig, og Venstre bruker nå mer enn Regjeringen

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings-1326 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

på samferdsel. Men ser hun for seg noen strukturendringer?

I Venstres alternative budsjett øker Venstre satsingen på jernbane, tiltak for økt trafikksikkerhet, rassikring og flere tiltak for modernisering. Vi foreslår også å innføre 50 pst. ungdomsrabatt i kollektivtrafikken.

Venstre satser på en mer moderne jernbane gjennom planlegging og oppstart av flere prosjekter med nye dobbeltspor som ligger på vent i intercitytriangelet på Østlandet, og tiltak som reduserer reisetid på de lengre strekningene. Av prosjektene som prioriteres, er oppstart av bygging av nye Ski stasjon. Denne stasjonen som Regjeringen bevilget 40 mill. kr til i 2007, ble ikke fullført på grunn av press i markedet, ble det sagt. Nå er ikke presset der. Tvert imot, nå er det behov for økt aktivitet, og dette prosjektet er det bare å sette i gang med.

Satsing på den nye Ringeriksbanen er viktig både lokalt og for kortere reisetid på Bergensbanen. Jeg fatter og begriper ikke at SV ikke har fått Ringerikstunnelen opp å gå i den tiden de har sittet i regjering. Så jeg utfordrer Langeland til å svare litt på det. Han fullroser livet i regjering, og derfor hadde det vært veldig interessant å høre hvordan det står til med Ringerikstunnelen. I Venstres alternative budsjett foreslår vi 30 mill. kr til satsing på akkurat Ringeriksbanen.

Venstre har som mål å realisere intercitytriangelet med dobbeltspor innen 2020 med 80-minuttersruter mellom Oslo og Halden/Lillehammer/Skien. Reisetiden Oslo–Trondheim og Oslo–Bergen skal ned i 4 timer, og Oslo–Kristiansand ned til 3 timer. Det er et krevende mål som vi ønsker å realisere.

De siste årene har vi opplevd rekordstore forsinkelser og innstillinger på jernbanen. Denne utviklingen er uakseptabel, og det haster med å få ryddet opp. Derfor er min bekymring stor over det jeg kunne lese i Teknisk Ukeblad, at det jobbes kun tre og en halv time i Oslotunnelen pr. natt. Når man tenker på opprigging og nedrigging av utstyr, blir jeg bekymret for hvor sakte dette faktisk går. Statsråden sier at forholdene ikke blir bedre før i 2012, at togpendlerne må slå seg til ro med det. Det mener jeg er defensivt. Utviklingen innenfor jernbanen går i gal retning, til tross for at bevilgningene til drift og vedlikehold på jernbanen har vært stabilt høye og vært et prioritert område for Stortinget over tid.

Jeg mener det er behov for nytenkning innenfor jernbanen. Det må stilles krav til de pengene som til enhver tid bevilges. Venstre foreslår derfor et nytt grep gjennom å legge drift og vedlikehold av jernbanestrekninger ut på konkurranseutsatte kontrakter med strengere krav til opptider og sikkerhet. Det vil gi Jernbaneverket et kraftfullt verktøy for å sikre et kvalitetsmessig høyt nivå på infrastrukturen.

Konkurranse er ikke noe nytt innenfor jernbanen. Anbudet på Gjøvikbanen har vært en suksess. Venstre ønsker å fortsette denne suksessen og at dette også skal gjelde Kongsvingerbanen. Det får vente til etter neste valg.

Venstre vil prioritere trafikksikkerhet. Det er kanskje noe av det viktigste vi driver med i samferdselspolitikken. Derfor foreslår Venstre å intensivere arbeidet med bedre

vedlikehold, fysiske midtskillere, gang- og sykkelveier og rassikring på riksveier og stamveier. Det er mange små prosjekter der ute som er ferdig planlagt og regulert, og det er bare å sette i gang. Jeg kan gi statsråden gode, ferdig planlagte gang- og sykkelstiprosjekter både i Akershus og i andre fylker. I statsrådets eget hjemfylt er 4 km av rv. 60 Olden–Innvik helt klar til oppstart. Dette er det tid for nå i disse krisepakketider.

I tillegg kan det raskt brukes penger på høyst nødvendig oppussing av jernbanestasjoner, tunneler, som representanten Klinge nevnte her i sted, sikring av planoverganger, bedre kundeinformasjon, universell tilrettelegging, som Langleand og Kristelig Folkeparti, selvsagt, er opptatt av, for ikke å snakke om rassikring. Dette er noe som kan håndteres raskt.

Når det gjelder trygge skoleveier, har Venstre sammen med Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti et forslag om belønningsordning for trygge skoleveier. Jeg vet at det ligger mange gode prosjekter rundt om i kommuner og fylker som ikke blir realisert på grunn av penge-mangel. Fokusering på trygge skoleveier er et viktig trafikksikkerhetstiltak og et livstiltiltak. Barn bør i større grad kunne gå til skolen.

Helt til slutt: Jeg håper statsråden kan ta seg tid til faktisk å vurdere opposisjonens forslag før de blir avvist med begrunnelse om at vi ikke foreslo det selv da vi satt i regjering for fire år siden, og at vi også blir hørt når det gjelder strakstiltak i disse urolige økonomiske tider.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Irene Johansen (A) [11:50:15]: Representanten Tenden er jo opptatt av at vi ikke skal snakke så mye om den forrige regjering, men jeg tar sjansen allikevel.

Den forrige regjeringen sa nei til heving av «Murmansk». Nå ser jeg i Venstres alternative budsjett at en kritiserer denne regjeringen for altfor passiv holdning til tømning og heving av vrak langs kysten, og at Venstre øker innsatsen med 50 mill. kr.

Tømningen av «Norvard» og «Welheim» kostet flere titalls millioner kroner. Da vil jeg spørre representanten Tenden om de 50 mill. kr representerer en økt innsats. Hvor mange vrak mener representanten Tenden hun kan få tømt eller hevet for denne summen?

Borghild Tenden (V) [11:51:03]: Jeg takker for det spørsmålet.

Venstre er et miljøparti. Vi er bekymret for at dette ikke går raskt nok. Så er det slik at den forrige regjering var ikke i gullalderen, slik som denne regjeringen. Vi hadde faktisk ikke så mye penger å bruke. Vi handlet etter handlingsregelen, brukte det vi kunne, og drev en ansvarlig politikk, noe som denne regjeringen kan nyte godt av.

Vi er bekymret for de vrakene som ligger langs kysten. Derfor ønsker vi å intensivere det arbeidet. Det er det som ligger i det forslaget. Vi håper at Arbeiderpartiet og Irene Johansen vil støtte det forslaget, når det senere skal voterer her i dag.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1327 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Per Sandberg (FrP) [11:52:01]: I motsetning til representanten Tenden er ikke jeg så redd for å se litt på historien. Det mener jeg absolutt at Venstre bør gjøre, både når det gjelder Bondevik I- og Bondevik II-regjeringen.

Til dette utsagnet og argumentet om at man ikke hadde samme muligheten da man satt i regjering for å lage en transportplan, vil jeg si at forutsetningene var like for alle partiene i 2004. Det manglet bare viljen til å legge gode nok rammer i Nasjonal transportplan.

Venstre har jo hatt samferdselsministeren og eierskap til Samferdselsdepartementet gjennom samferdselsminister Dørum og samferdselsminister Skogsholm. Det er realiteten, enten man liker det eller ikke. Men i Venstres forslag til Nasjonal transportplan vil man altså bruke 8 milliarder kr mindre i perioden, og da er mitt spørsmål til representanten Tenden: Hvor ville Venstre i dag ha kuttet 8 milliarder kr, og hvordan ville situasjonen da ha vært for norsk infrastruktur?

Borghild Tenden (V) [11:52:34]: Jeg er stolt av de foregående statsrådene. De fikk gjennomført mye. Det jeg angrer litt på nå, er at jeg ikke har brukt det mer i debattene. Men som jeg sa fra talerstolen i sted, hadde jeg faktisk trodd at vi skulle se framover og ikke bakover, men, som sagt, jeg skulle ha dratt opp alle de tiltakene som de to statsrådene innførte, bl.a. konkurranse- og anbudsutsetting, som jeg tror at også representanten Sandberg syntes det var klokt å gjøre.

Så er det sånn at jeg stoler på at både Bondevik I-regjeringen og Bondevik II-regjeringen brukte de pengene de syntes de kunne bruke i den situasjonen landet var i. Jeg stoler på det. Så ser jeg nå at vi har mer penger å bruke, og derfor bruker også Venstre mer penger på samferdsel. Vi omprioriterer innenfor handlingsregelen, og vi bruker mer enn Regjeringen gjør. Vi bruker penger når vi har, og så sparer vi når vi ikke føler at vi kan bruke så mye penger.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:54:25]: Når det gjeld Ringeriksbanen, er ikkje den komen i gang. Det er heilt riktig. Når i framtida det eventuelt måtte skje og i forhold til Nasjonal transportplan, kan eg ikkje svara på, sjølv sagt.

Men det som er sikkert, er at den satsinga som denne regjeringa har hatt på jernbanen, der me har dobla innsatsen samanlikna med det som Venstre fekk til då dei var i posisjon og hadde samferdsleministeren, er me rimeleg sikre på vil fortsetja. Derfor er det bra at Venstre ikkje er i den posisjonen som SV er i no.

Men det som bekymrar meg med Venstre, er at dei no er med på ein del ting som Framstegspartiet foreslår, m.a. ei sterk satsing på nye flyplassar – det er tydelegvis god klimapolitikk – og sterk satsing på fleire vegprosjekt er òg tydelegvis god klimapolitikk. Dei er no med på ein del ting som dei ikkje var med på før.

Til slutt: Når det gjeld privatisering, er det no ein trend at det blir ropt på staten – meir stat, meir styring. Venstre går motsett veg – dei vil ha meir anbod, meir modernisering, som me kallar det, meir privatisering og meir marknad.

Kor mange i Jernbaneverket og andre plassar skal seiast

opp denne gongen for at Venstre sin marknadsprofil skal verka?

Borghild Tenden (V) [11:55:47]: Det var mange ting her, men jeg skal prøve å svare på alt sammen.

Når det gjelder Ringeriksbanen, ønsker jeg å si at her trenger man 30 mill. kr i planleggingsmidler, og de 30 mill. kr synes jeg faktisk at Hallgeir H. Langeland burde få inn mens han fortsatt sitter i en flertallsregjering. Jeg vet at Buskerud SV var på meg for å spørre om ikke vi kunne bidra, så der har representanten en jobb å gjøre.

Når det gjelder flyplasser, gikk jeg til valg på nei til en tredje rullebane på Gardermoen. Det har jeg tenkt å holde. Jeg er spent på hva representanten Langeland greier i denne flertallsregjeringen å gjøre med båndlegging på Gardermoen. Der har han også en jobb å gjøre. Han kan si at vi dropper tredje rullebane, vi båndlegger ikke, slik at vi gjør det enklere og mer forutsigbart for beboerne i nærheten av Gardermoen.

Så til privatisering og anbudsutsetting. Ja, vi tror faktisk på at vi kan spare penger på det. Det har vi vist med Gjøvikbanen, og jeg håper at Hallgeir H. Langeland synes det er bra at vi har fått den banen opp å gå.

Presidenten: Replikskordskifte er omme.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:57:22]: Det er med litt blanda kjensler eg har sett fram til debatten om samferdslebudsjettet for 2009. Noreg er som resten av verda no inne i ekstraordinært usikre økonomiske tider. Auka innsats på offentlege investeringar og vedlikehald har alltid vore tradisjonell motkonjunkturpolitikk i økonomiske nedgangstider. Situasjonen gir oss difor ein ekstra grunn til å auke innsatsen m.a. på opprusting av vegar og jernbane – og truleg til ein langt lågare pris enn dei siste åra. Dette er bra, fordi betre transportinfrastruktur er sterkt etterspurd i heile landet.

Baksida av medaljen er sjølv sagt utsiktene til høgare arbeidsløyse som følgje av globale nedgangstider. Dette vil òg ramme Noreg, sjølv med tiltakspakka frå Regjeringa. Låg arbeidsløyse er eit overordna mål for Regjeringa. Samtidig må finanspolitikken leggje til rette for at renta kjem ned på eit nivå som gir trygg økonomi for folk flest. Desse omsyna vil ligge til grunn for den finanspolitiske tiltakspakka som Regjeringa har varsla i januar/februar.

Usikre økonomiske tider bør ikkje få overskygge at Regjeringa har gjort framlegg om eit samferdslebudsjett for 2009 som er blant dei beste i historia. Inkludert budsjettframlegget for 2009 har Regjeringa over fire år føreslått å løyve om lag 10,7 milliardar 2009-kroner meir til veg og jernbane enn nivået i det siste budsjettframlegget for 2006 frå regjeringa Bondevik II. Som fyrste regjering har regjeringa Stoltenberg II oppfylt, og til og med overoppfylt, dei samla økonomiske rammene til både veg og jernbane i Nasjonal transportplan for fireårsperioden 2006–2009. Overbodspolitikken var gjennomgangsmelodien frå partia som ikkje var ein del av Stortingets ambisiøse vedtak om auka rammer i gjeldande Nasjonal transportplan. Dette har kritikarane i ettertid fått bite i seg.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornying- 1328 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

For perioden 2006–2009 er det gjort framlegg om å løyve om lag 1,9 milliardar 2009-kroner meir til veg og jernbane enn dei samla økonomiske rammene som vart vedtekne av Stortinget i 2004, om lag 1,3 milliardar kr meir til veg og om lag 600 mill. kr meir til jernbane. For budsjettåret 2009 er det for både veg og jernbane gjort framlegg om å løyve om lag 1,2 milliardar kr meir enn den årlege ramma i Nasjonal transportplan. I tillegg er påskjøningsordninga for kollektivtransporten foreslått dobla frå 2008 til 2009, frå 161,7 mill. kr til 323,4 mill. kr. Regjeringa si satsing er balansert der det òg vert teke omsyn til klima og miljø.

Som fyrste regjering på mange år har regjeringa Stoltenberg II òg teke fatt i etterslepet i vedlikehaldet i norsk transportinfrastruktur. Løyvingane til drift og vedlikehald av veg og jernbane samla over fire år er foreslått auka med om lag 1,9 milliardar kr meir enn dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Eg har fått mange tilbakemeldingar på at auka innsats på vedlikehald er noko folk legg merke til og set pris på, anten det gjeld legging av ny asfalt over det ganske land eller utbetring av jernbanenettet i Oslo-området. Det siste er avgjerande for togtrafikken i dette området og i heile landet.

Med unntak av Framstegspartiet har opposisjonspartia fremma relativt moderate forslag til endringar på samferdslebudsjettet for 2009. Det er eg godt nøgd med, fordi det betyr at det i all hovudsak er brei politisk semje om dei store linene i samferdslepolitikken.

Eg skal ikkje bruke mykje tid på å sjå bakover. Det er framtida me kan gjere noko med. Eg finn det likevel litt påfallande at både Høgre og Venstre har mykje meir pengar å nytte til samferdsle no når dei er i opposisjon, enn då dei var i posisjon. I fire år under regjeringa Bondevik II hadde Høgre finansministeren og Venstre samferdsleministeren. Det er ikkje lett å spore ein monaleg auke i innsatsen på veg eller jernbane og kollektivtransport i desse fire åra. Løyvingsnivået i perioden 2002–2005 kontra perioden 2006–2009 talar for seg. Handlingsrommet då og i denne perioden har vore det same, om lag 8 milliardar kr justert for aktivitet. Det er difor feil når representanten Tenden og andre hevdar at den førre regjeringa hadde mindre pengar å bruke, og ei krone var i den perioden meir verd enn ei krone i dag. Dette er det ikkje mogleg å snakke seg bort frå same kor kreative bortforklaringane er.

Regjeringa er i ferd med å gjennomføre den største satsinga på fornying og utbygging av jernbana i nyare tid.

Regjeringa sitt forslag til løyvingar på jernbanebudsjettet skal medverke til miljøretta og gode transportløyvingar for både person- og godstrafikk. Tryggleik og god driftsstabilitet i den daglege togtrafikken har høgst prioritet.

Den største utfordringa me no står overfor på jernbanesida, er å få orden på den daglege drifta, som kan sikre ein betre og meir driftsstabil togtrafikk. Den har dei siste åra hatt store problem med å halde fastsette ruteplanar og har hatt ei negativ utvikling i forhold til å oppnå dei måla som er fastsette for punktlegskap og regularitet på einiskilde togstrekningane.

Problema har vore størst i togtrafikken i Oslo-området,

som i all hovudsak kjem av dei store anleggsarbeida i Vestkorridoren og mange tekniske feil i jernbanesystemet, særleg i Oslostunnelen. Utbetningsarbeidet i tunnelen, på Oslo S og på Skøyen er no godt i gang, og det er i 2009-budsjettet foreslått avsett 220 mill. kr til vidareføring av dette arbeidet. Eg har stor tiltru til at det etter kvart vil medverke til ein mykje betre kvalitet på togtrafikken i Oslo-området, særleg etter at anleggsarbeida i Vestkorridoren er ferdige i 2011.

Etterspurnaden etter godstrafikk med jernbane har hatt ein sterk auke, og kapasiteten på dei mest sentrale delane av jernbanenettet er i ferd med å verte sprengt. I budsjettforslaget er det derfor lagt vekt på å prioritere bygging av nye og forlenging av eksisterande kryssingsspor og styrking av straumforsyninga på Sørlandsbana for betre å kunne utnytte kapasiteten i den nye godsterminalen på Ganddal. Vidare vert det vidareført og starta opp bygging av nye kryssingsspor på Østfoldbana og på Gjøvikbana for å styrkje godstrafikken på Bergensbana og på Nordlandsbana, samstundes som det er sett av planmidlar til bygging av fleire kryssingsspor. I framlegget om Nasjonal transportplan 2010–2019 vil Regjeringa leggje fram ein meir omfattande strategi for godstrafikken med jernbane og kva som trengst av tiltak for å auke kapasiteten på dei viktigaste godstrafikkstrekningane.

For persontrafikken vert det prioritert bygging av nye dobbeltspor rundt dei store byane og i intercitytriangelet for å auke kapasiteten, redusere reisetida og betre driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette er store investeringsprosjekt, med stor nytteverdi også for godstransporten.

Regjeringa har starta opp store jernbaneanlegg som omfattar dobbeltsporutbygging i Vestkorridoren ut frå Oslo og mellom Sandnes og Stavanger. I 2009 vil arbeidet med desse anlegga verte vidareført med mest mogleg rasjonell framdrift, samstundes som det vil verte starta opp nye jernbaneanlegg som omfattar dobbeltsporutbygging mellom Barkåker og Tønsberg og jernbanetunnelen gjennom Gevingåsen. Det er her snakk om to svært etterlengta jernbaneprojekt som reduserer reisetida for dei togreisande på Vestfoldbana og Trønderbana, som endelig vert ein realitet. I 2009-budsjettet er det dessutan sett av planmidlar til m.a. vidare utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbana, på Østfoldbana mellom Oslo og Ski og på Dovrebana mellom Eidsvoll og Hamar.

Eg er nøgd med det nivået som Regjeringa har fått til på vegbudsjettet for 2009. Budsjettet samla ligg om lag 1,2 milliardar kr over det årlege rammenivået i Stortingets vedtak til Nasjonal transportplan 2006–2015. Over dei fire åra i planperioden er vegbudsjettet tilført om lag 1,3 milliardar kr meir enn planramma i NTP.

Regjeringa har funne det heilt naudsynt å auke innsatsen til drift og vedlikehald innafor vegsektoren. Det er ingen tvil om at behovet for vedlikehald var kraftig undervurdert i Nasjonal transportplan 2006–2015. Vidare har det siste tida vore ei sterk prisstiging både innafor funksjonskontraktar og asfalt. I tillegg har veksten i vegtrafikken i perioden vore langt høgare enn prognosane som var lagde til grunn i gjeldande NTP.

Eg er sjølvstekt klar over det store etterslepet for veg-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1329 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

kapitalen, men vil samstundes påpeike at datagrunnlaget for dette etter mi meining synest å vere for dårleg. Eg vil difor ta initiativ til ein ny og brei gjennomgang av vedlikehaldsetterslepet. Dermed vil ein ha betre føresetnad for å bestemme kor store løyvingane må vere innafør vedlikehald for å halde ved lag vegkapitalen og ta att etterslepet.

Med budsjettforslaget for 2009 er alle større investeringsprosjekt som var planlagde sette i gang i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009, allereie sette i gang, eller vil verte sette i gang i 2009. Unntaket er nokre få prosjekt som ikkje kan takast opp til løyving på grunn av manglande planavklaring eller at opplegget for finansiering ikkje er endeleg avklara.

Det er grunn til å tru at den sterke prisstiginga vi har sett innafør vegsektoren dei siste par åra, vil flate ut slik at det vert bygd meir veg for dei pengane som vert løyvde. I denne samanhengen vil eg òg nemne at Statens vegvesen har eit sterkt fokus på kontraktstrategi, med sikte på større konkurranse og lågare prisar.

Tryggleik er eit overordna mål i transportpolitikken. Eg ser med stort alvor på dei mange alvorlege ulukkene på vegane. For å snu den negative ulukkesutviklinga i år og leggje til rette for ein vidare nedgang i talet på drepane og hardt skadde, styrkjer Regjeringa satsinga på tiltak for tryggare vegar gjennom ei samansett og målretta trafikktryggleikspakke i vegbudsjettet for 2009. Denne satsinga inneber m.a. nær ei dobling av midlane til særskilde trafikktryggingstiltak. Til saman skal det i 2009 nyttast over 1 milliard kr til slike målretta investeringstiltak langs eksisterande vegar.

Av dei konkrete førebyggjande tiltaka mot trafikkulucker inngår m.a. løyvingar til nye og sikrare vegar og strakstiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar.

– Eg ser at tida går ut, president. Eg får heller teikne meg til eit treminutters innlegg og kome tilbake.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:07:41]: Det er slik at tiden også kan renne ut for Moss Lufthavn Rygge hvis vi ikke får endret flyplassens rammevilkår.

Siden dette budsjettet er et foreløpig budsjett og blir avløst av minst et par andre utgaver, vil jeg heller spørre om noe som krever politisk handling, og som ikke koster en krone, og det er å endre rammevilkårene for Moss Lufthavn Rygge. Det er riktignok slik at det ligger en varslings om et passasjertak i den konsesjonen som ble gitt i 2004, men denne regjeringen har laget et passasjertak ut av det, og det er et åpenbart misforhold mellom åpningstiden på flyplassen og det passasjertaket som er satt. Vil statsråden sørge for at Moss Lufthavn Rygge får konkurransemessige rammevilkår å drive under? Det er i dag den eneste flyplassen i Norge med et passasjertak, og det gjør det vanskelig å drive på en god måte.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:08:39]: Passasjertaket vart sett under den førre regjeringa, ei regjering som vart halden i live av Framstegspartiet, og der Framstegspartiet kunne ha teke mange initiativ dersom dei ynskte å gjere noko med det.

Passasjertaket er nok sett – går eg ut ifrå – ut ifrå dei ulempene for nærmiljøet som finst ved å drifte ein flyplass. Etter initiativ frå Samferdsledepartementet er det kome eit brev til oss frå fylkeskommunen, Rygge flyplass og kommunane i Østfold-området. Det brevet skal svarast ut.

Når det gjeld kapasiteten, har det heile vegen vore kjent det vedtaket som var gjort av den førre regjeringa. Det er utbyggjar, styre og driftsansvarleg for flyplassen som har ansvar for å sjå til at ein har ei utbygging som står i stil med dei føresegnene som ligg til grunn for drifta.

Når det er sagt, har eg heile vegen sagt at eg er oppteken av å ha ein god dialog med Rygge flyplass, og eg ser viktigheita av å oppretthalde Rygge flyplass. Det er enno 300 000 passasjerar opp til passasjertaket, og me skal ha ein god dialog i tida framover for å løyse dei utfordringane som ligg der.

Øyvind Halleraker (H) [12:09:50]: Denne statsråden har hatt en utvikling som er bemerkelsesverdig og beklagelig. Selvsikrytet er blitt dominerende. Stoltenbergs innsettingsløfte om å lytte til opposisjonen er blitt fullstendig fraværende, men kanskje mer alvorlig er det at hun har fått påtale for ordbruken og respekten for Stortinget.

I en debatt på mandag tok jeg opp at denne regjeringen bl.a. har fått mer penger ved opprettelsen av Mesta. Da svarte statsråden:

«(...) det er ingen som greier å finne dokumentasjon og leggje fram kvar innsparingane er.»

To år tidligere uttalte den samme statsråden på LO Stats kartellkonferanse ordrett:

«Etableringa av Mesta førte til full konkurranseutsetjing av alle produksjonsoppgåver. Som det går fram av statsbudsjettet for 2007 er det rekna med at konkurranseutsetjinga frå og med 2007 gir ein årleg gevinst på 580 millionar kroner.»

Hvilken av statsrådene skal Stortinget her lytte til?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:11:04]: Etter framlegginga av statsbudsjettet i 2007 har eg bedt om å få synleggjort kvar dei innsparingane ligg. Eg festa lit til at det som var sagt av den førre regjeringa, og som låg som ei stadfesta sanning, kunne verifiserast og leggjast fram, slik at eg kunne seie at her har me dei hundrevis av millionar ute på vegen. Eg har ikkje fått det framlagt. Eg beklagar det, men det er ingen som greier å leggje fram verifiseringa og kvar dei midlane er. Då må eg òg vere ærleg overfor Stortinget. Det er ikkje arroganse, det er ærlegskap frå statsråden si side. Eg ynskjer gjerne få sjå kvar dei pengane finst, kvar aktiviteten har auka, kvar dei ligg hen. Beklagelegvis har det vore veldig vanskeleg å få påvist.

Eg kjem gjerne tilbake til saken ved seinare høve. Og, som sagt, det er ikkje uttrykk for arroganse, men det er rett og slett fakta, slik eg opplever situasjonen, i ei tid då eg sit

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 1330 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

og arbeider med å sy saman ein ny nasjonal transportplan og gjerne vil ha oversikt over kvar midlane er.

Jan Sahl (KrF) [12:12:17]: Det går mot slutten av en fireårsperiode med rød-grønn regjering og med statsråd Navarsete på samferdsel. Jeg har flere ganger gitt ros til ministeren for å være offensiv, og det står jeg ved. Samtidig må jeg konstatere at Regjeringen har vist svært liten vilje til å komme opposisjonen i møte. Alle gode forslag stemmes ned på ren refleks, og når det sendes skriftlige spørsmål til statsråden, har faktisk undertegnede opplevd at før svaret kommer fram til representanten, står det om det i avisene.

Vi hadde en debatt om fornying tidligere denne uken som nærmest var en boikottoperasjon fra de rød-grønne representantene. Statsråden måtte møte, men det var intet nytt. Det var nærmest bortkastet tid.

Mitt spørsmål til statsråden er: Er statsråden fornøyd med det samarbeidsklimaet som er blitt skapt mellom opposisjonen og posisjonen innenfor samferdsel denne perioden?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:13:27]: Ja, eg føler me snakkar godt i lag når det trengst. Det er ei mengd spørsmål frå opposisjonen som eg på beste måte prøver å svare ut. Uavhengig av denne eller andre regjeringar vil det vere fleirtalet som avgjer sakene ut ifrå politiske preferansar.

Eg beklagar at mange av dei sakene som vert fremma frå opposisjonen, ikkje er mogleg å gå inn for for eit parti i posisjon, men det handlar jo om politisk ueinigheit, og det reknar eg med er lov. Slik må det vere. Difor har me ein posisjon, og difor har me ein opposisjon.

Eg opplever opposisjonen som pågåande og ivrige etter å fremme samferdsle – meir ivrige enn dei var då dei sjølv sat i posisjon, men det er jo òg ein del av det politiske spelet og systemet. Slik vil det alltid vere.

Borghild Tenden (V) [12:14:38]: Jeg har forstått det slik at Regjeringen nå driver og jobber med en del straks-tiltak, tiltak på vei og bane som kan settes i gang raskt. Vi i Venstre har jobbet med dette en stund. Det er et møysommelig arbeid, spesielt når man ikke har et helt departement bak seg som kan hjelpe oss i den jobben. Så mitt spørsmål til statsråden er: Er det noen vits i for Venstre å fortsette denne jobben? Vil statsråden høre, og ta imot de gode strakstiltakene og prosjektene som Venstre har liggende?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:15:26]: Ja, politisk arbeid nyttar alltid, og eg skal lytte til både det Venstre og dei andre opposisjonspartia har av innspel. Me hadde eit veldig godt og konstruktivt møte på statsministeren sitt kontor med opposisjonspartia, og, berre for å understreke det igjen, eg lærer mykje av dei innspela som kjem frå opposisjonen. Dei spørsmåla som kjem, gjer at me må gå inn i problemstillingar, og eg synest det er ein viktig del av det levande demokratiet me har. Så kan eg sjølv sagt ikkje love at alle forslaga vil verte tekne med og får fleirtal, for det er jo òg som sagt ein del av det politis-

ke systemet. Men eg skal love å lytte og ta med det som kjem.

Bård Hoksrud (FrP) [12:16:20]: Statsråden sa i innlegget sitt at dette er et offensivt budsjett, som gjør at en er godt forberedt på å møte 2009. Det blir jo da noe merkelig at man til stadighet opplever nye pressemeldinger og nye telefakser fra regjeringskontorene om at man skal satse videre, men man må bare vente litt og komme tilbake. Da er det vel mye som tyder på at en med dette budsjettet kanskje ikke er like godt forberedt på å møte de utfordringene vi står overfor i 2009.

Jeg registrerer også at statsråden alltid skryter hemningsløst av alt som blir gjort på veivedlikehold. Det er bra at det skjer mye på veivedlikehold, men hvordan kan det da ha seg, når man nå sier at man overoppfyller, og at man er opptatt av å følge opp veivedlikeholdet, at behovet for veivedlikehold nå øker med over 1 milliard kr, på tross av den «fantastiske» satsingen til Regjeringen? Eller er det kanskje slik at det ikke er en fantastisk satsing, men et etterslep som er så stort at selv med ytterligere bevilgninger fortsetter vedlikeholdsetterslepet å øke, på tross av at samferdselsministeren alltid står på talerstolen og skryter av hvor mye man har fått til på veivedlikehold?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:17:23]: Eg finn grunn til å vere nøgd med det som Regjeringa har gjort både på vedlikehald, på veg, på jernbane og andre område, for me har hatt ei kraftfull satsing. Me har sett samferdsle på dagsordenen i det offentlege ordskeftet, og me har hatt ei kraftig satsing på samferdsle. Eg sa òg i innlegget mitt at eg stiller nokre spørsmål ved det systemet me har for å måle etterslepet. Det gjer eg fordi det fyrste innspelet frå tidlegare vegdirektør til meg, i dei åra eg har sete, var at dei fyrste 300 mill. kr du får, skal gå til vedlikehald – då skulle ein på ein måte vere i balanse – og etter kvart har det talet utvikla seg med ei slik hastigheit oppover at eg rett og slett stiller spørsmål om grunnlaget. Det ynskjer eg å gå meir inn i, og derfor ynskjer eg å få eit breiare arbeid på dette, òg for å få ei tryggare kartlegging. Eg ynskjer at me skal halde tritt med utviklinga på veg, og òg at me skal ta igjen forfallet sjølv sagt, og då må me iallfall vere sikre på at det grunnlaget me har, er riktig.

Presidenten: Replikkordskeftet er over.

Eirin Faldet (A) [12:18:40]: Dagsavisen har en spalte hver eneste dag der de intervjuer kjente og ukjente personer og spør bl.a.: Hva er din dårlige miljøsamvittighet? Svarene er ofte at de kjører for mye bil, eller at de reiser for mye med fly.

Vi bor i et langstrakt land og er helt avhengige av gode, trygge transportmuligheter for å kunne bo og arbeide i distriktene. I store deler av mitt eget fylke, Hedmark, er bilen det eneste transportalternativet for noen. Derfor synes jeg ikke hedmarkingene skal ha dårlig samvittighet fordi de kjører bil. Vi må ha bilen for å komme til viktige service- og samfunnsfunksjoner. Næringslivet trenger gode veier

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornøyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1331 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

for å nå markedene der produktene fra distriktene skal selges.

Regjeringen dobler nå i dette budsjettet innsatsen til trafikksikkerhet. På de mest ulykkesbelastede veier blir det bygging av midtrekkverk, oppsetting av siderekker, bruk av sperreområde og annen midtmarkering. Det er også viktig å trekke fram satsing på gang- og sykkelveier.

Regjeringen satser på jernbane, noe som også vil bidra til bedre og tryggere veitrafikk. Forrige regjering la ned Kongsvingerbanen til Stockholm, denne statsråden åpnet den igjen.

Tirsdag den 2. desember la Statens vegvesen fram en foreløpig analyse av trafikksituasjonen hittil i år – 236 personer mistet livet på norske veier i 2008. Dette er ulykker som skyldes høy fart, farlige forbikjøringer, kjøring i ruspåvirket tilstand, uoppmerksomhet, feil med bilene og vanskelige veiforhold. Dette bare understreker hvor viktig det er å satse på trafikksikkerhet. Det betyr bl.a. bedre føreropplæring, flere kontroller på veiene og kraftigere reaksjoner mot hensynsløse og aggressive bilister.

Jeg er fornøyd med at Regjeringen i budsjettet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av rv. 2 på strekningen Kongsvinger–Slomarka. Nå foreligger avklaringen fra Riksantikvaren, og anlegget kan starte i løpet av 2009. Det er jeg kjempeglad for.

To av parsellene på E6 nord for Gardermoen blir ferdigstilt i 2009. Det er viktig at påbegynte veianlegg kan videreføres, og at framdriften på ny E6 langs Mjøsa opprettholdes. Det er dyrt å rigge ned maskiner.

Luffart er en sentral del av transporttilbudet, særlig i deler av Distrikts-Norge. Ordningen med at flyplasser som går med overskudd, betaler for de ulønnsomme flyplassene, er en bærebjelke i et godt landsdekkende tilbud. Gardermoen er Norges hovedflyplass. Det er viktig at inntektene på Gardermoen ikke svekkes. Det vil gå ut over flyplassene i distriktene, som næringslivet og befolkningen i vårt langstrakte land er så avhengige av. Derfor er det helt nødvendig å båndlegge tredje rullebane.

Fremskrittspartiet ønsker å privatisere de store flyplassene. De vil fjerne kryssubsidieringen, noe som selvsagt vil føre til en massiv nedleggelse av statlige regionale flyplasser. Jeg ber folk og næringslivet i Distrikts-Norge merke seg Fremskrittspartiets dramatiske og etter mitt skjønn distriktsfiendtlige forslag.

Avinor har i tiden fram mot 2012 store investeringsbehov både til vedlikehold, ny kapasitet og myndighetspålagte sikkerhetstiltak. Regjeringens budsjettforslag tar denne situasjonen inn over seg og bidrar til økonomisk armslag til å løse disse oppgavene.

Folk som har eiendommer i områder som båndlegges for utbygging, kommer i en vanskelig situasjon i perioden fra eiendommen båndlegges og til utbyggingen starter. Det gleder meg stort at vi i dag får være med på å vedta innløsning av et antall boliger i den framtidige traseen på rv. 23 i Røyken i Buskerud. Jeg er glad for at Regjeringen på denne måten viser forståelse for og innlevelse i den vanskelige situasjonen disse enkeltmenneskene har havnet i. Det skal statsråden ha ros for at hun har bidratt til.

Samferdsel er en grunnleggende forutsetning for bo-

setting, næringsutvikling og ressursutnyttning. Regjeringen følger opp det som de lovet i Nasjonal transportplan. Det mangler fortsatt veldig mye, men la oss i alle fall være fornøyde med det som er gjort, og så stå sammen om det som skal gjøres.

Arne Sortevik (FrP) [12:23:44]: Jeg skal forsøke på ti minutter å ta opp noen få, men viktige saker. Jeg velger å begynne med Fiskeri- og kystdepartementet, og da skal jeg snakke om håndteringen av U-864, ubåten som har kvikksølv i seg. Jeg viser til Fremskrittspartiets merknader i Innst. S. nr. 193 for 2006–2007, fra sist Stortinget behandlet ubåtsaken, og jeg siterer derfra:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at Fremskrittspartiet så lenge saken har vært kjent, har pekt på at fjerning av kvikksølvlasten er den beste løsningen og bør derfor gjennomføres.»

Dette mente vi før Regjeringen våren 2007 stoppet gjennomføringen av beslutningen om tildekking, og det mener Fremskrittspartiet fortsatt.

Vi mener saken om endelig håndtering av U-864 må til Stortinget, ikke som meldingssak, men som sak der endelig løsning behandles. Vi er glad for at vi har fått Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre med på forslag om å få denne saken til Stortinget – forslag nr. 15, som vi står sammen om.

I rapporten fra Kystverket med anbefalte tiltak mot spredning av kvikksølvforurensning fra U-864 heter det i konklusjonen på side 3:

«Kystverket vurderer tildekking å være det minst risikofylte tiltaket og anbefaler derfor en tildekking av vrak og forurensede bunnsedimenter. Kystverket har med det lagt avgjørende vekt på miljørisikoen i sine vurderinger, men ser at også andre momenter kan vektlegges før endelig beslutning treffes.»

Denne saken har store og viktige dimensjoner. Hvilken løsning som velges i forhold til 67 tonn kvikksølv i havet utenfor Fedje i Hordaland, er en nasjonal sak. Regjering og storting må ikke bare vurdere risiko, regjering og storting må håndtere risiko. Frykt og omdømme står sentralt i dette. Frykt og omdømme lar seg ikke dekke til. Derfor mener Fremskrittspartiet fortsatt at ubåten må opp og kvikksølvet må vekk.

Så til Samferdselsdepartementet, og først til Moss Lufthavn Rygge, som jeg nettopp hadde en replikkveksling om med statsråden. Vi mener at taket skal og bør vekk. Vi i Fremskrittspartiet er glade for at Høyre og Kristelig Folkeparti, som nok la grunnlaget for et slags tak gjennom en meldeplikt i den konsesjonen som ble gitt direkte fra regjeringen Bondevik II til Rygge, nå slutter opp om Fremskrittspartiets forslag om å fjerne taket.

Vi vil ha like vilkår for private flyplasser. Vi mener at like konkurransevilkår for lufthavnene på Rygge og på Torp må omfatte åpningstider og en håndhevelse av åpningstidene i forhold til tilfeldige forsinkelser som ikke oppfattes urimelige, og vi foreslår altså konkret å fjerne passasjertaket.

Noen ord om bybaner og kollektivtransport. Flere byer er i oppstartsfasen og planfasen for bygging av skinnebaser-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornøyings- 1332 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

te kollektivtiltak. Fremskrittspartiet er opptatt av at utbygging av slike kollektivløsninger i og nær de største byene bør samordnes med Jernbaneverket for å sikre effektive, sikre og miljøvennlige transportløsninger og god prosjekt- og kostnadsstyring. Fremskrittspartiet er glad for at Kristelig Folkeparti og Venstre støtter oss i dette synet og er med på vårt forslag nr. 26 om at dette må samordnes med Jernbaneverket. Vi merker oss at her er ikke Høyre med. Til gjengjeld er vi glade for at Høyre og Venstre støtter Fremskrittspartiets forslag om at bybanen i Bergen må samordnes med jernbane i Bergensregionen. Det forslaget var vi alene om i 2008, men vi gleder oss over at flere partier nå deler vårt syn. Vi merker oss at her er Kristelig Folkeparti ikke med. De er altså for samordning i andre byer, men ikke i Bergen.

Så noen ord om ekstern finansiering av infrastruktur, eller på godt og tydelig norsk: bruk av bompenger.

I dette budsjettet ligger bompenger inne med 5,7 milliarder kr til investeringsprosjekter. Regjeringens egenfinansierte investering er på 6,4 milliarder kr. Dette er ingen supplerende finansiering, dette er én av Regjeringens to hovedpilarer i finansiering av veibygging i Norge. I tillegg skal bilistene også betale 290 mill. kr., som brukes til drift av kollektivtrafikk i Oslo.

Regjeringens eget bidrag gjennom særskilt tilskudd til kollektivtrafikken er 415 mill. kr. Her har Regjeringen altså skaffet seg en ny finansieringspilar til finansiering av drift av kollektivtrafikk. Regjeringen lar bilistene betale for drift av buss og bane.

Frem til i dag har denne regjeringen fremsendt prosjekter med bompengefinansiering for i alt 56 milliarder kr. Tar vi ut Oslopakke 3, som er den store, og som er på 42 milliarder kr alene, er det likevel igjen prosjekter for ca. 20 milliarder kr, med en bompengandel på 68 pst., der bilistene i tillegg til den andelen, som altså er på 14 milliarder kr, skal betale 5,5 milliarder kr til i innkrevingskostnader og renter. Det er ekstremt dyrt for bilistene når Regjeringen tvinger dem til å kjøpe vei på avbetaling. Bompenger gir 40 pst. avbetalingstillegg.

Frem til i dag har ikke denne regjeringen andre verktøy i finansieringskassen sin for vei- og jernbaneutbygging enn årlige statsbudsjetter og utskrivning av stadig økende bompengeskatt.

I disse dager driver Regjeringen innsalg av en julepakke som først skal åpnes i februar, der det loves ekstramidler til investeringer, bl.a. til vei og jernbane. Det er viktig, og behovet er stort. Men det er underlig at det må en krise til – kanskje den vanskeligste økonomiske utfordring verden og Norge har stått overfor på kanskje 80 år – for å skaffe nødvendig finansiering av nødvendige investeringer i vei og jernbane.

Landet trenger verktøy som kan sikre moderne infrastruktur i normale tider. I interpellasjonsdebatten sist mandag reiste jeg spørsmålet om bruk av nye finansieringsverktøy for å koble statens store kapital med det store behovet for investeringer innenfor samferdselssektoren. Da sa samferdselsministeren bl.a.:

«Det er ingen tvil om at det er både den beste og den billigaste måten å styrkje innsatsen på samferdsle på.»

Hun refererte da til

«ein kraftig auke i løyvingane til både veg og jernbane».

Det er stor tvil om det. Og la meg legge til at jeg nettopp har vist, gjennom tallene for hva bilistene faktisk må betale når de blir ilagt bompengeskatt, at det i alle fall ikke er billig for bilistene.

For ordens skyld: Fremskrittspartiet vil fremme forslag om sletting og overtagelse av bompengeselskapenes gjeld i sluttsalderingen for budsjettet 2008. La meg derfor understreke at Fremskrittspartiets økning til vei og jernbane i 2009 ikke er kompensasjon for bortfall av bompenger, men en reell økning.

Det er et stort ønske om å bruke finansielt verktøy, slik at Norge kan investere i egen rikdom, i egen realkapital, i veier og jernbane. Det er mange som peker på at en rekke verktøy kan brukes, slik Fremskrittspartiet tar til orde for. Det er etter Fremskrittspartiets mening unødvendig å finansiere statens oppgaver innenfor samferdselssektoren med bompengeskatt.

Samferdselsministeren sa også i mandagens debatt:

«Hovudutfordringa er altså å få tilført meir ressursar i form av pengar. Dette utgangspunktet kan me ikkje organisere oss bort frå».

Det er nettopp det vi kan, og det er nettopp det denne Regjeringen ikke får til.

Når Fremskrittspartiet vil ha infrastrukturfond, lånefinansiering ved statlige lån, omgjøring av etater til selskaper, Offentlig Privat Samarbeid, offentlige utbyggingsselskaper og prosjektf finansiering, er det nettopp for å få på plass en organisering av effektiv kobling mellom statlig kapital – som det finnes nok av, det finnes i søkk og kav – og alle de veier og jernbaneprosjekter som står i kø for å få finansiering.

Det er en organisering av finansielle løsninger som gjør at Norge kan få et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportnett, moderne veier og moderne jernbane i løpet av 20 år, med avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering uten bruk av bompenger.

Dette har samferdselsministeren og Regjeringen ikke skjønt, eller så vil de ikke skjønne det. Mange andre utenfor Regjeringen og utenfor Stortinget har skjønt det.

Øyvind Halleraker (H) [12:34:06]: Først et par kommentarer til et par innlegg.

Torstein Rudihagen sier at vi bruker mer penger enn noen gang. Det er nok riktig, og jeg synes også det er riktig fra min side å gi uttrykk for at det er flott at man følger opp egne planer. Men poenget er jo, som vi har påpekt, at pengene i stor grad ikke strekker til, fordi vi har hatt en stor kostnadsøkning. Det viser også den listen på 29 prosjekt som vi har fått fra departementet, som det flere ganger har vært referert til i dag. Hvis man ser på hvilke prosjekt det egentlig gjelder, ser man at det er fra hele landet, og beløper seg til 1,1 milliarder kr. Så det er vel den oppfyllingen av planen vi har kritisert ikke er til stede.

Når det så gjelder OPS og prosjektf finansiering, har vi hatt det som tema så mange ganger at jeg tror jeg vil avvente den debatten til NTP. Jeg har faktisk et lønlig håp

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1333 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

om at vi skal få det satt på dagsordenen, siden alle etatene faktisk nå har sagt at dette er en ordning de ønsker å gå videre med.

Men jeg har mer lyst til å ta opp den aktuelle situasjonen som opptar oss alle. Ganske nylig har vi fått illevarslende tall fra Maskinentreprenørenes Forening. De sier at bransjen har endret seg dramatisk i negativ retning. Arbeidsledigheten i bransjen fra november 2007 til november 2008 har økt med 70 pst. Nær 50 pst. av bedriftene regner med å si opp folk, og de har en svært dårlig ordreserve. De frykter konkurser, nedleggelse og at kompetanse går tapt.

De er også kritiske til manglende strakstiltak; det går rett og slett for tregt. Oppfattet jeg ikke Jenny Klinge fra Senterpartiet helt feil, var også hun utålmodig i forhold til framdriften av det som blir presentert fra Regjeringen.

Jeg har i alle fall flere ganger konfrontert statsråd Navarsete og Regjeringen med dette både i skriftlig spørsmålsform og ved at jeg har tatt det opp her i salen i spørretimer – om det er utarbeidet planer. Har man beredskap for den situasjonen som vi har sett komme utover hele høsten?

Første gang jeg tok opp dette med statsråden, var i spørretimen 22. oktober, men jeg får altså ikke konkrete svar.

Vedlikeholdsetterslepet har vært framhevet flere ganger her i dag, og man skulle jo tro at man ikke trengte så lang tid på å planlegge for hvilke vedlikeholdsoppgaver man kunne gyve løs på med én gang. Så jeg håper at vi kanskje får et noe mer konkret svar fra statsråden senere i debatten.

Når det gjelder jernbane, vil jeg få lov å knytte et par kommentarer til det. En av de tingene det gledelig nok er enighet om i denne komiteen, er at vi ønsker et framtidrettet jernbanetilbud i Norge for det norske folk og for næringslivet. Vi ser at det kommer til å bli stilt sterke krav til mobilitet innenfor arbeidskraft og næringsliv og hos folk flest, og at vi i Norge selvfølgelig må bygge et moderne samfunn som alle andre land rundt oss i Europa. Derfor hadde vi en flertallsmerknad i 2007 som gav forventning om at vi fikk framlagt et beslutningsgrunnlag til Nasjonal transportplan som kunne gi oss trygghet for den kursen vi da skulle stake ut.

Så har vi foreløpig – nå er det rett før NTP blir framlagt, den ble riktignok utsatt litt igjen – fått én rapport, som av pressen er lagt ut som en dødsdom over satsingen på høyhastighetstog i Norge. Men saken er at det var en rapport som skulle måle kostnadseffektiviteten av høyhastighetstog som klimatiltak. Det trenger vi ikke lange rapporter og seminarer om. Vi vet at det er en rekke andre tiltak som er mer kostnadseffektive. Vi kan bare gå på kvoter som det beste elementet, så vet vi at vi ville fått mer igjen for pengene. Det er jo ikke derfor man bygger et høyhastighetsjernbanenett. Det er for å betjene Norge som nasjon i et hundreårsperspektiv, og derfor håper vi at vi får et beslutningsgrunnlag til NTP som vi kan stole på.

Statsråd Helga Pedersen [12:39:25]: Kyst-Norge er av stor betydning for verdiskapingen i landet, og mye av

verdiskapingen finner sted langs kysten og er avhengig av infrastrukturen der. Fiskerihavnene er et sentralt virkemiddel for den marine verdiskapingen, og tiltak i farledene er viktige både for sjøsikkerhet og for framkommelighet. Jeg er derfor glad for at komiteens flertall slutter seg til et løft i bevilgningen til utbygging av fiskerihavner og farleder.

I budsjettet foreslår Regjeringen å øke bevilgningene til statlig utbygging av fiskerihavner og farleder med 13 mill. kr for å nå planrammen i NTP. Dette kommer som et tillegg til løftet i inneværende års budsjett på 105 mill. kr. Men Regjeringen stopper ikke der. Vi foreslår også oppstart av Stamsund havn i Vestvågøy kommune. Dette kommer som en ekstra innsats i forhold til planrammen. Samlet innebærer dette at Regjeringen mer enn oppfylder planrammen for fiskerihavner og farleder.

I tillegg til bevilgningene til fiskerihavner og farleder foreslår vi at det gis tilsagn om tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg på 30,8 mill. kr i 2009.

La meg i denne sammenhengen kommentere et ønske fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre som står omtalt i budsjettinnstillingen. Disse partiene ønsker en mer konkret handlingsplan for fiskerihavner, som bør inneholde en særskilt prioritering av viktige prosjekt. Jeg mener at dette har Stortinget allerede fått. La meg minne om at Kystverket fremmer et fireårig handlingsprogram etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan. For hvert enkelt budsjettår blir Stortinget forelagt Kystverkets årsplan som uttrykt vedlegg til budsjettproposisjonen. Her foretas de særskilte prioriteringene. Mindretallets bekymringer skulle sann sett være ivarettatt.

Komiteen har i innstillingen flere merknader knyttet til oljevernberedskapen. I budsjettforslaget for 2009 blir bevilgningene til oljevernberedskap vesentlig styrket gjennom en økning på 88 mill. kr. Økningen vi foreslår, kommer i tillegg til den økningen vi la inn i årets budsjett på 25 mill. kr. Jeg minner også om at vi i revidert nasjonalbudsjett for 2007 reetablerte hoveddepotet på Fedje til en kostnad av 29 mill. kr for å bøte på Bondevik II-regjeringens tidligere beslutning om nedgradering.

Forslaget for 2009 innebærer en oppfølging av Kystverkets statusrapport for oljevernmaterieell i statlige depot langs kysten. Med en videreføring av det nivået også i 2010 er vi i mål med det som Kystverket har anbefalt.

I sammenheng med «Server»-evalueringen fremmer Fremskrittspartiet et forslag om at alle aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen. Jeg kan opplyse om at Kystverket evaluerer statlige oljevernaksjoner, slik som f.eks. aksjonene etter «Rocknes» og «Server». I tillegg ble «Server» underlagt ekstern evaluering. Som Fremskrittspartiet sikkert er kjent med, arbeider Riksrevisjonen som Stortingets kontrollorgan for forvaltningen. Regjeringen kan altså ikke pålegge Riksrevisjonen slike oppdrag.

Mindretallet i komiteen er bekymret for oppfølgingen av vrak. Det stiller jeg meg undrende til. Denne regjeringen har gjort mer på dette området enn noen regjering tidligere har gjort. I 2007 fikk vi tømt vraket etter «Nordvard» i

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornynings- 1334 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Moss. Vraket etter «Welheim» utenfor Florø ble tømt i år, og det arbeides nå også med å håndtere vraket etter «Murmansk» i Hasvik kommune i Finnmark. Oppdraget med å fjerne det vraket sendes i disse dager ut på anbud. De budsjettmessige konsekvensene vil vi selvfølgelig komme tilbake til på egnet måte i 2009. Sist, men ikke minst, arbeides det nå med oppfølgingen av Kystverkets forslag om håndtering av ubåtvraket U-864, som ligger utenfor Fedje i Hordaland. Også her vil vi komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Regjeringens satsing på oljevernberedskap, havner og farleder i budsjettet for 2009 vil sammen med en ny nasjonal transportplan og den nye havne- og farvannsloven styrke sjøtransporten, bidra positivt til utvikling i havnene og samtidig slå et slag for klimaet vårt.

Budsjettet for 2009 viser at Regjeringen gjennomfører det den lover. Budsjettet for neste år vil legge forholdene til rette for økt verdiskaping i Kyst-Norge, bidra til en sikker og framkommelig sjøveg og ikke minst styrke oljevernberedskapen langs kysten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:44:17]: Statsråden var selv inne på ubåten U-864. Det er nettopp uttrykket «på egnet måte» som gjør oss en smule bekymret. Det er etter vårt syn for lite presist. Jeg vil spørre mer presist: Blir det en avgjørelse, i alle fall en innstilling fra departementet før jul?

Vil statsråden og departementet legge vekt på det som Kystverket selv har påpekt, og som jeg refererte, at «andre momenter kan vektlegges før endelig beslutning treffes»? Det begrunner jeg med at den risikovurderingen som ligger i rapporten som Kystverket har laget, for så vidt er grei nok, men den er noe snever, for å si det mildt. Den er først og fremst knyttet til selve operasjonen og risikoen i det operative inngrepet med å flytte og heve ubåten. Det er klart at det er en rekke andre momenter som må vektlegges før endelig beslutning treffes. Jeg vil gjerne ha en bekreftelse på at man har et bredt perspektiv når man treffer denne beslutningen.

Statsråd Helga Pedersen [12:45:26]: For det første vil jeg si at når det gjelder tidsforløpet for behandlingen av videre håndtering av U-864, ser jeg ikke for meg at Regjeringen kommer med en konklusjon i det spørsmålet på denne siden av nyttår, men vi jobber selvsagt hardt og så fort vi klarer med å få på plass en konklusjon.

Det er klart at vi skal legge vekt på den rapporten som Kystverket har lagt fram. Vi har nå brukt nærmere 60 mill. kr på å få fram beslutningsgrunnlaget, og da må vi også gå nøye gjennom det. De faglige tilråningene er veldig klare og tilsier at det er en høyere risiko ved å heve ubåten enn ved å tildekke den. Så er det helt riktig det som står i rapporten fra Kystverket, at her kan man også vurdere andre momenter. Et av de momentene som vi må ha en veldig nøye politisk vurdering av, er om man er villig til å akseptere en høyere risiko, og hvor høy risiko man eventuelt er villig til å aksep-

tere. Det er spørsmål som Regjeringen kommer tilbake til.

Øyvind Halleraker (H) [12:46:46]: Siden jeg var litt kritisk til et annet medlem av denne regjeringen tidligere i debatten, skal jeg prøve å være litt hyggelig nå. Jeg synes Helga Pedersen har samarbeidet veldig godt med Stortinget og med komiteen i saken om U-864. Hun stoppet saken, sendte saken tilbake, og vi fikk fram det materialet som nå foreligger, som ligger på hennes bord til vurdering. Det skal hun ha skryt for.

Jeg er litt opptatt av omdømmevirkningene og de vurderingene som mange innenfor fiskerinæringen har gjort av dette. At det er teknisk mulig å la den ligge, og at det er teknisk mulig å heve den, har vi nå fått en bekreftelse på. Det er et kostnadsspørsmål. Men det er også et omdømmespørsmål for en viktig næring for Norge. I det perspektivet kan kanskje den differansen kostnadmessig være mindre vesentlig.

Da har jeg lyst til å spørre statsråden, som ikke bare er kystminister, men som også er fiskeriminister: Vil hun la fiskeriministerens hjerte avgjøre denne saken?

Statsråd Helga Pedersen [12:47:57]: Når jeg skal legge fram en anbefaling for resten av Regjeringen og etter hvert for Stortinget, kommer jeg til å ha brukt både hjerte og hjerne i denne saken. Vurderingene av omdømme er heller ikke noen veldig enkel operasjon. Det er klart at omdømmet til norsk fiskeri- og havbruksnæring avhenger av at man håndterer denne saken på en god miljømessig måte, og det føler jeg meg veldig trygg på at vi skal klare. Jeg tror ikke man kan vise til noen vurderinger av omdømme som er eksplisitt knyttet til den ene eller den andre løsningen.

Jan Sahl (KrF) [12:48:53]: Vi har en offensiv kyst- og fiskeriminister, og jeg gleder meg særlig over løsningen for Stamsund havn. Jeg er veldig takknemlig for det.

Det er en annen sak jeg gjerne vil nevne, og det er Stad skipstunnel. Vi opplever et stort engasjement for Stad skipstunnel, og det er mange spente langs kysten som lurer på hva som blir den endelige konklusjonen. Opposisjonen har samlet seg om å be om at vi får en sak til Stortinget så snart som mulig, i hvert i løpet av våren 2009. Det vi er urolig for, er det som står i proposisjonen – og det som er sagt – at man skal komme tilbake i 2009. Det kan bety at det vil gå over valget, at det eventuelt blir en valgkampsak, eller at en ny regjering får ansvaret. Det er store beløp det er snakk om her. Mitt spørsmål er: Får vi en sak om Stad skipstunnel i løpet av våren 2009?

Statsråd Helga Pedersen [12:50:02]: Her må jeg nok bare slå fast at man langs kysten nok må leve i spenning hva angår Stad skipstunnel. Vi holder nå på med en KS1-vurdering av prosjektet, og vi må være korrekte i forhold til de prosessene som den type prosjekter skal undergå. Dette er tross alt et prosjekt som har en kostnadsramme på minst 1 milliard kr. Så her må jeg nok bare holde fast på det som er varslet i budsjettproposisjonen, nemlig at vi

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1335 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

kommer tilbake til Stortinget med en orientering om saken tidligst i 2009. Og uansett hva konklusjonen blir etter den runden, må nok også neste regjering på en eller annen måte leve med å håndtere den saken.

Gunvald Ludvigsen (V) [12:51:00]: Eg også vil snakke om Stad skipstunnel. Statsråden nemnde i sitt innlegg i dag kor viktige farleier er. Vi i Venstre er veldig opptekne av at Stad skipstunnel skal bli realisert, for det vil vere ei viktig farlei.

27. november i år fremma Venstre, Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti eit forslag her i salen om å «endre merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 13 slik at bygging av skipstunnelar likebehandles med annan infrastrukturbygging som veier, broer og tunnelar».

Regjeringspartia stemde ned dette utmerka forslaget.

Mitt spørsmål til statsråden er: Kan statsråden forklare kvifor ein skipstunnel og ein ordinær vegtunnel ikkje kan bli likestilte i meirverdiavgiftsamanheng? Kva er forskjellen?

Statsråd Helga Pedersen [12:51:59]: Jeg synes det er viktig at vi tar ting i riktig rekkefølge nå. Først må vi gjennomføre KS1-evalueringen av prosjektet. Så må vi ta stilling til om vi skal gå videre med prosjektet Stad skipstunnel. Og så får vi eventuelt komme tilbake til alle praktikaliteter og teknikaliter rundt en eventuell gjennomføring av dette prosjektet. Jeg synes det blir å begynne i feil ende å begynne med de skattemessige sidene av prosjektet. Først må vi ta stilling til om dette er noe som skal prioriteres.

Bård Hoksrud (FrP) [12:52:48]: Som kjent vedtok Redningsselskapet i går at de vil gå inn for å legge ned to av de bemannede båtene langs kysten vår. Det kunne være interessant å spørre statsråden om hvordan hun ser på den situasjonen og hvordan hun vil håndtere det i forhold til beredskapen langs kysten vår i 2009.

Videre er jeg enig i at det er bra at det skjer en del ting når det gjelder oljevernberedskap. Men vi er gjort oppmerksom på at deler av det oljevernutstyret som man i dag har, er i strid med lovverket om helse, miljø og sikkerhet når det gjelder dem som skal utføre det arbeidet. Jeg kunne godt tenke meg at statsråden kunne bekrefte, eller forhåpentligvis helst avkrefte at det er tilfellet at en del av det utstyret man vil bruke under oljevernberedskap, ikke er i tråd med det lovverket man har.

Statsråd Helga Pedersen [12:53:39]: For det første er jeg helt enig med alle dem som mener at Redningsselskapet utfører en veldig viktig oppgave langs kysten, ikke minst i forhold til søk og redning. Jeg er samtidig opptatt av at de ressursene som Redningsselskapet disponerer, også må ses i sammenheng med øvrige ressurser på det området, bl.a. opplæringen av redningshelikopterberedskapen som denne regjeringen har fått på plass.

Regjeringen er også opptatt av å sikre Redningsselskapet en god økonomi. I år får Redningsselskapet fra staten, fra Fiskeri- og kystdepartementet og Kulturdepartemen-

tet til sammen rundt 111 mill. kr. I 2009 vil den statlige bevilgningen være økt til 173 mill. kr. Så det kommer et betydelig løft til neste år.

Når det gjelder oljevernutstyr og hensynet til HMS, holder vi nå på med en storstilt utskifting av oljevernmaterie-ll, og da forutsetter jeg at Kystverket tar hensyn til HMS når de går til anskaffelse av nytt utstyr.

Presidenten: Replikordskiftet er avslutta.

Tor-Arne Strøm (A) [12:55:18]: Vi i Norge har som nasjon et mål om å bli ledende innenfor marin sektor. Det henger sammen med våre naturgitte forutsetninger, som storproduktive havområder og en langstrakt kyst. Dette har bakgrunn i historie og lange tradisjoner innenfor fiskeri- og havbruk. På bakgrunn av dette er marin sektor utpekt som et av de fem satsingsområdene i Soria Moria-erklæringen.

Fiskeri- og havbrukspolitikken skal bidra til en langsiktig og bærekraftig verdiskaping for hele landet, og samtidig medvirke til rettferdig fordeling av naturressursene våre.

Fiskeri- og havbruksnæringen er en viktig leverandør av sjømat til land i hele verden. Vi vil legge til rette for at fiskeri- og havbruksnæringen kan levere trygg og sunn sjømat med kvalitet som gjør at forbrukerne i inn- og utland etterspør norsk sjømat.

Derfor er det så viktig å utvikle sjøveien som riksvei nr. 1 og få mer gods over til sjø. Denne regjeringen vil også at landet skal ha en godt utbygd infrastruktur for sikker og effektiv transport, og i tråd med Soria Moria-erklæringen har Regjeringen bidratt til økt sjøsikkerhet spesielt i nordområdene ved å etablere seilingsleder i territorialfarvannet fra Vardø til Røst, opprettet trafikksentralen i Vardø og styrket det internasjonale samarbeidet.

Vi er også opptatt av at oljevernberedskapen skal forbedres, og at den skal være dimensjonert ut fra risikovurderinger. Økt russisk oljefrakt øker oppmerksomheten om nordområdene og det er opprettet en døgnkontinuerlig slepebåtkapasitet i Nord-Norge. Fra 2010 legges det opp til en styrking av slepeberedskapen i Nord-Norge. Oljevernberedskapen er styrket, og vi foreslår en ytterligere økning på 88 mill. kr i 2009. Dette kaller jeg nordområdesatsing.

Oljeutslipp kan ha flere årsaker og kilder. Gamle skipsvrak kan utgjøre en betydelig forurensingsfare.

Bevilgningene til fiskerihavner og farleier ble økt med 105 mill. kr i 2008-budsjettet, og vi foreslår nå en ytterligere økning på 13 mill. kr i budsjettet for 2009, slik at vi vil nå planrammen i NTP. I tillegg er det foreslått 30 mill. kr for oppstart av Stamsund havn i Vestvågøy kommune i Nordland.

Norge vil og skal ha en konkurransedyktig sjøtransport med effektive havner og transportkorridorer, et høyt sikkerhetsnivå og en god oljevernberedskap. Næringslivets behov for effektiv transport har økt betydelig i takt med globaliseringen. Norge har som mål å øke sjøtransporten bl.a. av hensyn til miljøet.

Disse mål er sammenfallende med EUs mål. Et godt utbygd og effektivt transportnett er av vesentlig betydning

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings-1336 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

for næringslivets konkurransevne, verdiskaping og systemsetting. Ved utbygging av fiskerihavner skal prosjektene som har stor betydning for den nasjonale verdiskapingen i fiskerinæringen, prioriteres. Men det er også viktig å prioritere fiskerihavners behov i mindre, lokale samfunn – dette fordi vi vil ha levedyktige lokalsamfunn, vi vil at det skal være lys i husene langs kysten, og vi ønsker å ta hele landet i bruk.

Det er også mange som har engasjert seg i Stad skips-tunnel, ikke minst er det et veldig stort lokalt engasjement. Jeg synes statsråden har redegjort for dette på en god måte her i dag under replikkordvekslingen. Det har også vært et stort lokalt engasjement for oljevernberedskap langs Sørlandskysten. De lokale engasjementene skal man ta på alvor. Det har vi gjort. Derfor er det en samlet komité som vil at Regjeringen skal komme tilbake med en plan for ytterligere opptrapping av slepebåtkapasiteten, og da spesielt langs Sørlandskysten.

Så har representanten Jan Sahl fra Kristelig Folkeparti, som også kommer fra Nordland, vært misfornøyd med satsingen på samferdselsområdet i Nordland. Jeg vil bare nevne noen prosjekter som er blitt mottatt med stor glede i fylket vårt.

Det settes bl.a. av 44 mill. kr til videreføring av molo-reparasjon i Laukvik i Vågan kommune. Det settes av 10 mill. kr til slutføring av utbyggingsprosjekt i fiskerihavneanlegg i Værøy. Det settes av 15 mill. kr til å starte molo-reparasjon i Andenes i Andøy kommune. Som sagt tidligere satses det på Stamsund havn med 30 mill. kr. I tillegg til dette settes det av 35 mill. kr til utbedring av farlei i innseilingen til Svolvevæstrehavn, Salttønna i Vågan kommune. Pengene til disse prosjektene ble mottatt med stor glede da de kom.

G u n n O l s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Bård Hoksrud (FrP) [13:00:29]: Jeg er enig med dem som sa at dette kanskje er en spesiell debatt, når vi vet at det vil skje store endringer i 2009.

Først litt til representanten Faldet, som påstod at folk i distriktene måtte følge med på Fremskrittspartiet når det gjaldt kryssubsidiering i Avinor-systemet. Det er jo litt spesielt når man registrerer at det samme partiet er svært opptatt av at man skal bygge høyhastighetstog – nettopp for å redusere klimagassutslippene, nettopp for å redusere flytrafikken på de flyplassene der den største inntekten kommer slik at man fortsatt kan drive med kryssubsidiering. Det går an med statlige kjøp. Det er det Fremskrittspartiet har sagt vi vil gjøre. På samme måte som vi gjør med jernbanen, på samme måte som vi tidligere gjorde med luftfarten, og som vi også gjør med Hurtigruten, vil vi ha statlige kjøp.

Da budsjettet ble lagt fram, uttalte representanter fra regjeringspartiene at man med budsjettet for 2009 var godt forberedt til å møte finanskrisen. De siste ukene har man jo opplevd en massiv utsendelse av pressemeldinger og telefakser fra regjeringskontorene om at man må ta nye grep for å møte den finanskrisen som Fremskrittspartiet og de andre opposisjonspartiene allerede den gangen advarte

om – at man nå gikk inn i vanskelige tider. Som sagt, NEF har i dag lagt fram nye rapporter med nye tall som viser at det er stor ledig kapasitet innenfor anleggsbransjen.

Redningsselskapet gikk i går, som kjent, ut og sa at de nå kom til å kutte ut to av de bemannede båtene langs kysten. Det betyr at man får redusert redningskapasitet. Men det betyr også at man får redusert oljevernberedskapskapasitet, fordi Redningsselskapet ofte bidrar som en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten vår. Jeg skjønner ikke hvordan Regjeringen kan akseptere dette. Det dreier seg faktisk om sikkerheten til alle som ferdes på sjøen. De får en «julegave» fra Regjeringen i posten – at man skal kutte ut to av de båtene som har beredskap hele døgnet.

Jeg synes også det er litt trist at justisministeren ikke er til stede under i denne debatten, for vi skal også behandle saken om nødnettet, og det er en utrolig viktig sak. Den betyr mye for alle i redningsetatene som venter på å få det nye nødnettet på plass, og som på nytt opplever utsettelse. Det siste nå er at kanskje innen utgangen av 2009 vil første fase komme på plass. Jeg synes det er trist at statsråden ikke kommer til denne sal, slik at man kan få stilt ham spørsmål om han snart kan gi en garanti for når det nye nødnettet vil være på plass, og når alle innenfor redningsetatene får et nødnett som tilfredsstiller de kravene og de behovene man har innenfor de forskjellige redningsetatene.

Så til jernbane. Jeg har hørt svært lite kritikk fra opposisjonen i forbindelse med dette statsbudsjettet. Fremskrittspartiet la også i sine forrige forslag til statsbudsjett inn en massiv økning av midler til jernbane, men vi la det inn som en del av fondsløsningen. Nå har man i tillegg sagt at det finnes andre løsninger for finansiering, og vi har lagt inn en rekke prosjekter, der man investerer over 3 milliarder kr mer enn det Regjeringen legger opp til. Det betyr at man kan få på plass elektrifisering og utbedring av Trønderbanen, som jo bør være et klima- og miljøtiltak. Representanten Langeland mente at Fremskrittspartiet ikke var opptatt av miljøet. Jeg ville tro at det å elektrifisere en bane var et godt skritt i en slik retning. Vi legger inn masse penger til dobbeltspor – både Oslo–Ski og på Vestfoldbanen. Vi legger inn penger til Eidangertunnelen og til andre jernbaneparseller. Det viser at Fremskrittspartiet virkelig satses på jernbane, også på utbygging av jernbane, og det er det store muligheter for nå.

Så har jeg litt lyst til å nevne Telemark. Jeg registrerer at statsråden har vært på en privat sightseeing til Oklungen for å se på jernbanestrekningen Eidangerparsellen, som jeg tror de fleste fra både regjeringspartiene og andre partier vet er en tragedie, og hvor man burde ha gjort noe for lenge siden. Statsråden kom til Telemark med 15 mill. kr for å kunne kjøpe opp noen arealer. I Telemark er vi dessverre litt for kjent med at man av og til kommer med noen penger. Til gang- og sykkelvei i Gvarv i Telemark, kom statsråden med 5 mill. kr og sluttregningen ble på 15 mill. kr. Tilsvarende med rv. 36 i Bø i Telemark, hvor man har vedtatt å kjøpe opp arealer, men fortsatt venter på at veien skal bli ferdig. Det er også utfordringen når det gjelder Eidangertunnelen. Det hjelper ikke å komme

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornying- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1337 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

med småpenger som 15 mill. kr når prosjektene koster 3,6–3,7 milliarder kr. Det må komme skikkelige bevilgninger. Derfor foreslår Fremskrittspartiet å bevilge ytterligere 115 mill. kr.

Statsråd Heidi Grande Røys [13:05:36]: Den viktigaste fornyinga av Noreg er den digitale. I dag kan ein f.eks. bytte fastlege på nett, ein kan endre adresse, ein kan søkje lån i Lånekassa, eller ein kan levere sjølvmeldinga på nett. Dagens offentlege nettløysingar er berre byrjinga. Når vi legg tenester ut på nett, vert det enklare for innbyggjarane og for næringslivet, fordi dei kan bruke tenestene når dei vil.

Men vi har nokre utfordringar. Offentlege nettenester har vore for lite samordna. Dette gjeld særleg innlogging, der innbyggjarane har måtta halde seg til eit kaos av passord og PIN-kodar – eitt passord til NAV, eitt passord til Skatteetaten, eitt til Lånekassa og eitt til kommunen. Dette ryddar vi no opp i. I desse dagar får innbyggjarane eit brev med PIN-kodar som kan brukast til innlogging på offentlege tenester. Ved fyrste innlogging kan ein registrere mobilnummer, slik at ein enkelt og greitt får PIN-kode på sms til seinare innloggingar. Denne ID-løysinga vil gjere det enklare for innbyggjarane å bruke offentlege tenester på nett.

Noko av det viktigaste vi foreslår på budsjettet for 2009, er å utvikle ein felles offentleg infrastruktur for elektronisk identifisering. Det er foreslått 80 mill. kr til oppgåva, som DIFI har ansvaret for.

IKT-satsinga har tidlegare vore behandla i transportkomiteen, men budsjettet for direktoratet vart i år etter Presidentskapets avgjerd, sendt kommunal- og forvaltningskomiteen. Men arbeidet knytt til IKT er framleis transportkomiteens ansvar og bør derfor òg debatterast av den komiteen. Eg har registrert at både Høgre, Framstegspartiet og Venstre i kommunalkomiteen kutta kraftig i driftsbudsjettet til DIFI – som representanten Helleland bør vite ikkje ligg i Florø, men på Leikanger i Sogn. Dette kuttet vil få dramatiske konsekvensar for utrullinga av elektronisk ID og difor òg for fornyinga av Noreg. Arbeidet med elektronisk ID er kanskje den viktigaste oppgåva direktoratet har neste år. Å redusere budsjettet slik dei tre borgarlege partia foreslår, vil innebere ei omfattande omstilling for direktoratet og ta merksemd og ikkje minst ressursar vekk frå arbeidet med elektronisk ID.

Ein felles infrastruktur for identifisering vil vere til nytte både for innbyggjarane, for næringslivet og for offentleg sektor. Innbyggjarane og næringslivet skal kunne bruke éi innloggingsløysing til alle offentlege tenester.

Forgjengaren min uttalte nyleg at viss han skulle ha gjort jobben på nytt, ville han ha arbeidd for ein felles standard på IKT-området. Det gjer godt at tidlegare statsråder støttar denne regjeringa sitt arbeid. For det er nettopp å standardisere vi gjer. Allereie våren 2006 bestemte Regjeringa at vi skulle setje ned eit standardiseringsråd som skulle gi oss tilrådingar i dette arbeidet.

Denne regjeringa har bestemt at IKT-utviklinga i offentleg sektor skal basere seg på opne standardar. I framtida vil vi ikkje akseptere at statlege verksemder låser bru-

karar av offentleg informasjon til lukka format. Regjeringa vedtok difor i fjor fyrste versjon av referansekatalogen for forvaltningsstandardar. Vi gjorde der HTML, PDF og ODF til obligatoriske standardar når statlege verksemder skal publisere på nett. Ei forskrift som skal påleggje kommunane det same, er no på høyring, og KS er hjartans einig med Regjeringa når det gjeld arbeidet med standardisering.

Standardiseringsrådet har i desse dagar sluttført sitt arbeid med versjon 2 av referansekatalogen, der ein vil få dekt nye område for IKT-bruk i offentleg sektor. Denne skal no behandlast i departementet før den skal på høyring. Blant anna har dei sett på standardar for dokumentformat for utveksling mellom offentlege etatar og innbyggjarane og næringslivet, standardar for universell utforming og standardar for lyd, bilete og video.

Så nokre ord om breiband. Eg registrerer at det er nokre litt uforståelege merknader om det i innstillinga. I Soria Moria-erklæringa lovde denne regjeringa breiband til alle. I sommar fekk vi ein rapport på bordet der det også går fram at 99,8 pst. av landet sine innbyggjarar no har tilgang til ei breibandsløysing. Vi har brukt 1 milliard kr i offentlege midlar. Staten har brukt 700 mill. kr, som har utløyst lokale og regionale midlar. 96 000 husstandar i Distrikts-Noreg har fått breiband, fordi denne regjeringa har sagt at vi skal ordne opp der marknaden ikkje ordnar opp åleine. Korleis opposisjonen då kan skrive at vi bryt løftet om breiband, er for meg ubegripeleg. Det må vel berre bety ein ting, nemleg ei anerkjenning av at Regjeringa har gjort noko som dei borgarlege partia aldri ville ha satsa på dersom dei sat i regjering.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [13:11:11]: Det var greitt at statsråden sluttet der hun sluttet, for jeg har fortsatt lyst til å utfordre statsråden på dette med 100 pst. bredbandsdekning. Statsråden og Regjeringa har vært ganske klare og tydelige på at man skal ha 100 pst. dekning, og det er det som er forutsetningen fra Regjeringa. Nå ser man at man har kuttet bort den posten hvor man tidligere bevilget midler til Høykom, som nettopp skulle sikre at der markedet ikke selv klarer å få det til, skal man stille opp med statlige midler. Det er vel litt sånn at det er Teleplans sak som ligger til grunn, og at den går mer på kommunenivå og ikke helt ned på individnivå.

Spørsmålet er: Er statsråden fornøyd med bredbandsdekningen i forhold til kapasiteten som man nå har på plass, og er det derfor man har stoppet å komme med ytterligere bevilgninger? Eller ser statsråden at man må få på plass mer midler for å få en høyere kapasitet og sørge for at det blir 100 pst. dekning?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:12:09]: No trur eg at representanten Hoksrud veit at då Teleplan gjorde si vurdering og kom til 99,8 pst., var det før årets løyving på 188 mill. kr i det heile var teken i bruk. Det betyr at dei midlane òg skal brukast til breiband. Vi har god grunn til å tru at vi då er så nær 100 pst. som det er mogleg å kome i dette landet.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1338 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Eg trur òg at representanten Hoksrud er kjend med at midlar til breiband no er løyvd over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett, der ein bruker midlar frå differensiert arbeidsgivaravgift. No tek eg det litt etter hugsen, men eg meiner at det er 150 mill. kr som skal brukast i 2009. Det er til breiband eller mobildekning i dei områda der ein har oppnådd full dekning.

Eg var tidlegare i haust i Hoksrud sitt eige heimfylke, Telemark. Dei vil klare 100 pst. dekning i løpet av 2009. Det har rett og slett hatt med kapasitetsproblem blant utbyggjarane å gjere. Det har ikkje vore råd å få tak i folk til å bygge ut breiband. Men i Telemark er dei i mål i løpet av 2009, og dei har gjort ein glimrande jobb.

Trond Helleland (H) [13:13:23]: Etter å ha lest igjennom budsjettforslaget som vi har til behandling i transportkomiteen, er det vel egentlig lite grunnlag for replikker i det hele tatt. For av det budsjettet som vi behandler, med en totalramme på 29 milliarder kr, er det 45 mill. kr som er statsråd Grande Røys' ansvar i denne budsjettbehandlingen. Allikevel: Det er et viktig område, og det er viktig at vi får fart på moderniseringen av Norge.

Fornyingsdepartementet har ikke akkurat bidratt til så mye fornying. Men jeg så at statsråden var på tv i går for å forklare det PIN-kodesystemet som nå er sendt ut, som framstår som litt uforståelig for folk flest. Hva gjør Regjeringen nå for at dette skal være noe som alle kan ta i bruk? Er det nok å sende ut et skjema med noen PIN-koder og si at dette kan man bruke her og der? Det er svært mange i befolkningen som ikke har den elektroniske kompetansen som er nødvendig.

Statsråd Heidi Grande Røys [13:14:29]: Eg er veldig glad for å få det spørsmålet og glad for at transportkomiteen òg er oppteken av digital kompetanse. For den einaste måten vi kan få full effekt av effektivisering ved hjelp av IKT, er at folk faktisk kan ta det i bruk.

Alle innbyggjarar over 15 år i dette landet har fått tilsendt eit brev med PIN-kodar. Eg synest fyrst og fremst at skatteetaten fortener ros for i år å ha splitta utsendinga. Datatilsynet har kritisert utsendinga tidlegare år, fordi ein har sendt ut både PIN-kodar og fødselsnummer i same konvolutt. Dersom nokon stel den konvolutt frå postkassa, kan ein faktisk misbruke det til identitetstjuveri. Difor er det fyrst og fremst av sikkerheitsmessige årsaker vi har splitta det.

Så er Helleland inne på noko viktig, nemleg at det er nokon som ikkje klarar å bruke PIN-koden. Det er mange eldre folk som har ringt og ikkje skjønt kva dei skal bruke det til. Vår målsetjing må sjølv sagt vere at fleire gjer som f.eks. Seniornett, som vi har støtta økonomisk, nemleg å arrangere datakurs for eldre. Vi kjem til å fortsetje å støtte Seniornett så dei kan arrangere fleire kurs, slik at vi neste år kan unngå at folk ikkje forstår kva dei skal bruke PIN-kodane til.

Borghild Tenden (V) [13:15:43]: Først må jeg si at jeg beundrer statsrådens skråsikkerhet med hensyn til at hun har klart noe som den forrige regjering aldri hadde

greid. Jeg er selvsagt svært uenig i det, og jeg tror statsråden kjenner godt til Høykom-satsingen, den offensive satsingen som var på fornying i Bondevik II-regjeringen.

Nå har det i løpet av dagen vært mye snakk om kriser og krisepakketenkning, og vi vet at Regjeringen skal legge fram en krisepakke i januar/februar. Da lurer jeg på hvilke tanker og ønsker fornyingsministeren vil legge i denne krisepakken med hensyn til bredbånd og med hensyn til store offentlige IT-prosjekter, som Altinn og Nav, som jeg vet at man der ute ventet på at det skal gjøres noe med.

Statsråd Heidi Grande Røys [13:16:33]: Representanten Tenden har heilt rett i at Høykom-satsinga låg der då eg tok over. Mitt poeng er satsinga på dei områda der vi veit at marknaden ikkje sjølv ville ha ordna opp. Denne regjeringa gjekk til val med veldig klare lovnader om å bruke statlege midlar til det. Eg registrerte ikkje tilsvarende lovnader frå dei borgarlege partia – difor den uttalen.

Når det gjeld spørsmålet om tiltakspakka, er eg sjølv sagt oppteken av det. IKT-næringa er ei veldig konkurranseutsett næring. I omsetnad er det den fjerde største næringa i dette landet. Eg meiner det no er ei moglegheit til nettopp å satse på IKT-prosjekt som både kan effektivisere offentlig forvaltning – ikkje berre staten, men òg kommunar – og medverke til omstilling, slik at ein i framtida brukar mindre ressursar på å flytte papir og får omstilt folk til å gjere arbeid der vi veit at dei trengst. Det kan, som representanten Tenden var inne på, vere store offentlege IKT-prosjekt. No har Altinn II for så vidt fått ei bra løyving for neste år, men det kan vere andre prosjekt. Det kan òg vere ei satsing der IKT ikkje minst kan påverke grøn sektor, slik at ein får ein klimaeffekt av å investere i IKT.

Per Sandberg (FrP) [13:17:48]: Selvskryt skal man lytte til, og forstå meg rett: Jeg er en sterk tilhenger av at man skryter av hva man har oppnådd og av sine målsettinger. I så henseende kan jeg si i anledning statsrådens skråsikkerhet når det gjelder hvem som ville ha oppnådd hva innenfor bredbånd, at det er nok Senterpartiet og Fremskrittspartiet som har vært de mest offensive partiene i så måte.

Men spørsmålet mitt er – og jeg har stilt statsråden det samme spørsmålet tidligere: Når man skryter på seg å ha levert bredbånd til tusenvis av mennesker, og man skryter på seg at man snart har 100 pst. dekning, hva er det da man skryter av? Er det det at man har kontakt, eller er det hastigheten på det man leverer?

Det kunne vært interessant hvis statsråden hadde spurt sine kolleger i Finland hva bredbånd er. Mitt spørsmål igjen til statsråden er: Hva ligger i bredbåndsbetegnelsen, når statsråden skryter på seg leveranser av bredbånd til tusenvis av mennesker?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:18:49]: Det er veldig enkelt. Eg held meg til den breibandsdefinisjonen som fleirtalet i Stortinget vedtok i 2004, då ein diskuterte breibandsmeldinga frå den førre regjeringa. Eit breitt fleir-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1339 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

tal, riktignok med unntak av Framstegspartiet, vedtok den gongen at breiband var å definere som at ein skal kunne laste ned og opp levande lyd og bilete – for å seie det på den litt folkelege måten.

Det som er interessant med Framstegspartiet sin politikk som går på absolutt å ville definere ein minste teknisk standard, er at den standarden ville vere – eg hadde nær sagt – utdatert omtrent i det sekundet Stortinget hadde gjort eit slikt vedtak, med mindre ein då tok 20 MB-standard. Vi ser at f.eks. OECD- og EU-standardane er så låge at det omtrent ikkje er nokon som leverer så låge standardar pr. i dag. Dei fleste tilbydarane av breiband i dag tilbyr frå 1 MB. Vi veit at mobilt breiband har vore noko lågare til no, men vi ser at det har skjedd store ting på det området.

Då ein begynte å levere breiband over koparlinjer, var vi nede i 340 kB pr. sekund, no kan ein få det opp til 20 MB. Her går teknologien rasande fort. Det er all grunn til å ha ein fleksibel definisjon.

Per Sandberg (FrP) [13:20:04]: Med respekt å melde er det som statsråden sier, feil. Fremskrittspartiet har aldri foreslått noen minstenorm når det gjelder dekning, men vi har foreslått en målsetting. Og det er klart at hvis målsettingen bare er å laste ned levende bilder, kan man gjøre det med en langt lavere hastighet enn det man kan operere med for å være effektiv.

Men så registrerer jeg at både i EU og særlig i enkelte land innenfor EU har man debatten om igjen med hensyn til standardisering og hva man kan betrakte som bredbånd innenfor et 10–20-årsperspektiv. I Finland har man faktisk sagt at 100 MB er målsettingen, ingen minstenorm, mens man i Norge fortsatt opererer med 340–350 kB og kaller det bredbånd – og for den del også 1 MB, som om to år er gått ut på dato. Det er jeg enig med statsråden i. Men er det ikke da på tide kanskje å ta en ny runde i det politiske miljøet i Norge, der vi setter oss helt andre målsettinger enn bare å ha 100 pst. dekning?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:21:08]: Eg held meg til at folk skal kunne laste ned og opp levande lyd og bilete. Det betyr at dei skal ha ein funksjonalitet som gjer at det går an å få utført det dei ynskjer å få utført. Vi veit at stadig fleire av oss nyttar sosiale tenester på nett, type Facebook, vi lastar ned videoar og kva det skal vere. Så etterspurnaden etter bandbreidd har jo berre auka i takt med nye tenester. Så det er kjempespennande.

Men det har òg utfordra teknologien, og, som eg seier: Vi ser jo no at det ein før leverte på koparlinjene, som var nede i 340 kB, som eg ikkje pr. i dag ville kalle breiband, no kan vere oppe i 20 MB pr. sekund. Så her går teknologien føre.

Eg finn ikkje grunn til å begynne å bestemme ein minstestandard. Eg er redd for at det ville verte definert som ein minstenorm. Men det er all grunn til å fortsetje å fokusere på breiband og sjå om ikkje òg ei vidare utbygging av breiband og korleis vi kan stimulere til meir kapasitet i nettet, kan vere ein del av det vi kanskje òg kan kome med i ei tiltakspakke. Men det står att å sjå.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Truls Wickholm (A) [13:22:19]: Som de fleste nå har skjönt, har vei og jernbane fått et betydelig løft i dette budsjettforslaget. Regjeringen foreslår en skikkelig økning til veiformål på 1,6 milliarder kr, og 1,3 milliarder kr på jernbane, en økning på 22 pst. som helhet. Det betyr at vi foreslår å bevilge mer enn 2,4 milliarder kr mer enn de årlige økonomiske rammene for NTP skulle tilsi, altså enda flere «luftmilliarder» enn det vi lovte, som nå faktisk er blitt en reell økning. Vi dobler bevilgningen til belønningsordningen for å bedre kollektivtrafikk. Med dette budsjettforslaget vil alle prosjektene i NTP 2006–2009, med unntak av noen prosjekter som mangler planavklaring, bli igangsatt.

For meg høres dette ut som at vi holder det vi lover og mer til – både på finansieringssiden og på oppstart av prosjekter, altså rammer og innhold. Budsjettet møter finanskrisen, som mange har vært opptatt av. Mange har også vært opptatt av å spå og å se for seg hvordan det kommer til å gå. Jeg kan bare konstatere at etter at vi har fått dette budsjettet framlagt samt andre tiltak fra Regjeringen, har renta gått ned to ganger. Som en av de mange her i landet som har lån, er jeg også veldig glad for det og setter pris på Regjeringens politikk.

Regjeringen øker også bevilgninger til utbygging av fiskerihavner og farleder med 13 mill. kr. Det mener jeg er veldig positivt. Det betyr bl.a. at vi får åpnet opp innseilingen til Svolvevør havn, vi får reparert moloer i Laukvik for 40 mill. kr, og vi får også startet etterlengtede molo-prosjekt i Gryllefjord. Jeg mener at satsingen på fiskerihavner og farleder er noe av den viktigste næringspolitikken vi kan ha, og det er også en kjempeviktig satsing for å utvikle nordområdene våre.

Regjeringen følger også opp klimaforliket. Her er det mange tiltak i budsjettet som er designet for å imøtegå klimautfordringene på samferdselsbudsjettet. Jernbanen styrkes og som nevnt også belønningsordningene. Også Transnova-prosjektet vil være veldig viktig. Dobligen av belønningsordningen har noen nye elementer i seg. De byene som skal få nyte godt av disse pengene, må være villige til å inngå forpliktende avtaler for å få ned CO₂-utslippene og biltrafikken i sine områder. Der kan jeg bare utfordre egen kommune og eget fylke, Oslo, til å være mer aktive for å prøve å få til en avtale med staten. Fremskrittspartiet er dessverre det eneste partiet som kutter belønningsordningen i sitt budsjett. Det synes jeg er rart, når vi vet at vi kan få 3 kroner igjen for hver statlige krone investert i denne type prosjekter. Det er også litt rart, når Fremskrittspartiet er det partiet som har samferdselsbyråden i Oslo, som nyter svært godt av dette prosjektet og reiser mye rundt i Oslo og skryter av det man får til nettopp med disse pengene som man ønsker å fjerne.

Oslopakke 3 er også noe som det kan virke som Fremskrittspartiet ikke vil ha. Men med den nye lovendringen som vi fikk til i vår, får vi nå til en satsing på kollektivtrafikk på 540 mill. kr i Oslopakke 3, hvor 390 av disse skal gå til drift. Det er altså takket være en lovendring som Fremskrittspartiet var imot.

Jeg er også særlig stolt av den investeringsøkningen vi

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 1340 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

har fått til på jernbane. Vi har nå økt investeringsbudsjettet til jernbanen med 140 pst. siden vi tok over i regjering. Det er mulig representanten Tenden synes at dette bare er penger, men det er faktisk penger som var med på å betale regningene for de prosjektene som hennes statsråd, Torild Skogsholm, satte i gang. Det kan være gøy å klippe snorer, men noen må også betale regningen, og det gjør denne regjeringen.

Regjeringen bevilger også 50 mill. kr til å sette i gang planleggingen av Oslo–Ski. Dette er et svært viktig prosjekt som vil bety utrolig mye for pendlere, for nærtrafikk, regiontrafikk og langtrafikk i Oslo, Østfold og Akershus – og for hele landet. Men det er også viktig at man planlegger her på en framtidsrettet måte, og ser om det også går an å planlegge for å få til 250 km/t på denne strekningen.

Jeg synes også det er positivt at veimidler brukes til å satse på kollektivtrafikk.

Jeg får ikke tid til så veldig mye mer. Takk.

Irene Johansen (A) [13:27:42]: Trafikken i Norge har økt voldsomt de siste år og forventes å øke ytterligere framover. Dette er en nødvendig og positiv utvikling sett i forhold til ønsket om høy mobilitet i et dynamisk samfunn i vekst, der mange er avhengige av å forsere store avstander for å levere varer, komme seg på jobb eller besøker venner og familie. Ser vi på trafikkutviklingen i forhold til klimautfordringene, er trafikkveksten imidlertid betenkelig. Transportsektoren står for over 30 pst. av klimagassutslippene, og om ikke noe gjøres, vil veksten holde fram.

Hvordan vi velger å bygge vårt transportsystem, henger nøye sammen med hvilket samfunn vi vil bygge. Regjeringen Stoltenberg bygger et samfunn for fellesskapet der vi kombinerer høy mobilitet og økonomisk vekst med en bærekraftig utvikling. Transportpolitikken er avgjørende for å lykkes. Vi har derfor startet en omlegging av transportpolitikken i grønn retning. Klimameldingen og klimaforliket gir visjoner og føringer på dette. Viktige tiltak som er påbegynt og som videreføres i budsjettet for 2009, er bl.a.:

1. omlegging av bilavgiftene for å stimulere til kjøp og bruk av miljøvennlige biler
2. omlegging til miljøvennlig drivstoff
3. omlegging til kollektive alternativer som buss og jernbane
4. utbygging av flere sykkel- og gangstier
5. omlegging til mer gods på båt og jernbane
6. utredning og tilrettelegging av framtidige moderne høyhastighetsbaner i intercitytriangelet mellom Lillehammer–Oslo–Skien, og Lillehammer–Oslo–Halden

Arbeiderpartiet vil også peke på prioriteringen av tele- og samferdselsforskning og utredninger vedrørende miljø- og trafikksikkerhet. Transportpolitikken bør baseres på et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag. Forslagene om igangsetting av bl.a. utredning av godsstrømmene her i landet og hvordan vi best kan redusere klimaskadelige utslipp fra transport, er viktige i denne sammenheng.

Det samme er etableringen av Transnova, et forslag

som vi i Arbeiderpartiet har ivret for. Jeg håper det kan gi rom for tilskudd til tiltak som f.eks. biogassprosjektene på bybussene i Oslo og Fredrikstad, som vil kunne bidra til vesentlig lavere CO₂-utslipp og støy fra bussene.

Samtidig med en omlegging av transportpolitikken i grønn retning har Regjeringen som mål å føre en transportpolitikk som legger til rette for næringsutvikling og bosetting i hele landet. Et område jeg vil peke spesielt på, er nordområdene. Regjeringens nordområdestrategi er en langsiktig strategi. Det pekes bl.a. på de store olje-, gass- og fiskeressursene om ligger her, og de marine ressurser som kan nyttes i FoU-virksomhet, og til å skape nye næringer. Eventuelle nye skipsruter gjennom Polhavet vil kunne endre nordområdenes strategiske betydning og Norges ansvar her. For å forberede oss og tilrettelegge for denne utviklingen som vil ha betydning for hele landet, er det viktig også å få en bred vurdering av transportbehovene i forbindelse med ny transportplan, slik regjeringen Stoltenberg har varslet i nordområdestrategien, i tillegg til det som ligger i budsjettet.

Det har i denne stortingsperioden vært en gledelig utvikling for jernbanen. Aldri før har jernbanen stått slik i fokus som nå – ja, kanskje bortsett fra da den første jernbanen ble bygd for 150 år siden. Bakgrunnen er Regjeringens klare prioritering av jernbanen, som har gitt et nødvendig løft for en mer konkurransedyktig jernbane. I tillegg har Regjeringens utredninger av potensialet for høyhastighetsbaner blitt omfattet av stor interesse og debatt. Arbeiderpartiet vil understreke betydningen av at vi i forbindelse med ny nasjonal transportplan får tilstrekkelig grunnlag til å vurdere framtidige høyhastighetsbaner, spesielt med utgangspunkt i intercitytriangelet Lillehammer–Oslo–Skien og Lillehammer–Oslo–Halden, slik Regjeringen har varslet i budsjettet. Oslo–Göteborg kan være en god strekning å starte med, for å knytte vårt jernbanenett opp mot europeiske høyhastighetsnett.

Mange mennesker i og rundt de store byene bruker jernbanen, og når den står, blir det kaos, slik vi har opplevd på Østlandet. Fortsatt er det utfordringer på disse togstrekningene. Regjeringens styrking av drift og vedlikehold på jernbanenettet i hele perioden, og også neste år, er derfor grunnleggende viktig etter flere år med nedprioritering. Dette er et ansvar som må deles på flere, også Bondevik-regjeringen. De tidligere samarbeidskameratene er flinke til å påpeke feil og mangler ved dagens transportpolitikk, men de vil ikke være med og ta ansvaret for den politikken de selv førte. Ett eksempel er neglisjeringen av behovene for vedlikehold av jernbanen, et annet er konsesjonsvilkårene som Bondevik-regjeringen gav Moss Lufthavn Rygge med et passasjertak som gir flyplassen en langsom død, etter Høyres eget utsagn. Flyplassen og vi i Østfold ønsker dette fjernet for å beholde flyplassen. Det gjør nå angivelig Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet også. Hvor var regjeringspartiene Høyre og Kristelig Folkeparti da konsesjonen ble gitt? Saken om konkurransevilkårene for Moss Lufthavn Rygge er nå til behandling i Samferdselsdepartementet, slik statsråden redegjorde for i replikkvekslingen i dag.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1341 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Bendiks H. Arnesen (A) [13:32:54]: Samferdselspolitikk er av stor interesse for de fleste, enten vi bor i bygd eller by, men behovene for samferdselstilbud er jo noe forskjellig ut fra hvor vi bor. For oss som bor i distriktene, er ikke alternativene så mange, derfor er bilen så helt avgjørende viktig. Med store avstander og få eller ingen kollektivtilbud sier det seg selv at uten bilen stopper Bygde-Norge.

Også i distriktene er vi avhengige av å ha framkommelige veier. Ofte er bygdene bundet sammen med fylkesveier eller kommunale veier, som igjen knyttes sammen med en riksvei. Standarden på disse veiene er mange steder elendig, og de er lite framkommelige. Når rasfaren er stor, og veien har grusdekke, er det ikke særlig behagelig å bo på bygda, tross stor verdiskaping, fin natur og trivsel på så mange andre måter.

Derfor er jeg umåtelig glad for at det nå er stor vilje til satsing på samferdsel. Dette er avgjørende viktig for trivsel, bosetting og verdiskaping over hele landet. Jeg hører ganske ofte utsagn om at det er feil å bruke penger på veier i distriktene, for det bor jo ikke folk der. Jeg ber alle som har denne oppfatningen, om å sette seg litt bedre inn i hva de snakker om. Skal distriktene kunne videreføre sin store verdiskaping, må vi ha veier som sikrer bosettingen og dermed den verdiskapingen som landet vårt er så avhengig av.

Jeg er tilhenger av å løse de mange store veitbyggingene med bompenger, men noen steder vil ikke bompenger kunne benyttes. Dette skyldes for lite trafikkgrunnlag på tross av stor verdiskaping. Også disse områdene trenger nye veier, og det er fastlandsforbindelser som må gjennomføres.

Jeg er svært glad for at Regjeringen har tatt skikkelige grep for å redde Hurtigruten. Hurtigruten er veldig viktig for hele kysten. Særlig for de livskraftige kystsamfunn som har få alternative transporttilbud for personer og gods, men selvfølgelig også for reiselivsnæringa. Jeg finner grunn til igjen å minne om at Hurtigruten ikke er subsidiert, slik mange sier, men staten betaler for at Hurtigruten skal betjene områder av landet med marginalt trafikkgrunnlag og få andre transporttilbud. Dette skjer etter anbud. Avtaler om slik drift har vi med selskaper som driver transport både på land og i luften. At slike avtaler justeres og kompenseres i avtaleperioden for uforutsette kostnadsøkninger, er heller ikke noe nytt i denne sammenheng, men det er nytt for Hurtigruten. Ordningen med nettolønn ble innført for halvannet år siden for å gjøre Hurtigruten mer konkurransedyktig i forhold til den flåten de konkurrerer med om turistene. Ingen ser på nettolønnsordningen som noen ønskelig ordning, men når andre lands flåte har slike vilkår, må også vi ha det for å kunne konkurrere. Jeg sier dette i håp om å få bort myten om at Hurtigruten får store subsidier.

Til slutt vil jeg nevne en annen viktig sak for den nordlige landsdel. Jernbane i nord er en sak som har vært debattert i dette hus med jevne mellomrom de siste 80 årene – jeg sier de siste 80 årene. Nordlendingene har alltid vært et tålmodig folk, men nå må vi komme videre. Utbygging av infrastruktur er den aller beste nordområdesatsing som

kan gjennomføres. Jeg er veldig glad for at så mange talere i dag har nevnt nordområdene. Verdiskapingen i den nordlige landsdelen er meget stor. Produkter skal raskt til markedet, og dette skal skje på en miljømessig forsvarlig måte. Vi kan alle registrere at trailertrafikken i nord har økt voldsomt de siste årene. Derfor er en jernbane i nord også en viktig miljøsak. Nå må vi snart komme i gang med nødvendige utredninger av denne viktige saken.

Sigrun Eng (A) [13:38:02]: Er det noko som engasjerer svært mange, og som er meir konkret enn mange vedtak som blir fatta i dette huset, så er det samferdsel. Slik er det òg for meg.

Som fleire har vore inne på, er eg òg glad for at Regjeringa har levert i dei årlege budsjetta, meir enn det låg føringar for i NTP-perioden – overoppylt for fyrste gong i historia. Våre påplussingar var ikkje luftpenger, som opposisjonen skulda oss for då dei sat på den andre sida av bordet. Likevel, rammene skal opp. Etterslepet på veg og bane er framleis skrikande mange stader og bidreg til ein lite føreseieleg kvardag for hundretusenar.

Omorganiseringa som den førre regjeringa fekk fleirtal for, har gjort at altfor mange prosjekt – små og store – skal lysast ut på anbod. Det krev mykje ressursar til utlysingsdokument og tett oppfølging i etterkant. I Vegvesenet er det no slik at dei ikkje har att ein spade. Alt skal bestilast. Eg trur langt meir enn den økonomiske gevinsten går bort til dyre eksterne konsulentar og papirarbeidarar enn til veg og bane. Spørsmålet blir nærliggjande: Får etatane då brukt opp rammene sine? Eller blir dei hefta av desse prosessane som dei no har?

Så har ei økonomisk mørk sky òg lagt seg over Noreg. Arbeidsløysa stig, og det fyrste parameteret i så måte er bygg- og anleggssektoren. Vedlikehald er eit område som raskt kan få folk i arbeid. Der eg bur, blir det spøkjefullt sagt med ein litt bitter undertone at vegen sist fekk nytt dekke då Bratteli var samferdselsminister. Etterpå har det berre blitt lappa på. Ja, Hellbillies har eit poeng, som Helleland òg var inne på tidlegare, når dei syng om tusenvis av hol mellom Geilo og Ål. Telemark og Buskerud er to fylke som i årevis har drivi vegslitasjen på dispensasjon. Det er klart at her er avvika på vegdekka ekstreme – somme stader i alle fall – så eg håper statsråden har oss i tankane når ho skal køyre ut ny asfalt, for vedlikehald har god sysselsetjingseffekt.

Så nokre andre refleksjonar: Korleis bruker vi store delar av samferdselsbudsjettet? Er det til byutvikling? Eller er alt fokus på å få meir flyt i trafikken på veg og bane? Lyttar vi nok til fagetatane? Eller har vi større behov for å sende julekort heim når det er val kvart fjerde år? Behovet for reparasjonar og nyinvesteringar er så stort at ein bør tenkje seg nøye om på det området.

Slik meiner eg òg at høgfartsbanetanken er. Det er forunderleg å sitje på utsida av komiteen og observere engasjementet, medan ein på parsellar på eksisterande bane strekningar må redusere farten, toga går i same tempo som på 1950- og 1960-talet, og nokre stader nesten smyg toget seg fram i 20–30 km i timen på skjeneganger som er 100 år eller meir. Men likevel går passasjertalet opp.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1342 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

No trur nok eg òg at høgfartsbane kan komme ein dag. Kanskje bør ein starte der nye strekningar skal byggjast, som Eidangertunnelen, Ulrikstunnelen eller Ringeriksbanen, for den saks skuld. Dette er nye parsellar som betrar kapasiteten på eksisterande strekningar, rustar opp dagens jernbane og innfrir politiske lovnader, som vi har gjort. Og så må vi minne oss sjølve om at det bur berre 4,5 millionar menneske i dette landet, og jernbanen går ikkje eingong der alle dei bur.

Den sitjande regjeringa har truverde på dette politikk-området. Folk har store forventningar, og det folkelege engasjementet møter oss folkevalde kvar dag. Forventingane blir heller ikkje dempa med statsministeren sin bodskap om fleire titals milliardar kroner meir til samferdsel i åra som kjem – og no signal om ei tiltakspakke som òg omfattar samferdsel. Den sitjande statsråden blir nok ikkje arbeidslaus med det fyrste, og ho gjer ein god jobb.

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

Torgeir Micaelsen (A) [13:42:54]: Etter å ha lyttet til innledningen på denne debatten og hørt komitélederen og nestlederen i Fremskrittspartiet, Per Sandberg, snakke om samferdsel lurar jeg på om representanten Sandberg i det hele tatt har fått med seg at den måten overbudene på samferdselssektoren blir finansiert på, ikke er der lenger. Etter tidenes kanskje beste høykonjunktur i norsk økonomi går vi nå inn i en urolig tid, hvor finanskrisen og andre ting slår inn over Norge. Men svarene, argumentene og beløpene fra Fremskrittspartiet er kliss like, enten det går nedover i norsk økonomi, eller det går oppover. Da er ikke troverdigheten til den økonomiske politikken, som tross alt skal finansiere alle de veiene og den jernbanen vi ønsker oss i dette landet, spesielt stor.

Jeg har sammenlignet det med følgende: Når jeg tjuvlåner hagla til svigerfaren min på hytta i Numedal – jeg er en elendig skytter – treffer jeg av og til blinken. På samme måte fortsetter altså Fremskrittspartiet med sin økonomiske politikk når det gjelder å finansiere veier og jernbane. Det går altså ikke an, med respekt å melde, å bruke nedgangstidene som et argument for å eksperimentere med den økonomiske politikken når folk er urolige for arbeidsplassene sine, en eksperimentpolitikk som skal være med på å bidra til å finansiere de veiene og den jernbanen som Fremskrittspartiet ønsker.

Det andre poenget er at det egentlig bare blir en teoretisk øvelse, for det største opposisjonspartiet må jo samarbeide med noen for å få sin politikk igjennom. Det blir etter all sannsynlighet Høyre. Der er jo vetoet, ultimatumet, satt. Det er helt uaktuelt å basere den økonomiske politikken på Fremskrittspartiets eksperimentelle linje. Det betyr at en framtidig eventuell borgerlig regjering vil ha klin like mye penger og like stort handlingsrom i den økonomiske politikken som dagens regjering. Det betyr at man vil ha like mange penger å fordele til veier og til jernbane. Da trenger man ikke være ekspert eller professor for å skjønne hva som da blir prioritert. Da er det bare å se til forrige stortingsperiode hvor Fremskrittspartiet gjorde

opp budsjettet med den borgerlige Bondevik-regjeringen i tre av fire år. Da var det ikke jubel eller hallelujarop rundt omkring i landet når det gjaldt veier og jernbane. Jeg er stolt over å tilhøre en regjeringsfraksjon – Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV – som innenfor økonomisk forsvarlige rammer, i en voldsom høykonjunktur, har klart å si at det er noe som er viktigere enn andre ting. Det er bl.a. å satse på veier og jernbane, og jeg er spesielt stolt av at vi nå har et jernbanebudsjett det begynner å smake fugl av. Det er ikke på langt nær nok – det vet jeg som pendler på Drammensbanen hver eneste dag. Vi er langt fra der vi ønsker å være, men innenfor et opplegg der vi ikke setter arbeidsplassene til folk flest i fare, har vi klart å prioritere veier og jernbane.

Det skal bli svært interessant å se hvordan Fremskrittspartiet vil møte seg i døren når de skal samarbeide med de andre borgerlige partiene innenfor samferdselspolitikk i neste periode.

Martin Engeset (H) [13:46:15]: I februar i år opplevde vi en stor dag i Østfold, nemlig at den nye Rygge sivile lufthavn, eller nå kalt Moss Lufthavn Rygge, ble offisielt innviet av landets samferdselsminister, Liv Signe Navarsete. Det var en stor dag, fordi dette var et prosjekt som hele østfoldsamfunnet hadde jobbet sammen om gjennom mange år.

I dag morges hadde jeg gleden av å få overrekke statsråden over 7 000 underskrifter på et opprop som tok til orde for at Moss Lufthavn Rygge må få de samme konkurransevilkår som andre flyplasser i landet. Ikke minst står kravet om å fjerne det såkalte passasjertaket veldig sentralt.

Hva er nå dette passasjertaket? Det påstås fra de rød-grønne at dette ble innført i forrige regjeringperiode. Den påstanden blir ikke mer korrekt om den gjentas gang på gang. Det som lå i de opprinnelige konsesjonsvilkårene, var at det var en varslingsplikt for selskapet når de passerte 750 000 passasjerer. Ved siden av det lå antall flybevegelser på 21 000 til grunn.

Mange vil sikkert huske at det tidligere var en lang politisk kamp knyttet til åpningstidene for Rygge, hvor Regjeringen ble satt under meget sterkt politisk press og til slutt måtte gi seg og tillate en halv time utvidet åpningstid morgen og kveld. I etterkant av den behandlingen og det gjennomslaget vi da fikk til slutt, etter at saken var anket og brakt inn her i salen, løp SV-ere rundt her på huset og skrøt av at riktignok måtte de sluke denne kamelen og være med på utvidelse av åpningstiden, men i den rød-grønne regjering hadde de fått gjennomslag for at passasjertaket skulle være absolutt og stå fast. Så disse konsesjonsreglene er betydelig skjerpet med den rød-grønne regjering – dessverre.

Jeg er i tvil om statsråden har tatt inn over seg alvoret i situasjonen. Det er faktisk fare for at hele flyplassen og selskapet som står bak, går konkurs hvis ikke Rygge får de samme konkurransevilkår som andre flyplasser i dette land. Således har statsråden et meget stort ansvar dersom hun ikke snarlig medvirker til at Rygge kan overleve som en god flyplass for Østfold og det sentrale østlandsområ-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1343 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

det. Jeg vil derfor utfordre statsråden til å bli atskillig klarere enn det hun var i sitt svar på replikken fra Arne Sortevik i debatten tidligere, som jeg i realiteten opplevde var en politisk helgardering – ikke ett ord om i hvilken retning en avgjørelse ville gå, ei heller om når en avgjørelse ville komme. Det utfordrer jeg statsråden til å si noe mer konkret om senere i debatten.

Steinar Gullvåg (A) [13:49:48]: Jeg er i stand til å glede meg over at denne regjeringen nå oppfyller de målene som stortingsflertallet har felt ned i Nasjonal transportplan for denne perioden, hvilket gjør at vi nå står på terskelen til jernbanens renessanse her til lands. Slik sett har altså denne statsråden sikret seg en plass i samferdselshistorien.

Jernbaneinvesteringene går nå opp i 3,2 milliarder kr årlig. Og når vi beveger oss inn i neste transportplanperiode, kommer nye jernbanemilliarder og nye viktige prosjekter.

Jeg er usigelig glad for at utbyggingen av Vestfoldbanen gjenopptas til våren, og at dobbeltsporprosjektet Barkåker–Tønsberg har funnet sin løsning. Jeg er også tilfreds med at vi har fått planleggingsmidler til strekningene Holm–Holmestrand–Nykirke og Farriseidet–Porsgrunn, slik at vi i årene framover kan få en kontinuerlig utbygging av Vestfoldbanen – altså den intercitystrekningen på det norske jernbanenettet som har størst vekstpotensial. Utbyggingen av dobbeltspor på Vestfoldbanen vil øke kapasiteten på jernbanen og etter hvert også forkorte reisetida så mye at vi med disse investeringene legger til rette for en helt ny bo- og næringsutvikling på vestsiden av Oslofjorden.

Det var dette høyrepartiene i sin tid ikke ville være med på. De har sannelig ikke lagt mange pinner i kors for jernbanen – i hvert fall ikke så lenge de satt i regjeringskontorene. Det er først nå, etter noen års ettertanke og kontemplasjon, at de borgerlige har oppdaget togets fortreffelighet som transportmiddel – først og fremst for persontransport i de mest folkerike delene av landet, men også for gods over lengre distanser. Det er bra, og vi får håpe det varer.

Jeg la merke til at representanten Halleraker tidligere denne uken skildret situasjonen under Bondevik II-regjeringen. Han forklarte at hans regjering var nødt til å holde kostnadsnivået nede i offentlig sektor, og nå siterer jeg Halleraker direkte:

«At vi da ikke hadde penger til alle gode formål, kan man jo beklage, men slik var det.»

Hallerakers beskrivelse er etter min oppfatning ganske korrekt. Bondevik II-regjeringen holdt samferdselsbevilgningene på et lavmål og skar ned kommunebudsjettene i en slik grad at vi nå sliter med etterslepene. Verst var de ulempene Bondevik II-regjeringen påførte statsforvaltningen, bl.a. gjennom avviklingen av statlig produksjonsvirksomhet.

Når mange nå later til å ha glemt sin egen fortid og tillater seg å kritisere Regjeringen for at den ikke gjør nok, er det godt å ha folk som representanten Halleraker, som minner oss om hvordan det en gang var.

Eirin Faldet (A) [13:53:09]: Til Bård Hoksrud vil jeg si at det er viktig å ha drømmer. Han bør prøve det! Høyhastighetstog vil nok komme, men kanskje ikke så fort at jeg får glede av det, så i mellomtiden vil jeg bruke fly når jeg skal til f.eks. Sørkjosen i Nordreisa i Troms. Men med Fremskrittspartiets motstand mot kryssubsidiering blir nok den ulønnsomme flyplassen nedlagt. Eller kanskje Bård Hoksrud kjenner noen private som vil drive en ulønnsom flyplass? Jeg skjønner ikke at Fremskrittspartiet vil bruke skattebetalernes penger til statlige kjøp av tjenester innen luftfarten når en i dag har et system som finansierer seg selv.

Jeg har nå sittet i salen og hørt på debatten, og tanken slår meg om at det er synd at det ikke arrangeres et innendørs verdensmesterskap i sutring. Da ville opposisjonen ikke behøvd å delta på treningsleir. Jeg synes synd på Helleland, Tenden og flere som har hatt det så vondt i denne debatten. Jeg må bare si at jeg gjerne omskriver et kjent sitat: Jeg sutrer, altså er jeg. For det er et tankekors at sutring og klaging her i landet øker i takt med levestandarden. Vi trenger en folkebevegelse mot sutring eller, for å vinkle det litt mer positivt, en folkebevegelse for begeistring.

Siden dette er min siste budsjettdebatt, tør jeg komme med et ønske: Jeg håper at en folkebevegelse for begeistring får flere tilhengere enn alle dem som i dag frivillig er med i den voksende sutrebevegelsen. Unødig irritasjon stjeler mye krefter, og bebreidelser fører sjelden noe godt med seg.

Med dette ønsker jeg opposisjonen god jul og et nytt år med begeistring!

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [13:55:26]: Aller først har jeg lyst til å takke for at vi skal få et godt år, et nytt år med begeistring. Jeg er begeistret allerede nå, men vi har noen utfordringer som det må være lov til å peke på uten at vi blir satt i bås om at vi driver og sutrer.

Transport er viktig for oss. Vi er et mobilt folk. Vi lever i en verden der vi opplever at avstandene blir stadig mindre, og da er transport viktig.

En av de to største utfordringene vi står overfor, er klimautfordringen. Også det mobile folket må ta dette inn over seg. Som daglig togpendler gjennom Østfold er jeg opptatt av å være med på å bedre togtilbudet gjennom dette fylket.

I Østfold er det bred enighet om Østfoldpakke fase 1, som består av tre elementer, E6, E18 og jernbanen vår. Ferdigstillelsen av E6 kunne vi feire med Hans Majestet Kong Harald for noen uker siden. Når det gjelder E18, er det nødvendig at det tas en beslutning om trasévalget fra østfoldgrensen og i retning Oslo. Planene ligger klare for E18 fra Morenen Kjøpesenter og østover, det er bare penger det står på. Vi har foreslått 80 mill. kr som en oppstartsbevilgning i vårt alternative budsjett. Men planene ligger der. Til neste år vil vi ha nok folk til å bygge veien, spørsmålet er bare om dette kan være en av de strekningene som Regjeringen tar med i sin tiltakspakke. På denne veistrekningen går 25 pst. av godstrafikken til landet og ut av landet. Det er en vik-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 1344 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

tig veistrekning og en nødvendig veistrekning å få på plass.

Det var nødvendig at statsråden i oktober kom med det løftet hun gjorde når det gjelder dobbeltsporet for strekningen Ski–Oslo. Fra Østfolds side er det en klar forventning om at dette da ligger inne i NTP.

Når det gjelder jernbanen, har vi også en annen utfordring i fylket vårt, og det er dobbeltsporet gjennom Moss. Vi hadde 5 mill. kr dette året til planlegging. Det gjenstår 25 mill. kr. Dette er kontrastenes støy: I går kveld bevilget Moss formannskap 14 mill. kr, men i dag vil vi dessverre ikke få flertall for å bevilge de nødvendige 25 mill. kr her i denne salen. Jeg forventer at arbeiderpartirepresentantene og SV-representantene kan svare på hvorfor de ikke kan være med på denne bevilgningen til et prosjekt som det er tverrpolitisk enighet om, og som vi har jobbet for i mange år.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [13:59:01]: Samferdsel er eit viktig politisk verkemiddel når det gjeld å ta i bruk heile landet, både i forhold til busetnadsstruktur og ikkje minst i forhold til lokal næringsutvikling. Som næringspolitikar er eg sjølvsagt oppteken av at infrastrukturen legg til rette for dette.

Budsjettdebatten om samferdsel er på mange måtar ei underleg øving. År etter år blir denne debatten brukt til å sende helsingar heim til jul. Det skal eg òg gjere. Alle har jo ein vegstump eller andre utfordringar innanfor samferdselsområdet.

I motsetnad til opposisjonen er eg veldig glad for at me har ei regjering som tek Nasjonal transportplan på alvor. Det er behov for ei kraftig satsing på dette området, ikkje minst med tanke på den vanskelege tida som norsk næringsliv og norske arbeidsplassar opplever i desse dagar.

Eg vil bruke denne anledninga til å takke statsråden for at ho til slutt klarte å finne nokre millionar til grunnverv på jernbanestrekninga Larvik–Porsgrunn. Det var viktig. No er det mitt håp at den finansielle pakka som Regjeringa skal leggje fram i månadsskiftet januar/februar, også vil ha i seg planleggingsmidlar til den same strekninga, slik at ein snart kan setje spaden i jorda for dette prosjektet.

Ei anna jernbanestrekning, Bratsbergbanen, som Telemark fylkeskommune drifrar med statleg tilskot, står no i fare for å bli lagd ned til sommaren på grunn av at staten avsluttar sitt kjøp av tenester på denne strekninga. Eg er klar over at fylkeskommunen sjølv ønskte denne løysinga i 2004, men slik eg forstår Telemark fylkeskommune, har ikkje dei økonomiske musklar til å drifte dette tilbodet vidare aleine.

Bratsbergbanen er det einaste fungerande offentlege kommunikasjonsmiddelet mellom Grenland og Notodden. Derfor er denne jernbanestrekninga viktig for både industri, skule og sjukehus. I desse tider, da det er behov for å satse på både infrastruktur og næringsutvikling, er det mitt håp at statsråden på ny vil vurdere å finne ei løysing, anten saman med Telemark fylkeskommune eller andre partnarar, slik at dette viktige togsambandet ikkje blir lagt ned.

Med fare for å bli teken med i sutreklubben våger eg

likevel å minne om at Telemark og Buskerud er dei to fylka med riksveggar som lir mest når det gjeld vegstandard. Det kan bli dokumentert at Telemark og Buskerud har kome heilt i bakleksa, og det er ein lang veg fram for å nå eit tilfredsstillande nivå.

Ikkje overraskande har eg tru på denne regjeringa. Politikk handlar om å prioritere. Det er god distriktpolitikk, god næringspolitikk og god helsepolitikk å satse meir på å betre infrastrukturen.

Jan Sahl (KrF) [14:02:30]: Det var en flott oppfordring vi fikk fra representanten Eirin Faldet om ikke å drive med sutring, men om å være optimister.

Opposisjonen er også optimister og peker på utfordringer. Jeg sitter nå i den tredje perioden, og har opplevd to opposisjoner. Jeg oppfatter ikke at det å peke på utfordringer er sutring. Det kan tvert imot være optimisme i forhold til det en ønsker for egen landsdel.

Derfor har jeg nå tatt ordet for å si litt om det som var tenkt å skulle være nordområdesatsing. 1. desember 2006 presenterte Regjeringen sin nordområdepartittikk i Tromsø, med statsminister og utenriksminister og, som de selv sa, med et større antall ministre på nordnorsk jord enn noen gang tidligere. Og jeg tror at to av de ministrene som er her nå, var til stede der.

Så har vi passert 1. desember 2008, og vi har fått et fint hefte med oppsummering av nordområdetiltakene. Det er veldig bra. Men det som står i heftet, er i stor grad en oppstilling av det som uansett ville ha stått i de ulike budsjettene for nordområdene. For siste år er det ett prosjekt fra samferdselsministeren, og så er det noen flere fra fiskeri- og kystministeren.

Dette står ikke i stil med de lovnadene som ble gitt 1. desember 2006 når det gjelder nordområdet. Spesielt når det gjelder samferdselsområdet, har vi etter mitt skjønn ikke hatt en nordområdesatsing, men vi har hatt en slags nordområdestillstand. Statsråd Navarsete begrunnet det med at det var manglende prosjekter i Nasjonal transportplan – og det er det den forrige regjeringen som har skylden for. Men jeg kan da vise til et glitrende eksempel fra fiskeri- og kystministeren, som plutselig fant ut at man kunne prioritere om, og så la man inn Stamsund havn. Det var etter mitt skjønn ypperlig, og det beviser at Nasjonal transportplan er en retningsgivende handlingsplan, og ikke en plan som man, når man ser skjevfordelinger, ikke kan rette opp. Det mener jeg at det har vært all grunn til å gjøre for Nord-Norge. Her har også de rød-grønnes representanter på nordlandsbenken etter mitt skjønn et ansvar.

Men nå får vi sjansen, for vi skal få en tiltakspakke fra Regjeringen. Det er gledelig, og det skal vi samarbeide om. Da ligger mulighetene der til også å tilgodese Nord-Norge med gode prosjekter. Jeg vil nevne E6 gjennom hele landsdelen, kryssingsspor på Nordlandsbanen, rassikring gjennom hele landsdelen – og så er jeg veldig enig med Bendiks H. Arnesen når det gjelder jernbanen. Her kan Tromsbanen etter mitt skjønn være et spennende prosjekt, i hvert fall må man nå kunne få gjort en skikkelig utredning av den.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornøyings-2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1345 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Gunnar Gundersen (H) [14:05:45]: Det var en gripende beskrivelse av begeistringens kraft som representanten Faldet kom med. Vi vet begge at Næroset i Hedmark satser på begeistring, så jeg oppfatter det nesten slik at representanten vil flytte dit når perioden er slutt.

Men for oss andre er jo kommunikasjon helt sentral for verdiskaping. Hedmark har noen helt sentrale ferdslårer, og det må bli et helt annet trykk på utviklingen av dem enn i dag. Det er ikke bare Hedmark som er avhengig av det. Store deler av Nord-Vestlandet og Midt-Norge er også avhengig av at varer kan passere Hedmark uten for mye forsinkelser.

Hedmarks plassering nær Oslo kan gi grunnlag for bosetting og kompetanseutvikling om kommunikasjonene fungerer godt. Tog er et viktig tilbud der jernbanen går. Dobbeltspor til Hamar og et langt bedre tilbud til Stockholm via Kongsvinger er selvfølgelig temaer i den debatten, men for store deler av Hedmark vil diskusjonen dreie seg om vei. Hedmark har spredt bosetting og næringsliv, det er et transittfylke, og det huser noen av de største turistdestinasjonene i landet. Det er vei som må gjøre jobben for de fleste av disse.

E6 er selvfølgelig topprioritet. Selv der klarer nå Regjeringen å somle det til. Det kommer nå kraftige varselrop fra Statens vegvesen om at den kontinuerlige utbyggingen mellom Gardermoen og Kolomoen står i fare på grunn av sommel fra miljøvernministerens side. Trasévalg og løsninger må avklares. Det må skje før nyttår, ellers blir planleggingstiden for kort, og prosjektet vil pådras unødige kostnader og tidstap. Hvorfor presenterer ikke Regjeringen løsningen man går for nå? Vil man virkelig la sommel og krangel i de lukkede rom sette den kontinuerlige utbyggingen i fare?

Rv. 2 er en annen livsnerve der Regjeringen ligger på etterskudd – med 65 mill. kr, ifølge tabellen på side 89 i innstillingen. Er det slik at jo rødere et distrikt er, jo dårligere blir oppfølgingen? Regjeringen signaliserer ny start på rv. 2 høsten 2009, men følger ikke Høyres eksempel med å bevilge penger. Rv. 2 er en hovedåre mot Stockholm og en viktig del når det gjelder utbyggingen av Det nordiske triangel. Og med den landbrukspolitikk som denne regjeringen driver, har jeg inntrykk av at hele Romerike er på tur til Charlottenberg hver lørdag. Veien er i hvert fall sprengt, også på lørdag. Det hører med i dette bildet at togtilbudet på Kongsvingerbanen er svært dårlig. Hele Sør-Hedmark er avhengig av vei – og rv. 2.

Trysils utvikling som turistdestinasjon kan hemmes kraftig av kapasitetsproblemer på rv. 3 fram til Elverum. Trysil er Norges største turistdestinasjon. Hvorfor ikke tenke OPS for å utvikle rv. 3? Ting kan løses på mange måter. Det bør denne regjeringen snarest innse. Hedmark har ingen tid å miste.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [14:08:51]: Nå er vi inne i den årlige hallelujarunden fra representanter fra de rød-grønne partiene, og vi hører rosen av den rød-grønne regjeringens samferdselssatsing. Vi hører også fra statsrådets side at det i hvert fall ikke var noe bedre under den forrige regjeringen. Det får vi bare notere oss. Men

problemet er jo at folk ikke merker noe forskjell! Folk der ute merker ikke noen forskjell etter den såkalte satsingen som denne regjeringen har kommet med. Det er en utfordring ikke bare for de rød-grønne partiene, men for hele det politiske Norge. Vår oppgave er jo at folk skal merke forskjell når Stortinget fatter vedtak.

Vi kan f.eks. se på mitt eget fylke, Akershus. Der er det en rekke prosjekter som står i kø. E18 vestover er et prosjekt som burde ha vært løst for mange år siden. Som det har vært nevnt tidligere her, har det skjedd en del på E6 i Akershus og sydover mot Østfold, men det er grunn til å minne om at E6 nordover gjennom Romerike også har betydelige kapasitetsproblemer i rushtiden.

Det er også en utfordring, som representanten Gundersen nevnte, med rv. 2. Rv. 2 er jo et prosjekt som man burde ha fullført med én gang. Det som gjør at ting blir så dyrt her i Norge, er at vi ikke fullfører prosjekter når vi har satt dem i gang. Rv. 4 er et annet prosjekt som vi absolutt må få i gang rimelig kjapt.

Så registrerer vi at denne regjeringen mener at finansiering av samferdsel er et personlig ansvar. Finansiering av samferdsel er et personlig ansvar for hver enkelt av oss innbyggere. Det ser vi fordi andelen bompenger øker dramatisk. La oss f.eks. ta E18 vestover, hvor det nå har kommet opp en bomring ved Blommenholm lenge før prosjektet der skal startes opp. Det er klart at innbyggerne der ikke akkurat blir positivt innstilt til statlig politikk når man pålegger dem den typen kostnader uten at man ser resultater.

Så er det viktig at vi nå snart får en løsning på E6 langs Mjøsa. Her må nå Regjeringen handle. Vi kommer i en situasjon nå hvor prosjektet stopper opp, anleggsmaskiner må flyttes. Det påfører prosjektet betydelig ekstrakostnader. Sånn kan vi ikke ha det i et land (presidenten klubber) som roper etter midler.

Presidenten: Presidenten må be om at man har respekt for taletiden.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:12:31]: Eg vil gjerne kome med nokre utfyllande merknader om punkt som har vore oppe i debatten, og noko som eg kanskje ikkje rakk i mitt fyrste innlegg.

Fyrst litt om vegvedlikehald og vedlikehaldsmidlar, og kor dei har vorte av. Hovudårsaka til at vinninga har gått opp i spinninga når det gjeld gevinst ved omorganiseringa, som det har vorte skrytt veldig mykje av frå opposisjonen i denne salen, er at me har hatt ein kostnadsvekst på funksjonskontraktar som avløyste Statens vegvesen sitt eige apparat på 40 pst. Det er langt, langt utover prisvekst, sjølv om han òg har vore høg på andre tenester. Sjølv om me så, som det vart meldt i statsbudsjettet for 2007, at det skulle kunne vere ein gevinst i fyrste runde, er han altså meir enn eten opp, og me finn ikkje igjen ein slik gevinst. Det kan bety at selskapet har underbudsett sine fyrste anbod, eller det kan bety at dei no ser sitt snitt til å ta meir ut av ein marknad der det offentlege har gitt frå seg den marknaden til private selskap. Det må me gå meir inn i for å finne ut kva som eigentleg er status.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornøyings- 1346 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Så til eit anna spørsmål som har vore oppe i debatten. Me har i dag eit system der staten sine flyplassar, som er samla under Avinor, utgjer eit integrert og samanhengande nettverk. Innanfor dette nettverket er det ein solidarisk avgiftspolitik og kryssubsidiering av bedriftsøkonomisk ulønsame flyplassar. Det er eit system som eit samla storting, med nokre unnatak, før har vore oppteke av å vidareføre.

Avinor står framfor store investeringar i tida framover. Situasjonen er forverra av den internasjonale finanskrisa, og det er viktig at vi ser heile luftfarten i samheng. Det er litt av bakteppet når me skal vurdere ein søknad som eventuelt vil kome frå Rygge, som me i dag ikkje har fått, om endra konsesjonsvilkår. Men eg har sagt tidlegare – eg har sagt det her i salen, og eg har sagt det i dag tidleg – at me skal sjå på det som kjem frå Rygge, og me skal ha ein konstruktiv dialog om det. Høgrepartia har ei usvikeleg tru på konkurranse og privatisering, tru på at det skal løyse samfunnsoppgåvene betre, inkludert oppgåvene i samferdslesektoren. Men me registrerer jo i desse tider at òg dei partia er ganske høgt på banen for å be om statleg hjelp, enten det gjeld Eksportfinans, GIEK eller andre.

Eg meiner deira politikk om store fond kastar blåar i auga på veljarane. Det me treng, uansett kreative løysingar, er ein vekst i dei statlege budsjetta. Det står denne Regjeringa for, og vi leverer i praksis, mens andre snakkar.

Arne Sortevik (FrP) [14:15:52]: Folk flest opplever at Norge har dårlige veier. Folk flest er utålmodige. Folk flest skjønner at rammene i Nasjonal transportplan må økes kraftig, og mange krever at oljepenger må kobles mot samferdselsinvesteringer. Med referanse til representanten Micaelsen fra Arbeiderpartiet, er det ingen eksperimentell økonomisk linje å gjøre nettopp det, å koble oljerikdom og avkastning fra oljeformuen til bruk av statlige lån i en ordning for å sikre prosjektf finansiering, utbyggingsselskaper og utbygging av lange strekninger. Det er det intet eksperimentelt over. Tvert imot er det en linje som partikollegaen til representanten Micaelsen, Matz Sandman fra Arbeiderpartiet, er ivrig talsmann for, på samme måte som Fremskrittspartiet er det, på vegne av åtte fylkeskommuner i østlandsområdet.

Til representanten Wickholm, som snakket om at Fremskrittspartiet kutter på kollektivsiden. Jeg ber ham lese side 67 i innstillingen, hvor vi altså erstatter belønningsordningen med en kollektivpakke for de store byene, og har langt sterkere satsing enn det Regjeringen har.

Til representanten Langeland, som jeg ikke ser i salen. Jeg er skuffet over at han som er så opptatt av bybaner, ikke er begeistret for Fremskrittspartiets forslag om å samordne med Jernbaneverket – der også Kristelig Folkeparti og Venstre er med oss.

Til representanten Eirin Faldet må jeg også si, i likhet med min kollega Bård Hoksrud, at bortfall av kryssubsidiering i Avinor ikke betyr bortfall av flyplasser. Det er feil å si at det gjør det. Kjøp av offentlige transporttjenester brukes av denne regjeringen også. Sannheten er vel mer at Arbeiderpartiet iallfall, siden representanten kommer derfra, ikke vil erstatte brukeravgift med statlige midler.

Det er ikke slik at flyplassene våre finansierer seg selv ut av intet og av luft. De er faktisk 100 pst. finansiert av brukerne.

Regjeringen har ikke nye finansieringsverktøy, men blir så å si reddet av en finanskrisa som tvinger Regjeringen til budsjettøkning. Landets transportnett må moderniseres. Vi får ingen modernisering uten moderne verktøy, og de må brukes i normale tider. Det hjelper ikke med skippertak i forbindelse med økonomiske kriser en gang hvert 80. år.

Martin Engeset (H) [14:19:03]: Jeg noterte meg med interesse at statsråden i sitt siste innlegg nå henviste til de store investeringene som Avinor står overfor i flyplasssystemet vi har i Norge. Da er det kanskje på sin plass å minne om at av de 900 mill. kr som er investert i den nye Moss Lufthavn Rygge, er det ikke en eneste krone som er bevilget av Stortinget. Dette er 100 pst. privat kapital.

Derfor synes jeg det er et poeng å minne om at både Rygge og Torp i årene fremover vil kunne være både gode alternativer og gode supplement til Gardermoen. I det perspektivet burde en kanskje også se noe nærmere på de investeringene en har sett for seg på Gardermoen i årene fremover med tanke på en eventuell tredje rullebane. Jeg ser ikke at det i overskuelig fremtid er særlig behov for det når vi har to andre meget gode og tjenlige flyplasser som kan ta av for trafikkveksten i årene fremover.

Så til spørsmålet om Rygge og rammebetingelser. I innstillingen som foreligger til behandling nå, fremgår det på side 103, forslag nr. 21, et konkret forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti om at dette såkalte passasjertaket skal oppheves. Da er det interessant å registrere at flere representanter, ikke minst fra mitt eget fylke, Østfold, springer rundt og sier at ja da, de er veldig for å avvikle dette passasjertaket, men vi registrerer samtidig med stor interesse – det er nokså oppsiktsvekkende – at de kommer til å stemme imot å faktisk gjøre det. Det er det som på godt norsk kan kalles dobbelt politisk bokholderi, eller sagt med andre ord, å føre velgerne i eget fylke bak lyset. Det er kanskje på tide at denne sporten blir avslørt i all offentlighet.

Jeg vil også minne om at Haldens arbeiderpartiordfører, Per Kristian Dahl, har vært meget tydelig overfor sine egne partifeller og sagt at hvis de stemmer imot dette, bør de ikke renomineres til Stortinget. Det er en intern sak som de får ta i Østfold Arbeiderparti, men jeg synes det var en meget sterk uttalelse.

Ellers er det slik at i disse konsesjonsvilkårene har man fastsatt 21 000 flybevegelser, og så langt har ikke Rygge oppnådd kanskje mer enn en fjerdedel av de flybevegelsene. Det kan vel ikke være slik at det er greit at flyene skal få lov til å lande og ta av fra Rygge bare de er tomme? Det blir i beste fall molbopolitikk av verste skuffe.

Steinar Gullvåg (A) [14:22:22]: Jeg må si jeg er litt forundret over at representanten Engeset blander seg bort i Arbeiderpartiets nominasjoner. Man skulle tro han hadde nok med nominasjonene i sitt eget parti.

Tradisjonelt har nesten all debatt om transportpolitik-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornøyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1347 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

ken i denne salen dreid seg om infrastruktur. Jeg kan faktisk ikke minnes en eneste politiker som har satt merke etter seg når det gjelder krav om økte midler til drift og vedlikehold. Derimot finnes det dem som har fått bauta for en veistump.

Like fullt skal også vi huske at de fleste veiene og jernbanestrekningene er bygd, og at vi skal bruke dem i ganske mange år framover. Vedlikeholdet av infrastrukturen har vært forsømt, etterslepet har vokst, og behovet for økt vedlikeholdsinnsett er ganske stort. Følgelig har Regjeringen økt bevilgningene til drift og vedlikehold ganske kraftig.

Likevel trengs det enda mer om vi skal hindre at vei- og jernbanenettet forvitrer i årene som kommer – ikke bare på grunn av etterslepet, men også fordi det koster mer å vedlikeholde avansert infrastruktur. Kravene øker, og konsekvensene blir store når signalanlegget på Skøyen stasjon bryter sammen eller vi får en brann i Oslotunnelen. Når 80 000 mennesker i Oslo-området ikke kommer seg på jobb, inkludert stortingsrepresentantene, merkes det langt inn i Stortingets korridorer.

I budsjettproposisjonen viser Samferdselsdepartementet til at Statens vegvesen gjennomfører årlige undersøkelser av publikums tilfredshet med driftsstandarden på veinettet. Ikke overraskende viser disse undersøkelsene at publikum er lite tilfredse med både vinterdrift og standarden på asfaltdekkene. Tilfredsheten har gradvis falt siden Bondevik-regjeringen avvirket Vegvesenets egen produktionsvirksomhet og konkurranseutsatte veiarbeidsdriften. Entreprenørene bekrefter da også dette som publikum har oppfattet.

Standarden på veiene, vinter som sommer, er blitt dårligere, tross betydelig økning i bevilgningene under denne regjeringen. Det er naturligvis flere årsaker til det, men den viktigste er de organisatoriske endringene som ble gjort i 2003 med nedleggelsen av Vegvesenets produktionsvirksomhet. Det er nå konsekvensene viser seg:

- Vi har ikke fått de forutsatte gevinstene av omleggingen.
- Driften av veiene er tvert om blitt langt dyrere enn ventet, dels som følge av kontraktregimet.
- Konkurransen om oppdragene er begrenset. Utviklingen trekker faktisk i retning av en ren markedsdeling med tilnærmet monopol i ulike deler av landet.
- Veiforvaltningen er blitt byråkratisert.
- Oppsynet er blitt dårligere.

Summen av dette blir selvfølgelig dårligere veistandard til en høyere kostnad.

Tida er åpenbart inne til å se nærmere på de erfaringene vi har høstet i løpet av denne femårsperioden. Det får vi anledning til når transportplanen skal revideres.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Øyvind Halleraker (H) [14:25:44]: Jeg må si jeg er litt overrasket over statsråd Navarsete og Senterpartiets omtale tidligere i debatten av privat sektor og private løsninger. For hva hører vi? Jo, vi hører en forherligelse av statlige

og offentlige løsninger som man skal lete en stund etter i andre partier. Så i sannhet har Senterpartiet beveget seg et betydelig stykke de senere år.

Jeg registrerer også at statsråden i løpet av dagen har funnet de pengene som jeg etterlyste i replikkordskiftet, og at hun har funnet dem i kostnadsvekst knyttet til bl.a. funksjonskontraktene. Det har jeg også i løpet av dagen, men jeg har ikke samme konklusjon som statsråden av den grunn. For det er ikke bare driftsoppgavene og vedlikeholdsoppgavene som har blitt dyrere – nei, det er nettopp det som er grunnen til at man ikke greier å oppfylle Nasjonal transportplan på kilometer, på strekninger osv., men at man greier det i kroner og øre. Det har vi snakket om mange ganger. Og det å skylde på at vi har et anbudsregime med funksjonskontrakter som da har spist opp denne gevinsten, synes jeg er en dårlig unnskyldning. I Statens vegvesens virksomhet hadde man selvfølgelig også tidligere en rekke private kontrakter både på vedlikehold, drift og investering. Det vet alle som har vært med på dette en stund.

Så må jeg få lov til å replisere tilbake til representanten Gullvåg som nok fikk det litt tungt etter debatten på mandag, hvor jeg fant å sette spørsmålsteget ved hans objektivitet i forhold til opprettelsen av Mesta. Da trakk han fram at jeg uttalte meg om hva en borgerlig regjering måtte foreta seg i forrige periode – men jeg oppfattet det nesten som om han syntes det var underlig at jeg var ærlig på det spørsmålet. Det skal ikke representanten synes. Det var slik det var. Men det han glemte å si, var at det var helt nødvendig å stimulere privat sektor i et slikt omfang – vi hadde ikke den dobbeltmuligheten som denne regjeringen har hatt. Den stimuleringen har bl.a. gitt en skatteinngang til dette landet som har vært helt formidabel, faktisk slik at når det gjelder fjorårets budsjett, brukte vi ikke mer enn 2,8 milliarder kr av Statens pensjonsfond – Utland, og av den salderingsproposisjonen vi skal behandle om en uke, går det fram at det kun blir benyttet 8 milliarder kr. Det er resultatet av den forrige regjeringens arbeid.

Per Sandberg (FrP) [14:29:01]: Debatten går mot slutten og jeg skal ta meg litt i vare så jeg ikke sier noe som trekker den ut. Men jeg fikk likevel lyst til å kommentere noen uttalelser som er kommet i løpet av debatten.

Først og fremst vil jeg si at da representanten Gullvåg inntok talerstolen i dag, minte det meg om debatten i fjor – og det minner meg om at det går raskt fra himmel til helvete. Som vi husker, var det under innlegget til representanten Gullvåg i fjor ikke noe særlig humør i denne sal, men nå registrerte jeg at i det første innlegget til representanten Gullvåg i dag, var alt bare gull og grønne skoger. Så fort går det med en milliard kroner eller to å skape den begeistring som representanten Faldet var veldig opptatt av. Jeg vil for øvrig melde meg som nestformann i den klubben i tilfelle det blir en realitet.

Så registrerte jeg at representanten Wickholm var veldig opptatt av at denne regjeringen satser voldsomt. Det får man til med lovendring, sier representanten Wickholm. Det er ikke lovendringer som har ført til at man har fått mulighet til å bruke mer midler til veibygging og kollektivsat-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 1348 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

sing. Det er jo at man taper bilister for enda mer penger. Bompengandelen øker med 20 pst. neste år. Det må man gjerne skryte av. Det er ganske enkelt å være stortingsrepresentant i dag hvis det er slik at man kan bruke andres penger til å styrke kollektivtrafikken eller infrastrukturen, men da faller man fort gjennom, tror jeg.

Jeg registrerte også at representanten Micaelsen brukte 95 pst. av sitt treminutters innlegg på Fremskrittspartiet – at vi drev med overbud, og at våre budsjettforslag for 2009 og 2008 var kliss like. Det forteller veldig mye om representanten Micaelsen, bl.a. at han ikke har slått opp i dokumentet til innstillingen i dag. Før man inntar talerstolen i Stortinget, bør man i hvert fall kikke på det dokumentet som man har debatt om. For hadde Micaelsen sett på det, hadde han sett at det er en vesentlig forskjell på Fremskrittspartiets forslag for 2009 og 2008. Vi har tatt høyde for noe som den sittende regjeringen ikke har gjort. Jeg registrerer at Micaelsen nå klart og tydelig har sagt at det ikke er nødvendig med noen ekstrapakker eller tiltakspakker, for budsjettet fra Regjeringen 7. oktober er godt nok. Hver eneste million som måtte komme ekstra til infrastruktur fra denne regjeringen, er overbud. Derfor kan vi kansellere de tiltakspakkene som er signalisert skal komme i januar og februar. Det er jo det Fremskrittspartiet har gjort i sitt alternative budsjett. Vi har ivaretatt en realistisk situasjon for de behovene som er. Vi gjør faktisk det motsatte av det Micaelsen og Arbeiderpartiet gjør, og det statsministeren sa i spørretimen for tre uker siden, der han signaliserte til anleggsbransjen at de måtte få en nedbemanning fra 190 000 til 150 000 mann. Her aksepterer man at 40 000 mann skal gå ut i arbeidsledighet. Det er jo det Micaelsen også sa i sitt innlegg. Det er godt å få med seg!

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [14:32:12]: Passasjertaket for Moss Lufthavn Rygge er en viktig sak. Slik konsesjonsvilkårene er i dag, setter de en sterk begrensning for videreutvikling av lufthavnen på Rygge. Slik Kristelig Folkeparti ser det, må dette rettes opp snarest mulig, slik at vi kan få en videreutvikling av denne lufthavnen.

Statsråden sa i replikkordskiftet og også i sitt siste innlegg at hun skal se på det som kommer, og at hun skal ha en konstruktiv dialog. Det er bra å høre, men vi trenger en konstruktiv beslutning, og det er at dette taket fjernes.

I Østfold har vi også en fiskerihavn, Utgårdskilen fiskerihavn på Hvaler. Dette er en viktig fiskerihavn. Vår neste fiskerihavn er i Lindesnes. Det foreligger planer om utbygging av fiskerihavnen. De har ligget en stund, men det har vært få bevilgninger til fiskerihavnen i denne regjeringsperioden. Det er et viktig ønske fra min side at de planene som foreligger for fiskerihavnen, kan være blant de tiltakene som Regjeringen vurderer når de nå skal lage en tiltakspakke. Her foreligger det planer, og det er viktig for fiskerne våre å ha nærhet til et fiskemottak.

Hvis det er et annet fylke jeg skal avlegge et lite besøk i dette innlegget, blir det Telemark. Bratsbergbanen utgjør et viktig tilbud, et viktig kollektivtilbud mellom Grenland og Notodden som bør opprettholdes. Også Eidangertunnelen

vil være viktig å få på plass, slik at vi får ned reisetiden nokså drastisk på jernbanestrekningen.

E134 er en viktig vei ikke bare for frakt av varer, men veien er også viktig for lokalsamfunnet. Som det er sagt tidligere i debatten, har Telemark en dårlig veistandard. Det er dokumentert. Derfor er det viktig at også Telemark blir ivaretatt på dette området.

Helt til slutt varsler jeg at Kristelig Folkeparti kommer til å stemme for forslag nr. 24, som er fremmet av Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, og som går på bybaneprosjektet i Bergen og samordning med jernbanen.

Kenneth Svendsen (FrP) [14:35:22]: Jeg blir matt av å høre på skrytet til de rød-grønne. De er fornøyd med det ene, og de er fornøyd med det andre. Ja, de har økt bevilgningene hit og dit. De skryter altså av alt. Men hva har de å skryte av? Er det etterslepet på kjernesaken deres, jernbanen, som de skryter av, som har økt fra 90 milliarder kr til 140 milliarder kr? Hvis man bruker den samme prosentberegningen: Er det etterslepet på stamveiene, som har økt fra 230 milliarder kr til 300 milliarder? Eller kanskje det er etterslepet på de øvrige riksveiene, som har økt med 1 milliard i året mens de har sittet med makten? De burde ikke være fornøyd med noe som helst, og de burde slutte å stå her og skryte. Det de burde gjøre, var å bøye sitt hode i skam for at de ikke har løst de oppgavene som det norske folk trenger. Men det gjør de ikke. De står her og skryter.

Det provoserer meg kraftig at representanten Torgeir Micaelsen kommer opp på talerstolen og skal belære Fremskrittspartiet om hvordan samferdselsoppgavene skal løses! Det er en direkte provokasjon. Hvis den samme representanten hadde kommet opp hit og belært Fremskrittspartiet om hvordan man skulle øke etterslepet mest mulig, skulle jeg ha sittet stille nede i salen og hørt nøye etter, for det er noe de kan. Men når de kommer og belærer oss om hvordan vi skal løse samferdselsoppgavene, som de selv ikke er i stand til å løse, glir klaffene ned over ørene mine. Jeg tror heller de samme personene burde spørre: Hvordan har vi kommet hit vi er? Hvorfor øker etterslepet? Men det er det ikke spørsmål om.

Så snakkes det om sutring, og de prøver å latterliggjøre enkelte. Oppebøen Hansen var oppe her og hadde et veldig godt innlegg. Han klaget på veistandarden i Telemark og Vestfold og var redd for å komme inn i sutreklubben. Han har helt rett. Problemet er jo at disse problemene finnes over hele landet, og at de er økende.

I Bodø kommune, i Bodø by, med 46 000 innbyggere, er brua, den eneste innfartsåren inn dit, i ferd med å ramle sammen. Den har faktisk falt en halv meter på hver side. Festene er avsluttet. Og hva gjør Regjeringen? Jo, de legger ei flytebru på siden. Hvordan er de kommet hit? Hvorfor starter de ikke med å legge til rette for å få en løsning på problemet – å bygge ny bru? Men nei, stillheten har senket seg i departementet – og i denne salen. Jeg hører ikke noe om at noen skal komme opp og løse problemene. Den dagen den brua ramler ned, er det 46 000 innbyggere som må begynne å ta fly når de skal på arbeid, eller ta hurtigruta eller en annen båt, for det er ikke veier inn til Bodø

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1349 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

by. Her bør noen ta seg selv i nakkeskinnet og gjøre det de skal gjøre.

Presidenten: Presidenten minner om at det er høytaleranlegg i salen.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:38:30]: Eg synest gjerne Kenneth Svendsen skulle ta seg sjølv i nakken. Det er ingen gong etterslepet på transport har auka så mye som då han hadde budsjett saman med Bondevik. Det einaste han fekk til, var ei rundkjøring i Fauske – nei, tre rundkjøringar var det vel gjerne. Elles var det éin million til vegvedlikehald, og etterslepet auka og auka. Så kvifor han står her og skrik og okkar seg, har ikkje eg noka forståing for. Tvert imot må du ta ansvar når du har ansvar, gut! Det lærte i alle fall eg som lite barn.

Så eit par ord til om Nord-Noreg. Tromsbanen har vore nemnd av fleire. NEW Corridor har vore nemnd. SV er positive til begge og ønskjer sjølv sagt å gå vidare med dei. Me jobbar med dei i forhold til NTP som ei viktig problemstilling. Det er jo eit av desse områda der me ikkje har jernbane, Sahl, og det vil eg gjerne ha. Eg ville gjerne hatt eit OL òg, eg, men no blei det jo ikkje noko OL, for Oslo-mafiaen tok knekken på OL – då meiner eg i pressa.

Så til ei sak som me stadig kjem tilbake til – Rygge. Eg må seia eg blir litt fortvila når eg hører Engeset og Holten Hjemdal stå her og seia at no må Regjeringa ta ansvar. For eitt år sidan kom de og sa at nei da, det kjem ikkje nokon omkamp her. Det blir ikkje nokon omkamp om denne saka, tvert imot – nei, det blir dette, det kjem ikkje noko meir. Så går flyplassen dårleg, og då seier de at det er Regjeringas ansvar, no må me ha fleire passasjerar. Nei, de må nok ta ansvar.

SV har vore knalltudelege på at me ikkje ville det som blei gjort sist. Så kjem de no og driv omkamp på ei sak på denne måten. Eg må seia at det står liten respekt av ein sånn måte å driva politikk på.

Så må eg òg spørja desse frå Høgre og Kristeleg Folkeparti, som er med i klimaforliket. Er det sånn at flyplassen på Rygge skal redusera flytrafikken på Gardermoen, eller skal han auka flytrafikken i Noreg? Ein kan på ein måte ikkje velja begge delar. Og er det sånn å forstå at ein meiner at tog, f.eks. lyntog i Göteborg, er lurt, og er det lurt i Noreg, som ein har meint så langt fordi ein ønskjer å ta klimaansvar? Skal ein då satsa meir på å byggja ut store flyplassar for å få meir flytrafikk? Eg forstår ikkje korleis dette heng i hop.

Eg er mest overraska over at ein ikkje tenkjer på kryss-subsidiering, at ein ikkje tenkjer på klima, og at ein ikkje står for det ein sa for eitt år sidan, då ein sa at «this is it!» No kjem ein altså med ein omkamp. Det beklagar eg.

Presidenten: Presidenten minner om at tale i denne sal skal rettes til presidenten.

Tor-Arne Strøm (A) [14:41:33]: Det er bestandig spennende med en samferdselsdebatt, og den øker bare på.

Jeg synes å høre i dag at noen fra opposisjonen har funnet et nytt argument for at man ikke har klart å følge

opp Nasjonal transportplan. Det samme argumentet brukes også for at kommuneøkonomien var mer eller mindre rasert. Man har tatt fram nå her i dag at man hadde ikke nok penger – det var det som var årsaken til at man ikke fikk oppfylt den nasjonale transportplanen man hadde, og de ambisjonene man hadde lagt inn der.

Men det er faktisk et veldig enkelt svar på det: Hvorfor var man så veldig opptatt av å gi skattelette i milliardklassen? Hadde det ikke vært lurt å bruke de pengene til å bygge ut infrastruktur, også i forhold til kommuneøkonomien osv.? Man kan gå litt tilbake og se på tallene. Det var en forvitring av kommunene, det var en forvitring av jernbanen, det var en forvitring av veinettet, osv. osv. Sånn kunne jeg ha fortsatt. Så her hadde man muligheten.

Jeg synes faktisk at man kunne ha vært så ærlig å si at nei, vi ønsker å gi skattelette. Det synes jeg er en ærlig sak. Man får ikke både i pose og sekk. Det oppdaget man da man var i posisjon, men det har man ikke oppdaget nå når man er i opposisjon.

Så må jeg avlegge Hurtigruten en liten visitt. Jeg synes at representanten Jan Sahl går ganske langt når han anklager Samferdselsdepartementet for både sendrektighet og uthaling i forhold til hurtigruteavtalen. Nå er det mulig at det tok litt lenger tid enn man kunne ønske, men ting tar som sagt tid. Og jeg må minne om at i forrige periode var det faktisk sånn at hvis Bondevik II-regjeringen hadde fått oppslutning for det de ønsket, hadde man smuldret opp hele seilingsmønsteret til Hurtigruten. Det var jo faktisk det som var i ferd med å skje. Men så reddet Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Fremskrittspartiet seilingsmønsteret, og de reddet samfunnsaktør nummer én – Hurtigruten. President, jeg må få lov til å si: Gudskjelov.

Vi leverer i forhold til det vi har lovet, og det synes jeg det er viktig å ha med seg.

Jeg vil ikke kalle det for sutring, kanskje, men jeg synes faktisk at man legger opp til og gjør det i debatter nå, både inne i denne salen og utenfor denne salen, og man prøver å skape misnøye – misnøye ute, misnøye blant folk. Den strategien tror jeg ikke man lykkes med.

Bård Hoksrud (FrP) [14:44:58]: Representanten Faldet var opptatt av begeistring, og jeg kan begeistre representanten Faldet med at å reise til Nordreisa, vil hun, når Fremskrittspartiet har makten, fortsatt kunne ha muligheten til å gjøre, bare hun ikke har tenkt å reise fra flyplassene på Stord, på Notodden eller i Skien, for Regjeringen har jo ikke ønsket at disse flyplassene skal få lov til å komme inn i Avinors krysssubsidieringssystem slik som det er i dag. Men Fremskrittspartiet ønsker at de flyplassene skal få betalt på samme måte som de andre flyplassene som er inne i dette systemet, men da i form av en statlig betaling, på samme måte som Hurtigruten og med personkjøp på jernbane.

Jeg er også glad for at flere representanter nå har vært innom Telemark, for jeg skal også komme med en liten julehilsen, som representanten Oppebøen Hansen gjorde. Jeg er enig i veldig mye av det representanten Oppebøen Hansen sa om de utfordringene fylket står overfor, og jeg

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1350 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

synes det er bra at statsråden klarte å komme med noe, selv om det kom litt etter at budsjettet faktisk var framlagt, og det ble så mye spektakkel at jeg tror kanskje at både statsråden og andre i regjeringsapparatet så at det ikke var noen annen mulighet enn at man måtte komme med noe. Men 15 mill. kr til et prosjekt til 3,6 milliarder kr er jo langt unna det som trengs for å få på plass en skikkelig jernbaneforbindelse mellom Grenland og Oslo, Lillehammer og Halden.

Så skryter Regjeringen hemningsløst av all satsingen på trafiksikkerhet. Når det gjelder midtdele, har jeg registrert at man er veldig opptatt av at man skal få på plass 30 km nye midtdele på eksisterende to- og trefelts vei. Ja, det er veldig bra. Men det er faktisk slik at på en del av disse strekningene skal man altså ikke ha ordentlige midtdele, men man skal ha en sånn liten plastikkak langs veikanten som man har testet ut enkelte steder. Det er ikke fordi det er det beste tiltaket, men det er fordi man ikke har råd til å bygge skikkelige, ordentlige midtdele på de 30 km vei som Regjeringen nå legger opp til at man skal få på plass. Jeg er glad for at det kommer strakstiltak til Telemark, men jeg skulle jo gjerne sett at det kom i form av skikkelige midtdele på hele den strekningen som man nå har sagt at man skal gjøre noe med.

Jeg synes også det er trist at Regjeringen ikke ser behovet for å få på plass planfrie kryss. Slik som aksjonsgruppene har jobbet for E18, med de utfordringer man har der, og spesielt i Bamble i Telemark, synes jeg det er synd at ikke statsråden har jobbet for å få dette på plass.

Til slutt, fordi jeg føler at det er stor forskjell på oppfatningen her i denne sal blant regjeringspartiene og flertallspartiene og oppfatningen ute: I dag skal Telemark fylkeskommune vedta sitt fylkesbudsjett, og man legger altså opp til å kutte over 22 mill. kr på samferdsel, for det har ikke blitt slik denne regjeringen prøver å framstille det som, at kommunene og fylkeskommunene har fått så mye penger. Dette vil virkelig ramme veivedlikehold og investeringer på vei i Telemark i 2009.

Truls Wickholm (A) [14:48:13]: Jeg legger merke til at det er mange representanter fra opposisjonen, særlig Fremskrittspartiet, som mener at denne regjeringen ikke gjør en forskjell. Jeg vil jo si at når vi bevilger 100 mill. kr til å ruste opp i Oslostunnelen og signalanlegget på Oslo S, slik at ting blir bedre der, så utgjør det en forskjell. Når vi følger opp det med å bevilge ytterligere 200 mill. kr der, gjør det en forskjell. Penger går det an å se på som uttrykk for «forskjell gjort», så blir det kanskje litt lettere å skjønne det. Det er ikke skryt, men realiteter. Men det er kanskje det som er så irriterende for opposisjonspartiene at man blir nødt til å gå opp her og heve stemmen til det slitsomme.

Samferdsel er blitt gjort til et «personlig ansvar» av denne regjeringen, ble det sagt, fordi man må betale bompenger. Per Sandberg gikk så langt som til å si at det var lett for representanten Wickholm når han kunne bruke andre folks penger. Vel, jeg lurer på hvilke penger det er Per Sandberg bruker når han bruker mange milliarder kroner på veibygging gjennom andre tiltak i dette landet.

Jeg regner med at det ikke går av egen konto, men at det enten er fellesskapets oljeinntekter, skatteinntekter eller andre avgifter som går til å betale det. Uansett er det penger som det norske fellesskapet eier sammen, og som vi i denne sal bestemmer hvordan vi skal bruke. Penger som er samlet inn i en kurv langs en vei, er ikke noe mindre verdt enn penger som er tatt inn over skatteseddelen. Jeg skjønner ikke hvorfor representanten Sandberg og andre i Fremskrittspartiet har så veldig vanskelig for å skjønne det.

Så får jeg kritikk fra representanten Sortevik fordi jeg ikke har lest merknadene, eller hva han nå oppfordret til å gjøre. Poenget mitt er at Fremskrittspartiet kutter i belønningsordningen. De gir uttrykk for at de ikke har tro på pisk og gulrot for å få til bedre trafikkavvikling i Oslo. Her tror man bare på gulrot. Men dette henger sammen, for vi er nødt til å kunne sperre noen gater, slik at busen kan kjøre fortere igjennom, og at mange hundre mennesker som sitter i buss, skal slippe å stå i kø, for at busen skal bli mer attraktiv, og for at det å kjøre kollektivt skal bli mer attraktivt. Fremskrittspartiet og Sortevik viser gjennom den merknaden at de ikke har forstått, ikke har tatt inn over seg den veldig viktige analysen som bl.a. kommer fram i forslaget til Nasjonal transportplan, at det ikke går an å bygge seg ut av trafikkproblemene i byene. Det er ikke nok areal til å bygge store veier her i Oslo sentrum til å kunne avvikle all trafikken hvis vi ikke sørger for at noen mennesker kommer seg over på buss, trikk eller T-bane, og da er vi nødt til å premiere disse.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:51:27]: Når eg høyrrer Kenneth Svendsen, vert eg mint om talaren som stod på talarstolen og såg i manuskriptet sitt der det stod: Dårleg argument, hev stemma! Det er ofte slik det vert.

Kvifor er me komne hit? Jo, bl.a. fordi Framstegspartiet gjennom sine budsjettforlik ikkje brukte høvet til å påverke samferdslepolitikken i dette landet til å få auka investeringar eller driftsløyvingar, verken i Nord-Noreg eller andre stader i landet. Difor er me komne hit. Og til Sortevik: Nei, denne regjeringa er ikkje tvinga til budsjettaukingar på grunn av ei krise. I motsetning til tidlegare regjeringar har faktisk denne regjeringa auka samferdslebudsjettet i ein høgkonjunktur. Du kan gå tilbake og sjå om du finn regjeringar som har gjort det. Tidlegare har det vore auke i budsjettet når det har vore brukt som motkonjunkturtiltak, men denne regjeringa har altså auka budsjettet i ein høgkonjunktur. Det vert kalla å prioritere. Eg veit ikkje om Framstegspartiet kjenner det ordet, for Framstegspartiet har som kjent pengar til alt. Difor er det heller ikkje så rart om andre parti vert skulda for å kome etter, for det er jo ikkje mogleg å finne eitt einaste forslag som ikkje Framstegspartiet på eitt eller anna tidspunkt har føreslått. Då vert det kanskje slik at ein i ettertid kan seie at nokon måtte kome etter.

Til Halleraker: Nei, eg har ikkje «forherliga» det offentlege, men den ideologiske lovprisinga av det private, som Høgre og Framstegspartiet driv med, og framstillinga av at ein løyser alle utfordringar om ein berre får privatisert og konkurranseutsett og får det vekk frå offentleg sty-

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornying- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1351 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

ring, trur eg ikkje på. Nettopp omorganiseringa av Statens vegvesen og utfasinga der viser det til fulle.

Det viser òg dette med OPS, for når ein snakkar om OPS, verkar det som om det er ein gratis lunsj, som enkelte har kalla det. Men dei tre OPS-prosjekta som er bygde, er stipulerte i TØI og Dovre si evaluering, og kostnadene er ein halv milliard meir enn ved tradisjonell gjennomføring. OPS skaper bindingar 25 år fram i tid. Ein tommelfingerregel seier at bindingane pr. år i 25 år er om lag 10 pst. av utbyggingskostnaden. Det vil seie at den utrekna utbyggingskostnaden på dei tre til dels små prosjekta, trass alt, gir binding på meir enn 600 mill. kr pr. år. Dei tre prosjekta går eg ut frå berre er småtter i forhold til kva Høgre og Framstegspartiet skal bruke av OPS-prosjekt. Lat oss seie at ein skal ha 30 milliardar kr i OPS-prosjekt. Då har ein altså 3 milliardar kr årleg binding før ein kan begynne på andre nye prosjekt. Det er ei side av OPS som høgreparti ikkje likar å snakke om, men som faktisk er der.

Denne regjeringa har faktisk gjort mykje på samferdsleområdet, og det meiner me det må vere lov å seie noko om. Førre regjering sleit, og Odd Einar Dørum skriv i si bok «Ombudsmann på jobb», på s. 26: «Det skjedde ikke ofte at en statsråd fra Høyre tok ordet «tog» i sin munn» – det var tungt å kome gjennom med samferdsle i forrige regjering. Det er kanskje ein grunn til at me er der me er.

Irene Johansen (A) [14:54:55]: Jeg kan ikke la være å undres over representanten Martin Engesets angrep på denne regjeringen for Moss Lufthavn Rygge, når vi vet at det var regjeringen Bondevik, der hans parti Høyre var medlem, som gav en konsesjon med tak på flybevegelser og passasjerer i 2004. Jeg har ennå ikke fått svar på hvor representanten Engesets engasjement var da konsesjonen ble gitt. Representanten Holten Hjemdal var rådgiver i regjeringen. Hvor var hun?

Passasjertak og tak for flybevegelser er satt med varslingsplikt i konsesjonen. Det er også understreket av tidligere samferdselsminister Skogsholm i et intervju om forholdet til Gardermoen i Dagens Næringsliv i 2004.

Denne regjeringen har gitt flyplassen et takstregulativ og utvidede åpningstider og fått åpnet flyplassen. Statsråden har svart at saken nå er til behandling, og at hun vil ha en konstruktiv dialog med flyplassen. De signalene er jeg glad for. Men jeg ville helst vært denne saken foruten. At vi nå har den, må representanten Engeset være med på å ta ansvar for.

Når det gjelder hvordan vi fra Østfold Arbeiderparti vil stemme, kan jeg berolige dem som er opptatt av det, med at vi vil stemme for, men saken vil få sin avklaring i Samferdselsdepartementet.

Gorm Kjernli (A) [14:56:28]: Mange talere har vært inne på at jernbane er viktig, og jeg kunne ikke vært mer enig. Derfor er det bra at denne regjeringen har satset på jernbanen – på vedlikehold og på utbygging av nye strekninger.

Jeg skjønner at representanter fra distriktene også mener vei er viktig, og ikke bare skjønner jeg det, jeg skal strekke meg så langt som å si at jeg har stor forståelse for

det, men på det sentrale østlandsområdet, der over halvparten av vår befolkning bor, mener jeg jernbane er viktigere å prioritere enn store, nye veiprosjekter. Det gir bedre framkommelighet for personer og gods, og det gir en mye mer miljøvennlig transport.

Under samferdselsbudsjettdebatten i fjor hadde jeg også et innlegg som begynte omtrent som dette, men med et lite snev av skuffelse i avslutningen. Nytt budsjett har gitt nytt håp og en ny konklusjon. Jeg er veldig glad for at det for neste år er satt av 50 mill. kr til planlegging av nytt dobbeltspor Oslo–Ski. For alle som bor langs Østfoldbanen, er dette et viktig signal om at denne flaskehalsen som har vært planlagt utbedret siden før jeg ble født, nå endelig ser ut til å gå mot realisering. Planleggingsmidlene er starten. Nå venter vi spent på Nasjonal transportplan. Langs Østfoldbanen er det tverrpolitiske forventninger om at nytt dobbeltspor Oslo–Ski ligger inne, og at resten av strekningen mot Europa følger etter.

Det er også verdt å merke seg at forutsetningene for at dette prosjektet i det hele tatt er aktuelt for realisering, er at investeringsrammene på jernbane har økt så pass mye som de har gjort under denne regjeringen. Med de rammene som den forrige regjeringen la opp til, ville dette vært et umulig prosjekt i det hele tatt å tenke på.

Torstein Rudihagen (A) [14:58:42]: Det har skjedd nokre positive bevegelsar i høgrepartia i denne perioden. Høgre har blitt eit veldig klart jernbaneparti, og Framstegspartiet begynner òg no å nærme seg. No kuttar dei faktisk berre 200 mill. kr på statlege kjøp til ulønnsam jernbanetraffikk. Med andre ord har dei erkjent det vi har hevda i mange år, at skal vi løyse transportutfordringane og klimautfordringane, og få ned trafikkulykkene, så må vi satse på jernbane.

Så har Borghild Tenden og andre skulda posisjonen for at vi pratar litt for mykje om den førre regjeringa. Men er det nokon som har prata mykje om den førre regjeringa, er det jo faktisk Borghild Tenden sjølv – ikkje fordi dei satsa så veldig mykje på samferdsel, men på grunn av alle dei omstruktureringane og dei strukturiltaka som blei gjorde, og det ligg jo òg som forslag i innstillinga frå fleire parti no. Det er jo da den trua på at når det ikkje blir nok pengar, så skal ein løyse utfordringane gjennom det.

Når det gjeld utskiljinga av Mesta – det blei spurt etter kvar det var blitt av pengane. Ja, det må i så fall opposisjonen sjølve dokumentere, for min påstand har heile tida vore at her har vinninga gått opp i spinninga, og vel så det.

Då Statens vegvesen hadde si eiga produksjons- og vedlikehaldsavdeling, hadde dei ei moglegheit til å vurdere kostnadene ved å setje det ut på anbod, opp mot kostnadene ved det dei kunne gjere sjølve. Det er det eine. Det andre er at administrering av anbods- og funksjonskontraktar òg kostar veldig mykje, og attendemeldinga er da tvert imot at vegvedlikehaldet har gått ned på grunn av det.

Når det gjeld debatten om Rygge, er eg litt oppteken av ein ting, og det er at Gardermoen må bestå som ein hovudflyplass, som skal bidra til å finansiere dei ulønnsame flyplassane rundt omkring. Eg registrerer at Framstegspartiet meiner at staten skal betale òg for det, på lik

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornøyings- 1352 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

linje med at staten skal betale alle vegar og ikkje ha nokre bompengar. Og da er vi inne på denne debatten: Kven skal betale? Det faktiske forholdet er jo at nokon må betale. Som Truls Wickholm var innom, er det i så fall norske skattebetalarar som skal betale. Men samtidig vil jo Framstegspartiet òg ha ned skatten. Det er jo ikkje slik at vi bruker meir av andre sine pengar enn Framstegspartiet gjer. Framstegspartiet har ikkje andre pengar enn det vi har, alle saman.

Alle som kjenner systemet, veit jo at ei regjering til kvar tid bestemmer seg for kor mykje pengar ein skal bruke, og at samferdsel vil utgjere ein del av det. Då er vår oppgåve å få gjort mest mogleg med den delen. Og utan at bilistane hadde bidrege sjølve, hadde det blitt gjort mykje mindre på den måten.

Elles stussar eg litt på Framstegspartiet når det gjeld bompengar, for dei seier faktisk at dei er for det dersom det er omkøyringsvegar. Men samtidig foreslår dei å ta bort heimelen i vegtrafikklova for å halde oppe moglegheita.

Leif Helge Kongshaug (V) [15:02:11]: Jeg har fulgt godt med i debatten i dag. Det er slik at uansett hvilken komité man sitter i, har man alltid et sideblikk inn mot transport- og kommunikasjonskomiteen, for alle kommer jo et sted fra i dette landet, og vi er opptatt av samferdsel og gode kommunikasjoner.

Vi fikk et brev til Stortinget fra Møre og Romsdal fylke i oktober. Der står det:

«Vegnettet er i en slik stand at det fører til svekka konkurransekraft for vårt næringsliv. Vegnettet er til hinder for utvikling av robuste bu- og arbeidsmarkedsregioner».

Det var veldig klar tale.

Det jeg derimot ønsker å fokusere på, er fergesituasjonen i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal er et stort fergefylke, og fergene er en nerve i kommunikasjonene.

Det hører ikke 2008 til at fergene legges til kai så tidlig om kvelden at folk må overnatte ved flyplassen når de har vært i Oslo en tur og kommer med siste flyet. Det hører heller ikke 2008 til at når man tar første flyet til Oslo, må man reise dagen før og overnatte på flyplassen. Altså: Det går to–tre dager på en Oslo-tur. Det er dårlig distriktspolitikk, og jeg minner om hvem som sitter med ansvaret for akkurat den politikken når det gjelder samferdsel, i denne perioden. Det er skuffende at regjeringspartiene ikke har lagt inn midler til nettopp dette.

Så er det slik at fergetilbudet er ute på anbud med visse mellomrom. Da er det to regioner i Møre og Romsdal som ikke kan sende tilbudet ut for å innhente anbud, på grunn av at de ikke har fått signal om hvilken standard og kvalitet fergekaiene skal ha, slik at man kan gå ut med reelle forutsetninger til anbudsgiveren. Det gjelder to store regioner i Møre og Romsdal. Det er Indre Sunnmøre og Nordmøre. Det er frustrasjon over at slike signal ikke blir gitt, og det er viktig at vi, når det nå blir gått ut med forespørsel, legger til rette for en moderne og framtidsrettet miljøteknisk god standard for de neste ti årene, og at fergekaiene blir opprustet, slik at man kan ta i bruk moderne og miljøvennlig materiell. Spørsmålet mitt til statsråden er:

Vil statsråden gi signal til Vegdirektoratet om standarden på fergekaiene, slik at det blir fortgang i anbudsprosessen i Møre og Romsdal?

Trond Helleland (H) [15:05:25]: Det var godt å få fastslått at det å konkurransesette virksomheten i Vegvesenet og frigjøre Mesta har gitt innsparinger, men mye av det har gått bort ved at både olje- og asfaltpriser har økt så kraftig at funksjonskontraktene har blitt dyrere.

Når en hører på Torstein Rudihagen, får en jo av og til inntrykk av at han skulle ønske – det har han vel også sagt – at det ikke var gjort, altså at Mesta var skilt ut. Da er jo spørsmålet til regjeringspartiene: Hvorfor er ikke Mesta da tatt tilbake og inn i folden i Vegvesenet, hvis det hadde vært så mye bedre? Jeg har ikke opplevd at Regjeringen har omgjort noen av de reformene som ble innført i forrige periode, men de har heller ikke kommet med noen nye.

Så var det til klimakamerat Langeland, som var bekymret for flytrafikken på Rygge. Det Langeland sikkert vet, er at de aller fleste flyene på Rygge går sørover. Det vil si at hvis man flyr fra Rygge og er fra Østfold, slipper man å kjøre mange mil opp til Gardermoen, og man slipper å fly ned igjen. Og det vil si at man sparer tusenvis av liter drivstoff for hver eneste avgang, og derfor er Rygge et veldig godt alternativ for svært mange i Østlandsregionen. Hvis man i tillegg får fart på jernbaneutbyggingen med Oslo–Ski, vil Rygge bli et enda bedre klimaalternativ framover.

Så ble representanten Tenden og jeg beskyldt for å sutre, av solstrålen fra Stange. Nå så jeg at solstrålen nettopp forlot bygningen, så da er det vanskelig å ta direkte tak i det, men det blir vel referert.

Da jeg var liten, lærte bestemoren min meg et stev da jeg gråt, og det begynte slik: «Ikke sutra e og ikkje gret e». Resten skal jeg ta ved en annen, passende anledning! Men jeg synes at det å komme med forslag til nye løsninger, som opposisjonen har gjort, det å foreslå en alternativ politikk, ikke er sutring. Det å be om samarbeid og brede løsninger i transportpolitikken er ikke sutring. Det er politikk, det er parlamentarisme, det er debatt – noe som det er blitt stadig mindre rom for med denne regjeringen, med den debattformen vi har nå, der opposisjonen fremmer forslag på forslag, men blir møtt med en kald skulder. Jeg hadde håpet på litt mer imøtekommenhet. Jeg hadde håpet at de som er for at Rygge skal få fjernet passasjertaket sitt, kunne stemme for det. Jeg hadde håpet at vi kunne fått en reell votering over enkelte saker. Men det blir det ingenting av.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at det å betegne hverandre på den måten som representanten gjorde, bør man unngå i Stortinget.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [15:08:16]: Jeg kunne ikke unnlate å høre representanten Truls Wickholm si i sitt innlegg at han er stolt over Regjeringens brannslukking i Oslostunnelen. Alternativet er jo å stenge hele Oslostunnelen fordi signalanlegget bryter helt sammen.

Så til representanten Wickholms begrep om penger.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1353 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Wickholm stiller spørsmål ved hvilke penger Fremskrittspartiet benytter når vi sier at bompenger ikke er offentlige penger og en del av den offentlige kassa. Vi betaler alle inn til det offentlige over skatteseddelen. Da er det minste man kan forlange, at vi får offentlige goder tilbake for det. Det kan ikke være sånn at vi først betaler skatt, og så skal vi betale for alle offentlige goder i tillegg etterpå. Men det gjør vi innenfor samferdselssektoren. Vi betaler vår andel gjennom skatteseddelen, så betaler vi bompenger, og så betaler vi også veiavgift.

Ta f.eks. det området der jeg bor, på Romerike. Der har nå vi bompengestasjoner i alle retninger. Bare man skal ut og kjøre noen kilometre, må man betale bompenger. Vi får nå på E6 nordover et system med antennepunkter, hvor vi skal betale bompenger etter hvor langt vi kjører. Det er ikke rart at vanlige folk reagerer på dette, fordi man nå vanner ut det som er det offentliges ansvar, betydelig.

Så er jeg klar over at Truls Wickholm ønsker at alle bompenger som blir krevd inn, skal gå til å bygge opp kollektivtrafikken. Han har jo ingen grenser når det gjelder å kreve inn bompenger, og hva de skal brukes til. Jeg er spent på, når Regjeringen nå kommer med forslag til Oslopakke 3, hvor grensen for dette egentlig skal gå. Jeg er også bekymret over en del av de uttalelsene rundt Oslopakke 3 som nå kommer fra representanter fra Statens vegvesen. Jeg tror at bl.a. når det gjelder E18 vestover, vil det komme betydelige endringer.

Jeg registrerer også at Gorm Kjærli snakket varmt for dobbeltsporet, og at han brukte ordene «venter spent». Det er klart at hvis representanten fra Arbeiderpartiet nå ikke vet om det kommer penger til dobbeltsporet i NTP, føler jeg meg svært bekymret over det.

Torgeir Micaelsen (A) [15:11:38]: Det har vært en hektisk førjulsdag i Stortinget i dag, så jeg fikk bare med meg på et halvt øre at flere representanter fra Fremskrittspartiet, inkludert komitelederen, mener at jeg ikke har hjernekapasitet nok til å se at det er forskjell på 2008 og 2009. Vi har tydeligvis truffet et meget ømt punkt når flere av oss fra regjeringspartiene påpeker at de nok mer er en intellektuell og teoretisk øvelse alle forslagene og bevilgningsforslagene fra Fremskrittspartiet, inkludert dem på samferdselssiden, og at de aldri noen gang kommer til å møte det virkelige liv Norge.

Selvsagt er det forskjell på 2008 og 2009. Det er derfor statsbudsjettet, som ble behandlet tidligere i høst, har 14 ekstra oljemilliarder inni seg. Vi så da vi behandlet budsjettet før det ble lagt fram, helt fram til slutten av september – 26. september var den siste gangen det ble behandlet før man la det fram – at mer urolige og dårligere tider i norsk økonomi ville komme. Så har vi opplevd i løpet av høsten at ting har gått om ikke fra vondt til verre, men i alle fall forverret seg betydelig. Når ting forandrer seg, er det ikke overbud å si at hør nå her, nå er det viktig å ha fokus på arbeidsplasser, på å få folk i jobb, nå må vi ha mer impulser i norsk økonomi. Poenget mitt var bare å påpeke at når du gjennom alle år med ekstrem høykonjunktur, hvor alle har vært i jobb, hvor det har gått for fulle mugger overalt, har foreslått omtrent de samme tingene som

du foreslår når det er finanskrise, har du et lite problem med å forklare hvorfor dette var så lurt i fjor, hvis det er lurt i år. Det synes jeg vi fortsatt har til gode å få en god forklaring på.

Så har jeg også fått med meg at representanten Svendsen fra Fremskrittspartiet ikke vil bli belært av meg og andre i den økonomiske politikken når det gjelder finansiering av bl.a. veier og jernbane. Nei, jeg har ikke noe behov for å belære fremskrittspartifolk. Det har de Høyrefolk til. Jeg bare refererer til hva Høyrefolk sier. De sier meget klart fra om at det er helt uaktuelt å føre den typen økonomisk politikk som finansierer alle overbudsforslagene innenfor jernbane, veier og andre samferdselstiltak. Det kunne være interessant å høre hva Høyres fraksjonsleder, Trond Helleland, mener om denne saken, om han mener at dette er interessante inndekningsforslag, og om han er enig med sin egen partiledelse, som sier blankt nei, det er helt uaktuelt å drive en økonomisk politikk innenfor samferdselssektoren og andre sektorer i en eventuell framtidig borgerlig regjering på den måten Per Sandberg og andre foreslår det skal gjøres på. Det er derfor jeg har tillatt meg å si at dette er en teoretisk øvelse. Forslagene kommer aldri til å se dagens lys, hvis ikke Fremskrittspartiet ser for seg to ting. Det ene er et evig liv i opposisjon, for det er jo ingen andre partier her på Stortinget som vil ta i disse forslagene med ildtand. Det andre er at de går tilbake så til de grader på sine overbud og valgløfter at de må møte velgerne i etterkant og si beklager, dette ble det ikke noe av.

Per Roar Bredvold (FrP) [15:14:56]: Hedmark er ett av flere fylker som ikke har flytrafikk eller båttrafikk. Derfor er det ekstra viktig at det bevilges nok penger til jernbane og vei, noe Fremskrittspartiet ønsker. Dette ønsker også enkelte andre partier – særlig i valgkampen.

Jeg husker spesielt valgkampen 2005, da Senterpartiet reiste fylket rundt og lovet penger. Spesielt ble rv. 3 nevnt, og summen 100 mill. kr hvert år ble nevnt og lovet. Mange trodde på det. Men etter den tid, da Senterpartiet fikk én representant fra Hedmark på tinget, da Senterpartiet fikk regjeringsmakt, og da Senterpartiet til og med samferdselsministeren, har lite skjedd.

I forbindelse med revidert statsbudsjett i 2005 fikk vi, dvs. Fremskrittspartiet, ordnet 20 mill. kr i Hedmark og 20 mill. kr i Trøndelag, samt at det kom noen ekstra penger nettopp til denne veien. Der fikk vi breddeutvidelse med mye mer, noe de fastboende samt næringslivet absolutt trengte. Men mye mangler ennå.

Samferdselspolitikk er både næringspolitikk og distriktpolitikk. Det handler om gode og trygge veier slik at næringslivet kan frakte sine varer fram og tilbake etter behov samt at folk kan leve og bo langs en vei, som f.eks. rv. 3. Det må være trygt å ferdes med bil, men det må også være trygt å ferdes etter våre veier som myke trafikanter. Det er god distriktpolitikk.

Derfor var det interessant å lese Hamar Arbeiderblad 25. november i år, hvor det står at statssekretæren i Samferdselsdepartementet, Geir Pollestad fra Senterpartiet, ikke kom med noen lovnader om penger til denne veien.

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings-1354 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 2008 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

Det er å holde folk for narr, mener nå jeg. Penger har Norge. Maskiner og folk har vi. Er det mangel på disse tingene, finnes disse å få tak i i våre naboland.

Ellers er det viktig at arbeidet med utbedring på f.eks. E6 fortsetter uavbrutt. Dette sparer tid for alle, samt at det blir vesentlig billigere enn å dele opp prosjektet. Det samme gjelder en annen hedmarksvei, nemlig rv. 2. Trasévalgdebatt og andre interesser må ikke få lov til å stoppe slike gode, livsviktige prosjekter.

Øyvind Korsberg (FrP) [15:17:26]: Det har vært interessant å følge denne debatten. Det har vært ulike beskrivelser, og med fare for å bli en smule lokal har jeg lyst til å stille ett eneste spørsmål, og det er: Hvor er samferdselsløftet i Troms? Siden jeg er fra Troms, har jeg kjørt mye rundt på veiene der, og jeg har ennå ikke klart å registrere hvor det løftet er. Det er mulig det kan være i en 80-sone, og at jeg har kjørt forbi i 80 km/t og ikke har fått det helt med meg, men det er sikkert noen fra de rød-grønne partiene, eller statsråden, som kan komme opp og fortelle meg hvor dette samferdselsløftet er.

Nå er det også slik at jeg ofte har møter med næringslivet og med de ulike regionrådene i Troms. Vi får én tilbakemelding, det er: Vi må ha mer satsing på vei. Troms er et fylke som består av mange store og små veier. Man har et næringsliv som er spredt ute langs kysten, er avhengig av eksport og møter store problemer fordi veinettet er i ferd med å ramle fullstendig sammen.

Samferdselsministeren kritiserte i sitt innlegg Fremskrittspartiet for at vi har penger til alt. Da kan jeg bare forsikre samferdselsministeren om at det finnes flere debatter i denne salen som ikke dreier seg om samferdsel. Hvis samferdselsministeren har lyst, kan hun overvære den neste debatten som skal være i Stortinget. Næringskomiteen skal bl.a. behandle landbruksbudsjettet, og som statsråden sikkert kan finne ut av innstillingen, gjør Fremskrittspartiet en smule reduksjon på det budsjettet. Det gjør vi også når det gjelder bistands- og u-hjelpsbudsjettet. Vi gjør det også innenfor kulturbudsjettet. Så vi har ikke penger til riktig absolutt alt. Men vi har en annen evne: Vi har en evne til å prioritere – å prioritere ganske skarpt.

Men jeg registrerer at det er flere som har penger i disse dager. Jens Stoltenberg er ute i Adresseavisen i dag og sier at det er «masse penger», og man er villig til å bruke dem. Da vi behandlet statsbudsjettet for 14 dager siden, hadde denne regjeringen ikke råd til å bruke penger. Nå har pipa fått en annen lyd. Det er jeg glad for, men jeg bare lurer på: Hvorfor kommer det så sent?

Jeg har også merket meg at Regjeringen har gått ut og sagt at nå skal kommunene få 3 milliarder mer. Det var helt umulig for 14 dager siden, nå er det plutselig greit å bruke mer midler. Så jeg tror at først og fremst bør Regjeringen snakke med én tunge. De bør ha det samme språket i denne salen som når journalistene stiller dem spørsmål.

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

Martin Engeset (H) [15:20:51]: Jeg tegnet meg nå for det første for å komme med en uforbeholden beklagelse, og for det andre vil jeg komme med en spontan begeistring.

I et tidligere innlegg kom jeg i skade for å forskuttere at Østfold Arbeiderpartis tre representanter på østfoldbenken kom til å stemme imot forslag nr. 21 på side 103 i innstillingen. I et senere innlegg gjorde representanten Irene Johansen oppmerksom på at hun faktisk kom til å støtte dette forslaget, hvilket jeg da reagerer med en spontan begeistring på. Så jeg beklager at jeg kom i skade for å forskuttere at hun kom til å stemme i overensstemmelse med det hun hadde gjort i transportkomiteen. Jeg er veldig glad for at hun nå har endret mening.

I tråd med det som har vært praksis så langt i denne stortingsperioden, er vi vant til at de rød-grønne stemmer samlet, i flokk og følge, her i salen. At det ikke skjer i denne saken, er veldig, veldig gledelig. Det betyr at denne avstemningen faktisk kan komme til å bli meget, meget spennende.

Presidenten: Truls Wickholm har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Truls Wickholm (A) [15:21:59]: Det må ha irritert representanten Asmyhr kraftig at jeg påpekte fra denne talerstolen at det ikke er noe mer moralsk å bruke skattepenger, avgiftspenger eller oljepenger til å bygge vei enn det er å bruke bompenger. Det er gjerne de samme folkene som har betalt dem, og det er staten som setter pengene ut i livet og sørger for at det bygges infrastruktur.

Asmyhr vil ha goder for de pengene han betaler som bilist, og det skal han få. For flere folk som bruker kollektivtrafikk, betyr mindre kø på veiene, altså får bilistene noe igjen for det de betaler for. Men jeg synes prinsippet om at det er de som betaler, er de som skal få noe igjen, er litt rart. Jeg har ennå ikke sett i Fremskrittspartiets budsjett at de som betaler alkoholavgift, er de som skal få denne tilbake, eller det er de som betaler tobakksavgift, som skal få denne tilbake. Det kunne være interessant for noen av oss, tenker jeg.

Jeg reagerer også på å bli tillagt meninger jeg ikke har, om at jeg ikke er for veier i det hele tatt.

Borghild Tenden (V) [15:23:14]: Jeg tar ordet primært for en stemmeforklaring. Som jeg sa i mitt innlegg i dag tidlig – det føles i alle fall slik – er politikk ikke statisk, heldigvis for det. Vi i Venstre driver politikuttvikling.

Jeg er påvirkelig, og jeg er påvirket av en klok kvinne som Irene Johansen. Vi samarbeider godt om dobbeltspor. Hun er opptatt av miljøpolitikk, som også jeg og Venstre er. Lokalt har Venstre vært skeptisk, men ikke helt avvisende til å sette tak på passasjerantallet på Rygge lufthavn, som det har vært en stor debatt om her i dag. Jeg mener at vi i Venstre ikke kan si nei til både tredje rullebane og fjerning av taket på antall passasjerer på Rygge. Så Venstre vil komme til å stemme for forslag nr. 21, med den begrunnelsen som Trond Helleland framførte på en

11. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyrings- 2008 og adm.dept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Samferdselsdept. 3) Endringer i 1355 statsbudsjettet for 2008 m.m. under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidept.

glimrende måte her for en liten stund siden, at det rett og slett er mindre miljøvennlig og mer miljøforurensende at folk forflytter seg fra Østfold til Gardermoen enn at de flyr rett fra Rygge flyplass.

Kåre Fostervold (FrP) [15:24:38]: Jeg tok ordet fordi det er med undring jeg har fulgt denne debatten. Den er ganske lik den debatten som var i fjor. Det går veldig mye på at Fremskrittspartiet har penger til alt. Det er på en måte unnskyldningen for at man ikke skal støtte noen av de forslagene som kommer. Da er det med undring jeg leser Adresseavisen i dag, der det under overskriften «Bare å gå i gang» står:

«Statsminister Jens Stoltenberg sier det er masse penger. Finansminister Kristin Halvorsen sier det ikke er noen grunn til å ligge på sofaen.»

Nå er det bare å finne fram prosjekter og sette i gang, slik at vi holder investeringene oppe på et nivå som gjør at vi begrenser arbeidsledigheten. Hvilke penger er det da statsministeren prater om, hvis det ikke er friske penger? Er det slik at statsministeren og Wickholm skal reise rundt og bygge bomstasjoner for disse pengene? Eller er det friske midler statsministeren snakker om? Skal statsministeren kutte på noe som vi ikke vet? Jeg tror det er friske penger, og det er det Fremskrittspartiet ønsker å legge inn i sine budsjetter. Vi mener det er et behov. Jeg er glad for at Telemark fylkeskommune har vært veldig kjapp på labben. Den har funnet fram prosjekter som tilsvarer ca. 3 milliarder kr, og er klar til å sende dem over til statsministeren og over til Kristin Halvorsen. Det er bare å dele ut pengene, så er man et stort steg videre i Telemark.

Men er det slik at de som jobber rundt omkring i fylkeskommunene eller veisjefene ikke skal tro på det statsministeren sier? Vil det ikke komme noen penger? Det virker veldig merkelig i lys av den kritikken som har kommet mot Fremskrittspartiet, som bruker noe mer penger enn de andre partiene. Jeg håper statsministeren fortsatt representerer denne regjeringen og disse regjeringspartiene, og at det er hold i de ordene han har kommet med i dag i Adresseavisen, om at det er «masse penger» – det er bare å finne fram prosjektene og sette i gang. Fremskrittspartiet har pekt på mange av de prosjektene, så det er bare å støtte forslagene derfra, så gjør man som statsministeren har signalisert i dag.

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

Trond Helleland (H) [15:27:11]: Jeg skal være kort. På bakgrunn av det representanten Tenden sa om at hun ville støtte forslag nr. 21, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti om Rygge lufthavn, og også på bakgrunn av de signaler vi har fått, iallfall halvveis, om at enkelte kunne tenke seg å stemme for det forslaget, ber jeg rett og slett om at det blir votert separat over forslag nr. 21.

Presidenten: Hallgeir Langeland har hatt ordet to ganger i debatten, og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [15:27:52]: Det blir argumentert for at ein skal sleppa å bruka Gardermoen og dermed spara drivstoff, og det er ein god miljøpolitisk grunn for å skifta meining, seier Venstre. Men då må det vera ein enorm vekst på flyplassen på Rygge, sånn at ein kan tena pengar. Ein akkumulerer altså då allikevel meir trafikk og meir forureining. Så logikken i dette forstår eg ikkje dersom ein skal bruka klimaet for å argumentera for det. Ein annan ting er det som Engeset og Holten Hjemdal argumenterer for – ein omkamp, fordi dei meiner at dette er lurt for Østfold. Men når det gjeld klimaet, heng det ikkje på greip i det heile.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:28:45]: Eg kan heller ikkje dy meg for å kommentere Venstre si grunngeving for å snu rundt i saka om Rygge. Situasjonen i dag er at Rygge har eit passasjertak på 774 000. Eg er veldig glad for at Kristeleg Folkeparti sin representant er veldig tydeleg på at det er eit passasjertak. Kristeleg Folkeparti er eit truverdig parti, og held seg til sanninga. Det trur eg me kan stole på. Taket vart sett i førre regjeringsperiode.

Dersom ein skal nå passasjertaket, må det først vere ein vekst på 300 000 passasjerar til – i dag er det 450 000 passasjerar – opp til 774 000. Så det er heilt rett som representanten Langeland seier, at då må Venstre kalkulere med sterk vekst i lufttrafikken på Rygge. Eg registrerer det. Det er ikkje samferdsleministeren imot at Rygge får positiv utvikling. Derfor har eg òg sagt at me skal gå inn i ein konstruktiv dialog. Men det er veldig overraskande med tanke på Venstres profil at Venstre brukar ein slik argumentasjon for å snu i denne saka. Det kan eg ikkje la vere å nemne.

Når det gjeld noko anna som har vore oppe i debatten her i dag, det siste som vart nemnt: Framstegspartiets økonomiske verkelegheitsforståing, er det klart at ho er heilt annleis enn hos andre politiske parti på Stortinget. Framstegspartiet er eit stort parti og det einaste partiet på Stortinget som aldri har sete i regjering. Det pregar sjølvsagt partiet, som kjempar for å verte teke på alvor og for å få innflytelse på politiske avgjerder. Men i politikken vil sjølv 25 pst. oppslutning gi lite uttelling dersom 75 pst. er imot. Og, med respekt å melde, innflytelse i politikken kan verte vanskeleg å oppnå så lenge Framstegspartiet forfektar ytterleggående standpunkt om økonomisk politikk, bistand, innvandrarak, klima, miljø og landbruk – for å nemne noko av det som vart nemnt her – nokre viktige politikkområde.

Budsjettåret 2009 ser ut til å verte eit ekstra spennande år, med stortingsvalet i september som eit høgdepunkt. For folk som er opptekne av samferdsle, må det vere viktig å sjå på resultat i form av auka løyvingar framfor luftige forslag i opposisjon som aldri har vorte realiserte i posisjon. Det kan vere mykje lærdom å hente frå orda «never change a winning team».

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

Per Sandberg (FrP) [15:31:45]: Jeg tenkte jeg skulle unngå å bruke det siste minuttet, men det er nesten ikke

til å unngå når samferdselsministeren avslutter en debatt i Stortinget med indirekte å beskyldte andre partier for å lyve. Når man sier at Kristelig Folkeparti er det eneste troverdige partiet, som ikke farer med løgn, insinuerer man indirekte at andre partier lyver. Og det synes jeg statsråden skal holde seg fra.

Til det andre som gjaldt Fremskrittspartiet: Jeg har alltid vært meget forundret over at et parti på 6 pst., som Senterpartiet, år etter år etter år greier å lure velgerne opp i stry ved å love gull og grønne skoger gjennom valgkamp etter valgkamp – og gjør det motsatte når man kommer i posisjon. Det overrasker meg, og jeg tror jeg skal ta til orde for at vi får en studie av hvordan Senterpartiet på denne måten hver eneste gang greier å prestere å være ansvarlig for en så uansvarlig økonomisk politikk – innenfor distriktspolitikken og innenfor infrastrukturpolitikken.

Presidenten: Line Henriette Holten Hjemdal har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [15:32:59]: Først vil jeg si at Holten ikke er stortingsrepresentant lenger, men det er Hjemdal.

Dette dreier seg ikke om noen omkamp om Moss Lufthavn Rygge. Vi forholder oss til de retningslinjer og rammebetingelser som ble lagt, og det som står i kontrakten.

Som representanten Borghild Tenden sa i sitt innlegg, ønsker Venstre å si nei til en tredje rullebane på Gardermoen. Det er et synspunkt som undertegnede slutter seg til, selv om vi som parti ennå ikke har tatt stilling til det – men i denne sammenhengen ser jeg på denne saken som klimapolitiker. Som en av dem som forhandlet fram klimaforliket, er det for meg viktig at vi ikke kommer til den dagen da vi sier ja til en tredje rullebane. Men skal vi klare å stå imot det – som Langeland hørte av mitt innlegg, er vi et mobilt folk; vi kommer til å ville fly – må vi også legge til rette for at folk kan fly på en mest mulig bærekraftig måte.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:34:24]: Eg kan ikkje la det henge i lufta at eg har skulda nokon for å fare med løgn. Eg sa ikkje det, eg sa eg var glad for at representanten frå Kristeleg Folkeparti var veldig tydeleg på at det er eit tak når det gjeld talet på passasjerar. Det er den betydinga Samferdsledepartementet heile tida har lagt i det, frå før eg kom inn i departementet. Det var den førre regjeringa som gjorde det vedtaket som gav konseksjon. Eg har berre teke det vidare. Eg er veldig glad for at det har vorte sagt tydeleg i denne salen – òg av ein representant som har sterke interesser i saka, som er frå fylket, og som sjølvsagt gjerne vil forandre dette. Det har eg stor forståing for – absolutt.

Når det gjeld uttøling for stemmer, må det vere ein refleksjon som folk rundt om i det ganske land må gjere seg, at dei 6,5 pst. som stemde på Senterpartiet ved siste val, har fått mykje valuta for stemmene sine. Dei har fått mange politiske resultat i kommunalpolitikken, i samferdslepolitikken, i næringspolitikken – på område etter om-

råde der Senterpartiet har vore ei viktig stemme og ein viktig faktor for å endre politikken i rett retning, òg i landbrukspolitikken, som har vore nemnd her.

Kanskje aldri har vel nokon fått mindre igjen for stemmene sine enn dei som stemde på Framstegspartiet. Kva konkrete saker har Framstegspartiet fått gjennomført i Stortinget? Kva er dei konkrete resultatene av alt som vart lovt i valkampen?

Eg kan lage ei ganske lang liste over det Senterpartiet har fått gjennomført, fått endra, fått produsert av politiske resultat. Så eg meiner eg kan stå tydeleg opp for at sjeldan har nokon fått større gevinst. Og det bør folk tenkje på når dei skal gå til val neste år. Det er ikkje nødvendigvis slik at størrelsen på partiet tilseier påverknad på norsk politikk. Senterpartiet var òg eit atskilleg større parti i ein periode på 1990-talet. Me hadde nødvendigvis ikkje større innflytelse da enn me har med dagens senterpartirepresentantar på Stortinget – som står på og gjer ein god jobb for dei veljarane som har valt desse representantane frå sine fylke.

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

Bård Hoksrud (FrP) [15:36:57]: Det blir jo spennende å se i referatet hva statsråden faktisk sa. Slik jeg oppfattet det, sa hun at hun var glad for at Kristelig Folkeparti stod fram med troverdighet og sannhet. Og hvis ikke det betyr at man da beskylder de andre – som man kritiserer – for ikke å gjøre det, så er det i hvert fall det jeg oppfattet at statsråden gjorde, og det synes jeg er trist.

Til sist: Når man hører på statsråden, som sier at de satser så mye, og de gjør så mye, så forstår jeg det ikke.

Når alle fra regjeringspartiene i denne salen sier at vi skal gjøre mer, når statsministeren har sagt at det bare er å sette i gang, skjønner jeg ikke at man ikke kan være med på å gå for de forslagene og faktisk sette i gang prosjektet – gjøre det med én gang og ikke vente til godt over nyåret.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1, 2, 3 og 4.

(Votering, se side 1395)

Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten fore- slå at sakene nr. 5–7 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

Sak n r. 5 [15:38:03]

Innstilling fra næringskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kapitler under Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Landbruks- og matdepartementet og enkelte kapitler under Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområdene 9, 10 og 11) (Budsjett-innst. S. nr. 8 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2008–2009) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2008–2009))

Sak nr. 6 [15:38:34]

Innstilling fra næringskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Landbruks- og matdepartementet (Innst. S. nr. 97 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 22 (2008–2009))

Sak nr. 7 [15:38:49]

Innstilling fra næringskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Nærings- og handelsdepartementet (Innst. S. nr. 96 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 29 (2008–2009))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at debatten i sakene nr. 5–7 blir begrenset til 2 timer og 5 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet 25 minutter, Høyre 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter og Venstre 10 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.

Ola Borten Moe (Sp) [15:40:10] (komiteens leder):

Jeg har lyst til å si at det budsjettet som Regjeringen har presentert på de ulike områdene, er gode budsjetter; de peker framover. Man øker bevilgningen til forskning, til innovasjon og til utvikling. Sammen med innovasjonsmeldingen, som nylig ble lagt fram, der man slår ring om SkatteFUNN-ordningen og bl.a. varsler en betydelig økning av laboratoriekapasiteten, er dette et budsjett som i stor grad svarer på de utfordringene som vi møter i framtiden.

Jeg har lyst til å bruke litt tid på landbruk, for jeg vurderer det slik at det er der man har de største uenighetene. Ser man på innstillingen, fremmes det her verbale forslag over bordet som vil ha stor innvirkning på rammevilkårene for en viktig næring i store deler av landet. Man fremmer forslag om kvoteleie på samdrifter. Man skal ta bort boplikten og delingsforbudet. Man skal øke maksimalkvoten på enkeltbruk. Og man skal øke konsesjonsgrensen for egg. Dette kommer i tillegg til at både Fremskrittspartiet og Høyre kutter til dels drastisk i allerede inngåtte avtaler.

Til å begynne med vil jeg si at jeg tar avstand fra den virkelighetsforståelsen som disse partiene ynder å fremme om norsk landbruk, nemlig at det er en bakstreversk næring der lite skjer, og der det er liten vilje til endring, ikke minst fra denne regjeringens side. Snarere tvert imot: Landbruket er en næring som *er* i omstilling – jeg ville sagt at den er i stor omstilling, kanskje går det så fort at

det i seg selv er et problem mange steder. I tillegg er det en stor grad av innovasjon, og det er mye optimisme å se. Det er en virkelighetsforståelse som også disse partiene burde ha tatt inn over seg og markedsført, istedenfor å være entydig negative.

Så har jeg lyst til å si at de forslagene som er fremmet, må være fremmet delvis på bakgrunn av manglende kunnskap om hva de vil representere. Fremskrittspartiets halvering av overføringene over statsbudsjettet skal ikke jeg bruke tid på å kommentere, men det sier litt når man bare over bordet sier at man skal øke konsesjonsgrensen for egg. Hadde man visst hva det ville komme til å føre til for de hundrevis av familiene som nå har investert millionbeløp i nytt produksjonsutstyr – det ville ha betydd ruin, det ville ha betydd at man tar bort de rammevilkårene man er avhengig av for å drive seriøs næringsdrift. Det er ikke verdig å fremme denne typen forslag over bordet – i hvert fall ikke uten at man kommuniserer konsekvensene av dem.

Så er det slik at når vi diskuterer dette budsjettet, og vi er inne i den tiden vi er inne i, så er det i tiden foran oss de viktigste og de store utfordringene ligger, i forhold til finanskrisen, i forhold til økonomiske nedgangstider.

Jeg har lyst til å gi kredit for den måten Regjeringen så langt har håndtert dette på. Man møtte finanskrisen tidlig og resolutt og sørget for god kredittilgang til bankene. Man møtte de utfordringene som eksportindustrien stod overfor, både når det gjaldt garantiordninger, og når det gjaldt kredittordninger. Og man har varslet vidtgående tiltakspakker fra statens side.

Når man hører på deler av opposisjonen, kan man få inntrykk av at dette kan løses gjennom offentlig pengebruk, gjennom offentlige virkemidler. Det er en virkelighetsforståelse jeg ikke deler. Vi kan løse mye, det er en mulighet til å få gjort unna mye av det som er ugjort i offentlig sektor, men vi er også nødt til å ta vare på næringslivet, vi er nødt til å ta vare på den verdiskapingen som vi skal leve av i framtiden. Det viktigste er at renten går ned. Det er også svært viktig at kreditt på en eller annen måte blir tilgjengelig for næringslivet. Her mener jeg at vi er nødt til å være fleksible, og vi er nødt til å være raske – på samme måte som Regjeringen har vært når den har levert på dette området tidligere.

Dette er også en mulighet for omstilling. Det er en mulighet for en grønn omstilling der man får et næringsliv og et samfunn som er mer miljøvennlig og mer energieffektivt, og som produserer varer og tjenester som er bærekraftige i et framtidsperspektiv. Jeg tror investeringer er svært viktig i et slikt perspektiv. Avskrivningsregler synes jeg vi skal ta med oss videre. Jeg synes også at de grepene man har gjort i Sverige med hensyn til skattefradrag for miljørettede tiltak, er interessante.

Jeg skal avrunde med å si at vi har forhåpninger til at vi skal få på plass en helhetlig tiltakspakke som stimulerer både offentlig og privat sektor, og at man gjør det på et vis som fremmer en bærekraftig omstilling, og dermed gjør norsk næringsliv og det norske samfunnet bedre rustet til å møte framtiden, når pilene igjen peker opp.

Så skal jeg få avslutte med å anbefale de kapitlene i innstillingen som jeg er saksordfører for.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [15:45:33]: Jeg må si at det kom forholdsvis mange tvilsomme påstander mot opposisjonen i Borten Moes innlegg. En skulle nesten tro at representanten Borten Moe har et inntrykk av at opposisjonen på ingen måte har noen forståelse for hvordan verden ser ut utenfor dette huset. Det vil jeg ta sterkt avstand fra.

Senterpartiet blir jo sett på som et bondeparti – det får vi komme tilbake til i et senere innlegg – hvor landbrukspolitikken er det viktigste politikkområdet her i landet. Men jeg mener at Senterpartiet burde være like opptatt av alle de små og mellomstore bedriftene som er ute i Bygde-Norge. Når representanten Borten Moe får seg til å si at Regjeringens budsjett er godt tilpasset den økonomiske situasjonen vi er i, må jeg be ham om å stikke fingeren i jorden.

Hvilken tiltakspakke vil Borten Moe komme med til små og mellomstore bedrifter i Distrikts-Norge?

Ola Borten Moe (Sp) [15:46:43]: Jeg tror at representanten er nødt til å se helheten i det innlegget som jeg holdt.

For det første var det et innlegg som fokuserte på noe langt mer enn landbruk, hovedsakelig andre ting enn landbruk. For det andre stimulerer vi bredt innenfor dette budsjettet til fortsatt næringsutvikling, til fortsatt innovasjon, og til fortsatt utvikling i en riktig retning.

Så er det varslet fra Regjeringens side at man skal komme med en tiltakspakke. Det er åpenbart at vår ambisjon der dreier seg om noe mer enn det jeg har hørt fra mange fremskrittspartirepresentanter i det siste, bl.a. at vi skal bruke penger på offentlig sektor for å løse offentlige problem. Det er for meg helt åpenbart at deler av denne stimuleringspakken er nødt til å stimulere privat sektor, slik at man sikrer verdiskaping og arbeidsplasser for framtiden. Skatt er et grep som vi er nødt til å vurdere. Jeg tok til orde for å se på avskrivningsreglene, bl.a. Jeg mener at jeg har mine ord godt i behold når jeg sier at både denne regjeringen og undertegnede har et bredt engasjement for små og mellomstore bedrifter.

Leif Helge Kongshaug (V) [15:48:05]: Jeg vil starte med å si at representanten Moe har hatt mange spennende utspill og mange framtidrettede og moderne tanker, som er i tråd med Venstres holdninger om en modernisering når det gjelder lov og regelverk. Det gjelder spesielt innen landbruket. I odelslovsaken i Stjørdal sa representanten Moe til Nationen:

«Landbruksministeren kan svekke odelsloven hvis han lar odelsrett gå framfor mulighet til å drive jorda». Og videre:

«Landbruksministeren bør ikke omgjøre Statens landbruksforvaltnings vedtak».

Venstre mener at landbruksministerens signal i den

saken er veldig negativt med tanke på landbrukets framtid. Vi vet hvordan det gikk.

Hvilke tanker gjør næringskomiteens leder seg om at landbruksministeren lytter mer til Senterpartiets lokalparti i Stjørdal, enn klare signaler fra næringskomiteen, næringskomiteens leder og Stortinget?

Ola Borten Moe (Sp) [15:49:08]: La meg begynne med å si at jeg, landbruksministeren og stortingsflertallet i hvert fall er enige om utgangspunktet, nemlig at vi ønsker å beholde odelsloven, at vi ser på odelsloven som et kringvern, et vern for norsk matproduksjon og en spredt eiendomsrett, spesielt i krisetider. Det er jo et standpunkt som er radikalt annerledes enn det Venstre har inntatt, fordi man der prinsipielt er imot odelsloven, man ønsker den fjernet.

Så mener jeg at odelsloven har et todelt mål. På den ene siden skal man støtte opp under et produksjonslandbruk, et bærekraftig produksjonslandbruk som gir tilstrekkelig lønnsomhet. Det er en av hovedbegrunnelsene for odelsloven. På den andre siden ligger hensynet til arv og hensynet til den retten man har knyttet til familiære bånd. Saken i Stjørdal er en vanskelig avveining. Jeg registrerer at undertegnede og statsråden konkluderte forskjellig, men for vår del er målet det samme – vi ønsker å bevare en odelslov innenfor norsk landbruk for framtiden.

Torbjørn Hansen (H) [15:50:21]: Vi har et landbruk i omstilling. Hvert år går det ut tusenvis av bruk, vi får større og mer robuste enheter og mer profesjonell drift. Samtidig har vi reguleringer på landbrukssiden som gjør at eiendomsstrukturen ligger veldig fast. Det gjør at etter hvert som omstillingen skjer, blir mer og mer av jorden leiejord. I dag er status at ca. 40 pst. av jordbruksarealet i norsk jordbruk er leiejord. Det er jo ikke en særlig bærekraftig utvikling, for forvaltningen av leiejord blir selvfølgelig mindre god enn forvaltningen av eget areal.

Høyre fremmer mange forslag i innstillingen. Vi foreslår å fjerne prisreguleringen, vi foreslår å fjerne delingsforbud, vi foreslår å fjerne boplikt, og det er en debatt om odelsloven.

Ser ikke Senterpartiet at også jordbruket trenger deregulering for å ha en fornuftig utvikling i framtiden?

Ola Borten Moe (Sp) [15:51:15]: Det landbruket først og fremst trenger, er jo gode og trygge rammer. Det mener jeg at vi i all hovedsak gir. Jeg er enig i en del av de utfordringene som Høyres Torbjørn Hansen peker på. Det er et paradoks også for meg at så store deler av arealene i Norge i dag er leid jord, og at det ikke er eid jord. Jeg har vel også signalisert at det er en type problematikk som vi kan bruke mer tid på i framtiden. Hvis man ser på de forslagene som Høyre fremmer, ser man at man går veldig mye lenger. Man legger i realiteten det som er den demokratiske norske eiendomsretten, nemlig at den er spredt på hundretusenvis av bruk, åpen for storkapitalen uten plikter knyttet til eiendomsrett i det hele tatt. Konsepsjonsloven står for fall, jordloven står for fall og odelsloven står for fall – hele det rammeverket som vi i un-

nelige tider har bygd eiendomsrett i Norge på fram til i dag.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Presidenten gjør oppmerksom på at vi nærmer oss utløpet av rammene for formiddagens møte, og vil foreslå at dette forlenges til vi er ferdig med replikkordskiftet etter innlegget til representanten Eldegard.

– Det anses vedtatt.

Gunvor Eldegard (A) [15:52:40]: Regjeringa har lagt fram eit offensivt budsjett, eit budsjett der det også dette året vert satsa på næringspolitikk. Alle dei tre næringsdepartementa sine budsjett vert styrkte.

Dei måla me sette oss i Soria Moria-erklæringa, følgjer me opp. Satsing på reiseliv, maritim sektor, marin sektor, energi og miljø er ein raud tråd i Regjeringa sin næringspolitikk og i alle statsbudsjetta som Regjeringa har lagt fram. På den måten byggjer me opp under og vidareutviklar våre konkurransefortrinn.

Me har no lagt bak oss tre gode år med rekordstore resultat i norsk næringsliv. Det at me har satsa på nyskaping og næringsutvikling òg i desse åra, kan me vera glade for no, for det gjer oss betre rusta til å møte meir utfordrande tider.

Kampen for arbeidsplassane er det aller viktigaste for Arbeidarpartiet. Me har no ein situasjon med den mest alvorlege finanskrisa verda har sett sidan 1930-talet. Mange bedrifter har store utfordringar når det gjeld kapitaltilførsel og finansiering, og det er mange som er redde for jobbane sine. Da er det viktig at me gjer det me kan for å halda arbeidsløysa på eit lågast mogleg nivå, at me sikrar eksisterande arbeidsplassar og legg til rette for nye jobbar for dei som vert ledige. Regjeringa har kome med fleire tiltak, m.a. bankpakka, Kommunalbankens låneramme er auka, rammene for Innovasjon Norge og GIEK er auka, og seinast i går vart det sendt brev til kommunane, der dei vert bedne om å leggja til rette for at dei raskt kan starta opp nye vedlikehalds- og investeringsprosjekt.

Det er avgjerande at me har ei regjering som gjer det som trengst der det trengst, og når det trengst. Det er trygt å vita at Regjeringa følgjer utviklinga dag for dag og er i ein omfattande dialog med næringslivet og arbeidstakarorganisasjonane. Tilbakemeldingane frå næringslivet er at dei er samde i dei tiltaka som har kome så langt.

I årets budsjett er det mange tiltak som er viktige for bedriftene, og som stimulerer til næringsutvikling. Innovasjon er eit nøkkelord her. Eg vil òg nemna innovasjonsmeldinga, som Regjeringa la fram i førre veka. Me styrker næringsrelevant forskning, bruk av design og satsar på entreprenørskap og forenkling. Med budsjettet for 2009 satsar Regjeringa meir enn den førre regjeringa på nærast alt innan forskingspolitikken: forskingsløyvingar, rekrutteringsstillingar, studentbustader og vekst i Fondet for forskning og nyskaping. Me styrker den næringsretta forskinga og verkemidla som skal hjelpa næringslivet med å auka forskingsinnsatsen sin. I alt vert det løyvd 1,9 milliardar kr til ulike forskingsaktivitetar over Nærings- og handelsdepartementet sitt budsjett. Dette er ein auke på

40 pst. i denne regjeringsperioden. Me stimulerer til auka privat forskingsinnsats gjennom ein auke i det brukarstyrte innovasjonsprogrammet på 13 pst., og me styrker den næringsretta forskarutdanningsordninga, Nærings-ph.d.

Den auka forskingsinnsatsen vert òg merkbar innan miljøteknologi og marin bioprospektering. Over Innovasjon Norge sitt budsjett vert løyvinga til FoU-kontraktar auka med 15 mill. kr. Dette er berre nokre av alle dei gode satsingane som kjem i budsjettet.

SkatteFUNN-ordninga er eit verkemiddel som er viktig for næringslivet. Formålet med ordninga er å stimulera næringslivet sin eigen FoU-innsats. I statsbudsjettet for 2009 vil Regjeringa vidareføra SkatteFUNN-ordninga som ho er i dag. Evalueringa av SkatteFUNN syner at dette er eit godt og ubyråkratisk verkemiddel, som stimulerer til meir forskning og utvikling. Det er interessant å merka seg at SkatteFUNN fører til at fleire bedrifter startar med forskings- og utviklingsaktivitet.

For Regjeringa er det viktig å gjera det enklare å driva bedrift her i landet, og sjølv om me nyleg kom på tiandeplass i ei internasjonal kåring gjort av Verdsbanken, må me alltid streva for å verta betre. Difor er Regjeringa sitt arbeid med å redusera det offentlege skjemaveldet for bedriftene eit viktig arbeid – dette fordi det skal frigjerast tid til innovasjon og auka verdiskaping. Forenklingarbeidet er spesielt viktig for små og mellomstore verksemdar. Eitt av dei viktigaste tiltaka er satsing på Altinn, slik at både offentlege tenester og informasjon til næringslivet vert betre. Over 200 mill. kr er sett av til Altinn neste år.

Det er gledeleg at det er tverrpolitisk semje om at det må satsast på reiseliv. Eg har merka meg at sjølv om me brukar mykje meir enn den førre regjeringa på reiselivsnæringa, er partia som sat med ansvaret i den førre perioden, ikkje nøgde og meiner at me no brukar for lite. Men det at dei vil ha meir av vår politikk og våre verkemiddel, er jo bra.

Eg vil òg framheva satsinga me gjer på design. Design kan faktisk vera eit avgjerande konkurransefortrinn for framtidretta bedrifter, ikkje berre når det gjeld det estetiske, men også brukargrensesnittet – og ikkje minst med tanke på universell utforming. Her er industridesign avgjerande.

Fleirtalet i komiteen, alle utanom Framstegspartiet, støttar Regjeringa sitt forslag om å løyva 10 mill. kr til å oppretta eit nytt program som skal styrkja bruken av design, og som set eit brukarstyrt fokus på innovasjonsarbeidet i bedriftene. Det me ønskjer å oppnå med desse 10 millionane, er å spreia kunnskap til fleire bedrifter om nytten av å verta strategiske designbrukarar. Dette er viktig med tanke på målet vårt om meir innovasjon og nyskaping i næringslivet.

Dei maritime næringane er eit satsingsområde for Regjeringa. Den maritime strategien «Stø kurs», som vart lagt fram i fjor, inneheld ei rekkje tiltak som skal føra til vidare vekst og utvikling i næringa. I dette budsjettet følgjer me opp satsinga på dei maritime næringane med 100 mill. kr, m.a. for å styrkja forskning, innovasjon og kompetansetiltak i næringa. Dette skal bidra til at næringa skal kunna levera dei mest innovative og miljøvenlege løysingane i framti-

da, noko som er viktig for at me framleis skal kunna vera ein verdsleiande maritim nasjon.

Me vidarefører òg nettolønsordninga, og om lag 11 000 sjøfolk vil vera omfatta av ordninga neste år. Denne ordninga er ei viktig årsak til at talet på norske sjøfolk har auka dei siste åra. Det er heller ingen tvil om at ordninga har betydd mykje for å sikra kompetansen og rekrutteringa til dei maritime yrka. Alle kan kjenna seg trygge på at Regjeringa vil sørge for stabile rammevilkår for dei maritime næringane òg i framtida. Det at Framstegspartiet vil lovfesta nettolønsordninga, seier nok meir om kor usikre dei er på om dette vil verta eit satsingsområde under ei eventuell framtidig borgarleg regjering.

Eg vil nemna litt om landbruk også. Framstegspartiet vil kutta totalt 6,3 milliardar kr over landbruksdepartementets budsjett, noko som sjølvsagt er heilt uansvarleg. Men òg Høgre går langt når dei kuttar 2 milliardar kr i overføringane til landbruket, og dette er pengar dei tek frå den inngåtte jordbruksavtalen. Eg meiner at dette er manglande respekt for ein avtale som er inngått mellom staten og jordbruket, og faktisk ein avtale som fekk stor oppslutning frå organisasjonane under uravstemminga. Det å kutta i denne avtalen er uansvarleg – det synest eg Høgre burde vita.

Det er gledeleg at inntektene i landbruket no går i riktig retning, og at det er ein aukande tendens til investeringslyst og optimisme blant bøndene rundt i landet.

I vanskelege tider er det viktig å ha et fungerande verkemiddelapparat og ei regjering som satsar på ein aktiv næringspolitikk, slik næringsbudsjetta også i år syner.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kåre Fostervold (FrP) [16:01:15]: Jeg la merke til at representanten Eldegard var innom hvor viktig det var med et samarbeid med næringslivets organisasjoner. Det er jeg helt enig i.

NHO og Fellesforbundet har jo tatt til orde for skattelet-
te i den situasjonen vi er i nå. Jeg la også merke til at representanten Ola Borten Moe nevnte det som et mulig tiltak for å hjelpe små og mellomstore bedrifter i distriktene.

Jeg går ut fra at representanten Eldegard er sentral i Regjeringens arbeid med å lage en krisepakke, i og med at hun også er fraksjonsleder for Arbeiderpartiet i næringskomiteen. Jeg vil derfor spørre henne om hun mener at skattelette kan være et virkemiddel i den situasjonen vi går inn i nå, og være en del av en krisepakke fra Regjeringen.

Gunvor Eldegard (A) [16:02:05]: Det er veldig viktig no at me får tiltak som verkar fort, og tiltak som har direkte effekt på sysselsetjinga. Det må vera hovudmålet med ei slik tiltakspakke. Skatt kan sjølvsagt verta eit av tiltaka, men det er ofte slik at skattetilting vil verka seinare. Seinast sist fredag hadde Aftenposten ein artikkel der dei sa at kutt i personskatten ikkje ville gje auka sysselsetjing, og det ville heller ikkje ha nokon verknad for finanskrisa.

Det som er viktig når me no skal laga ei tiltakspakke, er å sjå på om pakka gjev den effekten me ønskjer. Skattelette kan vera eit tiltak, avskrivingsreglar eit anna, og

ein kan òg setja i gang bygging av offentlege bygg, vegar og jernbaner. Men her skal me jobba vidare framover mot jul og litt over, og så kjem Regjeringa med ei pakke.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [16:03:14]: Landet og verden for øvrig er inne i en alvorlig finanskrisa. Ja, vi er i en situasjon som statsminister Jens Stoltenberg har kalt den mest utfordrende siden 1930-tallet. Da må alt gjøres for å sikre arbeidsplasser, har statsministeren sagt.

Til tross for dette og til tross for at Regjeringen nå endelig har innsett at finanskrisen også rammer Norge, er vi det eneste landet i verden som øker skattene til næringslivet i dagens spesielle situasjon for bedrifter og arbeidsplasser.

Ett spørsmål kan derfor aldri gjentas for ofte: Mener representanten Eldegard og Arbeiderpartiet at det er riktig og fornuftig å skjerpe skatteregningen for næringslivet nå? Og tror representanten Eldegard at en slik skatteskjerpning vil bidra til å styrke arbeidsplassene? Jeg tenker da på hva statsministeren har sagt, og også hva Eldegard sjøl har stått og sagt her i dag, at vi må gjøre det vi kan for å sikre arbeidsplassene.

Gunvor Eldegard (A) [16:04:14]: Det kan eg godt gjenta: Ja, me skal gjera det me kan for å sikra arbeidsplassane. Det er gjort nokre skatteendringar på årets budsjett. Dei skatteendringane er gjorde på formuesskatt og på arveavgift. Det er primært fordelingspolitiske omsyn som ligg til grunn for desse endringane. Vi meiner at det skal vera mindre skatt for dei med mindre formuar, og meir skatt for dei med større formuar.

Når det er sagt, vil eg òg seia at det kanskje er litt overdimensjonert å seia at dette betyr ei stor innstramming for næringslivet. Spesielt når det gjeld arveavgift, som har vore eit viktig tema, er det viktig å hugsa på at det framleis er mogleg å få aksjerabatt for dei som arvar bedrifter, og ein har utvida avdragsfridomen for arveavgifta frå sju til tolv år, med rentefritak i den perioden og rett til fråtrekk i formuesskattlegginga.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [16:05:33]: I finansinnstillinga føreslo Kristeleg Folkeparti ei tiltakspakke mot arbeidsløyse som innebar bruk av oljepengar på 4,8 milliardar kr utover Regjeringa sitt forslag. Denne pakka skulle gå til vedlikehald av vegar, jernbaner, skular, sjukeheimar osv. Me føreslo òg betre avskrivingsreglar. Grunnen til dette var at me var heilt einige i det som Arne Strand sa på Dagsnytt atten i går, at budsjettet var utgått på dato den dagen det vart vedteke.

Men denne pakka som vi føreslo, vart nedstemt av dei raud-grøne. Regjeringa har no sagt at dei kjem med ei tiltakspakke i februar, ei pakke som sannsynlegvis vil innehalda mange av dei elementa som låg i Kristeleg Folkeparti si pakke. Eg skal ikkje spørja kvifor dei raud-grøne ikkje stemde for Kristeleg Folkeparti sitt forslag, men eg vil spørja kvifor dei vil venta til februar med pakka. Eg trudde jo at kampen mot arbeidsløyse var jobb nr. 1 for Arbeidarpartiet.

Gunvor Eldegard (A) [16:06:38]: Det som har vore viktigast no under finanskrisa, er først og fremst å få bank-systemet til å fungera igjen, få utlånsordningane til å fungera igjen, og å få rentene ned. Det er tiltak som verkar fort og raskt, og det er også tiltak som næringslivet og bankinstitusjonane har etterspurt. Det er viktig.

Så kan me koma med andre tiltak som å setja i gang bygging av offentlege bygg, nye vegar og nye jernbaner, men det er tiltak som verkar mykje saktare. Me er først og

fremst nøydde til å få i gang banksystemet, og me ser no at dei tiltaka som er sette i gang, faktisk har ført til at rentene er på veg nedover, og dei vil gå ytterlegare ned. Det er det viktigaste tiltaket no for å få fart på norsk økonomi igjen.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme. Stortinget avbryter nå sine forhandlinger, og nytt møte settes kl. 18.

Møtet hevet kl. 16.07.

Møte torsdag 11. desember 2008 kl. 18

President: Sigvald Oppebøen Hansen

Dagsorden:

Sakene på dagens kart (nr. 30)

Ein heldt fram med handsaminga av

sak nr. 5

Innstilling fra næringskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kapitler under Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Landbruks- og matdepartementet og enkelte kapitler under Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområdene 9, 10 og 11) (Budsjett-innst. S. nr. 8 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2008–2009) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2008–2009))

sak nr. 6

Innstilling fra næringskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Landbruks- og matdepartementet
(Innst. S. nr. 97 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 22 (2008–2009))

sak nr. 7

Innstilling fra næringskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Nærings- og handelsdepartementet
(Innst. S. nr. 96 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 29 (2008–2009))

Øyvind Korsberg (FrP) [18:01:16]: La meg starte mitt innlegg med å kommentere de to tidligere talerne som har hatt innlegg, komitélederen og representanten Eldegard. Det som var gledelig å høre i deres svar på replikkene fra Fremskrittspartiet, var at ett av virkemidlene som burde komme i den krisepakken Regjeringen har varslet, er skatteutt og skattereduksjon for små og mellomstore bedrifter. Det er gledelig. Det er noe Fremskrittspartiet har etterlyst lenge. Og at det nå følges opp også av de rød-grønne partiene her på Stortinget, tror vi er så viktig at det vil være umulig for Regjeringen å unngå å få med seg de signalene. Da forventer vi også at det blir fulgt opp når Regjeringen kommer med sin pakke på nyåret.

Jeg har også lyst til å dvele litt ved komitélederens innlegg, der han startet med å si at det var et godt tilpasset budsjett for å møte framtiden. Cirka ett og et halvt minutt senere kom han i sitt innlegg inn på hvor viktig det var å fremme tiltakspakken for næringslivet. Det er også Fremskrittspartiet glad for at Regjeringen etter hvert gjorde, for det er et viktig og riktig virkemiddel og et steg i riktig

retning. Det som blir litt forunderlig, er at man i det ene øyeblikket kan si at dette er et godt budsjett, og i neste øyeblikk innrømme at budsjettet ikke er godt nok, men at man må ta noen grep.

Da statsbudsjettet ble lagt fram i begynnelsen av oktober, gikk det egentlig ikke så veldig mange dager før alle skjønnte at det budsjettet som var lagt fram, ikke stemte med den virkelige verden, for den økonomiske situasjonen har endret seg dramatisk for folk flest, ikke minst for næringslivet.

Fremskrittspartiet var raskt ute og bad om å få en tilleggsproposisjon der vi kunne fange opp den nye situasjonen. Det fikk vi ikke. Men etter hvert kom disse omtalte pakkene både til finansnæringen og til GIEK og Eksportkreditt. Alle sammen kom mer eller mindre på en søndag, og det var vel bevisst fra Regjeringen for å synliggjøre en smule handlekraft. Det var bra. Det som ikke var bra, var at man ikke klarte å gjøre noe med de skatte- og avgiftsskjerpelsene som lå inne i det opprinnelige statsbudsjettet. Da tenker jeg på formuesskatten og arveavgiften. At det ble lagt fram slik som det ble, synes jeg var uheldig, og alle de signalene vi fikk i næringskomiteen i høringer med næringslivet, gikk kraftig imot den skatteskjerpelsen. Dessverre har altså regjeringspartiene ikke ønsket å gjøre noen endringer i så måte, og det synes jeg er synd.

Nå er det slik at vi har fremmet en del forslag i vårt alternative statsbudsjett. Vi har noen her i dag. Men jeg synes det er viktig i så måte å peke på endringer vi har foreslått for å styrke budsjettet. Argentum er ett virkemiddel, der har vi fremmet forslag om økning med 5 milliarder kr. Vi synes det er viktig å sikre god tilgang på risikokapital for bedrifter i alle faser som sikrer mulighet til videre vekst og markedstilpasninger. For det er jo slik at i Norge er det lite privat risikokapital på grunn av det skattesystemet som vi har. Den internasjonale finansuroen som selvfølgelig også har rammet oss, gjør tilgangen på risikokapital enda svakere, og de mest sårbare er bedriftene i en såkornfase og tidlig vekstfase. I tillegg har vi også styrket Innovasjon Norge med den samme begrunnelsen. Vi ser at det er stadig vanskeligere å få tilgang på kapital.

Finanskrisen rammer også fiskerinæringen. Den 3. november sendte jeg et skriftlig spørsmål til fiskeriministeren for å utfordre henne på hvordan hun ville løse krisen i fiskerinæringen. Svaret jeg fikk den gangen, var at man ikke så noen grunn til å gjøre noe. Jeg stilte for så vidt det samme spørsmålet for 14 dager siden da vi behandlet statsbudsjettet, og fikk til svar at de pakkene som Regjeringen la fram tidligere i høst, og den pakken som ble presentert søndag for to uker siden, ivaretok de behovene. Derfor er det ganske interessant når man leser avisen Fiskeribladet/Fiskaren for 10. desember, altså i går, der det står følgende:

«Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen vil i slutten av januar legge fram en tiltakspakke som skal motvirke skadevirkning av finanskrisen for næringen.»

Det er altså fiskerinæringen det her er snakk om. Med andre ord: Det som det ikke var behov for å gjøre for 14 dager siden, har nå heldigvis fiskeriministeren innrømmet at det er behov for å gjøre. Jeg synes det er bra at man kom-

mer med den type innrømmelser. Men det viser også at de svarene som fiskeriministeren har gitt, ikke har vært gode nok i forhold til den situasjonen som næringen har stått overfor. Det kan selvfølgelig skyldes mange ting, men jeg tror først og fremst det skyldes at man ikke har hatt god nok kontakt og heller ikke skjønt alvorret i den situasjonen som fiskerinæringen står overfor.

Det ulovlige, urapporterte og uregistrerte fisket er noe som Fremskrittspartiet har vært opptatt av lenge. Nå er det slik at Regjeringen gir seg selv ros for at det ulovlige fisket er redusert. Vi kan være enig om at det tyder på at det er redusert, men fremdeles blir det tatt ulovlig fisk for over 1 milliard kr. Det synes vi er altfor mye, og vi har også styrket Kystvakten i vårt alternative statsbudsjett med 350 mill. kr. Det er litt skuffende at vi ikke har fått flertall for det forslaget som bl.a. vi har fremmet i dag i den forbindelse, og som står i innstillingen. Vi registrerer at resten av opposisjonen støtter forslaget, men de støtter det verbalt. Det følger egentlig veldig lite penger med. At de rød-grønne partiene her i huset ikke støtter forslaget, synes jeg er trist.

Det er imidlertid også en god nyhet som er kommet de senere dagene, og det gjelder EUs tilnærming mot norsk standard når det gjelder forbudet mot utkast av fisk. Det gleder meg, og det gleder sikkert også representanten Sørfonn fra Kristelig Folkeparti, som har vært en ivrig forkjemper for å stramme dette til. Nå går riktignok ikke Fremskrittspartiet like langt som Kristelig Folkeparti i sine merknader, men personlig kunne jeg sikkert ha gjort det. Vi har valgt å være med på de merknadene vi er med på, og vi får bare glede oss over at det går i riktig retning, men med små steg. Her har også Regjeringen en viktig jobb å gjøre for å følge opp denne situasjonen.

I forbindelse med dette budsjettet ble det også tildelt 65 nye oppdrettskonsesjoner. Det er for så vidt bra at disse konsesjonene kom, men Fremskrittspartiet har hele tiden ment at så lenge man har konsesjonssystemet, bør man ha en årlig tildelingsrunde. Det ville skape en mye bedre forutsigbarhet for næringen, og det ville være enklere for næringen å gjøre beregninger av den produksjon de ønsker å ha og som også markedet vil ha. Det vi ikke ønsker, er at det skal tas betalt for disse konsesjonene, spesielt slik situasjonen for fiskerinæringen og andre næringer nå er, der det er svært vanskelig å få tilgang til kapital og spesielt risikokapital. Vi tror det vil bli store problemer for næringen å få finansiert dette, og vi ser egentlig ingen grunn til at man skal ta betalt for dette for å sørge for at staten får enda mer penger.

Vi synes også det er skuffende at man ikke kan øke den biomassen som allerede er i dag. Det ville også vært et viktig grep for oppdrettsnæringen, ved at man kunne beholde de konsesjonene og lokalitetene man har, men samtidig øke volumet ved å øke biomassen.

Til slutt tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen, dem vi står alene om og dem vi står sammen med andre partier om.

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

Det blir replikkordskifte.

Steinar Gullvåg (A) [18:11:43]: Jeg la merke til at representanten Korsberg var storsinnet nok til å dele gleden over det storartede resultatet som Regjeringen har oppnådd gjennom forhandlingene med EU om utkastforbudet, med representanten Sørfonn.

Innledningsvis var hr. Korsberg opptatt av små og mellomstore bedrifter og deres kår, og det er prisverdig. Men jeg har lagt merke til at når det kommer til stykket, er ikke interessen like stor. Jeg har bl.a. merket meg at når det gjelder informasjonstjenestene, som er veldig viktig for små og mellomstore bedrifter, er ikke Fremskrittspartiet like entusiastisk med hensyn til den plikten som det offentlige har for å yte informasjon overfor denne delen av næringslivet.

Jeg merket meg at man ønsker at Narviktelefonene og Bedin skal avvikles, og at man da skal avvikle disse gratis tjenestene overfor næringslivet.

Øyvind Korsberg (FrP) [18:12:56]: Nå er det slik at vi ønsker å avvikle dem fordi vi ser at private godt kan ivareta disse interessene. Det gjør vi samtidig med at vi styrker norsk næringsliv kraftig gjennom skatte- og avgiftslettelse, så de får mer å rutte med, og kan sørge for at det blir en betalt brukertjeneste.

Det er jo ikke slik som representanten Gullvåg tror, at alt som staten betaler, er gratis. Slik er det altså bare ikke. Det er faktisk noen som har betalt for denne tjenesten. Det har man gjort gjennom et skyhøyt skatte- og avgiftssystem, som næringslivet er med på å betale for.

Vi ønsker at det skal være brukerfinansiert, at de som bruker tjenesten, betaler for det. I bunnen ligger at næringslivet får en kraftig skatte- og avgiftslettelse, slik at de har råd til det.

Inge Ryan (SV) [18:14:05]: Landbrukspolitik er tydeligvis ikke en viktig sak for Fremskrittspartiet. I budsjettet foreslår man å redusere overføringene til landbruket med 6 milliarder kr. Det betyr ca. 100 000 kr pr. årsverk. Det betyr at en rekke av de gårdene vi i dag har, rett og slett vil måtte legges ned. Det er ikke mulig å redusere inntektene med 100 000 kr og fortsette å være gårdbruker. Mange sliter i dag med å få endene til å møtes og har det tøft – særlig i områder som Nord-Norge, Vestlandet, Gudbrandsdalen, Østerdalen osv. – og det i en tid da vi har mangel på mat i verden. Norge har kun 50 pst. egenproduksjon av mat.

Mitt spørsmål til Fremskrittspartiet blir: Er det forsvarlig å redusere inntektene til bøndene med 100 000 kr pr. år? Har man tenkt igjennom hvilke konsekvenser det vil få, dersom man får igjennom sin politikk?

Øyvind Korsberg (FrP) [18:15:00]: Ja, det er forsvarlig. Og: Ja, vi har tenkt igjennom det. Nå er det ikke første gang Fremskrittspartiet reduserer overføringene til bøndene. Det gjør vi hvert eneste år når vi legger fram vårt alternative statsbudsjett.

Det som har vært utviklingen for den norske bonde-

næringen, er at antall bruk er blitt redusert hvert eneste år jevnt og trutt. For ti år siden var det vel ca. 100 000 bruk – nå er det under 50 000, og det er vel et fåtall av dem som henter hele eller størstedelen av inntekten sin fra bruket. Så utviklingen går den veien.

Men når vi reduserer overføringene, må man også se på de generelle lettelsene vi gir til norske bønder. Vi lar dem stå på egne ben, og vi bruker også 1 milliard kr til omstilling for dem som trenger å endre sin drift – det være seg til økologisk bruk eller andre ting.

Ola Borten Moe (Sp) [18:16:12]: Jeg tenkte jeg skulle holde meg til landbruk. Det er en årlig foreteelse – det har det vært i mange år – at Fremskrittspartiet reduserer landbruksoverføringene for å saldere sine budsjett. De tok nå halvparten, ca. 100 000 kr som Inge Ryan sa, men dette er jo penger som allerede er bevilget. Det er en avtale som er inngått mellom staten og næringen. Fremskrittspartiet ynder jo i alle andre sammenhenger å understreke behovet for forutsigbarhet, ikke minst i næringsspørsmål. Det hadde vært hyggelig om representanten Korsberg kunne fortelle meg hvordan en viktig næring skal forholde seg til at landets nest største parti ikke står ved de avtalene som staten allerede har inngått.

Øyvind Korsberg (FrP) [18:17:02]: Det er vel ikke noen hemmelighet at den avtalen som staten har inngått med disse organisasjonene, ikke skjedde ved hjelp av Fremskrittspartiets stemmer. Vi har vært imot denne avtalen. Det er heller ikke noen hemmelighet at vi har fremmet forslag om å redusere overføringene til disse organisasjonene og bøndene i hvert eneste budsjett. Men vi forholder oss jo til denne avtalen når den er inngått. Vi gjør bl.a. ingen endring i overføringene når det gjelder revidert statsbudsjett. Det har vi registrert at det er andre partier som gjør, med penger som er bevilget.

Det er klart at vi har muligheten til å gjøre endringer i forhold til den avtalen som er inngått. Det er jo derfor vi bl.a. har dette til behandling i Stortinget. Hvis det var slik at vi ikke kunne gjøre noe som helst, hadde det heller ikke vært grunnlag for å behandle den delen av statsbudsjettet i salen i dag.

Presidenten: Replikordskiftet er slutt.

Torbjørn Hansen (H) [18:18:22]: Budsjettdebatten i dag blir naturligvis preget av den situasjonen som mange bedrifter og titusenvis av arbeidstakere er midt oppe i, med kanskje tidenes raskeste konjunkturskifte.

Dette har kommet brått på. Så sent som den 24. august i høst kunne vi i VG lese Arbeiderpartiets næringspolitiske talskvinne skryte over de gode tider i et innlegg om hvordan det går så det suser i norsk næringsliv, som vanlig kombinert med å plassere æren for denne gode situasjonen på Regjeringens såkalte aktive næringspolitikk.

Vel, er man med på leken, må man også smake steken. I dag sliter tusenvis av bedrifter med finansieringsproblemer og sterkt fallende etterspørsel. Dette fører til konkurser, omstillinger, permitteringer og oppsigelser, og

det kunne vært artig å høre om også dette skyldes Regjeringens såkalte aktive næringspolitikk.

Ifølge NTB forventer kredittanalyseelskapet Dun & Bradstreet en dobling av antall konkurser blant norske bedrifter neste år. Man forventer utrolige 1 000 bedriftsnedleggelse i januar og februar. Vi har sett anslag i avisene om en arbeidsledighet på opp mot 100 000 arbeidsledige neste år. Mitt inntrykk er at krisen rammer veldig bredt. De fleste bransjer og bedrifter får en solid nedtur, og mange familier går tøffe tider i møte.

Finanskrisen kommer utenfra. Det er en internasjonal bank- og konjunkturendring. Spørsmålene er: Hvordan er Norge rustet til å møte disse utfordringene? Hva gjør Regjeringen nå når krisen er et faktum?

Når det gjelder det siste, er mitt inntrykk at Regjeringen sitter med hendene i fanget. Regjering etter regjering ute i verden legger fram forslag om betydelige skatteutt og store investeringer i veier, bygg og vedlikehold. Sverige la fram sin krisepakke for en uke siden.

Her hjemme i Norge måtte derimot finanskomiteen behandle statsbudsjettet uten endringer i sju lange uker uten at de rød-grønne partiene var villige til å løfte en finger. Ikke et komma ble flyttet i budsjettet til tross for en flom av informasjon om en helt ny virkelighet i norsk økonomi.

Regjeringen nærmest latterliggjorde Høyres krav om dialog mellom posisjon og opposisjon i en meget vanskelig og viktig sak. Først dagen før Stortinget skulle behandle finansinnstillingen, erklærte finansministeren at Regjeringens eget budsjettopplegg var utgått på dato, og varslet nye tiltak. Men de nye tiltakene må vi likevel vente i åtte nye uker på å få, og det betyr at mange av tiltakene ikke vil ha effekt i norsk økonomi før høsten 2009.

Prognosene som SSB la fram allerede den 13. oktober, altså en uke etter at budsjettet ble framlagt, viste derimot en dramatisk nedgang i aktiviteten og en dramatisk økende arbeidsledighet, og en helt ny virkelighet i norsk økonomi. Likevel gikk det altså sju uker før Regjeringen forstod at noe måtte gjøres, og det går åtte uker til vi får forslagene fra Regjeringen. Etter min mening fortjener Regjeringen strykkarakter i krisehåndtering.

Effekten av denne passiviteten vil sannsynligvis føre til at mange flere mister jobben enn det som hadde vært resultatet hvis man gikk raskere til verks med å håndtere krisen.

Regjeringen har derimot tatt grep på noen andre områder. Det er kommet en bankpakke. Det er kommet tiltak for Eksportfinans. Det er kommet en økt garantiramme for GIEK og økt låneramme til Innovasjon Norge. Dette har vært fornuftig. Men også disse prosessene bærer preg av at Regjeringen verken har god nok beredskap eller har fulgt situasjonen godt nok. Man er bakpå i sak etter sak. Ta f.eks. Eksportfinans som måtte varsle om store problemer og utlånsstopp i et svært oppslag i Dagens Næringsliv den 29. oktober. Høyre fulgte opp med spørsmål, og næringsministeren svarte en uke etterpå at bankpakken var løsningen.

Dette var selvfølgelig helt feil. Bankpakken hadde null effekt for Eksportfinans. Høyre har bedt om innsyn i dialogen mellom Eksportfinans og Regjeringen for å sjekke

om det virkelig var slik at Regjeringen måtte få denne informasjonen gjennom media. Av denne dialogen framgår det tydelig at Eksportfinans siden august har advart mot utlånstopp. Likevel har Regjeringen sittet med hendene i fanget og passivt latt eksportnæringslivet komme i en meget kritisk situasjon. Så da krisepakken for Eksportfinans omsider kom den 27. november, pustet selvfølgelig alle lettet ut. Jeg skal også være fair og gi statsråden honnør for at løsningen som til slutt ble valgt, virket fornuftig.

Det kan ikke underslås at prosessen med Eksportfinans må ha vært komplisert, og at Eksportfinans i utgangspunktet bad om økt statlig eierskap – en forespørsel Høyre var villig til å vurdere, men som vi var svært tilfreds med at statsråden unngikk. Men bildet av passivitet er likevel umulig å komme rundt, sett i lys av det faktum at Regjeringen ble varslet om disse problemene allerede i august. Statsrådets svar til Stortinget i november bar tydelig preg av mangel på innsikt i utfordringene som eksportnæringslivet stod midt oppe i.

De konsekvensene som finanskrisen vil ha for bedrifter og ansatte i privat sektor, er i stor grad en funksjon av den konkurranseevnen som norsk næringsliv har. Høyre har i hvert eneste budsjett krevd at man skal være mer langsiktig, bruke budsjettet for å styrke konkurranseevnen, få de gode tider til å vare og investere i framtidens velferd. Her har dessverre alle våre spådommer når det gjaldt rødgrønn næringspolitikk, holdt stikk – konkurranseevnen er blitt svekket hvert eneste år etter at Stoltenberg overtok. Man har ikke brukt de gode tidene, de riktig fete årene, på å ruste opp norsk verdiskaping. Regjeringen har økt skattene med nesten 11 milliarder kr sammenliknet med Bondevik II-regjeringens siste budsjettforslag – og det i en tid med enorme skatteinntekter uansett.

Regjeringen har heller ikke fulgt opp handlingsregelens forutsetninger for bruk av oljeinntekter til vekstfremmende formål som forskning og kunnskap, veibygging, infrastruktur og vekstfremmende skattelettelse. Hvis Høyres konservative og fremtidsrettede forslag hadde fått støtte, hadde arbeidstakerne stått vesentlig bedre rustet til å møte de utfordringene som vi har i årene framover.

Det er ganske fantastisk at Regjeringen velger å øke skattene for næringslivet slik situasjonen er nå. Høyre har vært imot skatteskjerpelser for næringslivet hele tiden. Men at Regjeringen tar ut egenkapital av bedriftene i dagens situasjon, er totalt uforståelig. Det bærer preg av enten at man ikke forstår elementære sammenhenger mellom arbeidsplasser og egenkapital i bedriftene eller av at man ikke bryr seg om at bedriftene går over ende, og at folk får utrygge jobbsituasjoner. Økt formuesskatt og arveavgift for familiebedriftene er i dagens situasjon en slags næringspolitisk giftpille, en målrettet politikk for å øke arbeidsledigheten.

Høyre fremmer derfor forslag om en stor næringslivs-pakke på nærmere 8 milliarder kr i vårt alternative budsjett. Vi prioriterer ganske store beløp i skattereduksjoner som kan styrke jobbtryktheten, et krafttak for forskning og innovasjon, 75 mill. kr mer til forsknings- og utviklingskontrakter, 75 mill. kr mer til Brukerstyrt innovasjonsarena, 500 mill. kr mer til SkatteFUNN, 1 milliard kr mer

til veibygging, to nye såkornfond og mer penger til markedsføring av reiselivet. Vi finner til og med plass til SVs næringspolitiske valgkamplofte nummer én – og det var kanskje det eneste – nemlig økte avskrivningssatser for maskiner. Dermed leverer Høyre et svar på den situasjonen alle ser at norske bedrifter og arbeidstakere er oppe i. Vårt forslag er selvfølgelig ikke tilstrekkelig, men det er bedre enn ingenting, og våre forslag kommer raskt og trenger ingen juleferie for å bli iverksatt.

Det maritime næringslivet er kanskje Norges største kunnskapsbaserte næring. Klyngen har nærmere 100 000 ansatte og 100 milliarder kr i omsetning. Regjeringens hilsen til denne kystnæringen var 21 milliarder kr i skatt og 21 milliarder kr i tapt egenkapital ved overgangen til ny rederiskatteordning. Dette ble en SV-styrt vendetta, som vil koste dyrt i form av tapte arbeidsplasser og tapt aktivitet nå når fraktratene stuper og finansieringen forsvinner.

Det sier det meste om Regjeringens holdning til den maritime klyngen at finansministeren nærmest latterliggjorde næringsministerens løfte om at miljøfondet på 7 milliarder kr skulle være egenkapital. Finansdepartementet økte skatteregningen fra 14 til 21 milliarder kr kun som følge av en unødvendig stram forskrift. Høyre har derfor fremmet et representantforslag om å sørge for at miljøfondet på 7 milliarder kr i total egenkapital kan regnes som egenkapital istedenfor skattegjeld. Dette er et forslag som jeg håper Regjeringen tar tak i fordi det åpenbart vil styrke miljøinvesteringene, det vil styrke arbeidsplassene langs kysten, og det vil styrke den maritime klyngen i en svært vanskelig situasjon.

Omstillingen i landbruket går sin gang til tross for stadig høyere overføringer. Flere og flere bønder trosser Regjeringens retorikk om småskalabruk og folkefjøs, og investerer heller i fremtidsrettede samdrifter. Likevel er dette en næring som praktisk talt skriker etter nye løsninger, og hvor mye kunne vært gjort bedre for å nå målene med norsk jordbrukspolitikk på en bedre måte både for bøndene og for forbrukerne.

Høyre fremmer også i år mange forslag som styrker eiendomsretten, som styrker næringsfriheten, og som styrker inntekspotensialet for bøndene. Vi vil ta bort delingsforbudet i jordloven, avvikle priskontrollen for gårdsbruk og fjerne boplikten. Dette er gammelsosialistisk arvegods. Disse eiendomsreguleringene er bremseklosser på en næring som trenger gode vilkår for omstilling. Når 40 pst. av jordarealet i Norge er leiejord, og 35 000 gårdshus står og forfaller rundt omkring i landet, sier det seg selv at dette ikke er et bærekraftig system. Det viktigste forslaget er likevel å få fram en ny stortingsmelding om et fremtidsrettet jordbruk. Jeg synes det nesten er absurd at Regjeringen nekter å ta en debatt om hvordan jordbruket vårt skal se ut i framtiden. Det er blitt bygget 2 000 samdrifter de siste årene, og 25 pst. av melkeproduksjonen skjer på slike større og mer avanserte bruk. Men selv om bøndene forstår dette, nekter Regjeringen å tegne kartet for norsk jordbruk for framtiden, med de muligheter og utfordringer bøndene vil ha i framtiden.

På Fiskeridepartementets område vil jeg bare bemer-

ke at Høyre er uenig når det gjelder opplegget for vekst i havbruksnæringen. Veksten bør vært fordelt mellom økt biomasse og nye konsesjoner. Når det gjelder konkurransepolitikken, er også dette budsjettet et tamt opplegg med en relativt svak vekst på Konkurransetilsynets budsjett.

Jeg vil ta opp Høyres forslag i innstillingen, og anbefaler Stortinget å slutte seg til en ny kurs i næringspolitikken.

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

Det blir replikkordskifte.

Gunvor Eldegard (A) [18:28:21]: Eg registrerer at Høgre seier at dei er opptekne av maritime næringar. Så kritiserer dei Regjeringa for at det i samband med innføringa av den nye og gunstige reiarlagsskatteordninga blir kravt at næringa må betala skattegjelda si. Regjeringa gjorde faktisk det næringa har bede om i mange år, nemleg å innføra like konkurransevilkår som det som resten av Europa har, både når det gjeld reiarlagsskatt og nettoløn. I tillegg aukar me fiskarfrådraget til 150 000 kr for å vega opp for eventuelle negative tiltak for fiskerinæringa.

Men Høgre kuttar nettolønsordninga med 500 mill. kr. Dette er ei ordning som sørjer for å rekruttera norske sjøfolk til skipa våre. Som også representanten Hansen sa i innlegget sitt, er arbeidsplassar i dag veldig viktig, kanskje ekstra viktig. Derfor lurar eg på korleis representanten kan forsvare ein reduksjon på 500 mill. kr til denne viktige ordninga, og samstundes hevda at dei er opptekne av å stimulera reiarlaga til å tilsetja norske sjøfolk.

Torbjørn Hansen (H) [18:29:27]: Det er riktig, som representanten Eldegard sier, at en samlet maritim næring ønsket et nytt rederiskattesystem. Det gjør at Stortinget enstemmig slutter seg til et nytt rederiskattesystem. Men det blir helt absurd når representanten Eldegard påstår at næringen har fått det de ønsket, når de samtidig trekker inn 21 milliarder kr i skatt av tidligere gitte skattefritak. Det går ikke an å argumentere med at det at man oppfyller ett ønske, forsvarer at man trekker inn 21 milliarder kr i skatt. Jeg hørte i fjor at det var en retorikk knyttet til at disse rike rederne skulle tas, og at mange rød-grønne representanter syntes det var fint.

Realiteten er at 21 milliarder kr er tapt i egenkapital. Det vil ha store konsekvenser for mange bedrifter langs kysten og vil svekke konkurransevnen til norske maritime klynger på permanent basis. At Regjeringen har ødelagt den maritime politikken i denne perioden, er det ingen tvil om.

Når det gjelder nettolønsordningen, har også Regjeringen begrenset den ordningen. Årsaken til det er at den er sterkt konkurransevridende og gjør at maritime næringer tar arbeidstakere fra f.eks. fiskerinæringen.

Inge Ryan (SV) [18:30:36]: Norge er vel et av de landene i verden som har lyktes mest med å ha en aktiv distriktspolitikk. De to viktigste grepene er at vi har hatt styring over landbrukspolitikken, og at vi har hatt en dif-

ferensiert arbeidsgiveravgift. Derfor er jeg overrasket over Høyre, som skriver seg sammen med Fremskrittspartiet på flere punkter i landbrukspolitikken, bl.a. at man vil avregulere landbruket, som man gjør i forslag nr. 23. Der sier man følgende:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en oppmyking av regelverket innenfor melkeproduksjonen. Sentrale elementer i en slik oppmyking må være økt maksimalkvote for enkeltbruk og samdrifter, en friere omsetning av melkekvoter og oppheving av avstandbegrensningene og antall deltakere for deltakelse i samdrifter.»

Dette ville ha ført til at vi hadde fått en helt annen type landbruk enn det vi har hatt, og man ville ha gått i retning av en full avregulering av landbruket. Frykter ikke representanten Torbjørn Hansen at dette vil føre til at distriktslandbruket forsvinner, og at norsk distriktspolitikk vil bli betydelig svekket hvis man går for en slik modell?

Torbjørn Hansen (H) [18:32:45]: Svart er nei. Svaret er det stikk motsatte. Det er ingen tvil om at distriktslandbruket vil bli vesentlig styrket av at man får mer robuste enheter i norsk jordbruk. Jeg kan forsikre representanten Ryan om at det vil stå igjen betydelige mengder med reguleringer i norsk jordbruk selv om vi fjerner disse uforståelige begrensningene som ligger på samdriftsbruk. Jeg kan informere SV om at 25 pst. av dagens melkeproduksjon skjer i slike samdrifter. 2 000 slike samdrifter er bygd det siste året. Det er ingen tvil om at mange bønder forstår at dette er framtiden for norsk jordbruk, selv om Regjeringen gjør hva den kan for å bygge ned og legge kjelker i veien for samdriftsbrukene.

Så vil jeg også gjøre representanten Ryan oppmerksom på at Høyre støtter en differensiert arbeidsgiveravgift. Høyre bruker milliarder av kroner mer på veibygging. Høyre bruker mer penger på markedsføring av reiselivet. Så vårt opplegg vil gi betydelig mer aktivitet i distriktene enn det opplegget Regjeringen har foreslått.

Ola Borten Moe (Sp) [18:32:50]: Jeg vil begynne med å si at jeg i grove trekk støtter den virkelighetsbeskrivelsen som Torbjørn Hansen gav av de utfordringene vi står overfor. Så er det imidlertid slik at for Høyre er svaret bestandig skattelette. Jeg tror at skattelette vil være en del av svaret denne gangen, men det vil være i et samvirke med statlige virkemidler, med offentlig aktivitet og med andre forslag og innretninger som kan bringe offentlig sektor og norsk næringsliv framover.

Så til spørsmålet mitt. Det går på landbruk igjen. Torbjørn Hansen ynder å trekke fram samdrift og stordrift som det nye robuste landbruket. Samtidig er det jo det landbruket som har de klart største kapitalkostnadene, og som nå er klart mest sårbart overfor de endringene som skjer, bl.a. knyttet til markeds situasjonen. Er Torbjørn Hansen enig i at det nettopp er disse brukene, som han ønsker, som vil merke mest de omstillingene som Torbjørn Hansen og Høyre tar til orde for, bl.a. om kutt i overføringene.

Torbjørn Hansen (H) [18:33:59]: Jeg er veldig glad

for at representanten Borten Moe peker på at skattelettelser vil være en del av løsningen i dagens situasjon. Derfor er det helt uforståelig at Regjeringen øker skattene for bedriftene i dette budsjettet. Det tyder på en betydelig grad av handlingslammelse i de rød-grønne partiene, der man ikke klarer å korrigere åpenbare feiltilpasninger i budsjettet og påfører bedriftene en klar svekkelse av konkurransevnen, i en tid da egenkapital er mangelvare, og da finansieringsutfordringene er et veldig alvorlig problem i forhold til arbeidsplasser. Men det blir spennende å se hvordan skattelettelser blir en del av Regjeringens krisepakke.

Når det gjelder samdrifter, er det ingen tvil om at det er framtiden i norsk jordbruk. Det er viktig for samdriften at rammebetingelsene blir lagt til rette for dem. Derfor er det veldig uheldig at Regjeringen diskriminerer samdrifter og fortsetter å opprettholde reguleringer som kunne ha vært fjernet, og dermed styrket mulighetene for samdrifter. Vi tror at man må flate ut tilskuddssystemet, slik at samdriften også får en bedre plass i jordbruksopplegget og kan bli en del av framtidens jordbruk.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Inge Ryan (SV) [18:35:25]: Det er urolige tider i norsk næringsliv. Jeg kikket på aksjekursen til Norske Skog i dag. Den var på 13,95 kr for noen timer siden. Det er ikke så mange år siden aksjekursen til Norske Skog var oppe i 150 kr. At det skjer mye i norsk næringsliv, er helt opplagt, og det er viktig at vi som næringspolitikere er engasjert i det.

Men det er en kurs som stadig er på vei oppover. Det er kursen i forhold til politisk styring, som har fått en betydelig kursoppgang det siste halve året. Stadig flere snakker om at vi må få mer politisk styring i samfunnet. Vi i SV er glad for det. Vi har alltid ment at en av styrkene i samfunnet er at man klarer å ha en dualistisk tenkning, der man ivaretar en politisk dimensjon, samtidig som man lar markedet få lov til å jobbe på noen områder der markedet kan klare seg. Men altfor mange har overlatt til markedskreftene å styre også områder som politikerne bør styre.

La meg ta noen områder innenfor det vi holder på med som næringspolitikere. Vi har hatt en sterk regulering av fiskeriene. For å ta vare på en evigvarende ressurs har det vært helt nødvendig at vi har hatt et system gjennom år som har gjort at vi har forvaltet den ressursen på en bærekraftig måte.

Jeg nevnte i replikkordskiftet med representanten Torbjørn Hansen betydningen av landbruket som distriktpolitisk virkemiddel, betydningen av politisk styring av landbruket, slik at vi har fått brukt hele matjorda. Fra Nordkapp til Lindesnes dyrker vi mat i dag. Det er relativt lite jord som ligger brakk. Det skyldes at vi har hatt politisk styring. Vi har hatt jordbruksavtalen som det viktigste instrumentet, og som har sørget for at vi har produsert mat. Det har også bidratt til betydelig bosetting i Distrikts-Norge.

Et tredje område er det gamle Distriktenes utbyggingsfond, senere SND, og nå Innovasjon Norge – også et instrument som man bruker aktivt for å sørge for at det etableres

arbeidsplasser, og at det er gunstigere vilkår for å etablere arbeidsplasser der det er mindre tilgang på kapital, og der det er vanskelig å få dem opp å gå.

«Distriktpolitikk» er etter min mening et honnørord. Noen ser på det som et minusord, et skjellsord – oi, denne distriktpolitikken, blir det sagt. Men det er et honnørord, for Norge er et distriktsland, og den kanskje viktigste politikken vi driver, er distriktpolitikk. Det meste av Norge er distrikt.

Vi står foran en såkalt krise, blir det snakket om. Mange av oss er usikre på hvor stor den krisen er, men det er i hvert fall helt sikkert at vi er i en bølgedal av en eller annen karakter. Kineserne har to betydninger av ordet «krise». Det ene er *fare*, og det andre er *muligheter*. Jeg tror jeg vil fokusere på den siste betydningen, nemlig *muligheter*.

Jeg tror at når vi nå går inn i en litt lavere aktivitet i næringslivet, skal vi bruke de mulighetene som ligger i det. Én av mulighetene er å drive med omstilling. Omstilling er noe man må gjøre hele tida, men det er enda større grunn til å gjøre det når man er i en bølgedal og har tid til å tenke seg om, tid til å tenke ut nye strategier for framtida.

Omstilling har vi alltid drevet med. Da kjøleskapet kom i sin tid, ble det lagt ned en rekke hermetikfabrikker langs kysten. Det var rett. Det har skjedd en stor omstilling på de fabrikkene der man begynte med nye typer produkter. Jeg tror at situasjonen vi har nå, kan føre til at alle de dyktige menneskene som får ledig kapasitet og tid, kan begynne å omstille seg og tenke: Hva skal vi produsere framover? Hva skal vi levere av varer og tjenester framover?

I en situasjon der vi alle sammen er opptatt av klima og miljø – i hvert fall nesten alle – er det klart at det er viktig å fokusere på hvordan vi skal få et mer klimavennlig samfunn, og hvordan vi som næringsliv kan bidra til det, f.eks. ved å få fortgang på bioenergi, ved å tenke ut nye måter å transportere på, osv. Det synes jeg er spennende perspektiv når man er i en sånn bølgedal.

Det er også viktig at man bruker tida til å utdanne seg. Den viktigste ressursen vi har i Norge, er ikke oljefondet, men det er de folkene som bor her. Derfor blir det også, når man får litt mindre aktivitet, kanskje tid for at noen kan komme seg på skolebenken – både i høyskoler, universitet og videregående skoler. Kanskje kan også Nav-systemet bidra til at den ledige arbeidskraften kommer seg i aktivitet. Så krisen, som vi kanskje møter snart, kan også brukes til noe positivt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [18:40:31]: Det er interessant å høre at en SV-er har begynt å følge med på Oslo Børs og utviklingen på aksjekursene. Hvordan markedet reagerer på det, får vi vel vite i morgen.

Representanten Ryan var inne på dette med distriktpolitikk. For meg er i hvert fall det et positivt ladet ord, men virkemidlene man putter inn der, kan nok være litt forskjellige.

Det mest interessante så langt i debatten er at både Senterpartiet og Arbeiderpartiet har tatt til orde for skattekutt

og skattelettelse for små og mellomstore bedrifter. Da vil jeg gjerne vite hva SV mener i så måte her i denne salen – om man støtter det som Senterpartiet og Arbeiderpartiet har sagt, eller om man også i denne saken kan ta dissens på den type spørsmål.

Inge Ryan (SV) [18:41:42]: Jeg følger med på aksjekursene. Det syns jeg er viktig, ikke minst i forhold til en bedrift som Norske Skog, som er en viktig bedrift i Norge og også en viktig bedrift i Nord-Trøndelag, der de har en stor fabrikk. Ikke minst er det en veldig, veldig viktig bedrift når det gjelder å få levert trevirke fra skogen. Derfor er jeg interessert i at det skal gå godt med de bedriftene, og derfor må man også følge lite grann med på hvordan det går med aksjekursen.

Så til spørsmålet om skattelette. Jeg har reist rundt og besøkt mange bedrifter, men det er sjelden jeg hører at noen syns at skattetrykket i Norge er for stort. De fleste næringslivsledere jeg møter, ønsker seg mer forutsigbarhet, mer til samferdsel og mer til forskning og utdanning.

Jeg er ikke sikker på at skattelette er det rette å gå inn for nå, men jeg skal ikke utelukke noe. Vi skal nå lage en pakke som finansministeren har sagt vi skal komme tilbake til i januar/februar. Vi får se hva den inneholder. Personlig har jeg ikke noe tro på at skattelette er det virkemidlet som er å foretrekke.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [18:42:41]: SV lovet i valgkampen høyere avskrivningssatser for bedriftene. Dessverre tyder alt på at dette er nok et løfte som er lagt på is. Vi foreslår i vårt alternative budsjett å øke avskrivningssatsene på maskiner fra 20 til 25 pst., i tråd med norsk næringslivs ønske og Bondevik II-regjeringens 2006-budsjett. Til orientering har Sverige 30 pst. avskrivningssatser. Høyre vil stimulere bedriftene til å investere i norske arbeidsplasser ved å øke avskrivningssatsene og senke formuesskatten. Samtidig vil vi gjøre det mer lønnsomt å skape arbeidsplasser, ved å styrke SkatteFUNN og fjerne arveavgiften.

Mitt spørsmål til Inge Ryan blir: Vil representanten Ryan sørge for at forslaget fra Høyre om å øke avskrivningssatsene kan adopteres i krisepakken som skal komme fra Regjeringa over nyttår?

Inge Ryan (SV) [18:43:48]: Det er helt riktig, som det blir sagt, at vi i forrige periode tok til orde for å øke avskrivningssatsene. Vi har nå laget en Soria Moria-erklæring, der det ikke ble en del. Men vi fikk til veldig mye annen bra næringspolitikk i Soria Moria-erklæringa, og vi er veldig godt fornøyd med den totale næringspolitikken som Regjeringa fører. SkatteFUNN går videre, vi har fått til en god del gjennom Innovasjon Norge og såkornfond, og det er også kommet et nytt fond, som er etablert i Trondheim, som er oppe og går. Jeg kan ikke love at endring i avskrivningssatsene blir en del av den pakken. Grunnen til det er at den pakken ikke er klar. Det jobbes intenst i Regjeringa for å komme opp med noe i månedsskiftet januar/februar. Jeg kan ikke love noe om hva som kommer i den pakken.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [18:44:51]: Det er etter kvart vel kjent at Kristeleg Folkeparti har lagt fram ein tiltakspakke mot arbeidsløse på nærare 5 milliardar kr. Det var fleire element i den tiltakspakken, og så langt har han fått ein litt ublid skjebne. Men han har så mange gode element at eg har lyst til å ripa litt opp i desse, bl.a. auka avskrivningssatsar, særleg på maskinar og utstyr og på miljøvenlege investeringar, ikkje minst i byggjesektoren. Dette vil jo stimulera til aktivitet. Å stimulera til aktivitet er ein viktig bit. Ein annan ting òg i den tida me er inne i, er å unngå kompetansetørke. Den viktigaste ressursen er folket, sa Ryan. Eg er heilt einig. Difor foreslår me òg i tiltakspakken å redusera arbeidsgjevaravgifta for lærlingar med 25 pst.

Er dette tiltak som SV synest er interessante, og som ein kan tenkja seg å gå inn for når den varsla tiltakspakken frå Regjeringa kjem?

Inge Ryan (SV) [18:45:53]: For et par dager siden samlet statsministeren alle de parlamentariske lederne til et møte på sitt kontor, der den tiltakspakken som kommer, ble diskutert. Det som ble sagt av statsministeren, var at alle forslag som opposisjonen kom med, var man mottakelig for å diskutere. Kristelig Folkeparti har kommet med en del forslag, en del gode også, som absolutt bør vurderes når man skal til med tiltakspakken. For det er ikke slik at det kun er vi som sitter i regjering, som har de kloke svarene. Det kan godt hende at det kommer en del gode forslag også fra opposisjonen. Det vil jeg tro det gjør, og de forslagene blir sjølsagt vurdert helt seriøst og tatt inn. For målet vårt med tiltakspakken er at den skal bli så bra som overhodet mulig, og at krona blir brukt så effektivt som mulig.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [18:46:17]: Statsbudsjettforslaget for 2009 er lagt fram midt i ei alvorleg og global finanskrisa. På kort tid er heile grunnlaget for budsjettet fullstendig endra. Prognosane for økonomisk utvikling i Noreg både frå Statistisk sentralbyrå, Noregs Bank og andre har vorte stadig verre etter at statsbudsjettet vart lagt fram.

Kristeleg Folkeparti har gjentekne gonger utfordra Regjeringa til å møta dette aktivt gjennom å leggja fram ein eigen tilleggsproposisjon til statsbudsjettet. Men svaret var lenge at budsjettet var «godt tilpassa den økonomiske situasjonen». Det som skjedde, var at Regjeringa stadig vart meir og meir åleine om denne oppfatninga, og sannsynlegvis er det noko av årsaka til at Regjeringa 26. november varsla at ein vil koma med ein tiltakspakke i månedsskiftet januar/februar.

Det er eit paradoks at me har ei fleirtalsregjering som nøler med å leggja fram ein nødvendig tiltakspakke for å hindra arbeidsløse. Eller lat meg sitera Arne Strand i Dagsavisen. I går, i NRK sitt program Dagsnytt atten, sa han: «Stortinget har i syv uker behandlet et budsjett som var utgått på dato den dagen det ble vedtatt.»

Kristeleg Folkeparti meiner bestemt at tiltakspakken

frå Regjeringa kjem for seint. Det hindrar likevel ikkje at me vil vera konstruktive, og me vil gjera det me kan for å bidra til å berga næringsliv og arbeidsplassar. Kristeleg Folkeparti sin tiltakspakke, som me la fram for nokre veker sidan, ville samla sett ha stimulert økonomien med nesten 5 milliardar kr utover Regjeringa sitt forslag. Denne tiltakspakken inneheld mange treffsikre element som Regjeringa og regjeringspartia bør ta med seg.

Høgre og Venstre har no snudd om og står saman med Kristeleg Folkeparti om å auka oljepenget, og om dei tiltaka som Kristeleg Folkeparti fremja i finansinnstillinga. Det håpar eg verkeleg at òg Regjeringa og regjeringspartia vil gjera. For sjeldan har vel moglegheita for å fylla uttrykket «nasjonal dugnad» med reelt innhald vore betre.

Satsing på offentlege investeringar i bygg og samferdsle er hovudelementet i denne pakken, men å betra avskrivingsreglane for næringslivet er òg eit viktig element. Auka avskrivingsattsar, spesielt på maskinar og utstyr og på miljøvenlege investeringar osv., kan motverka ein investeringstørke i næringslivet, og det vil heilt klårt kunna gje ein positiv effekt òg når det gjeld målsetjingane i klimaforliket.

Kristeleg Folkeparti føreslår bl.a. å auka rammene til SkatteFUNN med 25 pst. og å auka Forskningsfondet med 25 milliardar kr for å leggja til rette for forskning og innovasjon i næringslivet. Næringslivet vil òg tena stort på framlegget om avvikling av arveavgifta ved generasjonsskifte i familiebedrifter og på likestilling mellom sjølvstendige næringsdrivande og arbeidstakarar når det gjeld svangerskapspengar/omsorgspengar.

Fiskeri- og havbruksnæringa er avgjerande for verdiskaping og sysselsetjing langs kysten. Eg er tilfreds med at Regjeringa no aukar fiskarfrådraget til 150 000 kr, slik Kristeleg Folkeparti føreslo i sitt alternative statsbudsjett allereie i fjor. Kristeleg Folkeparti føreslår òg ei naudsynt styrking av MAREANO-programmet med 6 mill. kr for å betra grunnlaget for revisjonen av forvaltingsplanen for Barentshavet og områda utanfor Lofoten og Vesterålen i 2010.

Det tener Stortinget til stor ære at komiteen har klart å samla seg om ein sterk kritikk av EU sin fiskeripolitikk. Det seier noko om kor alvorleg situasjonen er i EU sine fiskeri når ein samla næringskomité kan vera så klår i kritikken på eit så sentralt punkt i EU sin politikk og i den norske EU-debatten. Kristeleg Folkeparti meiner det er på høg tid at ein kallar ein spade for ein spade. EU sin fiskeripolitikk er ein miljökatastrofe til havs. EU sitt eige revisjonsorgan har slått fast at EU nærast driv ukontrollert overfiske, noko som gjev dramatisk sviktande bestandar. EU-revisoren konkluderer med at dersom ikkje noko vert gjort, vil situasjonen verta katastrofal. EU medverkar sterkt til den globale fiskerikrisa, ikkje berre ved å overfiska i egne farvatn, men EU inngår òg fiskeritavtaler med fattige land og held fram med overfisket der. EU sin fiskeripolitikk er med andre ord fatal for næringsgrunnlaget i ei rekkje fattige land.

I går kom meldinga om at Noreg og EU er einige om ei avtale om utkast av fisk. Det er bra. EU forpliktar seg her til å stansa utkast av fisk over minstemålet, men med låg marknadsverdi. Men problemet er, som òg Havforskningsinstituttet påpeika i nyheitsinnslaget i går, at størsteparten av utkastet frå EU sine fiskebåtar gjeld små fisk under minstemålet. Dessutan er handhevinga og sanksjoneringa av EU sine reguleringar i fiskeripolitikken svært mangelfull. Dermed kan mesteparten av utkastet halda fram, og den miljøskandalen dette inneber, er slett ikkje løyst.

Greenpeace er skuffa over Noreg og EU. Dei meiner at Noreg kunne stått hardare på for å få eit totalforbod mot utkast – slik me i Noreg har hatt i lang tid – og at Noreg burde ha avvist avtala.

Kristeleg Folkeparti går ikkje fullt så langt som Greenpeace, men me har stor sympati for ein del av synsmåtene deira i denne saka. Dette er ei kjempeutfordring, og her må me berre stå på og visa musklar.

Så over til landbrukspolitikken.

Kristeleg Folkeparti ønskjer eit aktivt landbruk i heile landet. Her må mange tiltak verka saman. Gode velferdsordningar, ei skikkeleg inntektsutvikling og stabilitet i rammevilkåra er viktige verkemiddel for å gje framtidstru og optimisme. Dette vil igjen bidra til nødvendig rekruttering og tilvekst i denne viktige næringa.

Landbruket har lenge hatt utfordringar knytte til nye investeringar. No er det trong for å stimulera bygg- og anleggssektoren. Kristeleg Folkeparti føreslår difor ein landbrukspakke i samband med budsjettet for å auka investeringane i landbruket.

For det første vil me auka avskrivingsattsane for driftsbygningar. Etter Bondelaget sine opplysningar er den skattemessige avskrivingsstida i dag 100 år lengre enn den driftsøkonomiske levetida, og 100 år lengre i Noreg enn for tilsvarande bygg i Sverige og Danmark.

For det andre vil me at landbruket skal få anledning til å søkja om midlar til nyinvesteringar frå dei kommunale næringsfonda.

Me har òg registrert at Bondelaget nyleg har bedt om at i den varsla tiltakspakken frå Regjeringa må løyvingane til fylkesvise bygdeutviklingsmidlar verta fordobla. Kristeleg Folkeparti vurderer dette som eit godt, eit hurtigverkande og eit treffsikkert tiltak.

Heile poenget mitt er at desse tiltaka kan vera avgjerande for bønder som no vurderer heilt nødvendige nye investeringar i gardsdrifta. Difor håpar eg verkeleg at Regjeringa og regjeringspartia grip fatt i dette.

Til slutt vil eg setja fram dei forslaga som Kristeleg Folkeparti har fremja i innstillinga, aleine eller saman med Venstre.

Presidenten: Representanten Ingebrigt S. Sørfohn har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Arne L. Haugen (A) [18:55:03]: I en merknad formulerer representanten Sørfohn seg slik:

«Verdiskaping er grunnlaget for velferda. Difor er næringspolitikk avgjerande for Kristeleg Folkeparti.

Me meiner at næringslivet må byggjast nedanifrå, og at politikarane si viktigaste rolle er å leggja til rette for gode og pårekelege rammevilkår for verdiskaping.»

Det er glimrende. Det er jo akkurat sånn vi tenker i Arbeiderpartiet også, konkretisert ved at vi har en historisk satsing på infrastruktur, og at vi utstyres kommunene med næringsfond, slik at de kan gi støtte til planlegging, til produktutvikling, til markedsanalyser osv.

Hva er det som gjør at Kristelig Folkepartis merknad framstilles som et alternativ til Regjeringens politikk?

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [18:56:01]: Det kjem nok både av at me ikkje er fornøgde med den næringspolitikken som Regjeringa har, og det kjem av utolmod. Me skal ikkje stikka under stol at Regjeringa har gjort positive grep på ulike område, men i den krevjande situasjonen me er i no, synest me at Regjeringa har handla altfor seint. Blant anna meiner me at ein del skatteskjerpingar som er varsla for næringslivet, burde vore utsette, me meiner at no hadde tida vore inne for å fjerna arveavgifta ved generasjonsskifte i familiebedrifter, og me meiner at Regjeringa burde nytta denne situasjonen til å fjerna formuesskatten på arbeidande kapital som gjeld næringslivet.

Så svaret mitt er at sjølv om me ikkje berre skal klaga over Regjeringa sin næringspolitikk, har me lyst til å gje han eit litt større lyft, og få litt meir fart og futt i han, for å seia det slik.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

Leif Helge Kongshaug (V) [18:57:30]: I år er det en merkelig budsjettdebatt. Vi vet at allerede innen en måneds tid skal vi igjen diskutere budsjettsaker under betegnelsen «krisepakker». Jeg tror neste år lett blir et halvår med sammenhengende budsjettdebatt.

Det er ingen tvil om at næringspolitikk kommer til å bli det aller viktigste politikkområdet. Finanskrisen fører til at mange av dagens bedrifter ikke lenger vil ha livets rett. Arbeidsplasser vil forsvinne. Vår felles utfordring er å gjøre det enklest mulig å erstatte disse.

Dette burde det være enkelt å enes om, men når stortingsflertallets resept stort sett er at alle ledige skal inn i offentlig sektor, og staten bør og kan kjøpe seg opp i store og mellomstore norske bedrifter, blir det alt annet enn enkelt.

Den delen av Regjeringens kriseplan som ble kommunisert i gårsdagens VG, er også mer av det samme: Alle tiltak skal skje i regi av eller i offentlig sektor. Det kan i og for seg være bra for den del av norsk industri og næringsliv som lever av det innenlandske markedet, men store deler av norsk næringsliv er konkurranseutsatt og eksportrettet. Så langt er det rimelig få, om noen, tiltak for denne viktige delen av vårt næringsliv.

Venstre er bekymret for den eksportrettede industrien. Det er nettopp dette som vil være Venstres aller viktigste prioritet i de samtalen som nå finner sted mellom regjering og opposisjon knyttet til den varslede krisepakken.

Det viktigste er at vi kommer styrket ut av det. Det enkleste nå, og som det dessverre ser ut til at Regjeringen og regjeringspartiene sverger til, er konserverende tiltak.

Da blir krisen mye lengre og mye mer omfattende enn det som er nødvendig.

Venstres alternative statsbudsjett er etter mitt skjønn meget godt tilpasset nettopp disse utfordringene. Det viktigste enkelttiltaket i vårt alternative statsbudsjett er å bedre rammebetingelsene for norsk næringsliv og småbedrifter. Effekten av Venstres politikk er nesten 4,5 milliarder kr i målrettede tiltak for næringslivet.

Venstre vil satse spesielt på det nyskapende miljø- og klimavennlige næringslivet kombinert med en gjennomgripende satsing på utdanning og forskning.

Vi vil derfor ha økte avskrivningssatser, vi vil endre avskrivningssatsene i mer miljøvennlig retning, vi vil ha egne skattestimuli for langsiktig investering i nye bedrifter, vi går inn for eget minstebruttoinntekt for selvstendig næringsdrivende, halv arbeidsgiveravgift for lærlinger og økte satser i SkatteFUNN-ordningen. Alt er målrettet mot å skape nye og varige arbeidsplasser i stedet for såkalte skatteskjerpelser for de rike. De såkalte rike er de som skaper og investerer i de arbeidsplassene vi trenger i framtiden. Det er helt feil medisin med målrettet skatteskjerpelse i den tiden vi er inne i.

Videre foreslår Venstre gjeninnføring av tilskudd til ulønnet arbeidsinnsats i SkatteFUNN-ordningen, økt næringsrettet forskning med 350 mill. kr utover Regjeringens forslag, styrking av de sosiale rettighetene for selvstendig næringsdrivende, økt satsing på reiselivstiltak og reduksjon i gebyrer fra Brønnøysundregistrene.

Jeg merket meg at næringskomiteens leder, Ola Borten Moe, få dager etter at finansinnstillingen ble vedtatt, tok til orde for både skattemessige grep for å stimulere egenkapitalsituasjonen i norske bedrifter og skattelette som kan fremme investeringer og omstilling av næringslivet i mer miljøvennlig retning. Dette er en politikk som Venstre er helt enig i. Det rare er jo at Senterpartiet stemte imot nettopp denne politikken både rett før og rett etter Borten Moes utspill. Jeg skal ikke dvele mer ved dette paradokset akkurat nå, annet enn å ønske Senterpartiet lykke til i de interne forhandlinger om krisepakken i Regjeringen. Jeg håper da at Borten Moes meninger faktisk får gjennomslag i så måte.

Vi trenger nå en målrettet satsing på framtiden, satsing på vekst i klima- og miljøarbeidsplasser. Venstre har som mål å utvikle en like god leverandørindustri innenfor klima og fornybar energi som vi har for olje- og gasssektoren. Den delen av norsk metallurgiindustri som nå sliter på grunn av nedgang i f.eks. bilindustrien, burde omstilles til å bli leverandør til fornybarsektoren.

Derfor foreslår Venstre at det opprettes et eget statlig investeringsselskap, Klimatek, som skal ha som formål å investere i klimateknologi, klimagründere og miljøvennlig omstilling av eksisterende næringsliv. Selskapet baseres på samme retningslinjer som nasjonale såkornfond under Innovasjon Norge.

Debatten om behov for modernisering, ny og annerledes tankegang er så avgjort like avgjørende og like aktuell for landbrukspolitikken som for den generelle næringspolitikken. Her er det tydelig at det går en markant debatt mellom flere enn opposisjon og regjering.

Også næringskomiteens leder og hans egen statsråd i Landbruks- og matdepartementet virker rimelig uenige om veien videre. Det er bare å se på saken om odell på gården Ulstad Vestre i Stjørdal, hvor statsråden sitter fast i en gammeldags tenkning om at alt skal være som før, mens næringskomiteens leder står for en annen og langt mer framtidsrettet tilnærming. Eller, vi kan se på representanten Lundteigen fra samme parti, som har fått en slags aha-opplevelse av at nå vil det bli mindre frihandel, mens både verdens ledere og den norske regjering sier det motsatte for å fremme globale tiltak med sikte på å motvirke den internasjonale finanskrisen. Så har vi også det faktum at Regjeringen og landbruksminister Lars Peder Brekk i sommer godtok det foreliggende forslaget om landbruk i WTO-forhandlingene, mens senterpartileder Liv Signe Navarsete senere uttalte at utkastet til WTO-avtale ikke var svaret på framtidens utfordringer.

Det er i og for seg spennende å følge den interne debatten i Senterpartiet og Regjeringen om landbrukspolitikken, men spesielt handlingskraftig og framtidsrettet er den foreløpig ikke.

Venstre ønsker å bevare et bærekraftig norsk landbruk også i framtiden, men det gjør vi ikke ved å lukke øynene og håpe på bedre vær. Det gjør vi ved å satse målrettet på dem som tror på en framtid i norsk landbruk ved å la dem få mulighet til å vokse, til å få større fleksibilitet og mulighet til å ta i bruk både virkemidler og tankegang som tradisjonelt ikke har fått innpass i jordbruket. Morgendagens utfordringer har aldri blitt løst med gårsdagens virkemidler, selv om det er mange i både Senterpartiet og Bondelaget som forsøker å tegne nettopp en slik virkelighet.

Norsk fiserinæring står overfor store utfordringer. Både hos forbrukere, importører og bedrifter ute i markedene er evnen til å kjøpe og betale for norsk fisk kraftig redusert. Utenlandske oppkjøpere har ikke økonomi til å kjøpe norsk fisk for å ha på lager, da bankene i viktige markeder strammer kraftig inn. Dette kan føre til at mange vil miste jobbene sine i fiskeindustrien, og flere frykter industrikonkurser.

Som jeg har tatt til orde for tidligere, er det for Venstre svært viktig at vi snarest får på plass gode og målrettede løsninger for den eksportutsatte industrien. Jeg håper fiskeri- og kystministeren tar med seg dette når Regjeringen skal legge fram en revidering av statsbudsjettet i månedsskiftet januar/februar. Hvis ikke vil fiskerinæringen gå mørke tider i møte.

Fiskerinæringen har også statlig funderte utfordringer, nemlig seismiske undersøkelser. Regjeringen satser kraftig på oljeleting gjennom seismiske undersøkelser i sårbare havområder. Venstre støtter ikke Regjeringens kartlegging av oljeforekomster utenfor Lofoten og Vesterålen og Mørebløkkene, da nettopp disse områdene er noen av verdens viktigste gyteområder for en rekke fiskearter. Fiskeindustrien i Lofoten og Vesterålen har meldt om en reduksjon på 70 pst. av landinger av sei og blåkveite etter at den seismiske skytingen startet. Regjeringens håndtering av denne konflikten har vært lite tilfredsstillende, og jeg ber Regjeringen følge opp sin egen St.meld. nr. 8 for 2005–2006

om helhetlig forvaltning av det marine miljø i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten, hvor det framgår at fiskeinteresser og gytevandring går foran oljeaktivitet.

Selv om situasjonen kan se mørkere ut enn på lenge for fiskerinæringen, mener Venstre at med gode rammevilkår kan sjømatnæringene sikre vekst og inntektsgrunnlag langs hele kysten. Norge har innen fiskeri, havbruk og marin bioteknologi et stort konkurransefortrinn ut fra naturgitte forutsetninger og en omfattende kompetanse utviklet gjennom generasjoner. Venstre vil utvikle en sjømatpolitikk som sikrer en konkurransedyktig og allsidig sjømatnæring.

Venstre mener videre at det er en forutsetning at Norge gjennom en aktiv handelspolitikk får redusert sine handelshindringer. Regelverket innenfor alle deler av sjømatsektoren må forenkles kraftig. Målet må være å sørge for en miljøvennlig, bærekraftig forvaltning og lokal verdiskaping.

Per Rune Henriksen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Steinar Gullvåg (A) [19:07:48]: Det er bemerkelsesverdig at Venstre i sin innstilling går inn for å avvikle nettolønnsordningen for sjøfolk i en periode hvor vi kommer til å få en svikt i arbeidsmarkedet og har behov for nær sagt hver eneste arbeidsplass vi kan oppdrive.

Har Venstre vurdert konsekvensene av det de nå går inn for, eller er det slik at de ønsker å snu om på konkurranseforholdet mellom offshorenæringen og fiskerinæringen i og med at de støtter forslaget om å øke fiskerfradraget til 150 000 kr i året? Jeg ber representanten Kongshaug forklare dette nærmere.

Leif Helge Kongshaug (V) [19:08:50]: Det er ikke nytt av året at Venstre ønsker å avskaffe nettolønnsordningen. Så kan jeg være enig med representanten Gullvåg, som sier at akkurat i en krisetid er det kanskje ikke riktig å gå så hardt til verks. Men så er det slik at en kan ikke endre så viktige forutsetninger fra ett år til et annet. Forutsigbarhet er viktig i norsk næringsliv, også i sjøfartsnæringen.

Det Venstre vil, er i stedet å ha gode skatte- og avgiftsordninger for rederiene. Så må vi huske på at nettolønnsordningen virker inn på konkurransen med andre næringer og liknende aktiviteter, også landbasert reiseliv.

Det er ikke bare kompetansearbeidsplasser som blir støttet. Det er også arbeidsplasser som konkurrerer med andre næringer, deriblant fiskerinæringen, som representanten Gullvåg selv nevnte.

Ola Borten Moe (Sp) [19:10:09]: Representanten Leif Helge Kongshaug sa i sitt innlegg at Regjeringen ikke hadde gjort noen ting for norsk næringsliv og norsk eksportindustri. Min virkelighetsforståelse er tvert imot at den har gjort mye. Man har fått på plass en omfattende finansieringspakke for bankene, man har ordnet opp i GIEK, og

man har ordnet opp i Eksportfinans og tilført betydelige milliardbeløp.

Dette, sammen med vektleggingen av pengepolitikken, altså det å få ned rentenivået og det å øke tilgangen til likviditet i næringslivet, er etter vårt skjønn det viktigste enkelttiltaket for norsk næringsliv. En tiltakspakke kan aldri bli hele svaret, kun et supplement. Jeg vil derfor at representanten Kongshaug forteller oss om han synes at den virkelighetsforståelsen er korrekt.

Leif Helge Kongshaug (V) [19:11:03]: Det er helt klart at de tiltakene som Regjeringen kommer med med tanke på problematikken i bankvesenet og likeens Eksportkreditt, er riktige. De har fått sin fulle støtte fra hele opposisjonen, også fra Venstre. Men det er ikke noen motsetning mellom det at en er tidlig ute og det at en også bedrer rammebetingelsene generelt for næringslivet.

Venstre reduserer i sitt alternative budsjett, som vi behandler nå, avgifter og skatter til næringslivet med 4,5 milliarder kr. Det hadde vært et godt signal å gi til norsk næringsliv på starten av et år der vi ser mange problemer foran oss.

Vi øker innsatsen når det gjelder forskning og utdanning, og næringsrettet forskning med 1,5 milliarder kr. Det kunne vært satt i verk allerede fra 1. januar neste år. Så blir det spennende å se hva Regjeringen kommer med en måned senere. Kanskje Regjeringen kommer med nettopp slike tiltak. Det ønsker vi velkommen.

Steinar Gullvåg (A) [19:12:22]: Jeg la merke til at representanten Kongshaug mente at det ikke var noen umiddelbar fare for at Venstre med det første kommer til å fremme forslag om å avvikle nettolønnsordningen. Det er i og for seg fortrøstningsfullt. Men nå er det slik at Venstre i sine budsjettmerknader også går inn for å avvikle den nåværende formen for jordbruksoppgjør og erstatte det med en hybrid. Gjelder det også på lang sikt, eller er det mer aktuelt med henblikk på det kommende jordbruksoppgjøret?

Leif Helge Kongshaug (V) [19:13:09]: Jeg tror representanten Gullvåg misforstod meg i min svarreplik. Vi har i mange år hatt avvikling av nettolønnsordningen i vårt budsjett, ut fra den grunnlovningen jeg hadde. Det har vi også i inneværende års budsjett.

Når det gjelder jordbruksavtalen, ønsker vi ikke å avvikle den i sin helhet. Vi mener at en jordbruksavtale skal være en forhandling om inntektene til bøndene mellom staten og jordbruksorganisasjonene, mens mange andre ting som det også forhandles om mellom staten og bondeorganisasjonene, er rett og slett budsjettsaker. Det burde vært tatt opp i en debatt i denne sal, og det i budsjettssammenheng. Representanten Gullvåg vet at det er mange eksempler på slike ting som ikke er direkte lønnsrelaterte.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Helga Pedersen [19:14:31]: Vi står midt opp i et veldig alvorlig og omfattende økonomisk tilba-

keslag i verdensøkonomien. Vi ser allerede at det har rammet norske arbeidsplasser og bedrifter og berører enkeltmennesker og familier. Vi må være forberedt på at det kan være et langvarig tilbakeslag, og at det vil ramme oss på mange ulike områder. Men samtidig må vi ikke glemme at nordmenn flest vil ha trygg inntekt også i 2009, og at vi i Norge er bedre rustet enn mange andre land rundt oss til å takle denne krevende situasjonen.

Regjeringen har som kjent den siste tiden iverksatt en rekke tiltak for å møte den internasjonale finanskrisen. Statsbudsjettet som nå er vedtatt, er et ekspansivt og offensivt budsjett. Det ligger inne økt satsing på veibygging og jernbane, mer penger til offentlige bygg- og anleggsprosjekter og flere andre tiltak som bidrar til å sikre arbeidsplasser. Vi bruker mer oljepenger i 2009 enn i 2008.

Krisepakken overfor banknæringen har bedret bankenes likviditet. Det bidrar til å få renten ned og legger til rette for at bankene kan fungere som normalt og låne ut penger til bedrifter og privatpersoner. Dette har vært første prioritet å få på plass. I tillegg vil tilførsel av ny egenkapital til Kommunalbanken sikre lån til kommunene, mens økte rammer til GIEK og Innovasjon Norge sikrer næringslivet lån. Alt tyder på at dette er tiltak som treffer veldig målrettet.

Vi har f.eks. fått flere tilbakemeldinger fra verft flere steder i landet som sier at utvidelsen av rammene var direkte avgjørende for at skip likevel kunne bygges og permitteringer unngås. Vi gjør altså hva vi kan for å forsvare oss mot virkningene av finanskrisen. Men samtidig må vi fornye oss. For næringslivet er det like enkelt som brutalt: Står du stille, springer konkurrentene fra deg. Derfor er det viktig, kanskje viktigere enn noen gang, å satse på innovasjon.

Gjennom innovasjonsmeldingen som ble lagt fram i forrige uke, forankrer vi innovasjonspolitikken som et viktig område i Stortinget. Vi tar også grep for å utvikle innovasjonspolitikken videre. Vi legger fram en rekke konkrete tiltak, bl.a. innenfor entreprenørskap, medarbeiderdrevet innovasjon, forskning, innovasjon i offentlig sektor og miljøteknologi. Vi vil også forbedre kunnskapsgrunnlaget og opprette strategiske råd for å få til en bedre dialog med bedriftene. I budsjettet har vi fulgt opp med økte bevilgninger på disse områdene, og i innstillingen har vi registrert at det er bred enighet om disse prioriteringene. Det er jeg glad for.

Budsjettrammen for 2009 på Nærings- og handelsdepartementets område er over 6,6 milliarder kr, og det er en økning på 8,7 pst. fra 2008. Siden 2005 er rammen økt med 45 pst.

Det er kraftig vekst i budsjettene innenfor forskning og høyere utdanning. Med dette budsjettet er den rød-grønne regjeringen bedre enn Bondevik II-regjeringen på – nær sagt – alt.

For Nærings- og handelsdepartementet foreslås det om lag 625 mill. kr til tiltak direkte rettet mot bedriftene for å stimulere til FoU-innsats, herunder over 330 mill. kr til BIA – en økning på 19 pst. fra 2008. FoU-kontrakter utgjør 264 mill. kr, det er en økning på 15 mill. kr.

Regjeringen følger opp reiselivsstrategien og øker innsatsen for å markedsføre Norge som turistland. Det foreslås 245 mill. kr til reiselivssatsingen i 2009 fra Nærings- og handelsdepartementets budsjett – en økning på 145 mill. kr under denne regjeringen. I budsjettet videreføres 100 mill. kr til å støtte opp under Regjeringens maritime strategi, Stø kurs.

Satsing på design er et vesentlig bidrag til å skape et mer innovativt næringsliv. I budsjettet er dette området derfor prioritert ved at det er satt av 10 mill. kr til et designdrevet innovasjonsprogram.

Næringsrettet forenkling prioriteres høyt. Bedre elektroniske tjenester og informasjon til næringslivet samlet på ett sted skal gjøre hverdagen enklere for bedriftene. I budsjettet er det satt av over 200 mill. kr til videreutvikling av Altinn.

Selv om det er lagt fram mange tiltak, har Regjeringen varslet at det er behov for ytterligere tiltak. Vi har nå en omfattende dialog med næringslivet og arbeidstakerorganisasjonene, og jeg har fått klare innspill fra opposisjonspartiene, som vi selvfølgelig tar med oss i det videre arbeidet.

Vi er altså inne i en urolig tid. Finanskrisen som hadde sitt utspring i USA, vil også påvirke kysten og de marine næringene. Bildet for fiskeri- og havbruksnæringen er imidlertid sammensatt. På den ene siden er fallende oljepris, utsikter til reduserte rentekostnader samt svak krone som gjør det mer lønnsomt å eksportere, positive faktorer for fiskerinæringen. Økte kvoter og nye konsesjoner gir også åpninger for fortsatt vekst. På den andre siden vet vi at næringen møter et stramt kredittmarked. Det er blitt vanskeligere å hente inn kapital, og det stilles strengere krav til sikkerhet. Dette er problemer som hele næringslivet møter, og som også rammer fiskerinæringen. I tillegg er det usikkerhet om hvordan markedene vil utvikle seg, og det betyr at 2009 vil bli et krevende år for kysten. Regjeringen følger også her situasjonen fortløpende, også hvordan fiskerinæringen rammes av uroen i finansmarkedene. Vi har høy beredskap i den situasjonen vi nå er i, og jeg har en tett dialog med næringen, også i forhold til den tiltakspakken som Regjeringen skal legge fram over nyttår.

Det er allerede fremmet en rekke tiltak som vil bidra til å avhjelpe uroen i markedene og stimulere blodløpet til kredittmarkedene, som det for øvrig er vist til i mitt svar på skriftlig spørsmål fra representanten Korsberg, og som tidligere er omtalt her i debatten.

Innovasjon Norge har fått økt sin lavrisikoordning med 1 milliard kr. Dette er veldig viktig for små og mellomstore industribedrifter og bedrifter innenfor fiskeri, landbruk og reiseliv. Regjeringen bidrar dermed til at denne type bedrifter lettere får lån i en vanskelig tid. Rammene til GIEK er utvidet, og særlig vil GIEKs datterselskap, GIEK Kredittforsikring, være viktig for at fiskeri- og havbruksnæringen kan fortsette sin eksport til land som f.eks. Russland og Ukraina.

Så til budsjettet for 2009. Arbeidet med nasjonalbudsjettet ble avsluttet i slutten av september. I budsjettet understreker vi at usikkerheten er uvanlig stor, og at veksten

kan bli lavere enn anslått som følge av den internasjonale finanskrisen. Da er det viktig at vi går inn i 2009 med et svært godt budsjett for fiskeri- og havbruksnæringen.

Regjeringen viser nok en gang at vi satser sterkt på å bekjempe det ulovlige, uregistrerte og uregulerte fisket. Bevilgningen til dette formålet, når man tar med de 10 mill. kr som er foreslått i budsjettet for 2009, har økt med 42,5 mill. kr siden denne regjeringen tok over ansvaret i 2005. De økte midlene i 2009 skal bl.a. gå til å øke antall inspektører ved Fiskeridirektoratets regionkontorer.

Innsatsen til nå har gitt veldig god uttelling, og for årene 2005–2007 er anslagene over det ulovlige fisket av torsk i Barentshavet redusert med 60 pst. Det er noe som kommer alle de lovlige fiskerne langs kysten til gode. Da er det interessant når Fremskrittspartiet, som vanligvis roper etter mer politi for å opprettholde lov og orden, foreslår å kutte bl.a. i budsjettet til Fiskeridirektoratet med 20 mill. kr i 2009. Et slikt kutt ville ha rammet arbeidet med bekjempelse av ulovlig fiske svært hardt.

Havbruksnæringen er en viktig næring for Norge, og denne tildelingsrunden vil bidra til økt verdiskaping langs kysten. Gjennom tildeling av 65 nye tillatelser innfrir Regjeringen lovnadene i Strategi for en konkurransedyktig norsk havbruksnæring og bidrar til at havbruksnæringen får stabile og forutsigbare rammebetingelser.

Jeg har lagt merke til at næringskomiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er

«kritiske til at det legges opp til vekst ensidig gjennom konsesjoner. Dette er en vekst eksisterende næringsutøvere ikke får ta del i».

Dette må bero på en misforståelse. Vekst som skjer ensidig gjennom nye tillatelser, vil i all hovedsak komme eksisterende virksomheter til gode, selv om det også åpner for nye aktører. Dette følger også av prioriteringskriteriene som rettes inn mot mindre aktører og virksomheter som bidrar med økt verdiskaping.

I vurderingen av hvor mange tillatelser som skal tildeles, har Fiskeri- og kystdepartementet lagt vekt på hensynet til miljømessig bærekraft, markedsutviklingen siden 2005, videre markedsutsikter og utviklingen i store konkurrentland. 65 nye tillatelser tilsvarer en økning i produksjonskapasiteten på om lag 7 pst. En slik økning ligger innenfor en miljømessig akseptabel ramme. Den regionale fordelingen av tillatelsene er gjort etter en miljømessig og distrikts- og næringspolitisk vurdering. Halvparten av tillatelsene tildeles i Nord-Norge og halvparten i Sør-Norge. På grunn av den rådende miljø- og sykdomssituasjonen på Vestlandet tildeles det relativt få tillatelser i dette området. De tillatelsene som tildeles, skal bl.a. stimulere til bedret lokalitetsstruktur for å sikre god fiskehelse.

Bærekraftutfordringene er nå langt mer synlige enn de var for 10 eller 20 år siden, og framtidig vekst er avhengig av at næringen er bærekraftig. I Hardangerfjorden har miljøforholdene framtvunget særlige tiltak ut fra et nordområdeperspektiv – nei, ut fra et områdeperspektiv – munnen renner over med det hjertet er fylt av. Departementet vil i året som kommer, ha et særskilt fokus på arbeidet med bærekraft.

Budsjettet for 2009 inneholder også et viktig tiltak for å

bedre rammevilkårene for ansatte i fiskerinæringen. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2008 ble fiskerfradraget hevet fra 80 000 kr til 115 000 kr, og i 2009-budsjettet blir dette ytterligere hevet til 150 000 kr. Alt i alt skulle dette tilsi et godt utgangspunkt for å møte året 2009.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [19:24:51]: Jeg har ved ulike anledninger tatt opp finanskrisen og måten den berører fiskerinæringen på. Første gangen, som statsråden var inne på i sitt innlegg, var i begynnelsen av november. Da fikk jeg til svar at det ikke var nødvendig å ta noen grep. Så tok jeg opp det samme spørsmålet for fjorten dager siden, under finansdebatten. Da viste stastråden til de tiltakene og pakkene som Regjeringen har kommet med, og sa at det var tilstrekkelig. Så leste jeg i Fiskeribladet i går at statsråden sier at i slutten av januar kommer Regjeringen til å legge fram en tiltakspakke som skal motvirke skadevirkningene for fiskerinæringen. Da er spørsmålet: Hvilke skadevirkninger har finanskrisen påført fiskerinæringen, og hva kan finanskrisen påføre næringen av skader?

Statsråd Helga Pedersen [19:25:50]: For det første er jeg ikke helt enig i representanten Korsbergs beskrivelse av hva jeg har skrevet til ham i brev form. Der har jeg sagt at jeg og resten av Regjeringen følger situasjonen veldig nøye. Jeg har også vist til de tiltakene Regjeringen allerede har lagt på plass, og vist til at det også kommer fiskeri- og havbruksnæringen til gode. Jeg har hatt flere møter og kontakter med de berørte næringene, og de peker på at det er ett område som er særdeles viktig for den næringen, og det er tilgang på kapital. Det sikrer både bankpakken, styrkingen av lavrisikolånordningen til Innovasjon Norge, der marin sektor er den største brukeren, og også de tiltakene som er nevnt i forhold til GIEK.

Per dags dato kan man ikke si at det er noen krise i fiskeri- eller havbruksnæringen. Men det er helt åpenbart at 2009 kan bli et tøft og krevende år. I det møtet jeg hadde med fiskerinæringen forrige uke, pekte de nok en gang på kapital- og likviditetssituasjonen, og de la da på bordet flere konkrete forslag som vi nå har til vurdering i departementet, og som vil bli vurdert opp mot den pakken vi skal legge fram i januar.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [19:27:04]: Alt tyder på at Island i disse dager vurderer seriøst å sende en ny søknad til EU. Det blir også hevdet at Island allerede fra 2011 kan bli medlem av EU dersom søknaden blir sendt over nyttår. Det betyr at mens Norge fremdeles blir sittende på gangen når det forhandles om fiskeripolitikk i EU, får Island sitte ved bordet der politikken avgjøres. Vi vet veldig godt at EU er veldig trofast mot EU-landene og lytter til dem. Så vi som sitter på gangen, er ikke de som blir lyttet til først. Deler fiskeriministeren Høyres oppfatning om at Norge vil få bedre gjennomslag for sin fiskeripolitikk dersom også Norge går inn i EU når Island eventuelt gjør det?

Statsråd Helga Pedersen [19:28:06]: Island har jo ennå ikke tatt stilling til om de skal melde seg inn i EU. Så før vi begynner å diskutere om Norge skal melde seg inn i EU fordi Island gjør det, må vi først se hva Island gjør. Dersom Island skulle gå til det skrittet, skal vi i hvert fall ha en nøye vurdering av hvilke konsekvenser det får for interessene til norsk fiskeri- og havbruksnæring.

Så er jeg ikke helt enig i den beskrivelsen av at EU bare durer i vei, uten hensyn til Norge, om vi ikke melder oss inn. Jeg opplever jo at vi har fått betydelige framskritt i vårt fiskerisamarbeid med EU de siste årene, både det som gjelder ulovlig fiske, og ikke minst det gjennombruddet vi fikk i forhold til utkastproblematikk.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [19:29:08]: Kristeleg Folkeparti er glad for avtala med EU om utkastforbudet for fisk. Men som eg sa i innlegget mitt: Størsteparten av utkastet frå EU-fiskebåtar gjeld jo småfisk under minstemålet, og det er ikkje omfatta av avtalen.

Eg kunne tenkt å få avklart litt meir om korleis statsråden ser på dette. Spørsmålet som melder seg, er om alle steinar var snudde for å løysa denne utfordringa. Er den avtala som er inngått, første steg på vegen for òg å få løyst den verkelege utkastutfordringa, eller er realiteten det motsette, at me på ein måte har bunde oss til masta og forlist den moglegheita for å få bukt med den verkelege miljøskandalen som EUs utkast av fisk er?

Statsråd Helga Pedersen [19:30:06]: Den avtalen som vi fikk på plass, var et gjennombrudd. Jeg opplever at EU nå totalt har endret holdning når det gjelder denne problematikken. For et år tilbake var de ikke villige til å diskutere tiltak i det hele tatt. Nå har vi fått et forbud mot «high grading», som jeg er helt sikker på vil gi resultater allerede til neste år, når det tilbudet skal være på plass. I tillegg har vi også blitt enige om mer tekniske reguleringer, stenginger av feltet for å beskytte gytefisk, yngel osv.

I tillegg har EU også gått med på å vurdere et generelt utkastforbud i forbindelse med gjennomgangen av sin felles fiskeripolitikk, og det skal være vurdert innen 2012. Så dette er av svært stor betydning.

Så hører jeg de innvendingene som er kommet, om at dette er vanskelig å håndheve. Vel, det kan man faktisk ikke bruke som unnskyldning for å innføre et tiltak som det var på høy tid at man fikk på plass.

Leif Helge Kongshaug (V) [19:31:23]: Jeg må få lov til å kommentere når jeg hører statsråden fortsatt snakker om at det brukes mer penger i inneværende budsjett til ulike formål enn det ble gjort under Bondevik II-regjeringen. Jeg synes det er en håpløs sammenligning, med et budsjett som er på nesten 200 milliarder kr mer enn det siste budsjettet fra Bondevik II-regjeringen. Det må vi slutte med. Fortell oss heller hvilken effekt en har av de pengene som blir bevilget til ulike formål.

Statsråden var inne på innovasjon og innovasjonsmeldingen. Den er nylig lagt fram. Venstre mener det er på høy tid at den kommer. Kanskje det allerede er for sent, sett i lys av den opptredenen som regjeringspartiene har vist nå

i høst. Spørsmålet mitt til statsråden er da om hun kan forklare hvorfor andelen gründere i dag er den laveste siden 2000, og hvorfor andelen som vil starte egen virksomhet, er kraftig redusert.

Statsråd Helga Pedersen [19:32:33]: Det kan jeg ikke svare på her, over bordet. Men én forklaring kan jo være at vi nå har lagt bak oss flere gode år med høykonjunktur og en ekstremt høy etterspørsel etter arbeidskraft.

Så er jeg enig i at det mest interessante kanskje ikke er hvor mange penger man bruker, men hva effekten er, og hva man bruker pengene på. Der vil jeg i aller høyeste grad mene at vi har brukt de gode tidene til å forberede oss på tider som kan bli mindre gode. Jeg vil her trekke fram den formidable satsingen vi har hatt på forskning, som jeg ikke kan skjønne noe annet enn at Venstre må være veldig fornøyd med at vi har løftet nivået på i forhold til Bondevik II-regjeringen. Vi har satsset på samferdsel og veier, og vi har styrket en rekke av de virkemidlene man har innenfor Nærings- og handelsdepartementets område, både innenfor næringsrettet forskning og innenfor innovasjonsvirkemidler. Ikke minst har vi fått en formidabel effekt ut av de pengene vi har brukt når det gjelder overfiske, der vi har lagt inn noen titalls millioner kroner og fått milliarder tilbake.

Tord Lien (FrP) [19:33:44]: I Regjeringens strategi for vekst i havbruksnæringen er det slått fast at det er et mål om nye aktører og å strupe de minste aktørene. Dette er sammenfallende med de aktørene som har lavest – som de nye aktørene – eller ingen kontantstrøm. Statsråden bekreftet i sitt svar til Korsberg at likviditet i næringen er et problem, og det er helt åpenbart at de små er de som er minst likvide. Allikevel foreslår Regjeringen å ta betalt 8 mill. kr pr. konsesjon. Da er mitt spørsmål til statsråd Pedersen om hun, for nettopp å lykkes med sin egen strategi for også å involvere nye aktører i næringen, som et tiltak i finanskrisepakken vil gå inn for å redusere kjøpesummen, eller åpne for en avdragsordning som små aktører i Nord-Norge har bedt Regjeringen om å vurdere.

Statsråd Helga Pedersen [19:34:47]: Når man skal drive med havbruksnæring, enten man er en etablert aktør eller eventuelt skal etablere ny virksomhet, kreves det store midler, ikke først og fremst til å anskaffe seg en konsesjon, men til å drifte den. Det er også slik at konsesjonene som deles ut, kan selges videre. Da synes jeg det bare er rett og rimelig at fellesskapet får en andel av den verdien.

Nå har vi også gjort det slik gjennom opplegget for konsesjonsrunden i 2009 at en andel av kjøpesummen skal gå til fylkeskommuner, som da kan bruke det enten til å utvikle næringslivet langs kysten, eller f.eks. til å satse på sine videregående skoler. Så jeg er helt sikker på at dette er noe som både næringen og samfunnet for øvrig vil komme svært godt ut av.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [19:36:11]: Me er midt oppe i ei vanskeleg tid for norsk næringsliv og nors-

ke arbeidsplassar. Den alvorlege globale finanskrisa rårar også oss her i nord. Regjeringa har teke, og tek, ansvar ved å etablere fleire gode tiltak for å tryggje norske arbeidsplassar. For det første la Regjeringa fram eit statsbudsjett der den ansvarlege økonomiske politikken blei vidareført, noko som er svært viktig for alle – og spesielt viktig for norsk næringsliv. Samtidig er det eit budsjett som bidreg til auka aktivitet på fleire sektorar, t.d. innafor bygg- og anleggssektoren.

I tillegg vil Regjeringa som kjent i månadsskiftet januar/februar leggje fram ytterlegare gode tiltak som vil avhjelpe den alvorlege situasjonen som mange bedrifter er oppe i. Det må bli ein felles dugnad for oss alle.

Ein ansvarleg økonomisk politikk er alfa og omega for næringslivet. Ein stabil kronekurs og ei renteutvikling i tråd med våre konkurrerande land er eit gode for norsk næringsliv.

Endring av formuesskatten har blitt det største retoriske poenget frå opposisjonspartia, også i dagens debatt. Til det er det å seie at det no blir innført ei meir rettferdig verdsetjing av næringsseigedom, og botnfrådraget blir auka til 470 000 kr. Det er ei tredobling sidan 2005. Regjeringa er, i motsetnad til fleire av opposisjonen sine talarar, oppteken av rettferd.

Når det gjeld endringa i arveavgifta, har Regjeringa tetta dei skattehola i arveavgifta som særleg dei rikaste har nytta seg av. Dei samla verknadene av omlegginga i arveavgifta inneber at mellom 90 og 95 pst. av alle avgiftspliktige får lågare arveavgift enn med dagens reglar. Mellom desse er det òg mange småbedrifter som får lette, samanlikna med dagens reglar. Da blir det både påfallande og underleg å høyre på representanten Øyvind Korsberg og representanten Torbjørn Hansen som hevdar at Regjeringa aukar skattane for næringslivet. Ja, for dei aller rikaste – det er rett – kan det nok bli høgare skatt, men da må me ikkje gløyme alle dei som får lågare skatt og lågare avgift. For meg blir dette ein logisk brest.

Eg skal bruke litt tid på å snakke om vår framtid, og det er vår skapande ungdom. Det er avgjerande viktig å byggje opp ei interesse for entreprenørskap hos vår ungdom. Det viktigaste tiltaket for å skape ein kultur for entreprenørskap er å satse på entreprenørskap i skule og utdanning. Skular og utdanningsinstitusjonar må ta ansvar for at elevar og studentar får tilbod om opplæring i entreprenørskap. Målet må vere at unge skal få lyst til å etablere si eiga bedrift, samtidig som ein skal bidra til å auke forståinga for nyskaping i næringslivet. Dette handlar om å fostre opp våre ungdommar til å bli arbeidsskaparar, slik at dei i mindre grad blir ståande og vente på ein jobb som andre har skapt for dei.

Det at Regjeringa òg i årets budsjett satsar på unge og entreprenørskap, er viktig for å få fram fleire gründerar og nye bedrifter. Det er dei små og mellomstore bedriftene som står for størstedelen av verdiskapinga rundt om i heile landet.

Når me no går inn i ein motkonjunktur, er det ekstra viktig at me satsar på nyskaping, innovasjon og næringsutvikling. Det er derfor både viktig og riktig at næringspolitikken er eitt av satsingsområda i årets budsjett.

Jord- og skogbruk representerer ein relativt høg del av dei sysselsette i landet. Kva slags landbrukspolitikk som blir ført sentralt, er svært viktig for dei ulike regionane rundt omkring i landet. Høgresidas store økonomiske kutt i overføringane til landbruket ville ha vore ein katastrofe dersom det hadde blitt ein realitet. Sjølv om det er ulike syn på dagens landbrukspolitikk og på størrelsen på overføringane til denne næringa, er det heilt avgjerande for framtidens sysselsetjing og matproduksjon at Regjerings politikkk styrkjer distriktsprofilen, og at me m.a. har rammevilkåra for familiebruka i fokus.

Kåre Fostervold (FrP) [19:41:30]: Da Regjeringen la frem statsbudsjettet for 2009, sendte statsråd Brustad, som dessverre ikke er her i dag, ut en pressemelding med overskriften «Et fremtidsrettet budsjett for næringslivet». Det var en rimelig dristig overskrift, når vi allerede på det tidspunktet hadde fått utallige signaler om at situasjonen for næringslivet var prekær. Forespørselen fra opposisjonspartiene om å inngå et budsjettssamarbeid for å endre på budsjettet, slik at det samsvarte med den virkeligheten vi faktisk stod overfor, ble bare møtt med et skuldertrekk fra regjeringspartiene. Selv skatteskjerpelse for næringslivet valgte regjeringspartiene å beholde i sitt budsjett.

Dette viser en utrolig stahet, som mange arbeidstakere nå får lide for, men det er vel prisen Arbeiderpartiet er villig til å betale for å opprettholde ekteskapet med SV.

I ettertid, derimot, har Regjeringen delvis våknet og kommet løpende til Stortinget med endringsforslag og tilleggsbevilgninger.

Det som Regjeringen betraktet som et fremtidsrettet budsjett for næringslivet, er allerede historie før vi rekker å behandle det her i Stortinget, og det tror jeg de fleste skal være glad for. Allikevel er det skremmende at Regjeringen ikke ser alvoret i den situasjonen vi befinner oss i. Selv om regjeringspartiernes medlemmer i næringskomiteen skriker opp om at sentralbanksjefen må kutte renten umiddelbart, er de ikke like utålmodige når det gjelder krisepakken fra Regjeringen. Det er en total feilvurdering, for det holder ikke kun å stole på at lavere rente skal redde arbeidsplassene.

Det trengs kraftigere tiltak, noe Fremskrittspartiet tok høyde for i sitt alternative budsjett. Vi foreslo å annullere de fleste skatte- og avgiftsskjerpelsene som Regjeringen kom med. Vi foreslo å øke minstefradragene. Vi foreslo å øke bunnfradraget i formuesskatten og innslagspunktet på toppskatten. Vi foreslo å øke avskrivningssatsene for investeringer og å redusere dokumentavgiften. Vi foreslo milliarder til kjøp av utstyr til universiteter, sykehus, politi og forsvar, slik at disse kunne møte fremtiden med moderne og nødvendig utstyr. Og vi foreslo å doble bevilgningene til Ungt Entreprenørskap, som representanten Oppebøen Hansen snakket så varmt om, men det ble også nedstemt.

Alle disse forslagene ville være med på å øke kjøpekraften for vanlige folk, gjøre det billigere for næringslivet å drive butikk samt utstyre offentlig sektor med moderne utstyr. Samtidig kom vi med forslag som ville bidra til

betydelige investeringer innen samferdselsinfrastruktur og kommunesektoren. At Regjeringen valgte å stemme imot disse forslagene, viser jo bare at de ikke forstår alvoret i den situasjonen vi nå er inne i.

Når det fremtidsrettede budsjettet til næringsministeren ikke holdt en måned engang, burde regjeringspartiene ta sitt ansvar her i denne sal. Det har de ikke gjort, noe som også dagens budsjettbehandling viser.

Fremskrittspartiet legger i dag – alene eller sammen med andre partier – frem en rekke forslag som er viktige for næringsdrivende. Vi foreslår bl.a. en forsterket oppfølging av anbudsprossessene i offentlig sektor. Vi foreslår et mer uavhengig konkurransetilsyn. Vi foreslår en bedre markedsføring av Norge som turistdestinasjon. Vi foreslår mer tilgjengelig kapital gjennom Argentum og GIEK. Vi foreslår større fleksibilitet innen landbruk og havbruk samt har en rekke andre forslag som vil styrke næringslivets konkurransesituasjon, noe som kan redde mange arbeidsplasser fra å bli lagt ned.

Allikevel vil jeg understreke at nå som regjeringspartiene har stemt ned Fremskrittspartiets alternative budsjett, og sikkert kommer til å stemme imot dagens forslag, haster det med en redningspakke. Man kan ikke vente til februar 2009 med å komme med en helhetlig pakke for næringslivet. Den bør komme så raskt som mulig, og må innrettes slik at de vanlige søkeprosessene som er etablert gjennom det statlige virkemiddelapparatet, ikke forsinkes av pakken. Det er en fare for at hvis man legger inn friske midler i f.eks. Innovasjon Norge, vil de vanlige søkeprosessene innebære at disse pengene ikke blir utløst før i annet halvår 2009. Her må Regjeringen legge opp til andre, forsvarlige prosesser eller andre innretninger som sørger for at disse midlene blir tilgjengelige så raskt som mulig.

Fremskrittspartiet mener Regjeringen nå bør fokusere på å begrense skadene av den krisen vi er inne i, med å komme med offensive tiltak. Det er en stor mangelvare i dette budsjettforslaget, som vil gå over i historien som utdatert for bruk.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [19:46:40]: Den næringspolitikk som føres, skal til enhver tid utgjøre «gulvet» under norske arbeidsplasser. En fremtidsrettet næringspolitikk som legger til rette for vekst, er den beste garanti for å oppnå felles velferd.

For Regjeringen har retorikken om å få de rike, vært viktigere enn å sørge for gode rammevilkår for næringsdrivende, som daglig sliter for å opprettholde lønnsomme bedrifter og trygge arbeidsplasser.

I magasinet Hotell, Restaurant og Reiseliv nr. 7 kan en lese at det ofte står fra en halv til en million kroner i egenkapital bak én arbeidsplass. Det er derfor åpenbart at skattlegging av egenkapital bidrar til å rive gulvet ut under norske arbeidsplasser. Flere fjordhotell, såkalt hjørnesteinsbedrifter som Union Hotell i Geiranger, har i gode tider investert for fremtiden. Høyre frykter nå at konsekvensen av Regjeringens skatteskjerpelse vil kunne bli konkurser og unødvendig tap av arbeidsplasser i distriktene.

NHOs Konkurransesevnebarometer 2008 viser at Norge har tapt terreng i forhold til våre viktigste handelspartnere siden 2005. NHOs direktør for næringspolitikk, Petter H. Brubakk, uttalte:

«Vi har ikke brukt de gode tidene, de fete årene, på å forberede oss på de dårlige.»

Det er en alvorlig kritikk av de rød-grønne. I interpellasjonsdebatten om Norges konkurransevne, 13. november, sa faktisk Senterpartiets Per Olaf Lundteigen følgende:

«I all hovedsak er jeg enig i det utsagnet.»

I kjølvannet av finanskrisen kan vi daglig lese om bedrifter som må gi tapt. I Møre og Romsdal, landets største eksportfylke om en ser bort fra olje og gass, sliter spesielt møbelbransjen. Ekornes-konsernet, med over 11 000 ansatte, har gått ned til fire dagers arbeidsuke, fiskeriene og verftsindustrien står også overfor store utfordringer – bare for å ha nevnt noen. Over hele landet ser vi at bygg- og anleggsnæringen nå rammes hardt, at bedrifter går konkurs, og at stadig flere velger å permittere sine ansatte.

Mens Regjeringen over lang tid satt med hendene i fanget og avventet situasjonen, foreslo Høyre tidlig en næringspakke med ti viktige tiltak for å dempe skadene av finanskrisen. Som en del av pakken foreslår vi å opprette to nye landsdekkende sårkornfond, ett i Ålesund for Vestlandet, og ett i Innlandet. Gjennom sårkornfond bidrar staten, sammen med private investorer, til bedre kapitaltilgang for små og mellomstore bedrifter. Forsknings- og utviklingskontrakter i regi av Innovasjon Norge, og sammen med SkatteFUNN-ordningen viktige bidrag til økt innovasjon og forskning som gir konkurransefortrinn. Det er derfor trist at Regjeringens hvileeskjær på forskning nå kan kalles permanent nedprioritering.

For å holde hjulene i gang i bygg- og anleggsbransjen vil Høyre utvide den rentefrie låneordningen til kommunene, fra Regjeringens forslag på 2 milliarder kr til 5 milliarder kr. Samtidig mener Høyre at det må bevilges minst 1 milliard kr ekstra på samferdsel. God og trygg infrastruktur bidrar til økt vekst, og er viktig for både næringsliv og folk flest.

Høyre mener at Regjeringen somler når den vil vente til månedsskiftet januar/februar med å fremme en pakke til næringslivet. Høyre tok tidlig signalene fra næringslivet om fare for tap av arbeidsplasser. I vårt alternative statsbudsjett fremmet vi forslag som de rød-grønne regjeringspartiene har hatt gleden av å stemme ned. Retorikken er at de vil se situasjonen an og vente. Samtidig registrer vi at det kommer stadig nye drypp fra de rød-grønne – forslag i tråd med de Høyre har fått stemt ned. Kan det bety at Regjeringen nå adopterer Høyres forslag, for så å strø dem ut i små doser som Regjeringens egne jule- og nyttårs-gaver?

Etter uker med press fra opposisjonen, i forkant av finansdebatten, varslet Regjeringen en krisepakke på nyåret. Med den avgjørelsen fra Regjeringen, behandler Stortinget nå et budsjett som er foreldet og langt på vei gått ut på dato. Vel, som stortingspolitikere har vi vel ikke stort annet å ta oss til, eller?

Dagens regjering kom til dekket bord i 2005, med en historisk oppgangskonjunktur under oppseiling. Til tross

for det har Regjeringens viktigste mål vært å svekke norske bedrifters konkurransedyktighet, ved å øke skatteregningen med over 10 milliarder kr. Samtidig har Regjeringen brutt løftene om å fjerne fattigdommen, sikre en skinnende eldreomsorg og gi et løft for utdanning og forskning.

Regjeringen har opptrådt med manglende respekt for Stortingets behandling av budsjettet, tatt i betraktning at Høyre og resten av opposisjonen ved flere anledninger har invitert Regjeringen til felles dugnad for å fremme et statsbudsjett som faktisk tar inn over seg de endringene finanskrisen har skapt for norsk økonomi. (Presidenten klubber.) Mens landet og verden for øvrig står overfor store utfordringer, med finanskrisen og økende arbeidsledighet –

Presidenten: Taletiden er ute.

Statsråd Heidi Grande Røys [19:52:06]: Konkurransesepolitikken med konkurranselover utgjør et viktig rammevilkår for norsk næringsliv. Konkurransen er viktig for å medvirke til effektiv utnyttning av samfunnets ressurser. Dette er til forbrukernes beste og i samsvar med konkurranseloverne sitt formål.

Kjerneområdet i konkurranseloverne er forbudet mot konkurranseregulerende samarbeid og forbudet mot misbruk av dominerende stilling. Det er sentralt at disse forboda vert overholdne i alle deler av næringslivet. Dersom forboda vert brotne, fungerer ikkje konkurransen, og overtredarane tener på samfunnet og forbrukarane sin kostnad.

Regjeringa vil kjempe imot slik økonomisk kriminalitet. Difor har Konkurransetilsynet handheving av forboda i konkurranseloverne som viktigaste prioritet. Dei siste åra har det vorte stadig vanskelegare å avdekkje brot på konkurranseloverne. Difor er Konkurransetilsynet sitt budsjett for inneverande år styrkt med 4,4 mill. kr for å styrkje innsatsen mot konkurransekriminalitet. Dette er sjølvstøtt vidareført i 2009, og vi ber Konkurransetilsynet prioritere arbeidet til neste år.

Regjeringa legg stor vekt på at offentlege innkjøp skal skje på ein korrekt måte og med høg kvalitet. Regjeringa har difor gjort mykje for å skjerpe etterlevinga av regelverket sidan vi tok over. No treng vi ein meir heilskapleg gjennomgang av korleis offentlege innkjøp kan profesjonaliserast. Difor legg vi òg til våren fram ei stortingsmelding om offentlege innkjøp.

Vi har hatt eit omfattande arbeid for å forbetre offentlege innkjøpsprosessar. I tillegg til sjølve fornyinga og forenklinga av lovteksten og rettleiaren har Regjeringa ved etableringa av DIFI styrkt innsatsen når det gjeld rettleiings- og kompetansetilbod om offentlege innkjøp.

KOFA er eit verkemiddel som er omtalt i innstillinga. Eg er einig i at det er eit godt verkemiddel for å sikre at innkjøpsregelverket vert etterlevd. Vi har tidlegare ved fleire anledningar auka løyvingane til KOFA for å redusere saksbehandlingstida, som, då vi tok over, var oppe i halvtanna år. No er ho nede i tre månader, og det bør ho vere. Dette er viktig for at KOFA skal vere eit effektivt klageorgan. Ved innføringa av gebyr for ulovlege direkteinnkjøp vart det utvida anledning til å klage over ulovlege direkteinnkjøp. Denne endringa i klageretten er viktig for

å sikre effektiv etterleving av regelverket, som vi alle er opptekne av.

I tillegg til dette har departementet sett i gang eit arbeid for å vurdere korleis handhevinga av regelverket kan forbetrast ytterlegare i samband med gjennomføringa av eit nytt handhevingsdirektiv. Regjeringa har bestemt at det skal setjast ned eit offentleg utval for å vurdere korleis dei nye reglane kan gjennomførast best mogleg. KOFA si rolle vil òg verte vurdert gjennom dette arbeidet. Utvalet skal starte arbeidet sitt til vinteren og avgi innstilling i løpet av året. Men det er viktig at vi får ein heilskapleg gjennomgang på området og ikkje går på enkelte forslag som f.eks. ligg i innstillinga.

I denne salen er det ueinigheit når det gjeld bruken av konkurranse i form av konkurranseutsetjing, privatisering og selskapsdanning i offentleg sektor. Regjeringa meiner konkurranse ikkje er eit eigna verkemiddel innanfor utdanning, helse og omsorg. Framstegspartiet, Høgre og Venstre viser derimot i innstillinga til at dei synest at konkurranse og marknadsbaserte løysingar òg er eigna for å løyse offentlege velferdsoppgåver. Dette er ingen ny debatt. Men det har skjedd store ting i verda sidan sist. Finanskrisa er eit grelt eksempel på kva som kan skje dersom ein overlèt for mykje makt til marknaden. Nobelprisvinnar Joseph Stieglitz har sagt at Wall Street sitt fall er for marknadsfundamentalismen kva Berlinmuren sitt fall var for kommunismen. Det er i alle fall ein kraftig vekkjar for dei som har trudd at marknaden kan styre seg sjølv. Og det er ei nyttig påminning om kva manglande politisk styring kan føre med seg. Takk og lov for at det er ei raud-grøn regjering som styrer landet i desse tider!

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kåre Fostervold (FrP) [19:56:50]: Statsråden har kun en liten del, men en viktig del av næringskomiteens budsjett, nemlig konkurransepolitikken. Da statsråden allerede er vel kjent med Fremskrittspartiets utålmodighet når det gjelder å få offentlig sektor til å etterleve anbudsregelverket, vil jeg ta opp en annen problemstilling med statsråden.

Fremskrittspartiet har blitt kontaktet av IKT-Norge, som har pekt på et problem midt oppe i den krisen vi er i nå, nemlig kravet om en bankgaranti i forbindelse med offentlig anbud, noe som selvfølgelig kan være veldig vanskelig for spesielt IKT-bransjen, der mye av verdien ligger i toppløkket og ikke i varer. Det jeg lurer på er, i den situasjonen vi er inne i og med den utfordringen som bransjen har, om statsråden vil vurdere å lempe på kravet om bankgaranti når det gjelder offentlige anskaffelser, som et virkemiddel for å hjelpe denne næringen gjennom den kriseperioden vi går inn i?

Statsråd Heidi Grande Røys [19:57:50]: Eg vil takke representanten Fostervold for det spørsmålet.

Eg har motteke eit lengre brev frå IKT-Norge, med fleire forslag som vi no bør vurdere i samband med tiltakspakka. Det arbeidet har eg sett i gang. Det er forslag som går på både fiberbygging og breibandsbygging, som

vi diskuterte i den førre debatten i dag, og det er forslag som går på no å setje i gang større offentlege effektiviserings- og omstillingsverkemiddel, som vi har ein del av i budsjettet, men som vi kan gjere meir av. Det vil sysselsetje først og fremst IT-konsulentar og utviklarar, som vil vere bra. Men det er òg eit krav om f.eks. bankgaranti. Vi må sjå på alt dette. Vi har sett i gang arbeidet. Eg har hatt god dialog med IKT-Norge og var førebudd på ein del av det og vil jobbe med det. Og så skal vi levere tiltakspakka til Stortinget når den tida kjem, og då får vi sjå kva vi har gjort med bankgarantiordninga.

Torbjørn Hansen (H) [19:58:59]: Statsrådens innlegg bar litt preg av ideologisk forvirring på slutten, må jeg si, fordi hun kom inn på frie markedskrefter og regulering av konkurransen. Nå er jo situasjonen i Stortinget den at denne regjeringen har svekket reguleringen av konkurransen om offentlige innkjøp, mens en samlet opposisjon krever strengere regler for å sikre at markedet fungerer når det gjelder offentlige innkjøp. Situasjonen er at staten og offentlig sektor kjøper inn for 300 milliarder kr hvert år, slik at det er ekstremt viktig både for velferdsproduksjonen og for bedriftenes rammebetingelser at dette fungerer. Hvert eneste år har Riksrevisjonen påpekt at de offentlige innkjøpsreglene blir brutt systematisk, til og med av statsrådens eget departement.

Nå har statsråden varslet en stortingsmelding. Men det ligger jo flere forslag i innstillingen, bl.a. om å innføre kunngjøringsplikt for innkjøp under en halv million. Trenger virkelig statsråden en stortingsmelding på slutten av perioden for å ta grep som har effekt når det gjelder innkjøpsregelverket?

Statsråd Heidi Grande Røys [20:00:02]: Dersom det er ein plass ein skal diskutere politisk ideologi, så er vel Stortinget nettopp plassen over alle plassar. Difor synest eg faktisk det er spanande å ta med litt politikk – skikkeleg politikk – og eg set pris på at Torbjørn Hansen legg merke til det.

Vi er nok ueinige i mykje, men det vi er einige om, er at det er heilt opplagt at vi har utfordringar på offentlege innkjøp. Men det er ikkje sånn at ikkje Regjeringa har gjort noko, og det er ikkje fordi vi ikkje har gjort noko, at vi skal leggje fram ei stortingsmelding, men det er nettopp for å få ein heilskapleg gjennomgang av både det vi har gjort, og kva vi ytterlegare kan gjere. Det som vert peika på i dei rapportane som vi no har bestilt og fått om kva vi no bør gjere, er ikkje meir tilsyn. De er ikkje det som er svaret. Både kommunerapportane og den rapporten vi har fått bestilt frå eit konsulentselskap, fortel oss at det handlar om kompetanse, det handlar om organisering, og ikkje minst handlar det om leiarforankring, og at leiarane interesserer seg for og faktisk prioriterer innkjøp som eit viktig område, enten det er i staten, i statlege foretak eller Kommune-Norge.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [20:01:21]: Under statsråden sitt ansvar høyrer òg konkurranse for dei ideelle organisasjonane som driv barneverns- og rusomsorgsin-

stisusjonar. Trass i moglegheita for unntak frå anbodskravet for desse organisasjonane praktiserer faktisk den raudgrøne regjeringa eit så strengt anbodsregime at dei fleste av desse institusjonane kan vera vekk i løpet av fem år. Dette er viktige og uerstattelige plassar både i rusomsorga og innan barnevernet. Det er ikkje-kommersielle institusjonar. Dette er ting som me har hatt oppe tidlegare, men mitt spørsmål vert då på nytt: Vil statsråden og Regjeringa ta grep slik at ein verkeleg nyttar ut dei unntaksmoglegheitene som ligg i EØS-regelverket, og slik at me tek vare på desse viktige institusjonane?

Statsråd Heidi Grande Røys [20:02:24]: Dette har vore haustens slager mellom representanten Sørfonn og meg. Eg må berre gjenta det eg har sagt før, og det er at det vert aldri stilt krav om anbodskonkurranse når vi kjøper helse- og sosialtenester. Vi har det same unntaket som regjeringa Bondevik innførte. Det gjeld òg for barnevernsinstitusjonane. Dei skal kunne gjere innkjøp gjennom såkalla forhandlingar, og ikkje gjennom eit ope anbud. Det betyr at vi prioriterer nettopp dei ideelle ikkje-kommersielle organisasjonane, som både representanten Sørfonn og eg er veldig opptekne av skal ha gode rammevilkår. Vi har – som eg òg tidlegare har gjort greie for – gått lenger enn regjeringa Bondevik på dette området, fordi vi har teke unna opprenings- og rehabiliteringstenestene for anbodsprosedyre. Vi har faktisk gjort det som representanten Sørfonn oppfordra oss til å gjere.

Leif Helge Kongshaug (V) [20:03:38]: Jeg merket meg at statsråden sa at det hadde skjedd store ting i verden. Hun tenkte da på finanskrisen. Jeg oppfattet det slik at når det brått skjer store ting, er det viktig å kaste seg rundt og tilpasse seg situasjonen ut fra det.

Det er mange små bedrifter rundt om i Norge som ville ha syntes det var interessant å være med og konkurrere om mindre oppdrag med verdier selv under den nasjonale terskelverdien. Men det forutsetter selvfølgelig et regelverk for kunngjøring av slike, slik at det er mulig å vite når det skjer. Synes statsråden at det er en god idé å innføre plikt til forenklet kunngjøring ved innkjøp under den nasjonale terskelverdien når vi går inn i en slik tid som vi gjør nå?

Statsråd Heidi Grande Røys [20:04:23]: Dette er jo blant dei tinga vi skal svare på i stortingsmeldinga. Vi har hatt ute ei evaluering av hevinga av terskelverdien, som var noko av det siste Morten Meyer gjorde som statsråd før eg tok over. Den rapporten vi har fått på bordet, fortel oss at den hevinga var riktig å gjere, og at nivået ser ut til å vere godt når det gjeld samfunnsøkonomisk effektivitet.

Spørsmålet om kunngjøring er faktisk interessant, fordi ein kunne sjå føre seg at nettopp dei små og mellomstore bedriftene ville ha interesse av det. Men det er høgst ulike svar ein får på om kunngjøring faktisk vil løne seg. Vi ser òg at det er ulikt, om ein ynskjer små eller store anbud, når ein snakkar med det lokale næringslivet. Det viktigaste er at ein gjennomfører konkurranse. Og konkurranseelementet ligg som eit generelt krav i lova, og vel ein å gå til

direkte innkjøp, har vi sagt at ein uansett bør sørge for at ein har konkurranse for å få mest mogleg ut av pengane.

Torbjørn Hansen (H) [20:05:34]: Statsråden var inne på at gode reguleringer av markedet var viktig for å få en god samfunnsutvikling. Konkurranseloven er jo en sentral rammebetingelse i så henseende. Der er det en debatt rundt politisk overprøving av konkurransetilsynsvedtak, og Norge er et av få land som har et system hvor politikerne på politisk grunnlag kan overprøve reglene som skal gjelde for markedet. Det er opplagt at hvis selskapene opplever at det her er uforutsigbarhet i forhold til politisk overprøving, vil de kunne opptre uheldig i markedet. Og vi har flere eksempler på at Regjeringen på politisk grunnlag har overkjørt konkurranse- og forbrukerhensyn for å ivareta ganske ulne politiske målsettinger. Regjeringen har også svekket ankesystemet i konkurranseloven ganske betydelig.

Opposisjonen har fremmet et forslag om å evaluere saksbehandlingsreglene i konkurranseloven av 2004. Kan jeg få statsrådens vurdering av behovet for en slik evaluering i lys av de konflikter som har vært i denne perioden?

Statsråd Heidi Grande Røys [20:06:39]: Det er heilt rett at vi ved nokre anledningar har gjort eit anna vedtak enn det Konkurransetilsynet har gjort, i f.eks. fusjonssaker. Det er ikkje fordi ikkje konkurranseelementa i vurderingane kan ha vore rette, men fordi andre omsyn har vege tyngre enn konkurranseomsyna. Det er slik at det er det politikarar som må avgjere. Ein kan ikkje lyfte det området inn til fleire byråkratar i f.eks. uavhengige klagenemnder og la dei drive med politikk. Politikk er det politikarar som skal drive med.

Når vi f.eks. skal vurdere konkurransepolitikk opp mot landbrukspolitik eller arbeidsplassar i distrikta som mine forgjengarar, både Victor D. Norman og Morten Meyer, gjorde, så er det politikarar som nettopp må gjere dei konkrete vurderingane i dei konkrete tilfella. Og denne regjeringa har ikkje overkjørt Konkurransetilsynet fleire gonger enn den førre regjeringa.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Sigrun Eng (A) [20:07:49]: Næringslivet har tiltru til at Regjeringa leverer dei tiltaka som trengst, og sørgjer for å dempe utslaga som vi ser både her heime og i andre land. Tiltakspakker, auka statlege lånerammer og rentereduksjoner er alt gode tiltak som hjelper i motbakke. Det merkelege er at krefter som vanlegvis snakkar om for mykje statleg innblanding, no meir eller mindre roper etter meir statleg styring. Det verker som verda er snudd på hovudet.

Eg vil likevel konsentrere meg om landbruket i mitt innlegg. Vi kan alle lese hyggelege oppslag i avisene no om dagen. Vi ser ein snuoperasjon i inntektsutviklinga innanfor denne næringa. Regjeringa har levert, og vil levere!

Dei siste driftsgranskingane som Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning, NILF, har lagt fram, viser at bondens gjennomsnittsinntekt i fjor auka med tal som

saknar sidestykke i moderne tid her i landet. Det er forskjellige grunnar til det. Vi er spente på korleis årets resultat blir. Men det er ingen tvil om at vi har snudd ein negativ trend.

Landbruket er ei næring som har mange tilleggsoppgåver samstundes som hovudfokuset er å produsere rein og trygg mat. Vi kan òg på dette området utkvittere måla som vi har skrive inn i Soria Moria-erklæringa. Så skal det seiest at det var heilt nødvendig. I eit land som Noreg bør alle som står på, seint og tidleg, ha ei inntekt i høve til arbeidsinnsatsen sin. Nedlegging av gardsbruka har flata ut, bønder er meir optimistiske og ser at storsamfunnet verdset jobben dei gjer, og produkta dei leverer. Storsamfunnet stiller opp med mykje pengar. Organisasjonane og staten forhandlar om kva slags retning som ein skal prioritere. Grovfôrproduksjon, produksjon tufta på det Noreg har flust av, er viktig. Det same er utmarksbeiting, der vi elles snart ville måtte tilsetje ryddemannskap om vi ikkje ser at fleire ting heng saman og set det krav at beitande dyr skal ut, òg av dyrevelferdsgrunnar.

Høgresida vil fjerne jordbruksavtala. Ja, nokon vil til og med ta bort konsesjonsgrensar for produksjon. Korleis ville Noreg sett ut etter avregulering av det meste? Det bør mange tenkje på. Langt fleire enn dei som driv i næringa, ville merke gjengroing og flytting av produksjonar til dei beste jordbruksområda i landet. Arbeidarpartiet hegnar om forhandlingsinstituttet. Føreseielegheit er alfa og omega for alle som må forsvare store investeringar.

Det går godt i landbruksnæringa. Produksjonen er rekordstor, men vi forbruker òg stadig meir. Sjølvforsyningsgraden er no på om lag 50 pst.

Samspelet mellom landbruk og reiseliv har stor betydning. Dei turistane som besøker oss, kjem ikkje hit fordi det er spesielt rimeleg her. Dei er fasinerte av naturopplevingane som landet vårt har å by på. Dei blir òg fasinerte av det landbruket som matprodusentane gir oss alle som tilleggsoppleving, nemleg kulturlandskapet. Det er viktig å hugse på at utmarksslått og beitebruk gir den beste skjøtsel òg av mangfaldet i naturen.

Reiselivsnæringa er ei vekstnæring, både på fastlandet og på Svalbard. Det er forskjellige utfordringar. Men dersom vi legg til rette for utvikling basert på naturen si toleevne, kan vi lykkast med det. Reiselivet byr på gode distriktsarbeidsplassar, der ein tek heile landet i bruk – attåt næring der det trengst, i samspel med primærprodusentar og kommersielle hotell og reiselivsbedrifter.

Landbruket har så absolutt framtida for seg. I ei verd der vi må ta klimautfordringane på alvor, bør vår nasjonale matproduksjon vere størst mogleg. Når vi tek med den betydninga som skogen som fornybar ressurs har, og utnyttar dei eigenskapane han gir oss moglegheit for, står vi godt rusta til å nå våre klimamål.

Det skal bli interessant å følge utfordringane og moglegheitene landbruket har, i åra som kjem. I likskap med bøndene sjølve har eg framtidstru når det gjeld denne viktige næringa.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [20:12:52]: Etter å ha sittet og hørt på denne debatten helt fram til nå sitter jeg igjen med en stor skuffelse. Jeg hadde trodd at regjeringspartiene ville benyttet denne budsjettdebatten i næringskomiteen til å vise hvilken offensiv næringspolitikk partiene står for. Riktignok kunne ikke nærings- og handelsministeren delta her i dag, men hun deltok ikke i finansdebatten heller. Jeg tror at veldig mange der ute i næringslivet hadde ventet på at Regjeringen nå skulle komme med klare tiltak, spesielt for små og mellomstore bedrifter, i forbindelse med budsjettet. Nå har statsråd Pedersen hatt ordet, og hun er, som kjent, nestleder i Arbeiderpartiet, altså nr. 2 etter statsministeren, og det var ingenting nytt i hennes innlegg som kunne glede næringslivet.

Vi har nå hørt den samme regla i hele høst, og det er at statsbudsjettet er tilpasset den økonomiske situasjonen. Men samtidig sier man altså at man skal komme med en større pakke på nyåret en eller annen gang. Hva er poenget med å komme med en større pakke på nyåret hvis statsbudsjettet er tilpasset den økonomiske situasjonen? Jeg vet ikke når man sist kom med en større pakke på nyåret etter at man akkurat hadde behandlet et statsbudsjett. Det tror jeg er rimelig lenge siden.

Det man burde gjøre, var å benytte anledningen til å handle nå. Næringskomiteens leder, Ola Borten Moe, sa at situasjonen krever at vi er raske med tiltak. Det er en veldig god observasjon. Det haster med å komme med tiltak nå.

Ola Borten Moe kom også inn på skattelettelser. Han følger opp de krav som vi i opposisjonen har kommet med rundt det temaet. Han følger også opp det veldig mange internasjonale ledere har sett nå, og det er at store skattelettelser spesielt for vanlige folk og mindre bedrifter er det som skal til for å kunne gjøre noe med økonomien, få fart på økonomien igjen. Vi vet at både Barack Obama, Gordon Brown og lederne i EU har kommet med det virkemidlet.

Vi trenger også en pakke for små og mellomstore bedrifter. Tidligere i denne uken skulle jeg hatt en interpellasjon til nærings- og handelsministeren om EU, som har kommet med en Small Business Act. Det er for å gjøre verden bedre for de små og mellomstore bedriftene og få vekst blant SMB-bedriftene, som utgjør det aller meste av næringslivet vårt. Forenkling av regelverk, bort med skjemaer, skattenivået skal ned og det skal bli enklere å etablere bedrifter. Det betyr at når EU kommer med den typen pakke og er godt i gang med det arbeidet, vil EU være mer konkurransedyktig i næringspolitikken enn det Norge er. Det er jo det vi er veldig gode til i Norge, å ligge etter og komme med brannsløkkingsapparatet når vi ser at vi ikke henger med i tiden. Kom med en handlingspakke for SMB-bedrifter nå!

Så har det kommet flere forholdsvis usaklige angrep på Fremskrittspartiets landbrukspolitikk. De som har fulgt med i denne stortingsperioden, har sett at Fremskrittspartiet er det partiet som har den mest offensive landbrukspolitikken. Hvilket annet parti er det som har fremmet flere nytenkende, framtidrettede forslag i landbrukspolitikken i denne salen enn det Fremskrittspartiet har gjort? Rik-

tignok har enkelte av de andre opposisjonspartiene også kommet med gode forslag, men i antall og nytenkning er det Fremskrittspartiet som har kommet med flest forslag.

Problemet i landbrukspolitikken er at utviklingen i næringen går fortere enn det politikerne greier å henge med på. Slik kan vi ikke ha det i et moderne samfunn. Da må politikken ligge i forkant, ellers må vi legge politikken bort og la næringene styre seg selv.

Statsråd Lars Peder Brekk [20:18:32]: Gjennom årets budsjett har Regjeringen vist at den følger opp sine løfter om å satse på landbruksnæringen. Landbruks- og matdepartementet har et offensivt og godt budsjett, som legger til rette for en klar nivåheving av inntektene i jordbruket. Vi bidrar til tryggere mat og økt forbrukertilitt. Vi styrker den offensive skogpolitikken, og vi styrker satsingen på forskning og utvikling knyttet til energi og klima.

En god inntekstutvikling for næringsutøverne i landbruket er bærebjelken i hele politikken. Det er avgjørende for å sikre et landbruk i hele landet.

Jordbruksavtalene 2007–2009 legger til rette for en gjennomsnittlig inntektsvekst over tre år på 60 000 kr pr. årsverk. Samtidig har vi styrket fordelingsprofilen.

Mattrygghet er et område som Regjeringen har høyt på agendaen. Jeg ønsker sterkere fokusering på matpolitikken og forbrukerinteressene. Gjennom offensiv matpolitikk reduseres avstanden mellom bonden og forbrukeren. Vi må gjøre folk flest stolte av den norske matkulturen, og skape interesse for det hele matkjeden leverer.

Det er nå lagt et godt grunnlag for det videre arbeidet med å sikre trygg mat. Den økningen vi har fått til på matområdet, gir Mattilsynet mulighet til å omprioritere nødvendige områder. Med dette budsjettet er det lagt til rette for at vi kan nå målene vi har satt oss for eSporingsprosjektet. Jeg er derfor glad for at en samlet komité mener det er viktig å få til et system for elektronisk sporing av mat. I de tilfellene der noe ikke stemmer, blir det enklere å spore opp råvarene som forårsaker feilen.

Til våren skal jeg legge fram en stortingsmelding om landbruks- og matpolitikken og klimautfordringene. Når meldingen er lagt fram, forutsetter jeg at vi er kommet godt i gang med arbeidet på flere viktige områder.

I jordbruksavtalen fikk vi til en økt satsing på bioenergi. I budsjettet nå har vi 246 mill. kr til skog, klima og bioenergitiltak, som er en økning på 14 mill. kr.

Kystskogbruket skal gis prioritet i forvaltningen av virkemidlene i skogpolitikken. Det er nettopp i kyststrøkene mye av den skogen som nå kan høstes, ligger. Det er her økningen i produksjons- og avvirkningsmulighetene kommer i de kommende 30 årene. Det er her vi selvsagt også har de største utfordringene.

Ikke minst har vi nå et historisk løft innenfor bioenergiforskning, med en styrking på 30 mill. kr. Ny kunnskap fra forskning er avgjørende for å realisere målene for bioenergi som Regjeringen har. Satsingen på bioenergi må ses i sammenheng med mitt ønske om taktskifte i nye næringer, hvor energiproduksjonen har et stort potensial for nye arbeidsplasser i distriktene.

Det er altså nødvendig med en offensiv politikk, et taktskifte, for å videreutvikle de nye næringene i landbruket. Med den siste tidens utvikling er dette kanskje viktigere enn noen gang før. Jobb nummer én for Regjeringen er å sikre arbeidsplassene. Vi må likevel være ærlige og erkjenne at det vil bli økt ledighet framover. Derfor er det å legge til rette for utvikling av nye arbeidsplasser viktig, og spesielt nå. Det gjelder også i landbruket.

Selv om vi nå står overfor en nedgang i den økonomiske aktiviteten, er det flere eksempler på markeder og områder med potensial for økt næringsutvikling. Forbrukerne etterspør mat med lokal identitet og spesiell historie. Kommuner og offentlige etater etterspør i økende grad Inn på tunet-tjenester, som undervisningstilbud, arbeidstrening og ulike former for omsorgstilbud. Landbruksbasert energiproduksjon har et betydelig potensial i et marked som etterspør ren fornybar energi. Det gjelder småkraftverk og bioenergi, og vi har bygdeturisme og grønn turisme som har en betydelig vekst. Dette er områder som må videreutvikles ved hjelp av bygdeutviklingsmidler, verdiskapingsprogrammer og forskningsprogrammer.

Framover vil jeg også se på muligheten for å møte nedgangen i bygg- og anleggssektoren ved å stimulere til økte investeringer i landbruket.

I budsjettproposisjonen gis en detaljert oversikt over nøkkeltall for forvaltningen innenfor landbruks- og matområdet. Her vises den reelle utviklingen i det såkalte landbruksbyråkratiet.

Landbruks- og matforvaltningen har oppover som går langt utover det å forholde seg til kun bonden. Den forvalter en sektor med en komplett verdikjede med 180 000 landbrukseiendommer, 128 000 årsverk og en produksjonsverdi på 156 milliarder kr.

Totalbildet er at landbruks- og matforvaltningens viktige samfunnsoppgaver vokser. Det forvaltes en rekke sentrale oppgaver innenfor bl.a. helse, fiskeri, næringsmiddelindustri og importkontroll. Produksjonen øker, tilretteleggingen for næringsdrivende blir bedre, samtidig som forvaltningen blir mindre og mer effektiv.

Fakta viser at det er gjennomført store omstillinger, samtidig som oppgavene har endret seg og kompleksiteten har økt. Og det er et helt annet bilde enn det Høyre og Fremskrittspartiet har framstilt det som.

Effektivisering og forenkling skal fortsatt ha sterk fokusering, men jeg vil understreke at vi på noen områder antakelig har nådd et kritisk punkt i ressursbruken når det gjelder landbruksrelaterte oppgaver, kanskje spesielt i kommunene.

Til slutt vil jeg takke komiteen for å ha gjort et godt og grundig arbeid med innstillingen. Innstillingen viser klare skillelinjer i synet på retningen i landbrukspolitikken. Jeg konstaterer likevel at et klart flertall på Stortinget gir sin tilslutning til Regjeringens politikk på landbruks- og matområdet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [20:22:37]: Det gledet meg at statsråden i innlegget sitt sa at han skul-

le ha sterkere fokusering på forbrukerinteressene. Jeg tror det blir helt avgjørende for norsk landbruk framover å ha en betydelig markedsretning i forhold til hva forbrukeren ønsker, og da tror jeg også at bonden vil få godt betalt.

Leder i Norsk Bonde- og Småbrukerlag, Ole-Anton Teigen, har uttalt til VG at norske forbrukere som handler i Sverige, er illojale. Jeg har sendt et spørsmål om det til statsråden som han ikke vil svare på ved å vise til ytringsfriheten.

Nå har man satt i gang de såkalte justeringsforhandlingene for jordbruksoppgjøret. Det er nå blitt satt på vent, fordi man har sett at markedskreftene virker også innenfor jordbruket. I disse forhandlingene vil altså de norske prisene øke i forhold til i utlandet. Synes statsråden det er en bekvemmelig situasjon?

Statsråd Lars Peder Brekk [20:24:53]: Jeg er veldig opptatt av forbrukerinteressene. Jeg er av samme oppfatning som representanten Kielland Asmyhr her. Det er også den fokuseringen vi har på matpolitikken. Matpolitikken bidrar til å redusere avstanden mellom bonden og forbrukeren – mellom primærprodusenten og forbrukeren – og det tror jeg er særdeles viktig. Vi jobber nå særdeles aktivt på det området.

Når det gjelder justeringsforhandlingene, er protokollen i jordbruksavtalen klinkende klar. Den skal kompenseres utover et visst nivå, og den skal kompenseres ved hjelp av økte målpriser. De forhandlingene har stoppet opp. Vi har bedt Budsjettnemnda gå gjennom tallene på nytt på grunn av at gjødselprisene viser en nedgangstendens. Det er en ny avtale mellom Felleskjøpet og Yara. Jeg er opptatt av å følge protokollen på det viset at målprisene skal økes, og det blir det også lagt vekt på i de videre forhandlingene om saken.

Torbjørn Hansen (H) [20:25:57]: Det var ikke mye snakk om reformer i landbruks- og matministerens innlegg, selv om behovet for reformer tydeligvis har nådd helt inn i Senterpartiets stortingsgruppe – og det er trist, for jordbruket står fast i en regulatorisk hengemyr. Vi har en relativt stabil bruk av arealene i dette landet; 40 pst. av jordbruksarealene er i dag leiejord. Det betyr at de som satser på jordbruket for fremtiden, må leie jord for å ekspandere, mens de som vil ut av jordbruket, ikke får solgt jord på grunn av prisregulering og boplikt. Samtidig står det 35 000 tomme gårdshus og forfaller rundt omkring i landet, som følge av bopliktregelverket.

Det som er fremtiden for norsk jordbruk, nemlig større samdriftsbruk, møter motstand fra Regjeringen som legger unødvendige regulatoriske hindringer i veien for disse brukene, og diskriminerer dem i ulike sammenhenger.

Ser ikke statsråden at jordbruket nå trenger dereguleringer, og at prisregulering, delingsforbud og boplikt er gammelsosialistisk arvegods som må avskaffes for å skaffe en framtidsrettet jordbrukspolitikk?

Statsråd Lars Peder Brekk [20:26:58]: Jeg tar avstand fra begrepsbruken til representanten Hansen om

gammelsosialistisk arvegods. Vi driver en utviklingspolitikk i norsk landbruk. Det vi ikke er opptatt av, er å ha et frislepp som representanten Hansen nå gjør seg til talsmann for. Vårt forslag om å videreføre boplikten bidrar til å sikre bosettingen på bygda, og vårt forslag om å sikre priskontroll, bidrar til å sikre rekruttering av ungdom til næringen. Vi har også fokus på dem som skal inn i næringen, framfor dem som skal ut av den. Vår fokusering for å sikre delingsforbudet vil bidra til å sikre gode og trygge enheter i landbruket.

Når det gjelder samdriften, er vi opptatt av at det skal være likestilling mellom bruk som har én eier, og bruk som har fire eiere. Det har ingen hensikt å ha ulike regler, eller gi fordeler til en samdrift som har fire eiere, framfor et bruk med én eier.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [20:28:06]: Med unntak av større samdrifter har det langt på veg vore investerings-tørke for driftsbygg i landbruket. Det er mange grunner til det. Men no opplever me altså ein sterk reduksjon i ordreservane i bygg- og anlegg, og det vert prognosert stor arbeidsløyse i bransjen.

Kristeleg Folkeparti har foreslege auka avskrivings-satser for m.a. driftsbygg i landbruket. Me har foreslege at kommunale næringsfond òg skal kunne nyttast til landbruksinvesteringar. Bondelaget har nyleg foreslege ei dobling av løyvingane til dei fylkesvise byggeutviklingsmidla. Alt dette kan verta ein vinn-vinn-situasjon. Fornuftige investeringar i landbruket kan verta realiserte, og det kan verta ein god stimulans for bygg og anlegg.

Så mitt spørsmål er: Vil statsråden aktivt medverka til at desse tiltaka kjem inn i den varsla tiltakspakken frå Regjeringa?

Statsråd Lars Peder Brekk [20:29:06]: Jeg er uenig med representanten Sørfonn i at det er investeringstørke i landbruket. Det har vært betydelige investeringer i landbruket de siste årene, men det som er den faktiske situasjonen, er at innenfor jordbruksavtalens virkemidler de siste to årene har ikke partene funnet det riktig å sette av økningen på de postene som bidrar til disse investeringene. Så det er en stor etterspørsel utover det som man har klart å realisere til økte investeringsmidler. Det er riktig. Det er mange virkemidler som kan brukes her. Vi ivaretar investeringsbehovene gjennom de jordbruksavtalte midlene som vi har til rådighet.

Når det gjelder denne tiltakspakken som det nå jobbes med, og som skal framlegges i løpet av januar, er alle de tiltak som representanten Sørfonn har foreslått, under vurdering, og da får vi komme tilbake til den saken når det skal avklares.

Leif Helge Kongshaug (V) [20:30:11]: I forbindelse med omgjøringsvedtaket som landbruksministeren fattet i odelssaken i Stjørdal, sa høyesterettsadvokat Thallaug at Senterpartiet ikke tar hensyn til næringen og de som vil drive. Han sa videre at det er bekreftet nok en gang at Senterpartiet ikke ivaretar de aktive brukerne, selve bygdenæringen, men er mer opptatt av å ta vare på arveretten.

Dette skjønner jeg selvfølgelig at landbruksministeren vil si seg uenig i. Kan landbruksministeren fortelle meg hvilken fordel norsk landbruk har som næring i forbindelse med den avgjørelsen som han har tatt? Og hvilken driftsform vil landbruksministeren anbefale for å få lønnsom drift på gårdene – eller er det kanskje ikke viktig, det?

Statsråd Lars Peder Brekk [20:30:58]: Det er en kjent sak av Venstre vil fjerne odelsloven. I motsetning til det ønsker vi i Senterpartiet å videreføre odelsloven og odelslovsinstituttet. Det er helt åpenbart at det er mange vanskelige avveininger i slike saker. Det viser ikke minst den saken som representanten Kongshaug nevner.

Jeg har i min avgjørelse støttet meg til det klare flertallet i Odelslovsutvalget og i Stortinget som mener at odelsretten er bra for norsk landbruk. Jeg ønsker å legge vekt på de synspunktene som Odelslovsutvalget la vekt på i sin innstilling, bl.a. at odelsloven sikrer et bedre landbruk, en selveiende gårdbruker, bedre eiendomsstruktur, likestilling mellom kjønnene, osv.

Odelsoven trenger en gjennomgang og en modernisering, bl.a. en forenkling. Det legger vi til rette for. Vi skal komme tilbake til det i en sak til Stortinget på nyåret.

Når det gjelder den saken som er tatt opp her, vil ikke jeg kommentere den spesielt utover det vedtaket som er fattet, og som er referert i landets aviser.

Tord Lien (FrP) [20:32:12]: Da statsråden tiltrådte, proklamerte han med brask og bram at det nå skulle bli en ny rovdyrpolitikk, og det skulle skytes flere rovdyr. Noen måneder senere la han fram sitt første budsjett. Det eneste man kunne spore der av markante endringer, var at støtten til Folkeaksjonen ny rovdyrpolitikk var foreslått fjernet, noe flertallet i dag heldigvis endrer på.

Miljøverndepartementets budsjett legger opp til økte gjerdinger, som vil medføre en fratakelse av beiteberettigedes rett til å bruke utmarka, men som også vil i teorien i hvert fall redusere rovdyrkonflikten. Posten til gjerdinger er foreslått økt med 30 mill. kr. Likevel forventer Regjeringen økt tap av bufe. Da er spørsmålet mitt: Hva har statsråden gjort siden han ble statsråd for å følge opp de proklamerte endringene i norsk rovdyrpolitikk?

Statsråd Lars Peder Brekk [20:33:13]: Det er vel bedre å rette deler av det spørsmålet representanten Lien stiller, til en annen minister og et annet departement, men det får være. Jeg skal forsøke å svare på de elementene som Landbruks- og matdepartementet har ansvar for.

Vi er opptatt av forebyggende tiltak. Vi er opptatt av å sette av flere midler til forebyggende tiltak, bl.a. gjerdning, som jeg skjønner at representanten Lien er særdeles skeptisk til. Vi er opptatt av å sikre at gårdbrukeren skal ha mulighet til å få erstatning når han må ta ned dyrene fra beite. Vi er opptatt av å sikre raskere uttak av skadedyr når skadedyrfelling er nødvendig. Det er også gjennomført. Riktignok er det slik at det i deler av landet kunne ha gått fortere. Riktignok er det slik at i deler av landet kunne man ha vist bedre resultater av jakt osv., men vi har gjen-

nomført endringer i rovdyrpolitikken innenfor rammen av stortingsflertallets vedtak. Det er et kompromiss som vi har gått inn for, og som vi står for.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Steinar Gullvåg (A) [20:34:45]: Ettersom det åpenbart er slik at representanten Korsberg tror at det er representanten Sørfonn som har framforhandlet den siste fiskeriavtalen med EU, finner jeg på min side grunn til å gratulere fiskeriministeren med et vel oppnådd forhandlingsresultat. Det er storartet at vi nå har fått gjennomslag for det norske kravet om et forbud mot utkast av fisk. Avtalen innebærer:

- EU har gått med på å innføre forbud mot high-grading fra 1. januar 2009. High-grading betyr i praksis at fiskerne kaster ut fisk av rene økonomiske hensyn.
- Norge og EU er dessuten enige om å etablere et system for stenging og åpning av fiskefelt i Nordsjøen. Hensikten er å beskytte yngel, ungfisk og gytefelt.
- Norge krever videre at all fisk som tas i norske farvann, må landes, uavhengig av hvilken havn som benyttes. Fartøy som bryter dette, risikerer å bli nektet lisens til å fiske i norske farvann.

Også næringskomiteen har vært opptatt av EUs fiskeripolitikk. Vi støtter Regjeringens ambisjon om å spille en aktiv rolle i utformingen av et bedre internasjonalt regelverk for fiskeri og havbruk. I Nordsjøen forvalter som kjent Norge fiskeriressursene sammen med EU. Vi er altså avhengige av EU for å opprettholde og videreutvikle en god fiskeriforvaltning. Dette kan belyses med situasjonen for nordsjøtorsk, der Norge har 17 pst. og EU 83 pst. av kvoten. Ensidige forvaltningstiltak i norsk sone har liten effekt for torskebestanden i sin helhet. Derfor er jeg oppriktig glad for at vi nå har tatt et langt skritt videre i dette samarbeidet.

NRK har i de siste dagene vist bilder av en britisk tråler som dumper fisk som var fanget i norsk økonomisk sone. Tidligere har Kystvakta dokumentert lignende tilfeller. NRK-bildene er viktige fordi de viser hva dette egentlig dreier seg om, nemlig det moralsk forkastelige i å sløse med verdifulle matressurser.

Over tid har det vært bred enighet om hovedtrekkene i norsk fiskeripolitikk, men det er nå ting som tyder på at høyrepartiene samler seg i et angrep på viktige elementer i norsk fiskeriforvaltning. Fremskrittspartiet og Høyre vil oppheve eierskapsbegrensningene i havbruksnæringen. Dette er nytt, men ikke særlig overraskende for oss som har observert Høyres glidning i retning Fremskrittspartiet. Ønsket om ytterligere liberalisering, mindre regulering og større markedsretting er felt ned i de to partienes budsjettmerknader. Da er det heller ikke så merkelig at de to partiene – og nå med følge av Venstre – ber Regjeringen foreta en gjennomgang av både råfiskloven og deltakerloven med sikte på, som de sier, modernisering og forenkling.

Det er lett å se hva denne forenklingen og moderniseringen skal innebære: sterkere eierkonsentrasjon, mer kapitalmakt og utarming av Kyst-Norge. Fremskrittspartiet er forbilledlig klare når de beklager at norsk fiskeri-

politikk er preget av en sammenblanding av distrikts- og næringspolitiske virkemidler, fordi det etter deres mening hemmer konkurransen. I klart språk betyr det at kapitalsterke fiskebåtreidere fra Vestlandet skal ha fri adgang til å kjøpe fartøy og kvoter fra Nord-Norge, og at de ønsker en sterkere strukturering enn dagens lovverk tillater. Det er som å høre et ekko av det jeg antar er fiskebåtreidernes innerste ønsker. Men det betyr også at rammevilkårene for fiskeri- og havbruksnæringen settes på spill dersom stortingsvalget neste år mot formodning skulle gi et annet stortingsflertall enn dagens.

Heller ikke sjøfolka kan møte neste års stortingsvalg uten frykt. Og her er det de tidligere regjeringspartiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre som er trusselen. Lengst går Venstre, som vil avvikle nettolønnsordningen for sjøfolk helt og holdent. Høyre og Kristelig Folkeparti vil redusere den, samtidig som de vil åpne for at NIS-registrerte skip skal kunne operere i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel. Resultatet av dette blir ganske ille.

Tord Lien (FrP) [20:40:02]: Senterpartiets faneflukt i rovdyrpolitikken har vært grundig debattert både sist torsdag og sist mandag. Jeg er likevel bekymret over at man på en måte med fynd og klem gjerder inn halve Norge. Det har vi som sagt diskutert ganske grundig to ganger før i løpet av den siste uken.

Jeg skal kort bare innom fire miljøsaker, siden det er det jeg til vanlig jobber mest med. Det første er kongekrabbe. Desimeringsstrategien utenfor forvaltningsområdet for kongekrabbe er umulig å gjennomføre på en fornuftig måte uten et desimeringsfond – selvfølgelig fulgt opp av andre tiltak for å gjøre landing av småkrabbe lønnsomt, f.eks. forskning og utvikling.

Jeg er provosert over at vi hvert eneste år i denne salen må presse Regjeringen til å sørge for at Foreningen Ny Rovdyrpolitikk får støtte. Det kom på plass etter press fra Stortinget også i år, heldigvis.

Et tema som er lite omtalt i årets budsjett, er lakselus, som har blitt veldig aktualisert i media de siste tre–fire dagene. Næringen har sammen med storsamfunnet kommet langt når det gjelder spørsmålet om rømming. I dag framstår lakselus som det viktigste hinderet i næringens kamp for politisk oppslutning om nye arealer. Det er det viktig at Regjeringen engasjerer seg i.

Så skal jeg snakke om havbruk. Representanten Inge Ryan, som kommer fra et stort havbruksfylke selv, presterer å melde fra denne talerstolen at Norge bare er 50 pst. selvforsynt med mat. Det kommer opp hver eneste gang vi har denne debatten, og det stemmer fortsatt ikke. Selv i Nord-Trøndelag produseres det to ganger mer fisk enn det produseres landbruksvarer. I mitt hjemfylke er det tre små kommuner som hver eneste dag leverer tre millioner middagsporsjoner fisk. Jeg går ut fra at fiskeriministeren benytter denne sjansen til å bekrefte at Inge Ryan tar feil, og at jeg har rett, når jeg sier at Norge eksporterer 19,5 millioner middagsporsjoner om dagen.

Representanten Ola Borten Moe sier at offentlige virkemidler ikke er løsningen på finanskrisen og næringens ut-

fordringer. Det er jeg helt enig i, men likevel er svaret mer subsidier til landbruket, mens fiskeri- og havbruksnæringen blir møtt med flere skatter og avgifter.

En av de mest absurde avgiftene er saksbehandlingsgebyret. Det utregnes på følgende måte: Først tar man antall konsesjoner. Så ganger man med antall lokaliteter. Hvis man er så uheldig å ligge utenfor Trøndelag, må man bätterde gange det med to igjen, for Fiskeridirektoratet og Fylkesmannen skal ha 15 000 kr hver. Skal en flytte disse lokalitetene, må en betale fire ganger tre ganger 15 000 kr, ganger to, som er 360 000 kr. Det er en viss saksbehandlingsmengde når man skal flytte en konsesjon, men det samme saksbehandlingsgebyret må man også betale dersom man ønsker å skifte navn på eierstrukturen i selskapet.

Så til vekst i havbruksnæringen. Vi er i en situasjon i dag der vekst i havbruksnæringen er viktigere enn noensinne. Vi har økt interesse internasjonalt for helseeffektene av fisk, og i Chile ligger havbruksnæringen nede med brukket rygg. Da har man en strategi fra Regjeringen om forfordeling av nye aktører og særlig store aktører. Dette viser bare at Regjeringen fortsatt behandler havbruksnæringen som et distriktpolitisk og ikke et nærings- og industripolitisk virkemiddel.

De små er selvfølgelig viktige i konkurransebildet. De små er veldig gode når det gjelder nytenkning og innovasjon, men da kommer vi tilbake til dette at det ikke er veldig mange av de små og nye aktørene som klarer å skaffe til veie 8 mill. kr pr. konsesjon. Fremskrittspartiet mener at disse konsesjonene skulle ha vært tildelt gratis. Det kan vi godt diskutere, men 8 mill. kr er for høyt. Jeg utfordrer statsråden til å tenke seg om fram til februar – både når det gjelder pris og muligheten for å dele ut disse på avdrag.

Det er de store aktørene som har evne til å industrialisere næringen. Regjeringen har sagt at de har en ambisjon om å videreføre en større del av den fisken vi lander og produserer i Norge. Det klarer man ikke hvis man bare skal satse på små aktører. Store investeringer i foredlingsanlegg er avhengige av sikker råstofftilgang i tilstrekkelige volum. Dette burde ha ført til at Regjeringen nå slo fast at konsesjonstildelingen skulle være årlig og forutsigbar, og at maksimalt tillatt biomasse skulle økes i årets budsjettforslag.

Presidenten: Presidenten vil be representanten om å unngå uttrykk som i hvert fall her i salen kan oppfattes som banning. Dessuten vedtar ikke Stortinget avgifter som kan betegnes som absurde.

Arne L. Haugen (A) [20:45:33]: Vi er på vei inn i en tid preget av fallende konjunkturer og markeder, først og fremst skapt av aktører utenfor Norge. Men som vi alle vet, får dette virkninger, og de forsterker seg hver dag. Usikkerheten om hvordan dette vil påvirke oss framover, brer om seg.

Da er det viktig at vi har en offensiv næringspolitikk og et virkemiddelapparat som fungerer. Statsbudsjettet, slik det er framlagt, er etter mitt syn et budsjett for å få renten ned. Det er overordentlig viktig for næringslivet. Der-

nest har vi fått på plass bankpakken, konsolidert og styrket Kommunalbanken, vi utvider rammene for GIEK og Innovasjon Norge og sikrer at Eksportfinans kan videreføre og forsterke sin virksomhet. Nye tiltak kommer fortløpende etter hvert som de er forsvarlig avklart og planlagt.

Fra næringskomiteens innstilling har jeg lyst til å framheve komiteens enighet rundt romfartssatsingen. Denne næringen er viktig for Norge, den driver teknologien framover og bidrar til nyskaping, nye produkter og arbeidsplasser også i bransjer og bedrifter som er tilknyttet romfartsindustrien som underleverandører o.l. Selv om det bare er et tjuetalls bedrifter som er tilknyttet Norsk Romsenter, har disse bedriftene en omsetning på 5,5 milliarder kr. Eksportandelen er 70 pst., og den genererer arbeidsplasser i bedrifter over hele landet. Derfor er det viktig at disse bevilgningene holdes på et høyt nivå. Romfartsindustrien er også et viktig element i Regjeringens nordområdestrategi.

Der hører også bergverks- og mineralnæringen til. Vi er mange som nå venter på den nye mineralloven, og særlig for nordområdene, Finnmark, Troms og Nordland, åpner den for nye muligheter. Mineralnæringen er kommet i skyggen av oljenæringen. Jeg håper at når den nye mineralloven nå kommer, vil den legge forholdene bedre til rette for en mer offensiv bergverks- og mineralpolitikk, der det også legges opp til en sterkere innsats for å kartlegge den norske berggrunnen. Her ligger vi sørgelig langt etter våre naboland, dessverre.

Bergverks- og mineralforekomstene ligger der de er, og skaper derfor arbeidsplasser og aktivitet der de er lokalisert. Med utgangspunkt i at denne næringen har ligget i skyggenes dal, har rekrutteringen til næringen og til utdanningen på NTNU også sviktet. Komiteen ber derfor i en merknad om at Regjeringen har et våkent øye med dette, og at de tiltak som er nødvendige, blir satt inn for å sikre at næringen blir tilført tilstrekkelig kompetanse.

Komiteen har ellers merket seg at Nærings- og handelsdepartementet har gitt Bergvesenet et meget klart oppdrag med stram tidsfrist når det gjelder alternative metoder for å stoppe forurensningene fra gruvene på Løkken, som deponering og tildekking av forurensede masser og utredning av renseanlegg. For en som har vært opptatt av og arbeidet med disse problemene i 25 år, er det meget gledelig å se at de krav som er framsatt lokalt, og som er faglig forankret, blir imøtekommet av Regjeringen.

Avslutningsvis en kommentar når det gjelder reindriftsnæringen: Det er veldig stor variasjon områder imellom når det gjelder i hvilken grad den er bærekraftig. Det er nå særdeles viktig at den indre organiseringen av reindriften kommer på plass i samsvar med bestemmelsene i den nye reindriftsloven. Hvis selvjustisen i forhold til øvre tak for dyretall ikke virker, må statsråden gripe inn og få dette i orden. Det er bare en reindrift som er i balanse med ressursgrunnlaget, som gir forsvarlig verdiskaping.

Bendiks H. Arnesen (A) [20:50:26]: Primærnæringene, landbruk og fiskeri, er fortsatt bærebjelken for bosetting og næringsaktivitet i distriktene. I Norge har vi taktet være en målrettet nærings- og distriktspolitikk fortsatt levende bygder og kystsamfunn.

Landbruket ivaretar viktige fellesskapsverdier, og det er nødvendig å opprettholde et aktivt og bærekraftig landbruk over hele landet for å sikre tilgangen på ren mat og for å beholde levende bygder. Selv om det skjer mye annet i Bygde-Norge, er landbruket selve bærebjelken for bosetting og næringsliv i svært mange distriktskommuner.

Landbruket har gjennomgått en enorm omstilling og rasjonalisering, som naturlig nok har resultatert i en stor nedgang i antall bruk. Selv fra de partiene som roper på enda mer effektivisering og rasjonalisering, gjøres det et stort nummer av nedgangen i antall bruk.

Bruksstrukturen er endret og produksjonen er stor, uten at vi har fått et industrilandbruk, slik vi ser i mange andre land. Samtidig har vi en økende satsing på nisjeproduksjon og på produksjon av økologisk mat. Jeg er stolt av at den sittende regjering og stortingsflertallet har drevet en landbrukspolitikk som gjør at nedleggingstrenden nå flater ut, at det igjen er bedre rekruttering til næringen, og at det er investeringslyst i næringen igjen.

Vi har altså en robust matproduksjon over hele landet, og den må vi beholde og gjøre enda bedre. Da er ikke Fremskrittspartiets medisin den rette. Deres politikk vil bety en rasing av norsk landbruk i løpet av svært kort tid. De står ikke for modernisering, men for nedlegging.

Jeg har sagt det flere ganger her i denne sal, men jeg gjentar det igjen: Landbruket er stedbundet og kan ikke flyttes dit profitten er størst. Topografi og klima lar seg verken styre av markedskreftene eller av politiske vedtak. Derfor må virkemidler settes inn for å gjøre det mulig å drive landbruk over hele landet og under forskjellige klimatiske og topografiske forhold.

Jeg tror det snart bare er Fremskrittspartiets stortingspolitikere som ikke har forstått dette, men jeg ser jo med bekymring at Høyre i faretruende grad nærmer seg Fremskrittspartiets landbrukspolitikk.

Jeg er opptatt av at de mange unge og aktive gårdbrukerne som har behov for å bygge nye driftsbygg eller restaurere gamle bygg, må stimuleres til dette. Dette er ofte helt avgjørende for å sikre rekrutteringen og for å etterkomme krav til miljø og dyrevelferd.

Vi har i dag mange som står på venteliste for investering i landbruket. Dette er bønder som har alle planer og tegninger klare, og som er klare til å sette spaden i jorda. Dersom vi øker disse investeringsrammene, vil det umiddelbart gi effekt for bygg- og anleggsbransjen, og dette er en effekt som vil komme store deler av landet til gode. Jeg håper og tror at Regjeringen vil se positivt på det innspillet som jeg og tre andre stortingsrepresentanter kom med for noen dager siden.

Utfordringene for landbruks- og fiskerinæringen er ganske forskjellige, men disse to næringene har det til felles at de er meget viktige for bosetting og næringsaktivitet i distriktene.

For fiskerinæringen må den overordnede målsettingen være å sikre en nasjonal råderett og styring over ressursene og havområdene våre. Vi må ikke fravike målsettingen om at fiskeriressursene skal tilhøre fellesskapet og ikke privatiseres.

Jeg er også glad for at regjeringspartiene har et klart fel-

les politisk mål om at fiskeripolitikken fortsatt skal bidra til å utvikle levende kyst- og bygdesamfunn.

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

Per Rune Henriksen (A) [20:55:08]: Arbeid til alle er jobb nummer én for Arbeiderpartiet – nå som alltid. Vi er på vei inn i en global økonomisk nedtur som vi ikke har sett maken til siden 1930-tallet. Etterspørselen etter de varene vi produserer i Norge, synker, og vi forventer økt ledighet neste år. En god næringspolitikk er grunnmuren for en bærekraftig sysselsettingspolitikk. Arbeiderpartiet står for en aktiv næringspolitikk hvor staten, bl.a. gjennom investeringer og eierskap, styrker norsk næringsliv.

I disse tider er det statlige engasjementet i nøkkelbedrifter spesielt viktig fordi det skaper ro på eiersiden. På Aker Stord kan tusenvis av arbeidere konstatere at de tross alt er heldigere stilt enn mange av sine kollegaer i bransjen, ettersom vi har en regjering som da det var nødvendig, tok grep og sikret at konsernet nå har gode og langsiktige eiere.

La meg også si noen ord om et annet statlig eierskap, nemlig Statkrafts eierskap i noen av våre regionale kraftselskaper. I mange år har dette vært et eierskap som har fungert godt, til alles glede.

I Bergenshalvøens Kommunale Kraftselskap har Statkraft siden 1999 hentet ut over 1,8 milliarder kr i utbytte, og verdien på aksjene har nok også økt betraktelig. I den senere tid har jeg registrert bekymring fra tillitsvalgte i BKK og andre regionale kraftverk hvor Statkraft er stor eier. Statkraft bidrar ikke lenger i samme grad til å utvikle de regionale kraftselskapene i den retningen de lokale eiere, administrasjon og ansatte ønsker, blir det sagt. Videre sies det at Statkraft heller enn å utvikle selskapene, vil smalne dem, og prosjekter og satsinger blir avvist til tross for at de er lønnsomme og baserer seg på synergier og kompetanse som finnes i selskapene.

Dette er alvorlige signaler. Vår hensikt med Statkraft er, som eierskapsmeldingen sier, å sikre kontroll med vannressurser og utvikling av det norske kompetansemiljøet innen energiproduksjon. Statkraft bør innse at slik kompetanse må finnes og utvikles også i de regionale selskapene.

Disse selskapene må få handlingsrom til å fortsette å utvikle seg som sterke, verdiskapende medspillere i egen region, med gode kunderelasjoner. Denne utviklingen må basere seg på utnyttelse av det enkelte selskaps egne etablerte fortrinn og evne til utvikling og innovasjon. Statkraft må være en pådriver for utvikling av mer klimavennlig energi og en framtidsrettet infrastruktur med tilhørende kunderettet virksomhet, og selskapene må bidra til regional næringsutvikling og sysselsetting i regionene.

Det må stilles krav til verdiskaping i form av både lønnsom drift og samfunnsansvar. I budsjettet som vi nå behandler, heter det om det statlige eierskapet:

«Staten skal være en aktiv, langsiktig og forutsigbar eier i viktige norske selskap. Gjennom eierskapet vil staten bidra til god og stabil utvikling av næringslivet i Norge.»

Det er mitt håp at Statkraft skjeler til denne målsettingen for eierskap når de utformer sine strategier, og det vil ikke skade om Nærings- og handelsdepartementet på egnet måte veileder Statkraft med hensyn til hvordan godt eierskap skal utøves.

Gunnar Gundersen (H) [20:58:34]: Det var representanten Borten Moes første innlegg som fikk meg til å ta ordet. Jeg tror han sa noe slik som at det legger det norske eierskapet til jord åpent for storkapitalen, uten bindinger, da han snakket om å fjerne reguleringene i landbruket.

Nå er vel ikke tøv et parlamentarisk uttrykk, men man må jo kunne si at dette er så langt unna virkeligheten som det går an å komme. Og jeg tror faktisk Borten Moe vet det, for han har jo markert seg litt som en opposisjonell i sitt eget parti i det siste når det gjelder en del av disse temaene.

Det Senterpartiet unngår å svare på og ta en debatt på, er jo resultatene av den politikken som Senterpartiet har stått i førerretet for de siste 40 år. Den har gitt nedleggelse, fraflytting og pessimisme i landbruket, og svært mange bruk står nå tomme. Dette er ren skremmelsespropaganda fra Senterpartiet, og de unngår å komme inn på det som er resultatene av egen politikk.

Vi kan jo se litt til Sverige, som faktisk har et uregulert marked, og se hva som skjer der. Det ble faktisk undersøkt av en forsker på UMB noen år siden. Jeg ser landbruksministeren smiler. Det er kanskje fordi svensk landbrukspolitikk er ganske forskjellig fra den norske. Men de har faktisk et marked som ikke regulerer. I Sverige er ni av ti kjøpere innenbygdsboende, ni av ti selgere er utenbygdsboende, og for hver annen selger er det én kjøper. Altså får man også til en viss strukturrasjonalisering som vi faktisk er ute etter i Norge. For skognæringens del ble det en betydelig aktivitet i hogst da man fjernet reguleringene. Det ble tolket dit hen at i Sverige betyr skognæringen så mye at man faktisk ikke hadde råd til å sitte med den type reguleringer som vi har i Norge.

I Sverige får man til at innenbygdsboende ekspanderer, og man får til den strukturrasjonaliseringen som vi er ute etter. Så det er reguleringene som skaper de utfordringene vi har i Norge. I Norge er dødsbo på tur til å bli den største eiergruppen, og det er jo ikke akkurat det som skaper veldig mye optimisme.

Så sa også Borten Moe at næringen var uten bindinger. Jeg vet vel knapt om noen næring som har så mange uformelle bindinger rundt eierskapet som landbruksnæringen. Når offentlige reguleringer kommer i tillegg, blir virkningen ganske sterk.

Jeg syntes det var viktig å få tilbakevist dette, for det er mye skremmelsespropaganda uten noen binding i virkeligheten som rår i debatten.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [21:01:47]: Finanskrisen har vist oss en regjering som har vært på etterskudd med helt nødvendige tiltak mot den stigende arbeidsledigheten. Regjeringen har nektet å justere et budsjett som alle visste bygde på altfor optimistiske forutsetninger. I går ble det sagt slik:

«Stortinget har i syv uker behandlet et budsjett som var utgått på dato den dagen det ble vedtatt».

Det er ingen ringere enn en tidligere statssekretær ved Statsministerens kontor på 1980-tallet som sa dette.

Kristelig Folkeparti fremmet et forslag i finansinnstillingen om en tiltakspakke mot arbeidsledighet som innebar en økt bruk av oljepenger på nesten 5 milliarder kr utover Regjeringens forslag. Pakken ville gått til nødvendig bygging og vedlikehold av veier, jernbane, skoler og sykehjem. Næringslivet skulle også få bedre avskrivningsregler.

Dessverre ble denne pakken nedstemt av de rød-grønne, selv om den inneholder de samme elementene som Regjeringens pakke, som er varslet framlagt i månedsskiftet januar/februar. Jeg tror få skjønner hvorfor det er smart å vente med pakken når ledigheten vokser for hver dag som går.

Kristelig Folkeparti er utålmodig, og pakkens størrelse og hovedinnretning må avklares så raskt som mulig, og senest i løpet av en ukes tid.

Kristelig Folkeparti er innstilt på å gi sin støtte til en omfattende pakke hvor satsing på offentlige investeringer er hovedvirkemiddelet. Kristelig Folkeparti vil understreke at vi må bruke denne muligheten til å løse også de klimautfordringene vi står overfor. Økte avskrivnings-satser, særlig på maskiner og utstyr og på miljøvennlige investeringer bl.a. i byggesektoren, er eksempler på målrettede virkemidler for å motvirke investeringstørke i næringslivet.

Bedre rammebetingelser for fornybar energi vil både gjøre det interessant å bygge ut Norges store fornybare ressurser og skape de gode grønne arbeidsplassene. Det vil også kunne gi positiv effekt i forhold til målsettinger i klimaforliket.

Energieffektivisering vil ifølge både FNs klimapanel og Det internasjonale energibyrådet være tiltak som raskt kan gi oss de største utslippsreduksjonene når det gjelder klimagasser. Dette må stimuleres. Det er også avgjørende at den pakken Regjeringen legger fram, inneholder tiltak for en betydelig utbygging av jernbane og gang- og sykkelveier.

I går mottok statsminister Jens Stoltenberg et brev fra Norges Bondelag, der de tar til orde for at økte avskrivningssatser for driftsbygninger i landbruket må være en del av Regjeringens tiltakspakke. Dette forslaget er i tråd med Kristelig Folkepartis forslag som behandles her i dag. Men også våre rød-grønne kollegaer i Troms og Nordland har tatt til orde for det samme, så Kristelig Folkepartis politikk er her målrettet, og den er god. Det kan det ikke være noen tvil om.

Gunvor Eldegard (A) [21:05:09]: Eg har lyst til på slutten av debatten berre å koma med nokre kommentarar til litt av det me har høyrte her i kveld.

Dei fleste har vore opptekne av finanskrisa. Det synest eg er bra, for det er viktig at me saman kan koma fram til dei beste tiltaka for å motverka konsekvensane av krisa.

Representanten Korsberg utfordra oss på skattelette for SMBar. Regjeringa skal leggja fram ei tiltakspakke. Då er det viktig at me vurderer alle tiltak. Men det viktigaste

er at dei tiltaka som vert vurderte, og som skal inn i den pakka, gir sysselsetjing, og at dei gir rask sysselsetjing. Eg trur heller ikkje at ei reversering av endringane når det gjeld arveavgift og formuesskatt gir auka sysselsetjing fort.

Eg har lyst til å seia berre litt om arveavgifta, sidan det har vore nemnt her. Det me må hugsa på når me snakkar om arveavgifta, er at endringane i utgangspunktet er gjorde for at det skal verta ei meir rettferdig avgift, og for at dei som får normal arv, eller mindre arv, skal få mindre avgift. Forslaget til Regjeringa vil føra til at 95 pst. får mindre arveavgift. Det er bra. Men så er det endra for mottak av arv i ikkje børsnoterte selskap. Dei får ei skjerping av arveavgifta. Men – berre for å repetera det som eg sa i stad – for å skjerma små og mellomstore bedrifter er det lagt inn ordningar som skal hjelpa: Avdragstida aukar til tolv år. I denne tida er det rentefrie avdrag, og ein får trekt frå arveavgifta på formuesskatten.

Høgre snakkar òg om finanskrisa, og dei har fått litt hakk i plata på formuesskatt og arveavgift. I tillegg nemner jo representanten Torbjørn Hansen igjen mitt innlegg i VG frå 24. august, der eg skreiv at næringslivet går så det susar. Dersom representanten òg hadde lese Aftenposten, hadde han sett at Aftenposten Økonomi tre dagar seinare brukte same overskrifta, «Norsk næringsliv går så det suser». Det han gløymer å nemne, er at han svarte på dette innlegget, og då aller helst ville vere med på å ta æra sjølv.

Hans Frode Kielland Asmyhr snakka om ei pakke for små og mellomstore bedrifter, og han snakka om forenkling. Ja, det sa eg i mitt første innlegg – 200 mill. kr til Altinn. Dette er ein jobb som alltid må halda fram. Han snakka om å etablera bedrifter. Nr. 10 av 180 land på Verdsbanken si rangering er faktisk ganske bra, men det betyr ikkje at me ikkje kan verta betre. Det kan me.

Det er snakka veldig mykje om finanskrisa. Eg har berre lyst til å seia: Det viktigaste tiltaket som er gjort no, er tiltak for bankane for å få ned renta, fordi lågare rente er bra for bedriftene, det er bra for hushaldningane, og det er bra for folk med stor bustadgjeld.

Statsråd Helga Pedersen [21:08:25]: Jeg har kanskje gjort meg skyldig i en forsømmelse – jeg må gjøre oppmerksom på at nærings- og handelsministeren er syk, og at det er derfor hun dessverre ikke kan være til stede i debatten i dag. Jeg er helt overbevist om at hun veldig sterkt skulle ønsket å være her. Hadde hun vært her, hadde hun nok også sagt at mineralloven nå snart går inn for landing etter veldig, veldig mange år i prosess. Det blir et nytt og moderne regelverk som sikrer gode konkurransevilkår for den næringen.

I debatten her er også desimeringsfiske av kongekrabbe tatt opp. Nå blir det tatt omtrent like mye kongekrabbe i det uregulerte området som i det regulerte. Det tas opp mye kongekrabbe utenfor det kommersielle området. Vi ser nå på ordninger gjennom Innovasjon Norge for å se hva markedet kan ordne opp i når det gjelder å ta opp kongekrabbe i det området der det skal desimeres. Hvis vi ikke får på plass gode nok virkemidler der, skal vi også vurdere et statlig desimeringsfond.

Så registrerer jeg at Fremskrittspartiet etterlyser tiltak mot lakselus. De vil at vi skal være offensive overfor overfiske. Samtidig foreslår de store kutt i ordningene til Innovasjon Norge og kutter i deres saksbehandlingsgebyr. Dette henger ikke sammen. Skal vi være gode på det som handler om bærekraft, kan vi ikke regne med at markedet ordner opp i det. Da må vi ha et fiskeridirektorat som har nok ressurser og nok folk.

La meg også gjøre noen refleksjoner rundt Høyres og Fremskrittspartiets vurderinger av det budsjettet som er lagt fram. Hver gang vi har debatt om næringsdelen av budsjettet, prediker Høyre budskapet om langsiktighet og forutsigbarhet. Derfor er det veldig interessant å registrere den holdningsendringen som Høyre har gått gjennom fra statsbudsjettet ble lagt fram, og fram til dagens budsjett. På Høyres nettsider den 7. oktober var overskriften «Krigserklæring mot næringslivet», fordi Høyre mente at Regjeringen brukte altfor mye penger. Da het det fra Torbjørn Hansen, Høyres næringspolitiske talsmann:

«Regjeringen benytter handlingsregelen fullt ut og bidrar ikke til rentereduksjoner. Dette viser at de rødgrønne er mer opptatt av kortsiktig politisk gevinst enn å senke renten. Dette vil dessverre slå negativt ut for store deler av næringslivet.»

Da er det ganske forunderlig å registrere at lekser har skiftet fullstendig karakter siden den gangen. Nå heter det at Regjeringen bruker altfor lite penger.

Ola Borten Moe (Sp) [21:11:37]: La meg starte med de generelle økonomiske beskrivelsene som vi har hørt spesielt fra Fremskrittspartiet her i dag: Ingenting gjøres. Dette til tross for at det fra denne talerstolen er sagt igjen og igjen at Regjeringen har vært på høyden. Man har levert på bank, man har levert på eksport, i går leverte man i forhold til forutsigbarhet for kommunene.

Så til skatt som virkemiddel. Hans Frode Kielland Asmyhr sa at vi nå er nødt til å senke personbeskatningen betydelig, og viste til land som England og USA. Man burde vite at det vil ha en helt annen effekt å senke skatten i et land der en stor del av varestrømmen er innenlands. Vi produserer ikke varene våre selv. Å senke skatten og øke forbruket vil sannsynligvis bidra til økt import og kanskje ikke være den største hjelpen for norsk næringsliv i den situasjonen vi nå ser. Tvert imot er det sånn at Fremskrittspartiet bestandig har foreskrevet denne medisinen, uansett hvilken økonomisk situasjon vi har vært i. Går vi et halvt år tilbake i tid, da man snakket om press i økonomien, var fremdeles Fremskrittspartiets økonomiske medisin massive skattelettelser kombinert med enormt mye mer oljepengebruk. I tillegg skulle man ha strenge begrensninger på arbeidsinnvandringen, slik at man holdt viktig arbeidskraft ute av landet. Det er veldig spennende, selv om vi ikke har fokusert mye på det i dag, å se for seg hvordan denne politikken skulle vært sydd sammen med Høyres i et eventuelt regjeringssamarbeid.

Så snakker Fremskrittspartiet om et framtidrettet landbruk under parolen at man skal slippe landbruket fri. Det framstår for meg som at man ønsker å slippe bøndene, man ønsker å slippe landbruket. De kutter altså 6 milliard-

der kr i en avtale som Stortinget allerede har behandlet og godkjent, under henvisning til at det var de imot. Det er en luksus som ingen av oss andre kan tillate seg: å se helt bort fra at Norge har forpliktelser, at Stortinget har forpliktet fellesskapet overfor en næring eller for så vidt overfor andre land og andre traktater. Det undergraver hele vårt demokrati, hele vårt system. Det er kanskje ikke uventet fra Fremskrittspartiet, men skuffende fra Høyre. Det kan ikke komme av noe annet enn at man synes at landbruket er noe som man kan hakke på, og slippe unna med det.

De forslagene som fremmes, leder én vei, og det er mot 1920- og 1930-tallet. Da var det fint. De som har lest litt landbrukshistorie og for så vidt også norsk økonomisk historie, vil se at det var en tid da det var alles kamp mot alle, ingen tjente penger og det var stor nød og enorme problemer.

Norsk landbruk har et globalt anslag. Det siste halvåret er det 150 millioner flere i verden som sulter. Det er nesten en milliard. Det blir ikke færre som sulter av at vi slutter å ta i bruk det produksjonsgrunnlaget vi rår over. Det krever en aktiv landbrukspolitikk over hele landet.

Statsråd Lars Peder Brekk [21:14:55]: Jeg er svært overrasket over ordbruk og begrep som brukes i denne debatten både fra Høyres representanter og Venstres representanter. Representanten Kongshaug karakteriserer landbrukspolitikken som «gammeldags», representanten Hansen karakteriserer landbrukspolitikken som «gammelsosialistisk arvegods», og representanten Gundersen sier at resultatet av Senterpartiets politikk de 40 siste årene er «nedleggelse, fraflytting og pessimisme». Til sistnevnte taler kan jeg ikke si så mye annet enn at Senterpartiet knapt har vært i regjering og posisjon de siste 40 årene, og jeg har sett at både Høyre og andre partier har hatt ansvar for landbrukspolitikken i regjering. Så ser Gundersen mot Sverige. Da må jeg nesten flire, når vi ser hvordan situasjonen er i «gläsbygdene» på andre siden av grensen. La oss sammenligne med det åpne kulturlandskapet som vi har i Norge, der vi faktisk fortsatt har et levedyktig landbruk, mens det er fullstendig fraflytting i store deler av Distrikts-Sverige, utenom kanskje i Skåne og helt sør.

Da vi tok over etter Høyre og Venstre i 2005, var inntektene i landbruket særdeles lave. Vi har kjempet hardt for å reparere på Høyres og Venstres unnlatesynder i disse årene. Og skogbruket lå med brukket rygg etter Venstres skogpolitikk, som best kan karakteriseres som å gå baklengs inn i framtiden. Vi har gjeninnført skogpolitikken. Venstres syn på skogen og klimapolitikken som man har gitt uttrykk for i denne innstillingen, er i alle fall ikke i tråd med internasjonal kunnskap om skogens betydning for klimaet, og er heller ikke i tråd med klimaforliket som Venstre selv har vært med på å underskrive.

Vi har videreført det som har vært Høyres og Venstres politikk når det gjelder rammene for samdriftene. Da får vi kritikk for å være gammelsosialistiske. Høyre, derimot, vil diskriminere bruk som har én eier. Hvis man på et bruk produserer 400 tonn, skal man altså ha dårligere vilkår enn et bruk med fire eiere som produserer 400 tonn. Det er det som er konsekvensen av det Høyre her sier om

virkemidlene for samdriftene. Det kan vi ikke gå inn for. Her er vi faktisk enig i det Sponheim stod for da han var landbruksminister. Hva er dette? Er det her snakk om like konkurranseforhold? Her er også Høyre på faneflukt fra egen politikk.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [21:17:48]: Mange benytter dagens debatt til å snakke om finanskrisen, og hvor viktig det er å være proaktiv. Det er helt riktig. Men det som slår en når en hører Regjeringen snakke om at budsjettet er tilpasset, er jo de mange krisepakkene som kom underveis, og som viser at budsjettet ikke på noen måte er tilpasset situasjonen. Når en ser på virkemidlene fra Regjeringen, ser en for det første at en bruker rentepolitikken. Og den er svært viktig. Rentenivået er for høyt for mange bedrifter i forhold til den lønnsomheten de har i dag. Men det er allikevel et faktum at renten er ikke noe som Regjeringen styrer direkte. Det er et virkemiddel de kan håpe at Norges Bank gjør noe med, men det er altså utenfor politisk rekkevidde i utgangspunktet.

For det andre bruker Regjeringen likviditetspakker og garantier for å sikre finansiering. Det er også svært viktig. Men det som Regjeringen sjelden eller aldri kommer inn på, er jo rammebetingelsene for næringslivet generelt, som gjør – selv om likviditeten er på plass – at det fortsatt er lønnsomt å drive næringsvirksomhet ut av Norge.

Jeg har besøkt en rekke industribedrifter i de siste par månedene. Samtlige av disse kraftforedlende industribedriftene sier at det er rammebetingelser som må på plass hvis de skal få utløst investeringer for framtiden. Det er greit, de trenger likviditet, det er det ingen tvil om, det er vi alle enige om, men når det gjelder rammebetingelser, er det fullstendig tyst fra denne regjeringen.

Fagforeningen Industri Energi har allerede booket SVs grasplen foran Stortinget for å ha sin egen demonstrasjon nå igjen – den 13. juni 2009. Og bakgrunnen er det Leif Sande sier om industrikraft til Stavanger Aftenblad i dag: «Regjeringen har ikke innfridd løftene.»

Dette er altså en årlig foreteelse som fagforeningen Industri Energi gjør. Hvert år blir de lovet fra de rød-grønne partiene at nå kommer det et industrikraftregime, og hvert år må de bare begynne å planlegge neste års arrangement. Det er ikke bra. Det verste er at både når det gjelder industrikraft, som Regjeringen tar opp, og CO₂-kvoteregimet, som er det andre som må på plass, går Regjeringen i feil retning i forhold til det en ser i konkurrentlandene våre. Det betyr at risikoen ved å drive næringsvirksomhet i Norge øker i forhold til våre konkurrentland. Da hjelper det til slutt ikke hvor mye en får til av likviditetspakker med hensyn til finansieringen, hvis lønnsomheten i disse industribedriftene uteblir. Det er da en vil få slike konsekvenser som en allerede har fått på Karmøy, der en velger å legge ned aluminiumsbedrifter i Norge framfor i konkurrentlandene.

Jeg hadde håpet at Regjeringen i større grad i denne debatten ville fokusere på rammevilkårene som trengs for at lønnsomheten opprettholdes når finansieringen og likviditeten er på plass – og det ser en ikke. På samme måte burde Regjeringen i større grad brukt energi- og petrole-

umspolitikken til å gi tydelige signaler om at dette er noe man vil satse på, dette er kapitalsterke bransjer som kan få i gang hjulene igjen hvis de har tro på at det er lønnsomt å drive i Norge. Men så langt ser vi altså at Statkraft flytter investeringene ut av landet og ikke til landet.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [21:21:14]: Flere representanter og også flere statsråder har i dag sagt at vi ikke kan sette i gang nødvendige tiltak nå, fordi vi har vedtatt et budsjett for å få renten ned. Hva menes egentlig med det? Hvilket økonomisk resonnement ligger bak det?

Vi snakker altså om budsjettet for 2009, og i januar/februar skal Regjeringen legge frem en tiltakspakke. Statsministeren har senest i dag sagt at det er bare å sette i gang med å planlegge prosjekter, for pengene kommer, det er nok av penger. Budsjettet skal altså gjelde én måned, og det skal få renten ned. Så i januar skal renten gå ned, men penger som kommer i februar og resten av året, skal angivelig ikke ha noen innvirkning på norsk økonomi i det hele tatt og har ingen innvirkning på renten. Så er det da egentlig et «lurebudsjett» som de rød-grønne har vedtatt? Et «lurebudsjett» for å lure sentralbanksjefen, ved å si at her er budsjettet som vi vedtar, nå kan du sette renten ned, og så kommer pengene i februar og resten av året – det merker du sikkert ikke allikevel, og da kan renten forbli lav. Det er ingen logikk i dette. Og jeg håper at representanter og statsråder slutter å bruke det argumentet. Vi hører at statsministeren stadig vekk er på radioen og forteller det norske folk at vi har vedtatt et budsjett for å få renten ned. Men når han i neste åndedrag forteller at han skal sprøyte inn milliarder etter at budsjettet har virket i 30 dager, er det et helt urealistisk resonnement. Jeg forstår at de rød-grønne representantene ønsker å være lojale mot egen regjering, men en viss grad av økonomisk resonnement på egen hånd er det mulig å trekke også i denne sal.

Torbjørn Hansen (H) [21:23:14]: Jeg er glad for at statsråd Helga Pedersen leser mine pressemeldinger som går ut i forbindelse med budsjettet, for der kan hun finne mange gode innspill i forhold til å sikre arbeidsplassene i Norge, det skal være sikkert og visst.

Jeg skal være den første til å være ydmyk i forhold til den økonomiske utviklingen som har vært i høst. Det er riktig at da budsjettet ble fremlagt 7. oktober, var det ikke et budsjett som tilsynelatende dempet presset på renten. Men Høyre har, i motsetning til statsråd Helga Pedersen og denne regjeringen, vært i stand til å se den utviklingen som har vært denne høsten. Vi registrerte faktisk allerede den 13. oktober at Statistisk sentralbyrå kom med en prognose for norsk økonomi som avvek dramatisk fra det som lå inne i statsbudsjettet fra Regjeringen. Den viste at ledigheten ville øke kraftig, at etterspørselen for norske bedrifter ville falle dramatisk, at investeringene ville falle, og at norsk økonomi ville gå inn i en tilbakegangssituasjon. Det er klart at når vi får den kunnskapen i løpet av fem dager, bør alle og enhver tenke seg om i forhold til innretningen av statsbudsjettet.

Det som derimot er sjokkerende, er at Regjeringen sit-

ter på den kunnskapen. De ser hva som skjer ute i verden. Man lar det gå sju uker før man innser at budsjettet er utgått på dato. Det eneste som skjer etter disse sju ukene, er at Regjeringen trenger nye åtte uker for å iverksette tiltak for å sikre norske arbeidsplasser. Det er en handlingslamme, som jeg ikke tror noen annen regjering i den vestlige verden kan ha påkostet seg i en så alvorlig situasjon.

Jeg kan godt innrømme at kritikken når det gjelder rentebiten i min pressemelding, gikk ut på dato, men vi er også i stand til å se at verden forandrer seg, og det tror jeg også norske arbeidstakere hadde vært tjent med at Regjeringen forstod.

Det som ellers stod i pressemeldingen, som hadde tittelen «Krigserklæring mot næringslivet», var forslaget om å trekke inn egenkapitalen i norske bedrifter. Vi kan ha en ideologisk debatt om formuesskatt og om fordelingspolitikk, men det er ingen tvil om at i en situasjon hvor finansieringen forsvinner, hvor tilgangen på egenkapitalen forandrer seg som dugg for solen, er det et stort problem for bedriftene dersom man får trukket inn egenkapitalen. Det gjør at man i en vanskelig situasjon vil måtte permittere og si opp flere folk enn hvis man hadde solid tilgang på egenkapital. Det tror jeg er barnelærdom for de fleste som driver med næringspolitikk. Da må jeg bare få bemerke når det gjelder arveavgiften og det som Gunvor Eldegard sa tidligere i dag: Vi har bedrifter i Bergensområdet som har fått 27 ganger høyere arveavgift, og hvor et arveoppgjør vil svekke driftsgrunnlaget for en slik bedrift. Det er klart at under en finanskriser vil en slik innstramming ha dramatiske konsekvenser og ha betydning for arbeidsplasser i Norge.

Ellers må jeg si til statsråd Brekk om gammelsosialistisk arvegods: Ja, det er et gammelsosialistisk arvegods når staten skal bestemme prisen på en gård. Det er et reguleringsregime som vi ikke ser maken til i noen annen sektor. Det er reinspikka sosialisme når staten skal regulere prisen på hus og hjem.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [21:26:26]: Jeg registrerer at Ola Borten Moe og flere av de andre talerne fra den rød-grønne side sier at Regjeringen har levert til næringslivet, bl.a. i forhold til eksportnæringen. Men dette er ikke noe som har kommet på løpende bånd fra Regjeringen. Dette er noe som har kommet først etter at næringslivet og opposisjonen har bedt Regjeringen om å komme med tiltak. Så har Regjeringen, etter å ha tenkt seg grundig om – om dette er noe som det er verdt å høre på – kommet med tiltak som andre har vært i forkant med å etterspørre.

Så registrerer jeg at Ola Borten Moe går tilbake på sine lovnader om skattelettelse, og sier at det vil øke importen, og derfor ikke vil være heldig. Dette blir som da finansministeren satt i Redaksjon EN og sa at vi ikke kunne ha skattelettelse, for da satte folk penger i banken. Da har man stor tiltro til det norske folks selvdisiplin nå rett før jul!

Jeg vet ikke om Ola Borten Moe de siste ukene har vært ute i byen, men hvis han hadde vært det ville han sett at vi nå har fått januarsalg i desember, før jul. Da er det noe

alvorlig galt i norsk økonomi, og da må man ha betydelige stimulanser. Rentenedsettelse er én ting. En betydelig skattelettelse oppå det vil bidra til å avbøte den situasjonen.

Så kommer det, ikke overraskende, flere angrep på Fremskrittspartiets landbrukspolitik. Hvis det skulle være slik at Fremskrittspartiet ikke skulle kunne debattere saker som flertallet har vedtatt, da ville debattene her i Stortinget vært betydelig kortere. Som representanten Borten Moe vet, har Fremskrittspartiet i forbindelse med jordbruksoppgjørene i denne perioden vært det partiet som har kommet med betydelig fremtidsrettede forslag og strukturforslag i forbindelse med jordbruksnæringen.

Nå har Senterpartiet sittet på begge sider i jordbruksforhandlingene i de siste 30–40 årene. Når bonden først nå har kommet over 200 000 kr i gjennomsnittsinntekt, er det rart at Senterpartiet er fornøyd med det. Vi vet at vi nå har ca. 8 000 heltidsbønder. Det innebærer at vi i prinsippet i Norge har en politikk for deltidsbonden. Jeg registrerer at representanten Borten Moe fortsatt lever på 1930-tallet. Det er bekymringsfullt for landbruket.

Statsråd Helga Pedersen [21:29:44]: Når representanten Hansen framstiller det som om finansuroen kom som en stor overraskelse på Regjeringen, vil jeg vise til beskrivelsen av den finansielle usikkerheten i statsbudsjettet, som også er begrunnelsen for at Regjeringen la inn mer oljepenger i budsjettet for 2009.

Så er det jo interessant å se hvilken mottakelse Høyres krisepakke fikk, her omtalt i Aftenposten onsdag 12. november under overskriften «Industrien sier også nei», der Karen Helene Ulltveit-Moe, professor i samfunnsøkonomi, uttaler:

«Det er vanskelig å se at Høyres budsjett treffer noen bedre.»

Så over til Fremskrittspartiet, som her i salen har snakket om rammevilkår. La oss nå være enige om at rentenivået er et av de viktigste rammevilkårene norsk næringsliv har. Fremskrittspartiet vil nå drive med motkonjunkturpolitikk i nedgangstider, etter at de i årevis – mens vi har hatt gode tider – har drevet med medkonjunkturpolitikk. Fremskrittspartiet har alltid penger til skatteletter og har bestandig penger til større utgifter på statsbudsjettet, enten det er høykonjunktur eller lavkonjunktur. Jeg tror vi alle skal prise oss svært så lykkelige over at det ikke er Fremskrittspartiets økonomiske politikk som har ligget til grunn i de tidene vi nå har lagt bak oss. Da hadde vi gått inn i finanskrisen med et langt høyere rentenivå – et skyhøyt, særnorsk rentenivå – som utgangspunkt for å håndtere krisen. Og da hadde det hjulpet veldig lite å kutte i saksbehandlingsgebyrene til Fiskeridirektoratet, for å si det slik.

Jeg må jo også si at for dem som måtte gå i tanker om å stemme borgerlig ved neste høsts valg, må det være veldig lite tillitvekkende at Høyre og Fremskrittspartiet, som tar mål av seg til å stable på bena et borgerlig regjeringsalternativ, har så sprikende meninger om hvilken økonomisk politikk de skal føre. De er fullstendig på kollisjonskurs – Høyre har vel til og med omtalt Fremskrittspartiets økonomiske politikk som kasinopolitikk.

Regjeringen er opptatt av å sikre arbeidsplasser. Derfor har vi ført en ansvarlig politikk og holdt igjen på oljepengebruken i gode tider. Nå har vi lagt fram et offensivt budsjett, med en rekke tiltak for næringslivet, på samferdselssiden og på byggefronten. Det er i seg selv en stor tiltakspakke, i tillegg til de bankpakkene vi har lagt fram, og den pakken vi har varslet over nyttår. Dette er en utvikling av tiltak som er tilpasset den økonomiske situasjonen – og finanskrisen, etter hvert som den gir seg utslag i norsk økonomi. Vi skal iverksette de tiltakene som trengs, når de trengs.

Leif Helge Kongshaug (V) [21:33:04]: Jeg hadde ikke tenkt å forlenge debatten utover kvelden, men når det er så mange andre som gjør det med glød, er det fristende å gi svar på det som er blitt sagt.

Representanten Steinar Gullvåg var innom Venstre og det forslaget som vi er med på når det gjelder forenkling og modernisering av deltakerloven og råfiskloven. Hva er det som er så farlig med det? Det er jo å tilpasse et lovverk etter dagens situasjon, og vi har ikke tenkt å avskaffe det. Det er jo forskjell på å barbere seg og å skjære av seg hele haken. Vi må ikke være livredde for å tilpasse lovverket etter tiden vi lever i.

Så registrerte jeg at vi her på talerstolen hadde en tydelig irritert landbruksminister, som irrettesatte de ulike partiene i stortingssalen. Det har han rett til, og han har kanskje grunn til å være irritert – når en gjør vedtak begrunnet i lokale senterpartilag rundt omkring. Det er jo ikke de som skal styre norsk landbrukspolitikk. Og han var irritert over at jeg har sagt at Senterpartiet har en gammeldags landbrukspolitikk. Det er jo åpenbart. Odelsloven, som hegnes så mye om, var en lov som ordnet en kø inn i en næring som var så attraktiv at vi måtte ha en kø for å ordne det på en skikkelig måte. Men nå er det ikke kø inn i den næringen. Nå er det om å gjøre å få de flinke folkene, rekruttere de dyktige gårdbrukerne, la dem få slippe til. Det er det som er framtiden i landbruksnæringen.

Så registrerte jeg også en bredside mot Venstres skogpolitikk. Det dreier seg ikke bare om å bevilge penger og gjøre akkurat det som en har gjort før. Da Venstre satt i regjering, rettet vi på skogfundsordningen i form av betydelig skattelette, noe som ble godt mottatt av skognæringen. Men det er en del som tror at bare vi bevilger øremerkede penger, er det viktigere enn alt annet. Skogfundsordningen med skattelette er noe av det beste som har skjedd av forbedringer når det gjelder skogtiltak i det siste.

Så er det jo slik at når Norge gror igjen, er det ikke noen hensikt bare å fortsette med å plante. Vi må også ha bruk for de plantene som vokser. Venstre tok tak i det som var viktig, nemlig å få verdiskaping ut av trestokken. Og hvis en får verdiskaping og lønnsomhet ut av trestokken, vil skognæringen greie seg selv, både når det gjelder uttak, og når det gjelder planting. Om bestefar gjorde det på én måte, både når det gjelder å drive gård, og når det gjelder å drive skog, er det ikke sikkert at barnebarnet skal gjøre det på samme måten. Den som mener det, må tåle å få stempelet «representant for en gammeldags politikk».

Tord Lien (FrP) [21:36:17]: Jeg vil bitte lite grann tilbake til MTB, maksimalt tillatt biomasse. En økning i den kunne ha ført til umiddelbar produksjonsvekst, spesielt i Midt-Norge, men også mange andre steder. Det ville også kunne ha skjedd uten behov for ny kapitaltilførsel, noe som unektelig er en utfordring enkelte steder. Men MTB-regelverket er først og fremst også en utfordring for de små oppdretterne, som Regjeringen hevder de er mest opptatt av. Jeg vil da sitere fra dagens IntraFish:

«MTB-systemet er stivbeint og svært lite fleksibelt for små oppdrettarar når til dømes marknaden sviktar, seier Karsten Måsøval.»

Store aktører har en helt annen mulighet til å flytte biomasse. Og flere konsesjoner pr. lokalitet åpner også for større dynamikk, noe små oppdrettere ikke har den samme mulighet til. De har dermed mye sterkere begrensninger på grunn av MTB-regelverket. Jeg har en mistanke om at Regjeringens motstand mot en økning i MTB handler om at dette ville det være veldig vanskelig å skattlegge – og det er tydeligvis målet for det meste av det Regjeringen foretar seg.

Desimeringsfisket er like stort utenfor som innenfor forvaltningsområdet for kongekrabbe – ja, det skulle bare mangle! Desimeringsområdet er mye, mye større, og det er basert på en helt annen modell, nemlig at det skal være kongekrabbe det ene stedet, og det skal ikke være kongekrabbe det andre stedet. Derfor vil jeg anta at det må fiskes mye mer i det området hvor det ikke skal være kongekrabbe, enn i det området hvor kongekrabben skal forvaltes som en ressurs.

Så har jeg lyst til å ta opp noe annet og veldig alvorlig. Når det gjelder sommerens seismikkonflikt i Lofoten og Vesterålen, ble fiskerne i det området gitt en garanti fra Regjeringen om at senest fire måneder etter at søknaden var levert, skulle disse sakene være landet. Så langt er 25 av 70 saker behandlet. Det bekymrer meg, og jeg vil sterkt anmode statsråden om å følge opp denne saken, slik at man i løpet av januar klarer å få landet disse sakene, så man ikke nok en gang bidrar til en ytterligere eskalering av konflikten i havområdene utenfor Lofoten og Vesterålen.

Så har jeg bare lyst til å utfordre landbruksministeren på en ting. På mandag spurte jeg olje- og energiminister Terje Riis-Johansen om det er et mål at bioenergistrategiens mål om 14 TWh fornybar bioenergi i hovedsak skal oppnås gjennom nasjonalt råstoff. Det kan gjerne landbruksministeren kommentere.

Presidenten: Ola Borten Moe har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Ola Borten Moe (Sp) [21:39:38]: Først til Hans Frode Kielland Asmyhr: Mine betraktninger gjaldt altså sterke reduksjoner i personbeskatningen. Jeg tror også at en målrettet skattelette rettet mot næringslivet kan og vil være viktig.

Så harselerer Kielland Asmyhr over at inntekten først nå har nådd 200 000 kr pr. bruk. Det gir først og fremst noen betraktninger rundt at lønnsnivået er lavt. Da blir jo

svaret fra Fremskrittspartiet, nemlig å kutte 100 000 kr over natta, veldig merkelig.

Det jeg tenkte jeg skulle bruke litt tid på, var eiendoms- politikken. Konservatismen er tuftet på at man skal endre for å bevare. I den tradisjonen står jeg. Vi bør bevare en de- sentralisert eiendomsrett for alle, der det følger med plik- ter. Det er den norske tradisjonen. Høyre har isteden startet et liberalistisk korstog, der man fjerner alle begrensninger på kapital med kapitalens frie flyt. Det er en stor forskjell.

Til Venstre når det gjelder skog, har jeg lyst til å si at det dreier seg ikke om at man ikke skal gjøre slik som beste- far har gjort det, men man ønsker jo ikke å ta det ut, fordi man ønsker å bevare. Det er Venstres valg i denne saken.

Ketil Solvik-Olsen (Frp) [21:41:00]: Etter å ha hørt forrige taler er det åpenbart at de politiske standpunkt går i arv fra generasjon til generasjon, uten evne til å tenke nytt. Det er trist.

Det var statsråd Pedersen som gjorde at jeg tok ordet. Det gis et inntrykk av at statsbudsjettet er så veldig godt tilpasset den situasjonen vi nå er i. Det er det kun regje- ringsmedlemmene som i dag påstår. Samtlige økonomer, samtlige analytikere, til og med samtlige rød-grønne poli- tiske kommentatorer sier at det er åpenbart at dagens bud- sjett ikke er laget ut fra den økonomiske situasjonen vi har nå.

La meg bare se i budsjettet. Arbeidsledigheten skulle stige et kvart prosentpoeng i løpet av neste år. Der har en jo allerede truffet mål for året har begynt. Det skal være en litt svakere vekst. Jeg gleder meg til å se om vi faktisk når det målet, for det vil være en veldig god økonomisk vekstsituasjon, alt tatt i betraktning.

Alle økonomiske indikatorer og alle analyser viser at dette budsjettet ikke er tilpasset den økonomiske situasjo- nen, og fasiten på det er jo at hvis budsjettet var så godt tilpasset, hadde en ikke trengt krisepakker, for da hadde det allerede blitt lagt inn i budsjettet. Å komme og påstå noe annet gir politikerforakt, for det er så åpenbart fjernt fra sannheten.

Så snakker en om rentenivået. Jeg tror ikke det er noen i denne sal som er uenig i at rentenivået bør ned, og at det kommer både husholdninger som sliter med gjeld, indust- rien og næringslivet til gode. Men det er samtidig et fak- tum – og det har stort sett alle politikere i denne sal skrytt av når det gjelder det norske finansielle system og penge- politikken – at rentenivået bestemmes på armlengdes av- stand fra politikere. Vi kan ikke på noen måte gi noen del- tjalstyring med hensyn til hva renten skal bli. Det får en bare håpe at Norges Bank gjør, slik som vi her i denne de- batten anslår er bra. Men en kan altså ikke bruke det som inntekt for Regjeringens politikk at nå gjør Regjeringen noe som reduserer renten, for Norges Bank responderer på det en ser; en blir ikke pålagt det.

Så kom det en annen påstand fra statsråden, at Frem- skrittspartiet ville ført en politikk som medfører høyere rente. Vårt alternative budsjett har i mange år på rad blitt innlevert til SSB for beregning, og fasiten har vært den samme hvert år: Renten i Fremskrittspartiets verden ville gått ned, hvis vi hadde fått gjennomført vår politikk. Det

er de samme modellene som en bruker når en beregner Regjeringens politikk og konsekvensene av den.

Til slutt – igjen – når det gjelder rammebetingelser: Hvis en kan gjøre noe med rammebetingelsene, styrker næringslivet sin sjanse til å konkurrere. En kan i energipoli- tikken gjøre det slik at Statkraft investerer i Norge fram- for i Sverige. En kan i industripolitikken gjøre det slik at StatoilHydro investerer i vindmøller i Norge framfor i England. En kan gjøre det slik at petroleumsnæringen in- vesterer på norsk sokkel framfor å flytte mer og mer ka- pital til Afrika og til Brasil, fordi regjeringsmedlemmene går og sier at nå skal en politisk styre ungdom vekk fra petroleumsrelatert utdannelse, og en sier at en skal begyn- ne å stoppe letevirsomhet i Norge. Den form for debatt som jeg så på Politisk kvarter mandag i forrige uke, der de rød-grønne regjeringspartiene kranglet seg imellom, er den dårligste form for næringspolitikk en kan ha i Norge. Det skaper bare usikkerhet.

Øyvind Korsberg (FrP) [21:44:25]: Fremskrittsparti- et har fått kritikk bl.a. for at vi kutter i og reduserer litt byråkratiet i de ulike departementer, bl.a. når det gjelder Innovasjon Norge, som statsråd Helga Pedersen var inne på.

Det som er den virkelige verden for svært mange be- drifter i dag, er at de må kutte både i administrasjon og i sin produksjon på grunn av økonomiske nedgangstider. Det private næringslivet befinner seg i en virkelig verden, der de ikke får bevilget penger over et statsbudsjett, men faktisk må tjene de pengene som de trenger for å beta- le bl.a. lønninger. Da blir det litt merkelig at det fremstår som svært dramatisk når vi foretar en liten reduksjon.

Så har vi fått kritikk for landbrukspolitikken, og for at vi reduserer på jordbruksavtalen. Det er en avtale som vi har vært imot, og vi benytter også denne anledningen til å synliggjøre det. Men det er ganske forunderlig at de rød-grønne partiene nå faktisk har glemt hva de selv har gjort. Når det gjelder fjorårets debatt, vedtok de at rede- rinæringen skulle betale 21 milliarder kr i skatt med til- bakevirkende kraft. Så kreative har ikke vi vært innenfor landbrukspolitikken – og det kommer vi heller ikke til å være – at vi krever tilbakebetaling av skatt.

Når det gjelder havfiskeflåten, endrer man rammevil- kårene rimelig dramatisk, fra evigvarende kvote til tidsav- grenset kvote. Regjeringen har gjort en del som ikke har vært helt i tråd med det næringslivet ønsker, for å si det rimelig forsiktig.

Statsråd Helga Pedersen var inne på renten. Det er gan- ske forunderlig at når renten går opp, tar de rød-grønne syv steg tilbake og sier at dette har ikke vi noe med, det er Norges Bank. Men når renten går ned, sier de at dette er Regjeringens politikk. Det er ikke lett å skjønne logikken i dette, og ikke tror jeg jeg kommer til å gjøre det heller.

Det som er forskjellen på oss og de rød-grønne, er at vi i Fremskrittspartiet faktisk har en evne til å prioritere. Det er det hele budsjettet vårt legger opp til, vi reduserer og kutter på noen områder, og så ønsker vi å prioritere mye sterkere på andre områder. Vi bruker mer oljepenger enn det de andre gjør, det har vi gjort i mange år. De andre har

puttet disse pengene inn i aksjer i utlandet, det har ikke vært noen særlig lukrativ investering. Hadde man brukt disse midlene på å investere i Norge, eksempelvis investert i samferdsel, ville man ha fått mye mer igjen. Nå er disse pengene forduftet på verdensbørsene.

Steinar Gullvåg (A) [21:47:46]: Jeg har stor forståelse for at representanten Kongshaug har et behov for å ufarliggjøre det faktum at han står sammen med Høyre og Fremskrittspartiet i et forslag om å gå løs på deltakerloven og råfiskloven. Det kan selvfølgelig være et uttrykk for troskyldighet, når representanten Kongshaug sier at han bare vil justere visse punkter i lovverket. Men jeg går ut fra at når han nå er med på et slikt forslag, har han også et klart bilde av hva i dette lovverket han ønsker å modernisere og fornye. Det har garantert hans samarbeidspartnere, for den politikken de fører, går hele tida og systematisk i retning av avregulering, liberalisering og større markedsretting av lovverket, slik vi kjenner det fra innstillingene gjennom år.

Representanten Kielland Asmyhr har i dag vist at han kjenner seg mer i slekt med Milton Friedman enn med Keynes. Det er for så vidt ikke overraskende, for det har vært Fremskrittspartiets politikk til alle tider. De har en klokkefello på markedet og markedsløsninger som vi andre selvfølgelig har vanskelig for å skjønne, spesielt i en situasjon hvor den internasjonale finanskrisen har demonstrert markedets utilstrekkelighet. Nå mer enn noen gang er det viktig – det erkjennes i de fleste land og av de fleste, bortsett fra Fremskrittspartiet – og nødvendig at myndighetene griper inn overfor markedet, regulerer markedets virksomhet på en slik måte at vi hindrer markedskreftene i å ødelegge norsk økonomi. Derfor er vi nødt til å bruke offentlig sektor bevisst for å skape arbeid til de menneskene som blir arbeidsledige som følge av at markedet svikter.

Statsråd Lars Peder Brekk [21:51:00]: Representanten Kongshaug snakker om en irritert statsråd – da vil jeg heller si det slik at en engasjert og ivrig statsråd er riktig.

Jeg har lyst til å kommentere skogpolitikken til Venstre litt mer. Denne regjeringen har gjeninnført skogpolitikken. Venstre foreslår kutt på 70 mill. kr i år, og de har foreslått kutt tidligere. Skogplanting er et viktig tiltak for å opprettholde produksjonen i skogene, noe som vil føre til økte muligheter for næringsutvikling, samtidig som det har en gunstig klimaeffekt ved at det binder CO₂. Vi vet også at skogeierne etter skogbruksloven er pålagt å sikre en tilfredsstillende foryngelse av skogen etter hogst. I granskog må det plantes, mens det er litt lettere for furu og løvtrær å forynges seg naturlig.

I deler av landet er det mangel på infrastruktur, og vi er nødt til å iverksette tiltak for å bygge nye veier. Skogsbilveier kan komme i konflikt med miljøinteresser. Det er derfor det stilles spesielle krav og særskilt tillatelse for all skogsveibygging. Offentlig støtte bidrar derfor til muligheter for å få til gode veiprosjekter som kan fungere på tvers av eiendomsgrenser, og som vektlegger miljøhensyn.

Så til klimaregnskapet og skogen. Venstre er kritisk til at Regjeringen – som en sier – innlemmer skog for å pynte på regnskapet over de totale CO₂-utslippene i Norge.

Da har jeg lyst til å si det slik at i klimaforliket, som Venstre har vært med på, er bidraget fra skog inkludert i målet for de norske utslippsreduksjonene som skal tas hjem. Det har Venstre sluttet seg til. Så det er helt fantastisk at vi får en slik kommentar fra Venstre i denne saken, synes jeg.

Og så om den «reinspikka sosialisme»: Høyre har foreslått at vi skal behandle samdrifter annerledes og bedre enn enkeltbruk. Vi har videreført den politikken som Venstre og Høyre stod for i forrige regjering i forbindelse med samdrifter, og vi har videreført den politikken med hensyn til harmonisering av tilskuddene, slik at samdrifter skal ha samme vilkår som enkeltbruk som er av lik størrelse. Selvsagt skal det ikke være slik at det skal være verre for et enkeltbruk, og en enkeltfamilie, å drive et gårdsbruk enn for en samdrift. Det er prinsippet vi har fulgt opp fra den tidligere regjeringens politikk. Det synes jeg er et godt prinsipp, og det synes jeg ikke skal karakteriseres som «reinspikka sosialisme», slik Høyres Torbjørn Hansen her påpekte.

Statsråd Helga Pedersen [21:53:55]: Først vil jeg svare på de spørsmålene som ble stilt om MTB fra Fremskrittspartiet. Det er to grunner til at vi tar ut produksjonsveksten når det gjelder nye konsesjoner, og ikke øker maksimalt tillatt biomasse. Da vi la fram havbruksstrategien i fjor, sa vi at vi skulle gjøre det. Jeg er fullt klar over at det er mange i næringen som ønsker seg en økning når det gjelder MTB, istedenfor en nytildeling av konsesjoner. Men minst like viktig for oppdrettsnæringen er det at man er forutsigbar og fører den samme politikken fra 2008 til 2009. Jeg er heller ikke sikker på om det er ønskelig akkurat nå med en umiddelbar produksjonsvekst, med de usikre markedsutsiktene man har for neste år. Det er viktig at veksten er kontrollert, og at markedet kan ta unna det som kommer fra Norge.

La meg så vende tilbake til renta, for det er jo åpenbart at rentenivået i Norge påvirkes av oljepengebruken i statsbudsjettet. Det nytter ikke at Fremskrittspartiet har klart å overbevise noen i SSB. Jeg skal ikke her gå nærmere inn på hva slags kontor de sitter på, om det er et lite kott eller et stort hjørnekontor. Men uansett hjelper det ikke at man overbeviser de karene, så lenge sentralbanksjefen ikke er overbevist. Og når representanten Korsberg sier at han ikke skjønner logikken i dette, er det en advarsel til alle dem som har jobben eller boligen sin kjær, mot å stemme Fremskrittspartiet.

Det budsjettet som Regjeringen har lagt fram for 2009, er en tiltakspakke der vi bruker 14 milliarder kr mer i oljepenger. Det budsjettet begynner å virke om to uker, og det forsvinner ikke i løpet av neste år. Flere tiltak er lagt fram etter budsjettet, og flere tiltak er varslet i 2009, tilpasset utviklingen og situasjonen. Det sentrale her er at vi ser hvordan den ene medisinen virker, før vi tar i bruk den neste, slik at vi hjelper pasienten i stedet for å ta livet av ham eller henne.

Presidenten: Representanten Kielland Asmyhr har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [21:56:29]: Hvis dette hadde vært en jordbruksdebatt på 1930-tallet – hvor Ola Borten Moe tydeligvis befinner seg – og man hadde sagt at det i 2008 ville være 47 000 aktive bønder, hadde Senterpartiet konkludert med at da ville man ha stor arbeidsledighet, og hele Norge ville ligge brakk.

Jeg har faktisk sett på Ola Borten Moe som en fornyer av Senterpartiets politikk. Han har turt å si fra, men vi må registrere at det har egnet seg best i media. Det er klart at bonden har god grunn til å være misfornøyd med Senterpartiets innsats. Når man bare har 200 000 kr i inntekt, og man skal gå i et fjøs sju dager i uken, 365 dager i året, har man god grunn til å være misfornøyd. Men man kan ikke gi Fremskrittspartiet skylden for en slik inntektsutvikling.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [21:57:36]: Det meste er vel sagt i debatten, som på mange måtar har vore føreseieleg. Men eg må jo seie at eg stussar litt når representanten Christian Tybring-Gjedde står her på talarstolen og seier at Regjeringa legg fram eit «lurebudsjett» for å få ned renta. Akkurat som om Regjeringa skal prøve å lure sentralbanksjefen! Eg har faktisk større tillit til sentralbanksjefen enn som så – at han ikkje lèt seg lure.

Representanten Hans Frode Kielland Asmyhr hevdar med høg røyst at Framstegspartiet er det partiet som er nytenkjande og kjem med flest moderne forslag. Det kan kanskje vere rett. Det er iallfall ingen tvil om at Framstegspartiet er det partiet som leverer inn flest forslag i denne salen, men om dei er realistiske og nytenkjande, er eg jammen usikker på. Eg skal nemne eit par eksempel:

Framstegspartiet meiner at det private næringslivet har altfor dårlege kår med dagens regjering. Dei peiker på at m.a. små og mellomstore bedrifter betaler unødig mykje pengar i skattar og avgifter, og at dei blir hemma av altfor mykje byråkrati. Representanten Gullvåg tok tidlegare i debatten ein replikk på representanten Korsberg, der han tok opp akkurat det spørsmålet som eg no vil reise. Det er slik at for å samordne offentleg informasjon til næringslivet når det gjeld etableringar, krav til bedrifter eller informasjon om EU, er det oppretta to instansar. Den eine heiter Bedin, og den andre er Narviktelefonene. Det er to instansar som yter gratis tenester til næringslivet – eg understrekar gratis tenester til næringslivet.

Framstegspartiet er det einaste partiet som vil ta frå næringslivet desse viktige informasjonstenestene. Da må ein begynne å lure på kva som er hensikta med det. Kvifor meiner Framstegspartiet at dette skal vere tenester som bedriftene må ut og kjøpe i marknaden? Det er jo ein kostnad for bedriftene. Svaret frå representanten Korsberg, at næringslivet får reduksjonar i skattar og avgifter står seg ikkje, når motstykket i finansieringa er kutt i landbruket på 6 milliarder kr – som elles er brot på inngåtte avtalar – kutt i bistanden med milliardbeløp, og så brukar dei 31 milliardar kr meir av oljepengane i sitt budsjett enn det Regjeringa legg opp til.

Presidenten: Presidenten vil gjøre oppmerksom på at den reglementsmessige tiden for kveldsmøtet er omme,

men foreslår at møtet fortsetter til dagens kart er ferdigbehandlet.

– Det anses vedtatt.

Presidenten: Representanten Tord Lien har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Tord Lien (FrP) [22:00:59]: Representanten Gullvåg forsvarer på tilsynelatende ideologisk grunnlag deltakerloven, råfiskloven og geografisk kvotefordeling. Dette betyr at familien Grøntvedt, som driver fiskemottak på Ørlandet, ikke skal få en kvote, mens en mer kjent rekefisker ved navn Røkke skal få eie industrianlegg. Man kan spørre seg om det handler om partitilhørighet, men det bør jeg vel unngå.

Representanten Gullvåg mener også at fiskere i Nordland ikke skal få kjøpe kvoter fra Trøndelag, men at fiskere i Finnmark skal få kjøpe kvoter fra Nordland. At dette ikke er lurt, er jeg helt sikker på – men det mener tydeligvis representanten Gullvåg at det er. Men at dette har noe med ideologiske forskjeller i Stortinget å gjøre, det mener jeg sterkt at det ikke har.

Så til MTB, som statsråden var inne på. At det var lurt for seks måneder siden, betyr ikke at det er lurt i dag. Regjeringen har stort sett forandret all annen næringspolitikk, og da burde man kunne ha forandret denne delen også.

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

Øyvind Korsberg (FrP) [22:02:19]: I mitt siste innlegg i dag har jeg ikke behov for å forsvare Fremskrittspartiets politikk, men jeg har faktisk behov for å forsvare SSB. Jeg må si at jeg reagerte ganske kraftig på den måten statsråd Helga Pedersen ordla seg om SSB på, og at vi sender vårt alternative statsbudsjett til SSB for å få gjort beregninger av bl.a. hvordan det ville påvirke rentenivået. Når statsråden prøver å sannsynliggjøre at SSB bare kommer med noen beregninger etter at vi nærmest har bestilt et resultat, må jeg si at det reagerer jeg ganske kraftig på.

SSB er altså politisk uavhengig. De gjør en jobb uansett hvem det er som leverer inn et oppdrag, og leverer et resultat ut fra det, uansett politiske meninger. At statsråden har en så dårlig argumentasjon mot Fremskrittspartiets økonomiske politikk, forteller vel egentlig det meste.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 5, 6 og 7.

(Votering, se side 1406, 1417 og 1418)

Sak nr. 8 [22:03:34]

Forslag fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre oversendt fra Odelsstingets møte 2. desember 2008 (jf. Innst. O. nr. 10):

«Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av sjømannsloven for å vurdere behovet for oppdatering av regelverket.»

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 1419)

Sigvald Oppebøen Hansen tok her igjen over presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering, sa

presidenten: Stortinget skal votere i sakene nr. 1–8.

Sidan presidenten har delteke i debattane i dei sakene me skal votere over, vil han for ordens skuld be om salens tilslutning til at vi gjer unntak frå § 35 fjerde ledd i Stortingets forretningsorden. – Ingen innvendingar er komme, og det blir sett på som vedteke.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det sett fram 50 forslag. Det er

- forslaga nr. 1–20, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslaga nr. 21–23, frå Per Sandberg på vegner av Framskrittspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti
- forslag nr. 24, frå Per Sandberg på vegner av Framskrittspartiet, Høgre og Venstre
- forslag nr. 25, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet og Høgre
- forslag nr. 26, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslaga 27–29, frå Trond Helleland på vegner av Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslaga nr. 30–45 frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet
- forslag nr. 46, frå Trond Helleland på vegner av Høgre og Venstre
- forslag nr. 47, frå Trond Helleland på vegner av Høgre
- forslaga nr. 48–50 frå Jan Sahl på vegner av Kristeleg Folkeparti og Venstre

Presidenten: Irene Johansen har bedt om ordet til stemmeforklaring.

Irene Johansen (A) [22:12:02]: I debatten tidligere i dag signaliserte jeg at Østfold Arbeiderpartis representanter ville støtte forslag nr. 21. I løpet av kvelden har dette utviklet seg til et politisk spill som vi ikke vil delta i. Saken er til behandling i Samferdselsdepartementet og avgjøres i Regjeringen. Statsråden har i debatten i dag sagt at hun er i konstruktiv dialog med flyplassen og ser viktigheten av å opprettholde den. Vi vil derfor ikke støtte det framlagte forslaget.

Presidenten: Det er registrert.

Det vil først bli votert over forslaga nr. 48, 49 og 50, frå Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 48 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for utskifting av forurensende dieselferjer med miljøriktige gassferjer.»

Forslag nr. 49 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for trinnsvis bygging av nye Ski stasjon.»

Forslag nr. 50 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for bygging av nytt dobbeltspor sørover i forlengelsen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger.»

Votering:

Forslaga frå Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 86 mot 15 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.13.03)

Presidenten: Det vil så bli votert over forslag nr. 47, frå Høgre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål på 40 mrd. kroner. Den årlige avkastningen skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger, og benyttes til å møte utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet.»

Votering:

Forslaget frå Høgre blei med 88 mot 13 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.13.23)

Presidenten: Det vil så bli votert over forslag nr. 46, frå Høgre og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette og omdanne Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet så snart de markedsmessige forholdene ligger til rette for det, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004–2005) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005).»

Votering:

Forslaget frå Høgre og Venstre blei med 82 mot 19 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.13.44)

Presidenten: Det vil så bli votert over forslaga nr. 30–45, frå Framstegspartiet.

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien i systemet med kryssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede muligheter for og effekter av å etablere et funksjonelt og avlastende system av ringveier som leder trafikk unna Oslo by, basert på rv 23, rv 35 og rv 120, alternativt rv 22.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av forsøk med gratis riksveiferjer på ferjestrekninger i flere fylker.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om riksveiferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i veinett og drift av nye ferjer.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fjerne veilovens § 27 som gir adgang til å bruke bompengefinansiering av offentlig vei og av kollektivtrafikk.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transport-sikkerhet for hele samferdselssektoren.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprosjektet i Bergen.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om finansieringsverktøy til bruk ved investeringer innenfor samferdselssektoren. Stortinget legger til grunn at dette skjer uavhengig av behandling av ny Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 41 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om trafikkveksten som skal legges til grunn ved utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 42 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.»

Forslag nr. 43 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen på egnet måte orientere Stortinget om den eksterne evalueringen av Kystverkets håndtering av Server-aksjonen og de oppfølgingstiltak Fiskeri- og kystdepartementet finner nødvendig.»

Forslag nr. 44 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.»

Forslag nr. 45 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunen og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye nødnettet. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.»

Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet blei med 78 mot 23 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.14.14)

Presidenten: Det vil så bli votert over forslaga nr. 27, 28 og 29, frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til grunn krav om klimavennlig teknologi for alle nye riksveiferjer.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for vidare drift av Bratsbergbanen i samarbeid med Telemark fylkeskommune.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme en sak om tiltak for å styrke kollektivtrafikken i hele landet, herunder innføring av 50 pst. ungdomsrabatt.»

Votering:

Forslaga frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 75 mot 26 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.14.36)

Presidenten: Det blir votert over forslag nr. 26, frå Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneløpene, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 65 mot 36 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.14.58)

Presidenten: Det blir votert over forslag nr. 25, frå Framstegspartiet og Høgre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette.»

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet og Høgre blei med 66 mot 35 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.15.18)

Presidenten: Det blir votert over forslag nr. 24, frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen.»

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) (fra salen): Kristelig Folkeparti skal stemme for forslag nr. 24. Det varslet vi i debatten.

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre blei med 52 mot 48 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.16.09)

Presidenten: Det blir votert over forslag nr. 21, frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen endre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge slik at tak på antall passasjerer fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00. Ved forsinket ankomst tillates landing etter kl. 24.00.»

Venstre har varsla støtte.

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti blei med 52 mot 49 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.16.43)

Presidenten: Det blir votert over forslaga nr. 22 og 23, frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti.

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at arbeid med veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnatunnelen) gjennomføres som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt).»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet.»

Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti blei med 58 mot 43 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.17.09)

Presidenten: Det blir votert over forslaga nr. 1–20, frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette en belønningsordning for å sikre skolevegene.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsning av eiendom knyttet til planlagte veiprosjekter. Saken skal spesielt avklare rettigheter for eiendomsbesittere, og hvilke tidsfrister og prosedyrer som må innføres for å unngå at enkeltmennesker må bære urimelige byrder på statens vegne når prosjekter trekker ut i tid.»

Forslag nr. 3 lyder:

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

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrekninger, og legge fram en sak for Stortinget i forbindelse med Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak spesielt med vurdering av følgende prosjekter som OPS-prosjekter:

- E18 Mosseveien («Mosseveien i tunnel»)
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland
- Rv 2 Kløfta–Kongsvinger (gjenstående parseller)
- E39 Kyststamvegen, Stord–Bergen
- Rv 7 Sokna–Ørgenvika
- E16 Bjørum–Skaret (Sollihøgda)
- Rv 3 (Østerdalen)
- E6 Parsell Sluppen–Stavne (Sør-Trøndelag)
- E18 Vestfold/Telemark (resterende strekninger)
- E18 Akershus–Svenskegrensen
- E136 Ålesund–Oppland grense
- E18 Oslo–Asker/innfartsåre Oslo vest («Vestkorridoren»)
- Saltenpakke 2
- E6 vest for Alta
- E105 Kirkenes–Russland grense

- Rv 17 Asphaug–Namsos
- Rv 714 Orkanger–Hitra»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak med vurderinger av ulike tiltak for økt bruk av alkohol.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen knutepunktsplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopp-
legget for store statlige investeringsprosjekter at eksterne kvalitetssikringsrapporter offentliggjøres straks de foreligger.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette Kongsvingerbanen.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til å framforhandle en finansieringsløsning for Hurtigrutemuseet på Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkeskommune slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, og at Stortinget får seg forelagt egen sak vedrørende Hurtigrutemuseets framtid.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å legge fram sak for Stortinget om behandling av U-864 så snart som mulig.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak til Stortinget om fjerning av vraket etter krysseren Murmansk som ligger utenfor Sørvær i Hasvik kommune.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2009.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel, eventuelt som OPS-prosjekt, og komme tilbake til Stortinget våren 2009 med en sak vedrørende Stad skipstunnel.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten.»

Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 52 mot 49 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.17.37)

Komiteen hadde tilrådd:

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2009 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	183 269 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	77 841 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 186 920 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	4 070 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	398 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	47 400 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 800 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	41 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	31 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	5 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	113 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	19 300 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	23 600 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 500 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	18 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	170 200 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	50 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	519 900 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	13 400 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	167 500 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	50 200 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 749 500 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	380 100 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	6 440 900 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	442 500 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	229 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	17 700 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 776 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> ..	415 800 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes	312 100 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 800 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	73 200 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 199 100 000	
1351		Persontransport med tog		
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	10 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 714 500 000	
1354	1	Statens jernbanetilsyn Driftsutgifter	37 300 000	
1380	1	Post- og teletilsynet Driftsutgifter	169 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	11 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	24 500 000	
1560	22	Spesielle IKT-tiltak Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	17 463 000	
1561	70	Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	20 149 000	
1562	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser Tilskudd NorStella	1 062 000	
	71	Tilskudd til Nasjonalt kompetansesenter for fri programvare	4 176 000	
1563	70	IKT-sikkerhet Tilskudd til Norsk senter for informasjonssikring (NORSIS)	4 176 000	
		Totale utgifter		30 304 726 000
Inntekter				
3456	1	Direktoratet for nødkommunikasjon Brukerbetaling	4 563 000	
	2	Refusjoner	5 000 000	
4062	1	Kystverket	655 021 000	
	2	Gebyrinntekter	9 160 000	
4070	1	Samfunnet Jan Mayen Inntekter fra kioskdirift	520 000	
	7	Refusjoner	3 925 000	
4300	1	Samferdselsdepartementet Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000	
4313	1	Luftfartstilsynet Gebyrinntekter	115 800 000	
4320	1	Statens vegvesen Salgsinntekter m.m.	147 000 000	
	2	Diverse gebyrer	270 700 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	43 500 000	
4350	1	Jernbaneverket Kjørevegsavgift	25 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	113 100 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	283 100 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	73 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	37	Anleggsbidrag	15 900 000	
4380	1	Post- og teletilsynet Diverse gebyrer	170 600 000	
5619	80	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS Renter	257 000 000	
5624	80	Renter av Svinesundsforbindelsen AS Renter	40 000 000	
		Totale inntekter		2 235 389 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2009 kan overskride bevilgningen under kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsomkostninger forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2.

IV

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

V

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	287 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

VI

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

IX

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

X

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 2 300 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i St.prp. nr. 1 (2008–2009) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet

ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 500 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 11 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 650 mill. kroner.

XIV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XVI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneforvaltning utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XVII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i St.prp. nr. 1 (2008–2009) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XX

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XXI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Under debatten er det gjort merksam på ein feil i innstillinga. I summen under kap. 456 post 45 er eit 3-tal falle ut, og riktig sum skal vere: 377 841 000 kr.

Framstegspartiet og Høgre har varsla at dei ønskjer å røyste mot innstillinga.

Kristeleg Folkeparti og Venstre vil no støtte innstillinga

Votering:

Tilrådinga frå komiteen – med den føretekte rettinga – blei vedteke med 65 mot 36 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 22.18.32)

XVIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XIX

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materielle som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2009 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 974 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 525 mill. kroner.

Votering i sak nr. 2

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

- forslag nr. 1, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti
- forslag nr. 2, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet

Det blir votert over forslag nr. 1 frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendige endringer i lov- og regelverk slik at dersom det skal svares merverdiavgift for anleggsarbeid innenfor samferdssektor, skal denne først betales når anlegget tas i bruk.»

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti blei med 58 mot 42 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.19.11)

Komiteen hadde tilrådd:

I statsbudsjettet for 2008 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1313	1	Luftfartstilsynet Driftsutgifter, blir auka med frå kr 153 000 000 til kr 165 000 000	12 000 000
1320	23	Statens vegvesen Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksveggar m.m., <i>kan overførast,</i> <i>kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72,</i> blir auka med frå kr 7 061 500 000 til kr 7 252 500 000	191 000 000
	29	Vederlag for OPS-prosjekt, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23</i> <i>og post 30,</i> blir auka med frå kr 285 000 000 til kr 460 000 000	175 000 000
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29,</i> <i>post 31, post 60 og post 72,</i> blir auka med frå kr 5 785 300 000 til kr 5 821 300 000	36 000 000
1330	70	Særskilde transporttiltak Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes, blir auka med frå kr 287 900 000 til kr 412 900 000	125 000 000
1350	23	Jernbaneverket Drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30,</i> blir auka med frå kr 3 489 600 000 til kr 3 564 600 000	75 000 000
	30	Investeringar i lina, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23,</i> blir auka med frå kr 2 372 900 000 til kr 2 411 500 000	38 600 000
Inntekter			
4300	96 (ny)	Samferdselsdepartementet Aksjar, blir løyvd med	667 000
4313	1	Luftfartstilsynet Gebyrinntekter, blir auka med frå kr 101 300 000 til kr 113 300 000	12 000 000
4320	1	Statens vegvesen Salsinntekter m.m., blir auka med frå kr 140 800 000 til kr 260 800 000	120 000 000
	2	Diverse gebyr, blir auka med frå kr 255 500 000 til kr 299 500 000	44 000 000
	3	Refusjonar frå forsikringsselskap, blir auka med frå kr 41 700 000 til kr 89 700 000	48 000 000
4322	90	Svinesundsforbindelsen AS Avdrag på lån, blir redusert med frå kr 24 000 000 til kr 14 700 000	9 300 000
4350	1	Jernbaneverket Køyrevegsavgift, blir redusert med frå kr 21 800 000 til kr 13 600 000	8 200 000
	2	Sal av utstyr og tenester mv., blir auka med frå kr 108 300 000 til kr 178 300 000	70 000 000
4380	1	Post- og teletilsynet Diverse gebyr, blir auka med frå kr 174 500 000 til kr 179 138 000	4 638 000

II

Stortinget samtykkjer i at:

1. Samferdselsdepartementet kan gi Luftfartstilsynet fullmakt til å inngå avtale om å leige lokale som pådrar staten forpliktingar på inntil 15 mill. kroner ut over det som kan dekkjast innafor gjeldande løyvingnivå under kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 1 Driftsutgifter, frå og med budsjettåret 2011.
5. Samferdselsdepartementet i 2008 kan overføre inntil 35 mill. kroner til eller frå Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen til II punkta 1 og 5 blei samrøystes vedteken.

Vidare var tilrådd:

2. Bompengeselskapet får løyve til å vidareføre dagens ordning med å krevje inn bompengar til delfinansiering av utbygging av E6 Øst på endeparsellane Nidelv bru–Grillstad i Trondheim kommune og Værnes–Kvithammar i Stjørdal kommune fram til Stortinget har behandla proposisjon om å utvide prosjektet.
Framstegspartiet har varsla at dei ønskjer å røyste imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen til II punkt 2 blei vedteken med 77 mot 24 røyster.
(Voteringsutskrift kl. 22.19.54)

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1070	1	Loran-C Driftsutgifter, blir auka med frå kr 29 450 000 til kr 31 450 000	2 000 000
Inntekter			
4062	1	Kystverket Gebyrinntekter, blir auka med frå kr 629 763 000 til kr 647 563 000	17 800 000

Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Per Sandberg sett fram eit forslag på vegner av Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med evalueringen av 1. byggetrinn av Nødnett å gjennomgå

Vidare var tilrådd:

3. Bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delfinansiering av utbygginga på rv 714 Hitra–Frøya fastlandssamband i tråd med vilkåra i St.prp. nr. 24 (2008–2009) og Innst. S. nr. 92 (2008–2009).
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggssavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga for utbygginga på rv 714 Hitra–Frøya fastlandssamband.

Presidenten: Det blir votert alternativt mellom innstillinga og forslag nr. 2, frå Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at prosjektet rv 714 mellom Vikstrøm og Stråmyra finansieres fullt ut med statlige midler.»

Votering:

Ved alternativt votering mellom tilrådinga frå komiteen til II punkta 3 og 4 og forslaget frå Framstegspartiet blei tilrådinga vedteken med 78 mot 23 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 22.20.25)

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde tilrådd:

I statsbudsjettet for 2008 blir det gjort følgjande endringar:

kostnadene for å vurdere om den enkelte etats og kommunes kostnader er ut over Stortingets forutsetninger, og å komme tilbake til Stortinget med en sak om hvordan merutgiftene skal finansieres.»

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet blei med 77 mot 24 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.21.37)

Komiteen hadde tilrådd:

I statsbudsjettet for 2008 blir det gjort følgjande endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
456	1	Direktoratet for nødkommunikasjon Driftsutgifter, kan nyttast under kap. 440 post 1, kap. 451 post 1, kap. 720 post 1 og kap. 732 post 72, vert redusert med	7 311 000
	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald, kan overførast, kan nyttast under kap. 440 post 1, kap. 451 post 1, kap. 720 post 1 og kap. 732 post 72, vert redusert med	266 250 000
		frå kr 88 776 000 til kr 81 465 000	
		frå kr 428 672 000 til kr 162 422 000	
Inntekter			
3456	2	Direktoratet for nødkommunikasjon Refusjonar, vert redusert med	5 000 000
		frå kr 21 253 000 til kr 16 253 000	

Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten er det sett fram 40 forslag. Det er

- forslaga nr. 1–10, frå Øyvind Korsberg på vegner av Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslaga nr. 11–19, frå Øyvind Korsberg på vegner av Framstegspartiet, Høgre og Venstre
- forslaga nr. 20–28, frå Øyvind Korsberg på vegner av Framstegspartiet og Høgre
- forslaga nr. 29–34, frå Øyvind Korsberg på vegner av Framstegspartiet
- forslag nr. 35, frå Torbjørn Hansen på vegner av Høgre
- forslag nr. 36, frå Ingebrigt S. Sørfonn på vegner av Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslaga nr. 37–40, frå Ingebrigt S. Sørfonn på vegner av Kristeleg Folkeparti

Det blir votert over forslaga nr. 37–40, frå Kristeleg Folkeparti.

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa snarast fremma forslag som sikrar at ideelle verksemder som yt helse- og omsorgstenester, herunder barnevernstenester, vert unntatte frå kravet om anbod i lov om offentlege nyan-skaffingar.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa snarast sikra at Helse Sør-Øst følgjer den avtalepraksisen for helse- og omsorgstenester som dei andre helseregionane følgjer.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa om snarast å fremma forslag som sikrar at den kommunale eigenandelen på ideelle rushandsamingsplassar vert fjerna, slik at kom-

munane vert stilt overfor den same økonomiske situasjonen uavhengig av om kommunen nyttar ein ideell eller ein statleg institusjon.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa om å leggja fram forslag om at landbruksnæringa skal få høve til å søkje om mid-del til nyinvesteringar frå dei kommunale næringsfonda på lik line med næringslivet elles.»

Votering:

Forslaga frå Kristeleg Folkeparti blei med 94 mot 7 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.23.15)

Presidenten: Det blir votert over forslag nr. 36, frå Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa gjennom forskrift opna for at skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) kan ta på seg oppdrag til/frå installasjonar på norsk sokkel.»

Votering:

Forslaget frå Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 87 mot 13 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.23.36)

Presidenten: Det blir votert over forslag nr. 35, frå Høgre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å oppheve fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).»

Votering:

Forslaget frå Høgre blei med 88 mot 13 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.23.54)

Presidenten: Det blir votert over forslaga nr. 29–34, frå Framstegspartiet.

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om lovfesting av en fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om en utvidelse av Argentum-modellen med fond-i-fond-investeringer med tre nye fond.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen tildele nye oppdrettskonesjoner vederlagsfritt.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede de konkurransemessige sidene ved dagens ordning med opplysningskontorer for landbruket.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremlegge en handlingsplan for økt økologisk matproduksjon i Norge.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om lokale merkeordninger og et nasjonalt system for sporbarhet.»

Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet blei med 78 mot 23 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.24.15)

Presidenten: Det blir votert over forslaga nr. 20–28, frå Framstegspartiet og Høgre.

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen stortingsmelding om jordbrukspolitik i løpet av 2009.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om nødvendige lovendringer slik at boplikten og prisreguleringen av landbrukseiendom kan oppheves.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak for Stortinget om å innføre en egen kontrollhjemmel for meierisektoren i konkurranse-loven.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en oppmyking av regelverket innenfor melkeproduksjonen. Sentrale elementer i en slik oppmyking må være økt maksimalkvote for enkeltbruk og samdrifter, en friere omsetning av melkekvote og oppheving av avstands-begrensningene og antall deltakere for deltakelse i samdrifter.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å øke konsesjons-grensene innen eggproduksjon.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å fremme sak for Stortinget om endring av forskrift om utenlands be-

arbeiding av kjøtt- og meierivarer, blant annet slik at rettighetene som selges på auksjon blir omsettelige.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for vekst i havbruksnæringen gjennom en kombinasjon av nytildeling av konsesjoner og generell vekst i MTB-volum for alle aktører som har grunnlag for det.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om at tildeling av oppdrettskonesjoner skal foretas basert på objektive kriterier, prekvalifisering og loddtrekning for å sikre likebehandling mellom aktørene.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen oppheve de særbestemmelser som gjelder for eierskapsbegrensning i havbruksnæringen.»

Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet og Høgre blei med 65 mot 36 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.24.36)

Presidenten: Det blir så votert over forslaga nr. 11–19, frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre.

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av råfiskloven og deltakerloven med sikte på modernisering og forenkling.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å heve den såkalte turistkvoten for fisk fra 15 kg til 25 kg.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremlegge en strategi for avbyråkratisering av fiskeri- og havbruksnæringens rammevilkår. Strategien fremlegges i løpet av 1. halvår 2009.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av rammebetingelser for samdriftsbønder samt en utredning av rasjonaliseringsgevinstene ved etablering av samdrifter i landbruket.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å intensivere arbeidet med utvikling av nisje- og spesialprodukter i landbruket.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen åpne for at samdrifter også skal få leie kvoter opp til kvotetaket.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sikre at det blir etablert en effektiv oppfølging av konkurransen i meierimarkedet i regi av Konkurransetilsynet, og at Regjeringen gir en tilbakemelding på status for arbeidet i forbindelse med Revidert statsbudsjett.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak for Stortinget om oppheving av jordlovens bestemmelser om delingsforbud.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen oppheve avstandsbegrensningene og begrensningene i antall deltakere i samdrifter.»

Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre blei med 59 mot 42 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.24.57)

Presidenten: Det blir votert over forslaga nr. 1–10, frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide og gjøre marine grunnkart for norskekysten tilgjengelige.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa, i samband med den krisepakka som er varsla i januar/februar 2009, å vurdere å fremja forslag om å auka garantiramma for ulandsordninga vesentleg og innføre ei ny ordning med blanda kredittar, som sikrar at GIEK sine virkemiddel er tilpassa behovet for næringsutvikling i dei fattigaste landa.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere en tilsynsordning for offentlige anskaffelser og nedsette et utvalg for å utforme forslag til en mer effektiv håndhevelse av regelverket for offentlige anskaffelser.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å innføre plikt til forenklet kunngjøring ved innkjøp under den nasjonale terskelverdien for anbudsplikt, og legge til rette for en effektiv, ubyråkratisk nasjonal web-basert struktur for dette.»

Forslag nr. 5 lyder.

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om endringer i konkurranseloven slik at det blir etablert en uavhengig konkurransenemnd i tråd med anbefalingene til konkurranselovutvalget.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen nedsette et utvalg med bred deltakelse for å gjennomføre en evaluering av saksbehandlingsreglene i konkurranseloven av 2004.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme en sak for Stortinget om en strategi for å bedre samarbeidet mellom sektorer og regioner, for å fremme norsk helårsturisme.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa om å leggje fram forslag om å opprette eit desimeringsfond for fangst av liten kongekrabbe.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen øke innsatsen for å bekjempe ulovlig, urapportert og uregistrert fiske.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen stortingsmelding om reindrift innen våren 2009.»

Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 53 mot 48 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.25.18)

Presidenten: Det skal så voteres over innstillingas forslag til vedtak, og vi voterer samla over alle tre rammeområda.

Komiteen hadde tilrådd:

A

Rammeområde 9 (Næring)

I

På statsbudsjettet for 2009 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
900		Nærings- og handelsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	162 405 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	44 000 000	
	23	Forenklingstiltak, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	20 500 000	
	72	Tilskudd til beredskapsordninger	3 000 000	
	73	Tilskudd til Ungt Entreprenørskap, <i>kan overføres</i>	11 000 000	
901		Styret for det industrielle rettsvern		
	1	Driftsutgifter	201 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
902		Justervesenet		
	1	Driftsutgifter	81 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	2 000 000	
903		Norsk Akkreditering		
	1	Driftsutgifter	25 200 000	
904		Brønnøysundregistrene		
	1	Driftsutgifter	241 800 000	
	22	Forvaltning av Altinn-løsningen, <i>kan overføres</i>	247 200 000	
	23	Offentlige informasjonstjenester, <i>kan overføres</i>	14 100 000	
905		Norges geologiske undersøkelse		
	1	Driftsutgifter	120 700 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	42 000 000	
906		Bergvesenet med Bergmesteren for Svalbard		
	1	Driftsutgifter	12 700 000	
	30	Sikrings- og miljøtiltak, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
907		Sjøfartsdirektoratet		
	1	Driftsutgifter	298 200 000	
908		Skipsregistrene		
	1	Driftsutgifter	20 000 000	
909		Tiltak for sysselsetting av sjøfolk		
	73	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, <i>overslagsbevilgning</i>	1 750 000 000	
913		Standardisering		
	70	Tilskudd	26 700 000	
922		Romvirksomhet		
	50	Norsk Romsenter	39 100 000	
	70	Kontingent i European Space Agency (ESA)	126 400 000	
	71	Internasjonal romvirksomhet	257 600 000	
	72	Nasjonale følgemidler, <i>kan overføres</i>	43 200 000	
924		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	61 200 000	
929		Norsk Designråd		
	70	Tilskudd	36 000 000	
934		Internasjonaliseringstiltak		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
	73	Støtte ved kapitalvareeksport	166 500 000	
	74	Norsk deltakelse i EXPO 2010, <i>kan overføres</i>	62 500 000	
937		Svalbard Reiseliv AS		
	71	Tilskudd	2 100 000	
938		Omstillingstiltak		
	71	Omstillingstilskudd til Sør-Varanger, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
950		Forvaltning av statlig eierskap		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	10 700 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
953	70	Kings Bay AS Tilskudd	40 000 000	
1550	1	Konkurransetilsynet Driftsutgifter	80 057 000	
	23	Klagenemnda for offentlige anskaffelser	5 220 000	
2421	50	Innovasjon Norge Innovasjon - prosjekter, fond	126 000 000	
	51	Tapsfond, såkornkapitalfond	10 000 000	
	70	Bedriftsutvikling og administrasjon	414 300 000	
	71	Nettverk, profilering og reiseliv - programmer, <i>kan overføres</i>	380 000 000	
	72	Forsknings- og utviklingskontrakter, <i>kan overføres</i>	265 000 000	
	78	Administrasjonsstøtte for distriktsrettede såkornfond ..	3 700 000	
	79	Maritim utvikling, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
		Totale utgifter		5 504 582 000
Inntekter				
3900	2	Nærings- og handelsdepartementet Ymse inntekter	115 000	
3901	1	Styret for det industrielle rettsvern Patentavgifter	120 000 000	
	2	Varemerkeavgifter	60 000 000	
	3	Designavgifter	3 700 000	
	4	Forskjellige avgifter	3 500 000	
	5	Inntekt av informasjonstjenester	9 100 000	
	6	Diverse inntekter	100 000	
	7	Avgifter knyttet til NPI	100 000	
3902	1	Justervesenet Gebyrinntekter	39 100 000	
	3	Inntekter fra salg av tjenester	13 500 000	
	4	Oppdragsinntekter	2 000 000	
3903	1	Norsk Akkreditering Gebyrinntekter og andre inntekter	19 300 000	
3904	1	Brønnøysundregistrene Gebyrinntekter	451 300 000	
	2	Refusjoner, oppdragsinntekter og andre inntekter	17 800 000	
	3	Refusjoner og inntekter knyttet til forvaltning av Altinn-løsningen	100 000	
3905	1	Norges geologiske undersøkelse Oppdragsinntekter	10 800 000	
	2	Tilskudd til samfinansieringsprosjekter	31 200 000	
3906	1	Bergvesenet med Bergmesteren for Svalbard Leie av bergrettigheter og eiendommer	200 000	
	2	Behandlingsgebyr, bergrettigheter og konsesjoner	2 100 000	
3907	1	Sjøfartsdirektoratet Gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR	134 300 000	
	2	Maritime personellsertifikater	8 000 000	
	3	Diverse inntekter	7 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	4	Gebyrer for skip i NIS	35 500 000	
3908		Skipsregistrene		
	1	Gebyrer NOR	11 500 000	
	2	Gebyrer NIS	5 100 000	
3961		Selskaper under NHDs forvaltning		
	70	Garantiprovisjon, Statkraft SF	38 500 000	
	71	Garantiprovisjon, Eksportfinans ASA	9 000 000	
4550		Konkurransetilsynet		
	2	Ymse inntekter	210 000	
5325		Innovasjon Norge		
	50	Tilbakeføring fra landsdekkende innovasjonsordning ..	5 000 000	
	70	Låne- og garantiprovisjoner	37 000 000	
		Totale inntekter		1 075 225 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 900 postene 1 og 21	kap. 3900 post 2
kap. 901 post 1	kap. 3901 postene 1, 2, 6 og 7
kap. 902 post 1	kap. 3902 postene 1 og 3
kap. 902 post 21	kap. 3902 post 4
kap. 903 post 1	kap. 3903 post 1
kap. 904 post 1	kap. 3904 post 2
kap. 904 post 22	kap. 3904 post 3
kap. 905 post 21	kap. 3905 postene 1 og 2
kap. 907 post 1	kap. 3907 postene 1 og 3

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan overskride bevilgningen under kap. 950 Forvaltning av statlig eierskap, post 21 Spesielle driftsutgifter, til dekning av meglerhonorarer og utgifter til faglig bistand ved salg av statlige aksjeposter, samt andre endringer som kan få betydning for eierstrukturen i selskapene.

IV

Fullmakt til å utgiftsføre uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan utgiftsføre utbetalinger knyttet til utførte

pålagte miljøtiltak etter virksomheten i Raufoss ASA innenfor gitt garantiramme på 90 mill. kroner uten bevilgning under kap. 960 Raufoss ASA, post 71 Refusjon for miljøtiltak.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan:

1. gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2421		Innovasjon Norge	
	72	Forsknings- og utviklingskontrakter, <i>kan overføres</i>	100,0 mill. kroner

2. gi Eksportfinans ASA tilsagn om statlig dekning av framtidig underskudd på avregningskontoen for eksisterende eksportkredittordning, den såkalte 108-ordnin-

gen. Fullmakten gjelder for samlede framtidige underskudd som oppstår som følge av tilsagn om lån fram til 31. desember 2009. Fullmakten har som forutsetning

at:

- a) Eksportfinans ASA fram til 31. desember 2009 kan gi tilsagn om lån ved eksport av kapitalvarer og skip til de gunstigste rentevilkår og kredittider som OECD (Arrangement on Officially Supported Export Credits) tillater.
- b) Eksportfinans ASAs innlånspraksis for ordningen må godkjennes av Nærings- og handelsdepartementet. Nærings- og handelsdepartementet kan for øvrig utarbeide nærmere retningslinjer for ordningen.

VI

Fullmakt til å inngå forpliktelser utover gitt bevilgning i forbindelse med kjøp av utredninger og lignende

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan inngå forpliktelser for inntil 7,5 mill. kroner til utredninger o.l. utover gitt bevilgning under kap. 900 Nærings- og handelsdepartementet, post 21 Spesielle driftsutgifter.

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan gi Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye garantier for inntil 40 mill. kroner for lån til realinvesteringer og driftskapital, men slik at total ramme for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 180 mill. kroner.

VIII

Dekning av forsikringstilfeller

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan:

1. gi tilsagn til Institutt for energiteknikk og Statsbygg

om dekning av forsikringsansvar for inntil 700 000 000 euro overfor tredjeperson for instituttets og Statsbyggs ansvar etter lov av 12. mai 1972 nr. 28 om atomenergivirksomhet, kapittel III.

2. inngå avtaler om forsikringsansvar under beredskapsordning for statlig varekrigsforsikring innenfor en totalramme for nye tilsagn og gammelt ansvar på 2 000 mill. kroner.

IX

Utlånsfullmakt

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan gi Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye landsdekkende innovasjonslån innenfor en ramme på 300 mill. kroner.

X

Fullmakter vedrørende Norsk Romsenter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan gi Norsk Romsenter fullmakt til å:

1. selge andeler i selskaper hvor institusjonen forvalter eierandeler, og kjøpe andeler i nye selskaper.
2. benytte utbytte fra selskaper hvor institusjonen forvalter eierandeler og inntekter fra salg av andeler i slike selskaper til romrelatert virksomhet, herunder kjøp av andeler i nye selskaper.

XI

Fullmakter til å avhende og bortfeste

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2009 kan bortfeste hjemfalte gruveeiendommer til museale formål vederlagsfritt.

B

Rammeområde 10 (Fiskeri)

I

På statsbudsjettet for 2009 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
1000		Fiskeri- og kystdepartementet		
	1	Driftsutgifter	100 301 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	10 860 000	
	70	Tilskudd diverse formål, <i>kan overføres</i>	500 000	
	71	Tilskudd til kystkultur, <i>kan overføres</i>	8 000 000	
1001		Deltakelse i internasjonale organisasjoner		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	8 970 000	
1030		Fiskeridirektoratet		
	1	Driftsutgifter	327 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	4 520 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	1 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1050		Diverse fiskeriformål		
	60	Tilskudd til fylkeskommuner	195 000 000	
	71	Sosiale tiltak, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	74	Erstatninger, <i>kan overføres</i>	2 140 000	
	75	Tilskudd til nærings tiltak i fiskeriene, <i>kan overføres</i>	54 000 000	
	79	Informasjon ressursforvaltning, <i>kan overføres</i>	1 350 000	
2415		Innovasjon Norge, fiskeri- og andre regionalpolitiske tiltak		
	75	Marint verdiskapingsprogram, <i>kan overføres</i>	75 000 000	
		Totale utgifter		791 841 000
Inntekter				
4000		Fiskeri- og kystdepartementet		
	1	Refusjoner	10 000	
	4	Refusjoner eksterne prosjekter	6 250 000	
4030		Fiskeridirektoratet		
	1	Oppdragsinntekter	10 000	
	2	Salg av registre, diverse tjenester	95 000	
	4	Fangstinntekter overvåkingsprogrammet	10 000	
	5	Gebyr kjøperregistrering	510 000	
	6	Tvangsmulkt oppdrettsvirksomhet	785 000	
	8	Gebyr havbruk	10 940 000	
	9	Innmeldingsgebyr Merkeregisteret	2 300 000	
	12	Saksbehandlingsgebyr fiskeflåten	3 340 000	
	14	Refusjoner	10 000	
	20	Forvaltningssanksjoner i fiskeflåten	10 000	
	22	Inntekter ordningen fiskeforsøk og veiledning	4 520 000	
5575		Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet		
	70	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur	7 620 000	
	71	Kontrollavgift fiskeflåten	23 330 000	
	72	Årsavgift havnesikkerhet	14 700 000	
	73	Årsavgift Merkeregisteret	9 550 000	
		Totale inntekter		83 990 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1000 post 21	kap. 4000 post 4
kap. 1030 post 21	kap. 4030 post 22

III

Tilskudd til fylkeskommuner

Tilskuddet på inntil 195 mill. kroner til de aktuelle fylkeskommunene utgjør 3 mill. kroner per bevilling som blir

tildelt. Det er en forutsetning at Fiskeri- og kystdepartementet ikke gir tilsagn om støtte til fylkeskommuner før vederlaget for oppdrettsbevilling i det aktuelle fylket er innbetalt.

C
Rammeområde 11
(Landbruk)

I

På statsbudsjettet for 2009 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
1100		Landbruks- og matdepartementet		
	1	Driftsutgifter	127 180 000	
	45	Store utstyrskjøp og vedlikehold - ordinære forvaltningsorganer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 50</i>	2 760 000	
	50	Store utstyrskjøp og vedlikehold - forvaltningsorganer med særskilte fullmakter	247 000	
1112		Kunnskapsutvikling og beredskap m.m. på matområdet		
	50	Kunnskapsutvikling, kunnskapsformidling og beredskap, Veterinærinstituttet	80 573 000	
	51	Kunnskapsutvikling, kunnskapsformidling og beredskap, Bioforsk	61 227 000	
	52	Støtte til fagsentrene, Bioforsk	18 427 000	
1115		Mattilsynet		
	1	Driftsutgifter	1 135 311 000	
	22	Reguleringspremie til kommunale og fylkeskommunale pensjonskasser	7 000 000	
	23	Særskilte prosjekt	30 660 000	
	71	Tilskudd til erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i>	1 131 000	
1138		Støtte til organisasjoner m.m.		
	70	Støtte til organisasjoner, <i>kan overføres</i>	20 447 000	
	71	Internasjonalt skogpolitisk samarbeid - organisasjoner og prosesser, <i>kan overføres</i>	7 144 000	
1139		Genressurser, miljø- og ressursregistreringer		
	70	Tilskudd til miljø- og ressurstiltak, <i>kan overføres</i>	15 170 000	
	71	Tilskudd til genressursforvaltning, <i>kan overføres</i>	19 240 000	
1141		Kunnskapsutvikling m.m. innen miljø- og næringstiltak i landbruket		
	50	Næringsøkonomisk dokumentasjon og analyse	22 909 000	
	52	Kunnskapsutvikling og kunnskapsformidling om arealressurser, skog og landskap	87 665 000	
1143		Statens landbruksforvaltning		
	1	Driftsutgifter	164 501 000	
	60	Tilskudd til veterinærdekning	114 224 000	
	70	Tilskudd til beredskap i kornsektoren, <i>kan overføres</i>	350 000	
	72	Erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i>	302 000	
	73	Tilskudd til erstatninger m.m. ved tiltak mot dyre- og plantesykdommer, <i>overslagsbevilgning</i>	45 610 000	
	74	Tilskudd til prosjekt innen planteforedling og oppformering, <i>kan overføres</i>	14 628 000	
	75	Kompensasjon til dyreeiere som blir pålagt beitenekt	1 000 000	
1144		Ressursforvaltning og miljøtiltak i landbruket		
	77	Miljørettet prosjektarbeid m.m., <i>kan overføres</i>	6 097 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1147		Reindriftsforvaltningen		
	1	Driftsutgifter	40 036 000	
	45	Store utstyrskjøp og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 775 000	
	70	Tilskudd til fjellstuer	680 000	
	71	Omstillingstiltak i Indre Finnmark, <i>kan overføres</i>	10 304 000	
	82	Radioaktivitetstiltak, <i>kan overføres</i>	3 000 000	
1148		Naturskade - erstatninger og sikring		
	71	Naturskade, erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i>	97 000 000	
1149		Verdiskapings- og utviklingstiltak i landbruket		
	51	Tilskudd til Utviklingsfondet for skogbruket	3 271 000	
	71	Tilskudd til verdiskapingstiltak i skogbruket, <i>kan overføres</i>	49 985 000	
1150		Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.		
	50	Fondsavsetninger	915 753 000	
	70	Markedsregulering, <i>kan overføres</i>	220 600 000	
	73	Pristilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	2 148 400 000	
	74	Direkte tilskudd, <i>kan overføres</i>	7 234 919 000	
	77	Utviklingstiltak, <i>kan overføres</i>	202 430 000	
	78	Velferdsordninger, <i>kan overføres</i>	1 693 954 000	
1151		Til gjennomføring av reindriftsavtalen		
	51	Tilskudd til Utviklings- og investeringsfondet	35 900 000	
	72	Tilskudd til organisasjonsarbeid	6 200 000	
	75	Kostnadssenkende og direkte tilskudd, <i>kan overføres</i>	53 100 000	
	79	Velferdsordninger	1 800 000	
1161		Statskog SF - forvaltningsdrift		
	70	Tilskudd til forvaltningsdrift	14 703 000	
	75	Oppsyn i statsallmenninger	8 523 000	
		Totale utgifter		14 731 136 000
Inntekter				
4100		Landbruks- og matdepartementet		
	1	Refusjoner m.m.	501 000	
4112		Kunnskapsutvikling og beredskap m.m. på matområdet		
	30	Husleie, Bioforsk	18 127 000	
4115		Mattilsynet		
	1	Gebyr m.m.	134 943 000	
	2	Driftsinntekter og refusjoner mv.	1 099 000	
4138		Støtte til organisasjoner		
	1	Refusjoner m.m.	2 401 000	
4143		Statens landbruksforvaltning		
	1	Driftsinntekter m.m.	33 480 000	
4147		Reindriftsforvaltningen		
	1	Refusjoner m.m.	34 000	
4150		Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.		
	85	Markedsordningen for korn	79 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5576		Sektoravgifter under Landbruks- og matdepartementet		
	70	Avgifter i matforvaltningen	594 552 000	
	71	Totalisatoravgift	105 000 000	
	72	Miljøavgift, plantevernemiddel	65 000 000	
		Totale inntekter		1 034 337 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2009 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1100 post 1	kap. 4100 post 1
kap. 1115 post 1	kap. 4115 post 2
kap. 1143 post 1	kap. 4143 post 1
kap. 1147 post 1	kap. 4147 post 1

2. Overskride bevilgningen under kap. 1100 Landbruks- og matdepartementet, post 45 Store utstyrskjøp og vedlikehold, med et beløp som tilsvarer merinntektene fra salg av eiendom. Ubrukte merinntekter fra salg av eiendom kan regnes med ved utregning av overførbart beløp under bevilgningen.

III

Forskuttering av utgifter til tvangsflytting av rein

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdeparte-

mentet i 2009 kan overskride bevilgningen under kap. 1147 Reindriftsforvaltningen, post 1 Driftsutgifter, med inntil 0,5 mill. kroner i sammenheng med forskuttering av utgifter til tvangsflytting av rein.

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2009 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1148		Naturskade – erstatninger og sikring	
	71	Naturskade, erstatninger	27,2 mill. kroner

V

Salg av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2009 kan

1. selge innkjøpt og opprinnelig statseiendom for inntil 8 mill. kroner.
2. skille ut og avhende tomter til barnehager, skoler og bo- og behandlingssenter ved Kjeller Gård direkte til Skedsmo kommune til markedstakst.

VI

Avgifter i matforvaltningen (kap. 5576 post 70)

§ 1

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2009 kan:

- a) oppkreve matproduksjonsavgifter begrenset oppad til følgende satser:
 1. Avgift på norskprodusert kjøtt med en sats på 0,49 kroner pr. kg.
 2. Avgift på norsk produsert melk med en sats på 0,0634 kroner pr. liter.

3. Avgift på andre norskproduserte animalia med en sats på 1,92 pst.
 4. Avgift på norskproduserte vegetabilier med en sats på 0,80 pst.
 5. Avgift på fisk landet fra EØS-fartøy med en sats på 14,60 kroner pr. mottatt tonn råstoff.
 6. Avgift på fisk landet fra tredjelandsfartøy med en sats på 14,60 kroner pr. mottatt tonn.
 7. Avgift på fisk tatt om bord på norsk fabrikkfartøy eller omlastet til utenlandsk fartøy med en sats på 14,60 kroner pr. mottatt tonn.
 8. Avgift på produksjon av oppdrettsfisk med en sats på 14,60 kroner pr. mottatt tonn fisk til slakting.
 9. Avgift på importert fisk og fiskevarer med en sats på 14,60 kroner pr. tonn.
 10. Avgift på importerte råvarer, unntatt fisk og fiskevarer, med en sats på 1,14 pst.
 11. Avgift på importerte ferdigvarer og halvfabrikata, unntatt fisk og fiskevarer, med en sats på 0,71 pst.
- b) oppkreve avgifter for tilsyn og kontroll med drikkevann (vannverk), kosmetikk, fôr til dyr utenom matproduksjon og planter som ikke er mat.

§ 2

Avgiftene skal dekke kostnader ved tilsyn og kontroll. Avgiftene oppkreves i henhold til lov 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven) § 21, lov 20. desember 1974 nr. 73 om dyrevern § 30 a, lov 4. desember 1992 nr. 130 om husdyravl § 6 a, lov 15. juni 2001 nr. 75 om veterinærer og annet dyrehelsepersonell § 37 a og lov 21. desember 2005 nr. 26 om kosmetikk og kroppspfleieprodukter (kosmetikklova) § 18.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei vedteken med 76 mot 24 røyster.

(Voteringsutskrift kl 22.26.06)

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde tilrådd:

I statsbudsjettet for 2008 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1100		Landbruks- og matdepartementet	
	1	Driftsutgifter, for høyes med	481 000
		fra kr 123 809 000 til kr 124 290 000	
1112		Kunnskapsutvikling og beredskap m.m. på matområdet	
	51	Kunnskapsutvikling, kunnskapsformidling og beredskap,	
		Bioforsk, nedsettes med	120 000
		fra kr 58 743 000 til kr 58 623 000	
	96 (ny)	Aksjekjøp, bevilges med	120 000
1115		Mattilsynet	
	1	Driftsutgifter, for høyes med	6 000 000
		fra kr 1 082 774 000 til kr 1 088 774 000	
	71	Tilskudd til erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i> , for høyes med	2 700 000
		fra kr 1 083 000 til kr 3 783 000	
1148		Naturskade - erstatninger og sikring	
	71	Naturskade, erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i> , nedsettes med	9 500 000
		fra kr 103 000 000 til kr 93 500 000	
Inntekter			
4100		Landbruks- og matdepartementet	
	40	Salg av eiendom, for høyes med	3 500 000
		fra kr 15 550 000 til kr 19 050 000	
4115		Mattilsynet	
	1	Gebyr m.m., nedsettes med	9 000 000
		fra kr 124 631 000 til kr 115 631 000	
	2	Driftsinntekter og refusjoner mv., for høyes med	6 000 000
		fra kr 1 066 000 til kr 7 066 000	
4150		Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.	
	85	Markedsordningen for korn, nedsettes med	95 000 000
		fra kr 111 000 000 til kr 16 000 000	
5576		Sektoravgifter under Landbruks- og matdepartementet	
	70	Avgifter i matforvaltningen, for høyes med	40 000 000
		fra kr 548 838 000 til kr 588 838 000	
5651		Aksjer i selskap under Landbruks- og matdepartementet	
	85	Utbytte, for høyes med	694 000
		fra kr 950 000 til kr 1 644 000	

II

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet

i 2008 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Benevnelse	Samlet ramme
1148	71	Naturskade - erstatninger og sikring Naturskade, erstatninger	45 mill. kroner

Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde tilrådd:

I statsbudsjettet for 2008 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
900		Nærings- og handelsdepartementet	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 156 820 000 til kr 159 370 000	2 550 000
	70	Tilskot til internasjonale organisasjonar, blir redusert med frå kr 24 300 000 til kr 20 800 000	3 500 000
	72	Tilskot til beredskapsordningar, blir redusert med frå kr 3 000 000 til kr 2 600 000	400 000
904		Brønnøysundregistra	
	22	Forvaltning av Altinn-løysinga, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 113 700 000 til kr 110 800 000	2 900 000
920		Noregs forskingsråd	
	50	Tilskot, blir auka med frå kr 1 169 000 000 til kr 1 176 500 000	7 500 000
922		Romverksemd	
	70	Kontingent i European Space Agency (ESA), blir auka med frå kr 109 700 000 til kr 111 600 000	1 900 000
	71	Internasjonal romverksemd, blir redusert med frå kr 295 600 000 til kr 266 100 000	29 500 000
950		Forvaltning av statleg eigarskap	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overførast</i> , blir auka med frå kr 10 764 000 til kr 21 764 000	11 000 000
	96	Aksjar, blir redusert med frå kr 250 000 000 til kr 180 000 000	70 000 000
960	(nytt)	Raufoss ASA	
	71	Refusjon for miljøtiltak, blir løyvd med	18 000 000
2421		Innovasjon Norge	
	50	Innovasjon - prosjekt, fond, blir redusert med frå kr 131 000 000 til kr 123 500 000	7 500 000
	90	Lån frå statskassa til utlånsvksemd, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 34 900 000 000 til kr 23 800 000 000	11 100 000 000
Inntekter			
3900		Nærings- og handelsdepartementet	
	2	Ymse inntekter, blir auka med frå kr 101 000 til kr 1 901 000	1 800 000
3934	(nytt)	Internasjonaliseringstiltak	
	70	Tilbakeføring frå Baltisk investeringsprogram, blir løyvd med	6 900 000
3939		Stønad til skipsbygging	
	50 (ny)	Tilbakeføring frå fond for stønad ved skipskontraktar, blir løyvd med	3 200 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
3951	(nytt) 90	Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S Tilbakebetaling av ansvarleg lån, blir løyvd med	250 000 000
3961	71	Selskap under NHD si forvaltning Garantiprovisjon, Eksportfinans ASA, blir redusert med frå kr 6 375 000 til kr 5 250 000	1 125 000
5325	90	Innovasjon Norge Avdrag på utestående fordringar, blir redusert med frå kr 35 100 000 000 til kr 23 100 000 000	12 000 000 000
5612	80	Renter frå Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S Renter, blir redusert med frå kr 22 500 000 til kr 16 900 000	5 600 000
5613	80	Renter frå SIVA SF Renter, blir redusert med frå kr 33 000 000 til kr 24 800 000	8 200 000
5625	80	Renter og utbyte frå Innovasjon Norge Renter på lån frå statskassa, blir redusert med frå kr 555 000 000 til kr 470 000 000	85 000 000
5656	85	Aksjar i selskap under NHD si forvaltning Utbyte, blir auka med	117 700 000
		Votering :frå kr 15 404 200 000 til kr 15 521 900 000	Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

Forslaget frå Framstegspartiet og Høgre blei med 63 mot 37 røyster ikkje vedteke.
(Voteringsutskrift, kl. 22.26.56)

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Det blir votert over forslaget frå stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegner av Framstegspartiet og Høgre sendt frå Odelstingets møte 2. desember 2008:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av sjømannsloven for å vurdere behovet for oppdatering av regelverket.»

Sak nr. 9 [22:27:04]

Referat

Presidenten: Det ligg ikkje føre noko referat.
Ber nokon om ordet etter forretningsordenens § 37 a før møtet blir heva? – Møtet er heva.

Møtet slutt 22.28.