

Møte fredag den 20. mai 2011 kl. 9

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 89):

1. Interpellasjon fra representanten Ingjerd Schou til fiskeri- og kystministeren:

«Både Norge og EU er enige om at nærskipfarten må styrkes av miljøhensyn, men også av regionale, kapasitetsmessige og økonomiske hensyn. Godstransport på skip er den mest energieffektive transportform. Sjøtransporten reduserer presset på veiene, risikoen for ulykker og støybelastning. 1. februar i år ble fagrapportene i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023 overlevert til Samferdselsdepartementet for videre politisk behandling. Landtransporten vil øke dramatisk fremover, mens sjø og bane har liten vekst. Dette vil ytterligere øke andelen av tungtransport som går landveien, på bekostning av sjøtransporten. Utviklingen går i motsatt retning av regjeringens løfter. Regjeringens sjøtransportpolitikk har spilt fallitt. Det finnes ikke en enkel løsning for å utløse potensialet til sjøtransporten, men en rekke enkeltelementer. Regjeringen er på feil kurs i å få mer gods på sjø.

Hva gjør regjeringen i den neste nasjonale transportplanen for å stimulere til avgifter som gjør økt sjøtransport mer lønnsomt?»

2. Interpellasjon fra representanten Bård Hoksrud til samferdselsministeren:

«Arbeiderpartiet har nylig vedtatt å si nei til implementeringen av det tredje postdirektivet. Et veto mot postdirektivet kan sannsynligvis være i strid med EU- og EØS-avtalen. Denne avtalen innebærer blant annet at det innenfor EU/EØS-området skal være fri flyt av varer, tjenester og arbeidskraft. Det stilles nå spørsmål om hvilke konsekvenser et nei til implementering av dette direktivet vil kunne få for Norge.

Kan statsråden gi en vurdering av hvilken virkning et veto mot EUs postdirektiv vil ha for Norge når det gjelder Postens virksomhet og andre områder innenfor telekommunikasjon, og for hele EØS-avtalen?»

3. Referat

Presidenten: Representanten Svein Flåtten vil framsette et representantforslag.

Hvis det kunne bli ro i salen, skal vi høre hva Flåtten har tenkt å foreslå.

Svein Flåtten (H) [09:02:13]: Jeg kan snakke høyt.

På vegne av representantene Elisabeth Røbekk Nørve, Frank Bakke-Jensen, Henning Warloe og meg selv har jeg gleden av å fremme representantforslag om virkemiddelapparatet for næringsutvikling og innovasjon.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [09:02:47]

Interpellasjon fra representanten Ingjerd Schou til fiskeri- og kystministeren:

«Både Norge og EU er enige om at nærskipfarten må styrkes av miljøhensyn, men også av regionale, kapasitetsmessige og økonomiske hensyn. Godstransport på skip er den mest energieffektive transportform. Sjøtransporten reduserer presset på veiene, risikoen for ulykker og støybelastning. 1. februar i år ble fagrapportene i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023 overlevert til Samferdselsdepartementet for videre politisk behandling. Landtransporten vil øke dramatisk fremover, mens sjø og bane har liten vekst. Dette vil ytterligere øke andelen av tungtransport som går landveien, på bekostning av sjøtransporten. Utviklingen går i motsatt retning av regjeringens løfter. Regjeringens sjøtransportpolitikk har spilt fallitt. Det finnes ikke en enkel løsning for å utløse potensialet til sjøtransporten, men en rekke enkeltelementer. Regjeringen er på feil kurs i å få mer gods på sjø.

Hva gjør regjeringen i den neste nasjonale transportplanen for å stimulere til avgifter som gjør økt sjøtransport mer lønnsomt?»

Ingjerd Schou (H) [09:04:09]: Godstransport på skip er den mest energieffektive transportformen. Sjøtransport reduserer presset på veiene, den reduserer risikoen for ulykker, og den reduserer også støybelastningen. En av de viktigste nøklene for å lykkes med målsettingen om å øke andelen gods som går sjøveien, er å flytte varene så sømløst som mulig, mellom skip, bane og bil. Havnene er knutepunkter og sentrale for å lykkes med nærskipstrafikken.

Nærskipfart er et område hvor Norge kan yte viktige bidrag inn i EU-fellesskapet. Når Norge har logistikkutfordringer, er det også innlysende at EU-systemet har det, bare i mye større grad. Kapasiteten for landtransport i EU er sprengt, og man arbeider planmessig for å bringe mer av transporten over på kjøll, enten som kyst- eller kanaltrafikk utover i Europa. Med en riktig og dynamisk utvikling i Norge kan dermed norsk nærskipfart bli en naturlig og strategisk viktig kompetanse inn i EU-fellesskapet. For at denne miljøpositive transportmetoden skal ha best mulig konkurransevilkår, er det også nødvendig med gode og konkurransedyktige rammebetingelser. Dette tilligger fiskeriministerens ansvarsområde.

Det er en rekke tiltak som sammen vil bidra til å styrke konkurransedyktigheten til sjøtransporten. De ulike elementene vil i ulik grad bidra til å øke lønnsomheten og dermed også gi bedre anledning til fornyelse og oppgradering av flåten samt gi et bedre bilde av hva nærskipfartens bidrag til Norge er.

Konkurranseskraften for sjøtransporten er sterkt avhengig av de statlige avgiftene. Sjøtransportens infrastruktur er i stor grad brukerfinansiert, og for dette året, 2011, betales nærmere 640 mill. kr i avgifter og gebyrer til Kystverket. Av dette går ca. en halv milliard, 500 mill. kr, til lostjenesten. Det øvrige går til trafikksentralene, fyr og merker. I tillegg kommer bl.a. havneavgifter og miljøavgifter. Det er avgjørende for konkurranseskraften til sjøtrans-

porten at det samlede avgiftstrykket reduseres, med særlig fokus på det statlige avgiftsnivået. Dette vil være et av de viktigste elementene for å styrke konkurransekraften for sjøtransporten mot landtransporten.

Det er bra at næringens andel av kystavgiftene er redusert, og det er klokt å fjerne denne. Det er også et potensial for å bruke trafikksentralene mer effektivt gjennom bl.a. å benytte fjernlosing i større grad i de tilfellene der det er formålstjenlig.

Det er grunn til å sette spørsmålsteget ved sikkerhetsavgiften som finansierer trafikksentralene, om denne oppgaven skal være brukerfinansiert i fremtiden. Uansett må den tjenesten utføres mer effektivt enn i dag. Et alternativ kan være samlokalisering til én trafikksentral, og med dagens teknologi kan det være fullt mulig. Ikke at jeg skal ta til orde for én trafikksentral, men vi har flere trafikksentraler, og spørsmålet er jo om man i 2011 med bruk av dagens teknologi kan se for seg en annen organisering og en større grad av effektivisering og dermed også kvalitetssikring innenfor dette området.

Det er behov for en mer helhetlig tenkning i transportpolitikken – det være seg planlegging så vel som organisering. Effektive knutepunkter hvor sjø-, land- og banetransport møtes, er en forutsetning for å lykkes. En av de største konkurransefordelene for sjøtransporten er de store volumene som kan tas av ett skip. Utfordringen er at den fragmenterte havnestrukturen ikke fullt ut får utnyttet denne fordelene. Satses det målrettet på noen havner som fungerer som internasjonale inn- og utgangsporter til norskekysten, vil man redusere lastebiltrafikken over lange distanser, og man vil få bedre uttelling for de fordeler store volumer på skip gir.

For en optimalisering av mulighetene innenfor dette området kreves en helhetstenkning som Høyre er opptatt av. Helhetstenkningen er først og fremst avgjørende – og forretningskritisk – når det gjelder planlegging av arealer i forhold til miljøeffekter og andre formål, som bolig og industri. En helhetstenkning innenfor transportsektoren vil dermed gi store og synlige synergieffekter innenfor norsk sjø-, land- og banetransport, både på kort og på lang sikt. Jeg vil trekke fram at her vil det kunne være et samspill mellom miljømessig og økonomisk synergi.

Arbeidet med en nasjonal transportplan for perioden som ligger foran oss, 2014–2023, er i gang. En analyse fra Transportøkonomisk institutt viser at det kan være mulig å overføre mer enn 25 pst. av antall tonnkilometer i innenriks og utenriks godstransport fra vei til sjø og bane med utgangspunkt i det vi i dag kjenner som dagens transporttilbud. For å få til det trengs det både konkrete tiltak og strategier. Jeg håper også at statsråden i sitt svar vil komme inn på hvordan regjeringen vil arbeide nettopp med å få til en sømløshet og å oppfylle det som ligger i intensjonene i regjeringens egen Soria Moria-strategi.

Det kan også i denne sammenheng være behov for en gjennomgang av lossystemet. Dette er nøkkelen til sikkerhet langs kysten. Behovet for los har over tid endret seg. Sjøtrafikken har i løpet av få år gjennomgått store endringer i takt med den teknologiske og digitale utviklingen. Overvåkningssystemene, navigatørens kompetanse

og navigasjonssystemene om bord har blitt dramatisk mye bedre. Likevel fremstår omfanget av losplikten som om lite har skjedd de senere årene. Det er jo et tankekors at noen av oss som kjører mindre båter, har GPS om bord og styrer informasjonen som kommer via dette systemet, mens elektroniske kart ikke synes å være tilsvarende obligatorisk for en del av de større skipene. Jeg vil bare referere til noen av de grunnstøtingene vi har hatt de seneste månedene.

Det kan være slik at lostjenesten kan fremstå som en lite effektiv og meget kostbar tjeneste, uten at sikkerheten er sentral i utformingen av regelverket. Det er grunn til å sette spørsmålsteget ved om lostjenesten i 2011 i større grad skal ha en annen utvikling enn det som har vært så langt, og at det ikke skal være egeninteressen til lossystemet, men behovet for sikkerhet for alle som ferdes på sjøen, og alle som driver næringsvirksomhet langs kysten vår, som skal være utslagsgivende for hvordan vi organiserer så vel lostjenesten som det å ha andre nymotens elektroniske løsninger.

Utfordringene innenfor lostjenesten knytter seg dermed i stor grad også til dimensjoneringen av tjenesten og en modernisering. Det er den forebyggende sikkerheten som gir uttelling. Det er kompetansen til å føre skipene trygt i leden som er avgjørende.

Navigatører på skip som trafikkerer et område hyppig, vil over relativt kort tid få god farvannskunnskap og være i stand til å foreta en sikker seilas, men på grunn av lossystemet vil skip som har såkalt forurensende eller farlig last, eller som har en viss lengde, være pålagt å benytte los uansett.

I enkeltområder kan det av trafikkavviklingshensyn eller på grunn av uoversiktlig farvann være behov for ekstra ressurser på broen, men det kan like godt ivaretas ved at rederiene bruker egne navigatører i form av ekstramannskap på broen.

Det er en naturlig utvikling at skipene som skal betjene norskekysten, blir større – særlig de skipene som går fra kontinentet og til norske havner. Det er skip som har en bedre miljøprofil, og som har flere systemer som kan tre inn når en situasjon oppstår. På grunn av de store kostnadene som oppstår når losplikten inntreffer, og man ikke kan bruke egne navigatører med farledsbevis, vil disse skipene ha kraftig forringet sin konkurransesituasjon, og de vil sannsynligvis ikke trafikkere norskekysten. Da har vi et system som favoriserer de mindre og eldre skipene med en helt annen miljøprofil. Det er verken god sikkerhets- eller miljøpolitikk.

Utfordringen til statsråden er at slik systemet er i dag, er det mer lønnsomt for næringslivet å frakte gods på vei enn å frakte gods på sjø. Den andre utfordringen ligger i denne sømløse utformingen hvor vi har koordinert transport slik at næringslivet med lettvinhet kan frakte sine varer fra bil til bane og dermed til sjø og komme lett til kontinentet og tilsvarende tilbake.

Så jeg håper at statsråden med tydelighet kan angi retningen for hvordan regjeringen har tenkt å oppfylle sine intensjoner i regjeringserklæringen i neste Nasjonal transportplan.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [09:14:22]: Interpellanten tar opp en viktig problemstilling på transportområdet.

Det overordnede målet med regjeringens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Regjeringen vil bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft gjennom en langsiktig politikk for bedre framkommelighet, reduserte avstandskostnader og rasjonell konkurranse mellom transportformene.

Etterspørselen etter transport kommer til å øke kraftig i årene framover. Analysene viser samtidig at det vil bli større vekst på vei enn på sjø. Dette er en utfordring, både med tanke på trafiksikkerhet, trengsel på veiene og klimagassutslipp.

Regjeringen ønsker derfor at en størst mulig del av veksten skal skje på bane og sjø. For å få til dette må transportmidlenes ulike fortrinn utnyttes, og det må tilrettelegges for kombinerte transportløsninger.

Regjeringens transportpolitikk er presentert i Nasjonal transportplan 2010–2019. Planen viser at regjeringen satser på samferdsel. Den økonomiske rammen er økt med 100 mrd. kr sammenlignet med forrige planperiode, og den årlige rammen til sjøtransportområdet har økt med 77 pst. Det tilsvarer en årlig økning i Kystverkets budsjett på rundt 470 mill. kr. Med en slik ramme vil vi både styrke investeringene og vedlikeholdet av sjøveien og redusere gebyr- og avgiftsnivået. Dette er fulgt opp gjennom regjeringens budsjettforslag både for 2010 og 2011.

For norsk næringsliv er transportkostnadene en utfordring, og skal vi få en økning i sjøtransporten, må den være konkurransedyktig med transport på landeveien.

Regjeringen tar dette på alvor, og vi er godt i gang med å lette gebyr- og avgiftsbelastningen. Årsavgiften for havnesikkerhet er fjernet. I tillegg er kystavgiften redusert fra 34 pst. til 20 pst. Samlet er disse avgiftene redusert med om lag 55 mill. kr de siste to årene. En ytterligere reduksjon må følges opp i de kommende budsjettene. Parallelt med å redusere gebyr- og avgiftsbelastningen har vi også gjennomgått lostjenesten med sikte på effektivisering, uten at dette skal gå ut over sikkerheten til sjøs.

Forslag til endringer både i lospliktreglene og losavgiftene var på høring våren og forsommeren 2010, og nye forskrifter om losplikt og losavgifter trådte i kraft fra årsskiftet.

Endringene i losplikten innebærer at mellom 10 pst. og 15 pst. av den trafikken som tidligere var lospliktig, nå vil bli fritatt fra losplikten. Videre er ordningen med farleisbevis forenklet. Fra å vektlegge formelle krav til fartstid og seiling på norskekysten, har en nå gått over til faktisk prøving av navigatørens kompetanse.

Den samlede kostnadsreduksjonen forbundet med disse endringene er anslått til ca. 29 mill. kr. Fordi lostjenesten er 100 pst. brukerfinansiert, vil betalingsplikten for skipsfarten bli tilsvarende redusert. Det forventes at nedgangen i kostnadene vil bli enda større når skipsfarten har tilpasset seg den nye farleisbevisordningen. Så hører også jeg om rederier som opplever kostnadsøkninger. Derfor er det viktig å fortsette arbeidet med å gjennomgå lostjenesten.

For at vi skal kunne tilby et transportsystem som er effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig, er vi avhengige av en hensiktsmessig arbeidsdeling mellom transportformene. Utfordringen blir å få etablert kombinerte transportkjeder med effektiv omlasting mellom transportformene. Regjeringen vil derfor også i neste Nasjonal transportplan legge vekt på konkrete tiltak som vil gi effektive havner og integrere sjøtransporten i logistikkjeden dør-til-dør.

For å få et bedre samspill mellom transportformene har vi i Nasjonal transportplan definert 31 havner som stamnetthavner. Disse havnene er viktige knutepunkter mellom sjø- og landtransport og vil bli prioritert når det er behov for å bedre infrastrukturen og sammenkoblingen mellom transportformene.

Samfunnsutviklingen har gitt behov for en moderne og dynamisk havne- og farvannslovgivning, og fra 1. januar 2010 fikk vi en ny havne- og farvannslov. Den nye loven, med tilhørende forskrifter, utgjør en viktig del av det juridiske rammeverket for sjøtransporten. Den nye loven er også et viktig redskap for å styrke sjøsikkerheten og bedre framkommeligheten på sjøen, og ikke minst gi havnene mulighet til å utvikle seg som effektive logistikknutepunkt.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet er godt i gang med neste transportplan, som skal gjelde for perioden 2014–2023. Stortingsmeldingen skal etter planen legges fram for Stortinget våren 2013. Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor skal fram til februar neste år utarbeide sitt forslag til prioriteringer av ressurser og investeringsprosjekter, det såkalte planforslaget. Etatens planforslag utarbeides på bakgrunn av fagrappporter og utredninger, og arbeidet er styrt gjennom retningslinjer fra nevnte departementer.

Planforslaget fra etatene og Avinor utarbeides innenfor sektorvise plantekniske økonomiske rammer, som tar utgangspunkt i rammen som gjelder for perioden 2014–2019 i inneværende Nasjonal transportplan. For Kystverket gir dette en årlig ramme på 1 209 mill. 2011-kroner. I tillegg skal etatene utføre såkalte marginalbetraktninger, dvs. sette opp forslag til prioritering av tiltak dersom mer eller mindre ressurser stilles til rådighet. Disse tilleggsvurderingene vil være viktige både når regjeringen skal fastsette det endelige nivået på den økonomiske rammen, og når midlene skal fordeles innen og mellom sektorene i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023.

Gods på kjøll og sjøtransportens konkurranseevne er områder jeg vil prioritere i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Samtidig må vi erkjenne at det er en rekke andre aktører som også sitter på virkemidler, og som må bidra for at sjøveien skal bli enda mer attraktiv. Jeg tenker på havner, kommuner, transportører, rederier og ikke minst vareeiere. Jeg er overbevist om at det er mulig å tenke nytt, og for næringslivet kan en ny innfallsvinkel til transport fort vise seg å ha positive effekter.

Regjeringen vil fortsette å se på rammebetingelsene for sjøtransporten i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023, for mer sjøtransport vil bidra positivt til samfunnsutviklingen.

Ingjerd Schou (H) [09:22:53]: Jeg lyttet med interesse til statsrådens redegjørelse. Jeg synes det er mange gode takter for fremtiden og også en understrekning av hvor komplekst, vanskelig og krevende det er å få til en helhetlig planlegging innenfor norsk samferdsel i stort. Jeg hører også at regjeringen har hatt en vilje her i snart seks år – om to år er det to stortings- og regjeringsperioder. Selv om det er en økning i budsjettet, viser prognosene i den rapporten som ble fremlagt 1. februar i år – en fagrapport i forbindelse med Nasjonal transportplan for neste periode, overlevert til Samferdselsdepartementet for videre politisk behandling – at landtransporten vil øke dramatisk, mens sjø og bane har liten vekst. Det vil ytterligere øke andelen som går landveien, på bekostning av sjøtransporten. Det er bra at man benytter mer midler og har vilje til en mer samordnet planlegging, men utviklingen går allikevel altså ikke den veien som vi ønsker for å få til sømløshet og å tenke miljø, og fremkommelighet for næringslivet.

I Sverige har man organisert transport, kommunikasjon og samferdsel i en felles transportetat. Statsråden var selv i sin redegjørelse inne på alle dem som bare innenfor havnene har en utfordring og som må samarbeide, og som kan få nye muligheter ved å tenke nytt og annerledes – rederiene, kommunene, næringslivet, havnene og alle andre transportaktører. Da kunne det være interessant å få høre statsrådets vurdering av en forpliktende, helhetlig plan-samordning av transport i stort i Norge, fordi det handler om samfunnsutvikling. Dette er jo virkemidler for at næringslivet skal ha gode vekstvilkår i Norge, at man får til en samordnet planlegging i helhet.

Så skal jeg bare kort peke på at det er en rekke andre områder som bidrar til å styrke sjøtransporten mer indirekte, som dette at Norge skal være et attraktivt maritimt vertsland, og at vi skal prøve å få flere norskflaggede skip. Det er underlig og et paradoks at det eneste internasjonale skipsregister som ikke tillater norske skip å føre laster mellom norske havner er Norsk Internasjonalt Skipsregister.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [09:26:03]: Interpellanten etterlyser samordnet planlegging og helhetstenkning. Det er jo nettopp det vi gjør gjennom utarbeidelsen av Nasjonal transportplan. Det er jo nettopp det verktøyet og det dokumentet som ivaretar helheten. Derfor er jeg og samferdselsministeren enige om at vi må ha en tett dialog, for det er i overgangen mellom de forskjellige transportformene en del av utfordringene ligger.

Det er nå en gang sånn at de varene som skal transporteres, blir sjelden produsert ved en havn, og de har sjelden en havn som endestasjon. Så det å få samordning i og rundt havnene, både bane og andre transportformer oppimot båt, er helt avgjørende for å lykkes. For kostnadene er én side ved det, og det skal vi fortsatt ha et stort fokus på, og å redusere kostnadsbyrden for båttransporten, men samtidig er det sånn at hvis man ser på kostnadene i form av kroner og øre, er det ofte rimeligere å sende varer med båt enn med bil. Men så er det sånn at her er det nok tiden som koster, det tar rett og slett for langt tid med båt. Her kommer effektiviteten i havnene inn.

Så er det sånn, som jeg sa i mitt innlegg, at vi kan lage flotte planer og ha flotte ambisjoner, som vi også oppfyller. Jeg vil bare minne om at denne regjeringen er den første og eneste som faktisk har oppfylt Nasjonal transportplan noen gang. Det har blitt skrevet mange flotte nasjonale transportplaner gjennom tidene, men denne er oppfylt. Men planverket er én ting – det viktigste er faktisk at aktørene som skal transportere godset, om det er vareiere, rederier, havner eller andre, er med og kommer med innspill. Det er bakgrunnen for at jeg har invitert alle aktørene til et møte hos meg. Jeg reiser mye rundt og snakker med dem som driver havnene, med dem som driver rederi og med vareiere for å få gode innspill og reelle innspill på hvordan vi kan løse denne utfordringen. For det er ingen tvil om at den forventede transportutviklingen gir oss utfordringer. Jeg trenger ikke gjenta alle de gode argumentene for at vi må lykkes med å få mer gods over på kjøll. Det er en sak som jeg jobber intenst med og vil prioritere i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Magne Rommetveit (A) [09:29:00]: Interpellanten ynskjer å styrkja sjøtransporten si konkurransevne innanfor transport av gods. Det er eit ynske som eg deler fullt ut. Regjeringa har også i si Soria Moria II-erklæring lagt vekt på å stimulera til auka godstransport på sjø, og dette er med på å danna bakgrunnen for regjeringa sin heilskaplege transportpolitikk. Sjøtransporten inngår som ein naturleg og viktig del av Nasjonal transportplan, og NTP er eit av dei viktigaste verktøya me har for å nå målsetjingane på samferdselssektoren.

I ei pressemelding som vart framlagd tidlegare i år frå Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen, presenterer transportetatane sine sektorvise stamnettutgreiingar i samband med Nasjonal transportplan for 2014–2023. Dette er viktige grunnlagsdokument for det vidare arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan. I tillegg til dei meir sektorspesifikke formuleringane vert det òg framlagt felles målformuleringar.

Ikkje uventa vert det her trekt opp ei hovudutfordring med å få trafikk frå bil til kollektivtransport i storbyområda våre. Vidare vert det framheva at næringsliv og innbyggjarar i distrikta er heilt avhengige av eit fungerande transportsystem for å skapa mest mogleg robuste bustad- og arbeidsmarknader, og at det derfor i større grad må tilretteleggjast for å overføra meir gods frå veg til sjø og bane.

Eg tykkjer dette lovar godt i forhold til å sjå transportformene betre i samanheng, og i det vidare arbeidet med transportplanen – der Stortinget også vil verta involvert – vil ein verkeleg kunna gjera grep som må til for betre å nå målet om meir gods frå veg til sjø.

Når målet er å auka sjøtransporten si konkurransevne, er det viktig å definera kva som er dei konkurrerende transportformene – det trengst vel ikkje så mykje forskning for å fastslå at det stort sett er vegane våre og lastebilar. Derfor vert det svært avgjerande at ein no vidare i transportplanprosessen verkeleg maktar å balansera dette på ein måte der vegsystemet i større grad også er med på å gjera sjøtransporten og hamnene våre meir attraktive.

Både interpellanten og statsråden var inne på akkurat det elementet.

Også gjeldande NTP er eit godt rammeverk i høve til å betra sjøtransporten si konkurransevne, og eg kan ikkje seia meg samd med interpellanten når det vert påstått: «Regjeringen er på feil kurs i å få mer gods på sjø.»

Det er ikkje slik at det er avgiftene åleine som avgjer om sjøtransporten er lønsam. Likevel er det dei siste åra gjort fleire viktige grep når det gjeld nettopp reduksjonen i avgiftene innan dette feltet – reduksjonar som i sum utgjer om lag 55 mill. kr. I tillegg er kostnadene ved lostenesta reduserte med om lag 30 mill. kr, og me har fått forenklingar i regelverk i tillegg til ei auka satsing på utbetring av hamner og farleier.

Når det gjeld sjøtransporten, har den årlege budsjett-ramma for dette området auka med 77 pst. samanlikna med førre planperiode. Det tilsvarar ein årleg auke i Kystverket sitt budsjett på rundt 470 mill. kr.

Alt dette er jo bra. Sjøtransporten aukar godsmengda noko, men samstundes aukar altså godsmengda på veg endå meir. Derfor er det så viktig at også dei komande budsjetta følgjer opp med tiltak innanfor denne satsinga som regjeringa har hatt dei siste åra, for her er det eit stort potensial, ikkje berre for å få meir gods på sjø, men også for å redusera klimautsleppa og få meir miljøvenleg transport.

60 pst. av godstransporten går på sjøen. Sjøtransporten sitt fortrinn er å kunna ta store godsmengder over lange strekningar. Interpellanten hevdar: «Regjeringens sjøtransportpolitikk har spilt fallitt.» Dette er ikkje rett. Regjeringa og ministeren spelar på lag med alle dei aktuelle aktørane som er knytte til næringa, nettopp for at samla og samordna innsats skal gje ynskt resultat.

Arne Sortevik (FrP) [09:34:00]: Å gjøre sjøtransport mer lønnsomt er viktig. Jeg minner om at 14. april i år behandlet Stortinget representantforslag fra Fremskrittspartiet, Dokument 8:53 S for 2010–2011, om å styrke sjøtransportens konkurransevne i Norge. Jeg viser til innstillingen i den saken.

Fremskrittspartiet fikk tilslutning fra Høyre og Kristelig Folkeparti om å legge frem melding om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurransevne innenfor nasjonal transport av personer og gods. Regjeringspartiene stemte imot. Det er synd at den rød-grønne regjeringen, som i sine festtaler hyller sjøtransporten som miljøvennlig, riktig og viktig, ikke finner den viktig nok til egen melding til Stortinget. Stortinget får jo mange meldinger om viktige saker. Det gir grunnlag for bred debatt, ikke minst om virkemidlene. Virkemidler trengs, ikke bare festtaler – virkemidler som virker, trengs også.

Jeg minner om at det ble avholdt høring om forslaget fra Fremskrittspartiet 10. mars i år. Representantene fra Norsk Havneforening, LTL, KS Bedrift Havn, Norges Rederiforbund og Maritimt Forum deltok. I etterkant kom det også innspill fra Fraktestartøyenes Rederiforening. Alle støttet forslaget om egen stortingsmelding. En slik stortingsmelding vil være et strategidokument. Det er et paradoks at regjeringen i forrige periode laget et strategidokument

for luftfarten – den transportsektoren denne regjeringen er minst begeistret for, for å si det mildt. Det blir rett og slett merkelig at regjeringen ikke vil lage strategidokument gjennom en stortingsmelding om sjøtransport, som denne regjeringen sier er så viktig.

Jeg har lyst til å vise til hva representanter for næringen selv – altså havnene, brukerne, transportselskapene og rederiene – sa i forbindelse med høringen. De ba om statlig – eller sentral – styring, og de ba i først omgang om at all transport ble samlet i ett departement.

Jeg minner også om at det er utarbeidet en rapport fra en rekke av aktørene knyttet til sjøtransport. Det er lagt frem 20 tiltakspunkter. Jeg har lyst til å nevne kort noen av dem:

Det første punktet som blir tatt opp i rapporten, er at neste Nasjonal transportplan må inneholde konkrete mål og strategier for overføring av gods fra vei til sjø og bane – altså ikke bare festtaler, men konkrete mål.

Det andre punktet er at transportmidlene må ha mest mulig like rammevilkår ved brukerfinansiering av offentlig infrastruktur.

Et tredje punkt er at transportplanleggingen i Kystverket styrkes. Staten må ha større ansvar og rolle som nasjonal havnemyndighet.

Et fjerde punkt er ønsket om et statlig investeringsfond, som opprettes for utvikling av effektive og miljømessig gode logistikkpunkter.

Denne regjeringen opererer med fem såkalt utpekte havner i Norge. Et av de punktene som de sentrale aktører innenfor sjøtransport også tok opp i forbindelse med høringen, er at havneutviklingen og aktiviteten på havnene må styres sterkere.

Det er altså fem utpekte havner i Norge. Det er havnene i Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø. Her må man se på samspillet mellom sjø og land. En viktig forutsetning for å få til overføring av spesielt godstransport fra land til sjø er at man kommer greit, fort og uten problemer til de sentrale havnene. Det betyr at man må se på lokaliseringen av de utpekte havnene i disse store byene, og det er et spørsmål som både samferdselsministeren og fiskeriministerens må se på i fellesskap. Det illustrerer også at det blir mer komplisert enn nødvendig at man skal forholde seg til to departement når man går inn i transportsektoren og forsøker å finne gode og samlende løsninger.

Det forsterker behovet for at vi får ett departement. Det tror Fremskrittspartiet vil være avgjørende viktig, på samme måte som næringen selv peker på det som avgjørende viktig for at vi skal få overført mer gods fra land til sjø.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [09:39:24]: Gode transporttilbud er viktig generelt, men for konkurranseutsatt næringsliv spesielt. Det snakkes ofte og mye om hvor viktig det er med gode rammevilkår og trygge arbeidsplasser. Samtidig unnlates det å fokusere på hvor sårbart næringslivet og arbeidsplasser ofte er, knyttet til mangel på trygge transportårer og god logistikk.

For å lykkes med å få realisme i mer gods fra vei til

sjø, slik interpellanten prisverdig tar opp, må det tas flere politiske grep.

Høyres alternative transportplan slår fast at sjøfart «bør gis gode vilkår for å få mer gods fra vei over på skip.» Vi ønsker også å redusere norske havne- og farvannsavgifter dersom beregninger viser at reduksjonene kan føre til markert overgang av godstransport fra vei til sjø. Jeg viser for øvrig til interpellantens redegjørelse om viktigheten av nettopp å få redusert det samlede avgiftsnivået.

Regjeringen hevder at den har som mål å få minst 25 pst. av dagens tungtransport over fra vei til sjø og bane. Det er bra, og det er på høy tid. Samtidig høres det ganske uvirkelig ut når en ser at den samme regjeringen trenerer det å fjerne den viktigste og farligste flaskehalsen langs vestlandskysten. Jeg snakker da om det krevende Stadhavet, som i uværsperioder stopper det meste av skipstrafikken, med de store kostnadene det medfører for både sjøfolk, næringsliv og samfunnet generelt. En skipstunnel forbi Stadhavet vil gi økt sikkerhet for sjøfolk, med redusert fare for dødsfall og personskader og mindre forurensning, og samtidig redusere trafikkulykker som i dag forårsakes av store vogntog på dårlige veier.

Jeg støtter representanten Lundteigen, som fra denne talerstolen senest i går sa at Stad skipstunnel vil være et investeringstiltak for fellesskapet.

Dette kan ikke bli sagt ofte nok. Jeg viser også til statsråden, som nettopp sa fra denne talerstolen at sjøtransporten tar lengre tid. Det er det som er utfordringen

En realisering av skipstunnelen vil gi tryggere og raske sjøtransport forbi et av verdens farligste havområder. Tunnelen vil gi enklere og sikrere transport for næringsliv og mennesker på begge sider av Stadhalvøya, samtidig som den vil legge til rette for en spennende og mer robust bo- og arbeidsregion mellom Ålesund og Florø.

Dersom regjeringen vender tommelen ned for byggingen av Stad skipstunnel, er målet om å få 25 pst. mer gods fra vei til bane og sjø utopi. Det blir faktisk bare en fjern drøm uten rot i virkeligheten. Det betyr at regjeringens proklamerte satsing om å få mer gods fra vei til sjø og bane ikke vil fange opp vestlandskysten, som i dag er ledende i verdiskaping med tilsvarende eksport av sin produksjon.

Norge er i dag i en særstilling når det gjelder mulighetene for at en langt større andel av godstrafikken skal kunne gå over sjø. Det er også en stor enighet i det politiske miljøet om å overføre større deler av varetransporten fra vei til både sjø og bane. Jeg håper derfor at regjeringen vil bevise at den er handlekraftig, ikke bare i ord, men også i gjerning. Men da må hele kysten tas med. «Alle skal med» er Arbeiderpartiets slagord, og det håper jeg også blir tatt med og brukt i denne sammenheng.

Møre og Romsdal og vestlandskysten har ikke samme tilgang til jernbane som resten av landet. Vi har heller ikke mulighet til å bruke sjøen på lik linje med resten av kystbefolkningen, nettopp på grunn av det vanskelige og farlige havområdet rundt Stad.

Min appell til statsråden blir derfor: Fjern flaskehalsen i Stadhavet, og knytt sammen vestlandskysten til en slagkraftig bo- og arbeidsregion. Det vil også gi mer transport fra vei til sjø.

Else-May Botten (A) [09:43:55]: Jeg vil takke interpellanten for å ta opp et viktig område innenfor maritim næring.

Høyre er opptatt av helhet, gjentar interpellanten på talerstolen. Selv om det er forholdsvis lenge siden Høyre har sittet i regjering, kan det i så måte være greit å minne om at de ikke fulgte opp NTP da de satt ved roret. Det ble kun en ønskedrøm, ikke en prioritetsplan man fulgte opp med penger.

Denne regjeringen leverer på kronen det som er lagt inn i nåværende NTP, og har gjort det til en politisk, reell helhetlig prioriteringsplan og fulgt opp med penger.

Regjeringen satses på sjøtransporten. Budsjettene for 2010 og 2011 viser dette tydelig, hvor regjeringen nå i 2011 har økt de statlige bevilgningene til sjøtransportrettede tiltak med nesten 120 mill. kr. Og regjeringen har fulgt opp målsettingen om å redusere gebyr- og avgiftsnivået.

Regjeringen har hele tiden vært opptatt av å ha en god dialog med næringen og gjennom ulike treffpunkter få innspill om hvor skoen faktisk trykker. Det har vært helt avgjørende for å treffe med de ulike tiltakene vi har levert overfor maritim næring generelt. Det er – som også interpellanten sier – ikke én enkelt løsning for å utløse potensialet til sjøtransporten, men en hel rekke ulike elementer som må på plass. Og regjeringen har levert en rekke tiltak.

Jeg tillater meg å nevne noen av dem: Vi har en egen miljø-satsing under Innovasjon Norge rettet spesielt mot nærskipsfarten. Norges forskningsråd har satsset på krevende miljøvennlige maritime operasjoner, spesielt innenfor nordområdene. Man har fjernet helt ISPS-avgiften, redusert kystavgiften, som nevnt tidligere, man har hatt en gjennomgang av hele gebyr- og avgiftssystemet, hvor man har gjort flere endringer, og man signaliserer videre at flere endringer kan komme som vil bidra til kostnadsreduksjoner og flere forenklinger fremover. Man er aktiv for å fjerne flaskehalser internasjonalt gjennom deltakelse i IMO. Og nå i revidert kom det et ønske fra næringen selv om å legge inn kvartalsvis innbetaling av årsavgiften fremfor dagens system med forskuddsvis betaling for hele året.

Men det er ingen tvil om at det er mer å ta tak i, og at kravene rundt effektivisering, reduserte kostnader og mer miljøvennlige løsninger må ses på kontinuerlig – ikke bare av regjeringen, men av alle berørte parter, og gjerne sammen. Det må være konkurransedyktig å ta sjøveien kontra bilveien.

Tenker vi miljø fremover, er det viktig å se på hvordan vi kan sikre fartøyer strømforsyning fra land når de ligger til kai. Her er Bergen havn et godt eksempel på at flere, både offentlige og private aktører, går sammen for å få på plass en strømforsyningsboks. Jeg er rimelig overbevist om at flere havner bør se på slike gode løsninger.

Du kan se for deg Geirangerfjorden, som er på verdensarvlisten, med en praktfull natur: Klart vann, klar luft – helt til tre–fire–fem cruisebåter har ligget og surret og gått utover dagen. Da kan det se rimelig grått ut, selv om det er en finværsdag. Det er en utfordring man faktisk må ta tak i.

Vi må hele tiden bidra med virkemidler som bygger opp under forskning og utvikling av ny teknologi og driv-

stoff som bidrar til mindre klimagassutslipp. Det er også en utfordring at nærskipsfarten består av fartøy med en snittalder på 25–30 år. Vi må være med og legge til rette for fornying av flåten.

Fra regjeringens side har statsråden i dag vist at gods på kjøll og sjøtransportens konkurransevne er områder som vil bli prioritert i arbeidet med NTP framover. Jeg er også glad for at statsråden er villig til å finne gode løsninger på enkeltutfordringer. Ikke minst er det i dag signalisert at det er viktig å se på dialogen med næringen i forhold til losforskrifter og de mulige utfordringene som ligger der.

Summen av alle disse tiltakene, og de økonomiske rammene, må bidra til at alle aktørene har klart for seg hvordan deres sjøkart ser ut, og at de settes i stand til enkelt å kunne manøvrere seg fra A til B på en trygg og effektiv måte.

Summen av dette må bidra til at når godstransporten skal velges, er det sjøveien som blir den riktige kursen.

Nå vet ikke jeg hva slags fest representanten Sortevik har vært på, men melding eller ikke – jeg tror på en måte at tiltakene må leveres enkeltvis, og til sammen blir det en god helhet som bidrar til nettopp dette.

Harald T. Nesvik (FrP) [09:49:12]: Først av alt: Takk til interpellanten, som gir oss anledning til nok en gang å diskutere dette temaet i denne sal.

Det er ingen hemmelighet at dette med hvordan man skal få mer transport fra vei til sjø har vært – og er – et politisk mantra i svært, svært mange år. Jeg har ikke tall på hvor mange ganger jeg har hørt statsråder og andre politikere snakke om at vi nå må gjøre noe, slik at vi får vridd en del av transporten fra vei og over til sjø.

Men problemet er at når vi diskuterer disse temaene i Nasjonal transportplan, blir sjøtransporten bare en veldig liten del av den diskusjonen som kommer i forbindelse med den planen. Det er en tendens til at nettopp denne delen av Nasjonal transportplan blir svært stemoderlig behandlet, og bakgrunnen er jo rett og slett at man ikke viser noen vilje til å komme med de rette tiltakene. Vi kan ønske å – og ville – få til disse endringene, men de vil aldri komme på plass før vi bruker virkemidler som hjelper, og det er jo at næringslivet selv må kunne gjøre seg nytte av denne transportformen. Vi kan snakke om at vi skal ha laksen over på kjøll og få sendt den ned til Europa. Men det hjelper ikke så lenge ikke transportårene som gjør det mulig, ligger der. For laksen skal transporteres og være på plass på markedet i Frankrike til et gitt klokkeslett en gitt ukedag, og da kan man ikke vente og risikere at den ikke kommer fram. Kommer det fram en time forsinket, så er løpet kjørt for den auksjonen.

Det er videre helt riktig det som representanten Sortevik tar opp: Vi må se dette i en helhet. Jeg satt nettopp her og fikk fra denne talerstolen en oppleksing om alt det fantastiske som regjeringen har gjort når det gjelder avgiftssystemet. Det hjelper altså ikke når den totale belastningen er like stor! Vi kan vri på avgiftene, vi kan endre på avgiftene, men det hjelper ikke så lenge nivået på avgiftene er like høyt – uansett om du kaller det losgebyr,

havneavgift, kaiavgift eller vareavgift. Det interessante er jo summen som må betales av varehåndterer og vareeier for å få varene fram til det markedet de skal leveres på.

Det er en rekke tiltak. Vi har de fem utpekte havnene som erstatter de tidligere sentralhavnene. Hva legger man i disse havnene, foruten de gode tankene og at man innfører et nytt begrep i Nasjonal transportplan? Det ligger jo ingen verdens ting i dette – hvis man ikke gjør noe, bl.a. med tilførselen. Hva med disse havnenes måte å kunne takle framtidige skip på? Det er slutt på den tiden da det bare var et lite gods fartøy man skulle håndtere. I dag kommer det svære containerfartøy, gjerne med to–tre kraner om bord, som skal håndtere dette godset. Da trenger vi at farledene er oppe å gå på en skikkelig måte.

Videre har representanten Elisabeth Røbekk Nørve vært inne på det med Stad skipstunnel. Ja, vi har hatt 17 utredninger knyttet til Stad skipstunnel. Og hva var svaret fra regjeringen da den 17. kom? Jo, vi må ha én til. Det må da være grenser for hvor mange utredninger man skal ha om samme sak før man kan velge å treffe en beslutning. Dette viser jo at man ikke ønsker å treffe noen beslutning akkurat nå. Og det er svært beklagelig, for det er nettopp en mulighet for nærskipsfarten, en mulighet til å kunne få en bedre transport mellom havnene i et gitt område, slik at varene faktisk kan komme uskadd fram til mottaker. For i vinterhalvåret særlig når man skal gå rundt Stad, og når man får slag på båten der, så opplever man faktisk at varer vil kunne bli skadd mellom havnene.

Jeg håper vi en gang får en egen havnemelding, som nettopp har med sjøtransporten å gjøre, slik at vi får en total gjennomgang av virkemiddelapparatet.

Én ting skal representanten Else-May Botten ha, knyttet til poengteringen av at disse fartøyene nå er begynt å bli så gamle. Og de er ikke i stand til å fornye seg, på grunn av at dette gjerne er små familierederi.

Vi har en vei å gå, og dessverre: Regjeringen har ikke levert.

Lars Myraune (H) [09:54:28]: Det er mange som har vært inne på veldig mange positive forslag i løpet av debatten her for å oppnå det som alle er enige om – at vi skal få mer over fra vei til sjø og bane, med hovedvekten på sjø i debatten i dag.

Det mangler ikke på enigheten, men det mangler på tiltakene for å få det til å skje. Representanten Else-May Botten sa at det må bli konkurransedyktig å frakte sjøveien. Ja, det er helt korrekt. Uten at det blir konkurransedyktig, er det ingen som vil gjøre det, med mindre det blir ved lov pålagt av staten, og det tror jeg nok ikke er gjennomførbart.

Hvorfor skjer det ikke, da, når vi alle vil det og vi alle liksom prøver å legge til rette for det? Jo, jeg tror nok at statsråden var inne på flere av de viktige tingene her. Det gjøres små «step», om vi skal kalle det det. Jeg vil kalle det små step i alle fall, for det skjer ingen endring. Det som skjer hele tiden, er at veitrafikken øker. Godstrafikken på vei øker betydelig, men den øker ikke på sjø.

Hva skal til, da? Jo, det er en helhetstenkning og det som Sortevik refererte til fra det utvalget som kom med

en rekke tiltak, hvor bl.a. Kystverket var med, dette med at man må ha konkrete mål og strategier. Du kan si at målene er der hvis man har vedtatt at man vil ha mer over på sjø, men man har ingen strategi for å oppnå det, og da hjelper det ikke. Her må det kraftige grep til, tror jeg. Det hjelper ikke med små grep hele veien.

Det er mange ting som påvirker dette. Statsråden sa at det er veldig tett dialog mellom samferdselsministeren og henne. Ja, jeg tror nok det, men jeg tror ikke det er godt nok. To ganger har samferdselsministeren vært i Trøndelag for å bli orientert om et logistikknutepunkt. Jeg skulle gjerne ha sett at fiskeri- og kystministeren hadde vært sammen med henne for å få lagt vekt på betydningen av å få dette på sjø. For når Jernbaneverket utreder det, og bl.a. kommer med et av forslagene, et alternativ, og plasserer et logistikknutepunkt som skal ta ansvaret for alle de ferdselsårene vi har – forsøker å legge det i et sandtak langt oppe i Melhus, da burde noen ha reagert ganske umiddelbart og sagt at dette er ikke et mandat når man skal ha et logistikknutepunkt. For der kommer det ingen båt. Det kommer aldri noen båt til Melhus – oppi der. Her må det tas grep for å styre, tror jeg.

Miljøet er en av de viktige faktorene som er knyttet opp mot dette. I går kom det en utredning fra EU som bl.a. anbefalte å øke diesellavgiften, få flere bompenger, osv. osv. Jeg har ikke noen tro på at det utgjør den store effekten. Så lenge vi ikke greier å få noe over på sjø, og på tross av om dieselen blir to kroner dyrere for literen, blir det fraktet på veiene – nå var statsråden inne på at det er ikke bare prisen, men det er nok en kraftig faktor her.

Så må jeg si at lostjenesten er det behov for å gjøre noe med. I min tid som ansvarlig for luftovervåkingen i Luftforsvaret sentraliserte vi den. Vi sentraliserte den til Sørreisa og ikke til Oslo. Det mener jeg var et viktig grep. Der kunne absolutt alt i hele landet kontrolleres. Hvorfor må man være om bord på et skip når man vet at man har GPS og overføringer av bildet? Det må kunne gå an å sitte på en sjøtransportsentral og gi den hjelpen som er nødvendig for et skip, også, til en langt, langt, langt lavere kostnad. Men det betinger at det må bli enighet med losene, og hvis losene skal bestemmes, blir det ikke sånn.

Så var statsråden inne på tidsaspektet. Ja, det er helt klart en viktig bit. Hvis man skal fortsette å frakte varene til Alnabru, laste om og bringe dem videre i Norge, så går ikke dette, det vet vi utmerket godt. Det er tatt grep for det også. Det er mulig å pakke containere som skal med hele innholdet til Trondheim, til Tromsø, til Bergen, og der er det gjort et godt arbeid. Men jeg tror nok koordineringen fra statsråden også opp mot vareeierne og opp mot befrakterne er noe av det som betyr aller mest. Det som er viktigst, er konkrete mål og strategier – strategier for hvordan vi skal nå målet. Lykke til!

Susanne Bratli (A) [09:59:45]: Mer gods må over fra vei til bane og sjø. Det er det bred politisk enighet om. Det har vært et mål så lenge jeg kan huske, både politisk og ellers. Og diskusjonen om vi får det til, og hva som må gjøres for å få det til, er stadig tilbakevendende – heldigvis for det, for det betyr at engasjementet og viljen er til

stede for å nå målsettingene om å få mer gods over fra vei til bane og sjø.

Det betyr også at vi har et langt stykke å gå før vi kan si at vi er i havn med å nå målene. Spørsmålet er bestandig om vi har de rette virkemidlene. Men det er sånn at det er mye mer enn avgiftene som spiller inn i denne sammenhengen. Det er mange andre aktører som må dra i samme retning som staten. Det er ikke bare staten som er aktør. Havnene og ikke minst de som eier havnene, som ofte er kommunene, er viktige aktører, og de har et stort ansvar. Og rederiene, samlasterne og ikke minst vareeierne har et stort ansvar. Alle disse aktørene må dra i samme retning for at man skal komme i mål med å få mer gods over fra vei til bane og sjø.

Så er det også sånn at alle transportformene må ses i sammenheng. Fremskrittspartiet vil ha egen stortingsmelding om sjøtransport, og Fremskrittspartiet vil ha ned avgiftene. Problemet blir da at Fremskrittspartiet også vil ha ned avgiftene på vei. Da blir ikke konkurranseforholdet mellom sjø og vei endret. Det er derfor svaret vårt er Nasjonal transportplan. Alle transportformene må ses i sammenheng, tiltakene må ses i sammenheng i samme plan, og virkemidlene må diskuteres. Endrer man virkemidlene på vei, endrer man konkurranseforholdet til sjø. Endrer man virkemidlene på bane, endrer man også konkurranseforholdet til vei og sjø.

Så er det rett som det blir sagt, at vi må et sømløst system. Det må vi legge mye større vekt på enn vi har gjort hittil. Det må tilrettelegges for kombinerte transportløsninger, infrastrukturen er kjempeviktig, og vi må ha effektive logistikknutepunkt.

Så er, som representanten Myraune var inne på før meg, prosessen rundt et nytt logistikknutepunkt i Trøndelag en interessant prosess, for det vil være en prøvestein på om vi faktisk klarer å lage infrastrukturløsninger som tilfredsstillende de målene vi har. Jernbaneverket skal bygge ny godsterminal. Trondheim havn skal flyttes fra Trondheim ut av Brattøra. Så er det sånn – det må vi være enige om, i hvert fall i utgangspunktet – at målet må være at det nye logistikknutepunktet i Trøndelag må ligge ved sjøen. Vi må få vei, bane og havn knyttet sammen i ett effektivt logistikknutepunkt ved Trondheimsfjorden.

Jernbaneverket overleverte forrige uke sin konseptvalg-utredning for nytt logistikknutepunkt, sin godsterminal, til samferdselsministeren. Jeg var sammen med samferdselsministeren i den sammenheng. Etter hvert skal regjeringen velge konsept, men jeg synes det er viktig å sende med en bestilling, som jeg oppfatter faktisk er fra et samlet storting: Dette logistikknutepunktet i Trøndelag må ligge ved sjø.

Jeg skjønner godt at enkeltkommuner og lokalsamfunn ikke vil ha et så stort logistikknutepunkt. Det er ikke sikkert jeg ville hatt hvis jeg hadde bodd i nærheten, heller. Men det er noen ganger at samfunnshensyn faktisk må stå over det som er lokale hensyn. I denne sammenheng må vi være villig til å ta i bruk det virkemidlet som ligger i plan- og bygningsloven, som heter statlig regulering, hvis det er det som skal til for å komme i mål med et logistikknutepunkt i Trøndelag som er plassert ved havn. Det vil

være en prøvestein på om vi lykkes med å ta i bruk noen virkemidler for å få godstransport over fra vei til bane og sjø, og det vil være et viktig virkemiddel i hvert fall for Midt-Norge i denne sammenhengen. Det er en god illusjon på at det er mye mer enn avgifter som er viktig for å få transport over fra vei til bane og sjø.

Bård Hoksrud (FrP) [10:04:31]: Det har vært en interessant debatt og artig å høre representantene fra regjeringspartiene si hvor fantastisk viktig det er å flytte gods fra vei og over til sjø og bane.

Jeg tror kanskje den største utfordringen – det man egentlig ikke vil diskutere ordentlig – er hvordan man har organisert hele opplegget. Det er altså sånn at Fiskeri- og kystdepartementet har ansvaret for sjøtransporten, mens Samferdselsdepartementet har ansvaret for de andre transportformene. Dermed tror jeg at man heller ikke klarer å få en skikkelig, helhetlig tenkning rundt det.

Så må jeg bare si at jeg blir litt oppgitt når representanten Bratli sier at diskusjonene er «stadig tilbakevendende», og det er bra, for det viser at det er engasjement. Men det viser jo også at man faktisk ikke gjør det næringslivet og aktørene ber oss om å gjøre. Nå har man hatt en regjering som har sittet i seks år og styrt butikken. Jeg trodde faktisk at noe av målet for oss som politikere faktisk er å gjennomføre saker og ta hensyn til de innspillene man får, og det i hvert fall å sørge for å følge opp det man sier i festtaler er viktig, både for regjeringspartiene og for så vidt for hele Stortinget. For alle er enige om at man ønsker å flytte mer av godset over til sjøtransport, og da må man sørge for å gi de mulighetene og sørge for at man får de rammebetingelsene som gjør at man faktisk kan flytte gods fra vei og over til sjø.

Etter å ha hørt på representanten Else-May Botten, lurer jeg litt, for hun var veldig opptatt av hvor bra alt har blitt, og alt det man har gjort med rammebetingelsene og ikke minst med avgiftssystemet. Men da er det greit å lese hva næringen selv uttalte til Nationen rett før vi behandlet representantforslaget om å få en egen melding. Logistikk- og Transportindustriens Landsforening mener at «den politiske vilja til å satse på sjøtransporten så langt har glimra med sitt fravær». Det er ikke veldig lenge siden bransjen selv sier at de opplever at den politiske viljen har glimret med sitt fravær, og det etter at man tok de grepene man tok på avgifter. Fremskrittspartiet er veldig glad for de avgiftsreduksjonene som er kommet, men det er altså ikke nok hvis man mener at man ønsker å flytte gods fra vei og over til sjø. Da må man gjøre langt mer og være langt mer aktiv.

Så har jeg lyst til å minne om at for veldig kort tid siden hadde vi et representantforslag i denne salen om å bygge Stad skipstunnel. Dessverre fikk vi bare støtte fra Kristelig Folkeparti til det forslaget, og det er noe som næringen har bedt om at vi må få på plass så fort som overhodet mulig.

Så synes jeg det i debatten om hvor mange havner vi skal ha, hvordan prioriterer man de havnene man sier at man ønsker å fokusere mye på, blir litt for enkelt å si at vi har nå fem nasjonale havner, så har vi 31 stamhavner.

Men man er altså ikke villig til å prioritere. Hva skal man prioritere? Hvilke havner skal vi prioritere?

Til regjeringspartiene, som har vært oppe og sagt at det er viktig å få intermodalitet og få bygd noe, altså prioritere noe: I grenlandsområdet har man store planer og ønsker om å få på plass én skikkelig havn med tilknytning til jernbane og en god infrastruktur til en ny havn. Men der er jo regjeringspartiene den største bremseklossen for å klare å få det til. Man bør prate med lederen i næringskomiteen, slik at man kan få vite hva regjeringspartiene der gjør for å ødelegge for sjøtransporten og ikke for å styrke sjøtransporten. Hvis man virkelig mener noe med dette, må man sørge for at det blir store navn, som gjør at man konkurrerer også med noen av de store ute. Jeg synes ikke det er godt nok, jeg er ikke fornøyd med at det er Göteborg som er den største havnen i Norge. Jeg synes man bør sørge for at norske havner tar opp konkurransen med Göteborg, nettopp fordi vi mener at det er viktig å ha nasjonale, store havner, og sørger for at man gjør det man sier i festtalene, nemlig å flytte gods fra vei og over til sjøtransport.

Jeg håper virkelig at regjeringen vurderer sterkt å ta havnepolitikken bort fra Fiskeri- og kystdepartementet og legge den i Samferdselsdepartementet, slik at man får en helhetlig samferdsels- og infrastrukturpolitikk i dette landet.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:09:39]: I grunnen er det alle dei innlegga frå Framstegspartiet som irriterer meg mest, for det er ein sport i syting utan like – utan at det er politisk kurs i det heile. Ein klagar berre på eitt punkt, at hamnepolitikken er for dårleg, altfor lite kjem over på sjø. Men så har ein altså ein eigen politikk der ein skal ha meir transport på vegen. Dette heng jo ikkje på greip. Framstegspartiet sin politikk er å få meir transport på veg. Ein skal ha vekk alle avgifter, ein skal ha ned prisen på det eine og det andre, ein skal ha vekk bompengane, slik at det blir billigast mogleg å kjøra på vegen. Då kan ein ikkje stå og kjefta på regjeringa for at ho ikkje har nokon offensiv hamne- og sjøtransportpolitikk. Det går ikkje. Det trur eg alle framstegspartiveljarar forstår, i motsetjing til sine stortingsrepresentantar.

Så ønskjer eg òg å få interpellanten, Schou – tidlegare statsråd Schou, som ikkje kutta i avgiftene noko særleg då ho sat i regjering – til å klargjera det som står i interpellasjonen, nemleg: «Regjeringens sjøtransportpolitikk har spilt fallitt.» Etter å ha høyrte denne debatten og etter å ha høyrte Schous innlegg kan eg ikkje sjå at dette stemmer. Men no får ho ei anledning til til å klargjera «Regjeringens sjøtransportpolitikk har spilt fallitt.» Som statsråden på ein god måte gjorde greie for, har me gjort ganske mange ting når det gjeld avgiftskutt – kutt i losgebyr og generelle reduksjonar i avgifter og gebyr. Og me jobbar vidare med saka for å få meir over på sjø.

Men det er klart at det er noko som ikkje stemmer. Det kan ein jo sjå når det gjeld f.eks. hamn i Nord-Trøndelag, eller det som skjedde i min region, der kommunane blei einige om å byggja ei svær, ny hamn til fleire milliardar

kroner i Risavika. Når då transporten der tek seg opp, finn ein ut at me har ikkje skikkeleg veg her, og me manglar tog. Det er klart at det er noko gale i planleggingsprosessa når ein ikkje samarbeider med staten om dette på ein skikkeleg måte. Så det som Framstegspartiet er inne på når det gjeld organisering, skal eg gjerne vera med og diskutera, men ein er altså ute å kjøra når det gjeld politikken generelt sett.

Heilt til slutt: Ein må ikkje gjera som Høgre-representanten frå Møre og Romsdal gjer, og gjera dette til ei sak: Dersom ein ikkje får ein bestemd skipstunnel, så går alt gale med sjøtransporten. Det er ei haldning som ikkje held. Ein må bruka Stortinget til noka anna ein berre å helsa heim til sitt eige fylke.

Ingerd Schou (H) [10:13:11]: Jeg har lyst til å si at debatten har vært opplysende i den forstand at her har man hatt felles mål – i kvinners minne, så langt tilbake man kan huske – om at man skal få mer over fra vei til sjø, at vi har et mål inne i en eksisterende nasjonal transportplan, men at dette også skal være et mål for den neste nasjonale transportplan, og faktum er at den politikken som har vært ført de siste seks årene – og antakeligvis vil bli ført de to neste også – gjør at landtransporten øker. Så kan man jo spørre seg om det er fordi veiene våre er så gullende bra, eller om det er så veldig bra at man med sikkerhet kan regne med at man kommer fram med varene til kontinentet og andre steder, fordi veiene, tross alt, i hovedsak henger sammen – det er flyt, og man vet med sikkerhet at man kan komme fram. Jeg tror ikke at landtransporten øker mest fordi man ser et mål der fremme om at man kan få dette over på bane i større grad. Det er det jeg mener med at regjeringen ikke har oppfylt målene om at man skal få mer over på kjøll fra vei.

Avgiftene – som noe av de viktigste incentivene for å redusere det at man frakter gods på veien – er altså innrettet slik at det i dag er mer lønnsomt å frakte på vei. Til tross for at regjeringen sier at man har gjort en rekke tiltak, redusert avgifter – jeg hilser det veldig velkommen – er det altså slik at landtransporten øker. For aktørene og næringslivet vet man – de melder også tilbake – at det ikke er sømløshet, at det ikke er forutsigbarhet, at det ikke er flyt når det gjelder å få varer fra ett sted i landet og ut til andre deler av landet, slik at man med sikkerhet kan basere seg på å få disse varene på bane og på kjøll.

Det jeg savner i statsrådens redegjørelse, er denne helheten. Det er å synliggjøre hvilke konsekvenser det har at man kan få gods fra vei og over til kjøll og bane – jeg skal nøye meg med kjøll, siden det er statsrådets ansvarsråde. Avinor har synliggjort hvilke konsekvenser det ville ha for flytrafikken hvis vi fikk dobbeltspor, hvis vi fikk høyhastighetsbane, eller hvis vi fikk bygget ut flere firefelts veier. Tilsvarende forventer jeg at statsråden og regjeringen vil synliggjøre hvor stor andel som med sikkerhet kan tas fra vei og over på kjøll, og hvilken avlastning det vil være på vei og hvilken trafiksikkerhet vi oppnår på den måten – og tilsvarende over på bane. Denne scenariooppstillingen, denne helhetstenkningen i en na-

sjonal transportplan, som vi er inne i nå, burde ha vært synliggjort i langt større grad, og jeg forventer at den i hvert fall kommer i neste. Det er det som er utfordringen til regjeringen – en manglende helhet i planlegging og organisering.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [10:16:27]: Interpellanten har tatt opp en viktig sak, og jeg takker for en god og interessant debatt.

Og som det har vært nevnt gjentatte ganger: Den forventede transportutviklingen gir oss utfordringer. Det er nevnt trafiksikkerhet, trengsel på veiene og klimagassutslipp. Regjeringen vil møte utfordringen med tiltak som bidrar til at en størst mulig del av veksten i godstransporten kommer på bane og på sjø.

Ja, regjeringen satser på transportområdet, og vi har derfor også bedt om at Kystverket og de andre etatene skal utforme et planforslag til rullering av Nasjonal transportplan med en økonomisk ramme som er 10 pst. høyere enn gjennomsnittet for første fireårsperiode i inneværende transportplan.

Samtidig viser budsjettene for 2010 og 2011 at regjeringen følger Nasjonal transportplan i praktisk politikk. Og som det har vært nevnt: I budsjettet for 2011 er den statlige bevilgningen til sjøtransportrettede tiltak økt med nesten 120 mill. kr, og vi har – for å gjenta for siste gang – fulgt opp målsettingen om å redusere gebyr- og avgiftsnivået.

Vi vil også i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 se nærmere på finansieringen av de tjenestene Kystverket leverer, og samtidig legge vekt på å effektivisere Kystverkets tjenesteproduksjon.

Jeg må få replisere litt til det som ble tatt opp knyttet til Stad skipstunnel. Jeg registrerer at representanten Røbekk Nørve beskylder regjeringen for å «trenere» Stad skipstunnel. Det er jo en sak som er gammel, og som mange er kjent med. I den sammenheng må jeg minne om at det bare er seks år siden Høyre hadde statsråden, som også fikk navnet kystminister i den regjeringsperioden. Så i så måte er denne regjeringen i godt selskap.

Når representanten Nesvik viser til at det har vært 17 utredninger, og at regjeringen vil ha en ny, handler jo det om at alle store prosjekt skal kvalitetssikres. Det skal også dette, så det vi er i gang med nå, er ikke en ny utredning, men en kvalitetssikring.

Jeg er opptatt av at vi skal få godstransport høyere opp på agendaen i samferdselsdebatten. Jeg kan forsikre om at godstransport på sjø er et område som Fiskeri- og kystdepartementet vil prioritere i arbeidet med neste transportplan.

Så har representanten Nesvik rett i at det er ingenting som har det så travelt som en død fisk. Varene skal transporteres fra dør til dør. Det er helhetlig tenkning som skal til. Derfor hører utvikling av sjøtransporten hjemme i Nasjonal transportplan og ikke i en egen, smalere stortingsmelding.

Presidenten: Dermed er debatten i sak nr. 1 avsluttet.

Sak nr. 2 [10:19:28]

Interpellasjon fra representanten Bård Hoksrud til samferdselsministeren:

«Arbeiderpartiet har nylig vedtatt å si nei til implementeringen av det tredje postdirektivet. Et veto mot postdirektivet kan sannsynligvis være i strid med EU- og EØS-avtalen. Denne avtalen innebærer blant annet at det innenfor EU/EØS-området skal være fri flyt av varer, tjenester og arbeidskraft. Det stilles nå spørsmål om hvilke konsekvenser et nei til implementering av dette direktivet vil kunne få for Norge.

Kan statsråden gi en vurdering av hvilken virkning et veto mot EUs postdirektiv vil ha for Norge når det gjelder Postens virksomhet, og andre områder innenfor telekommunikasjon og for hele EØS-avtalen?»

Bård Hoksrud (FrP) [10:20:26]: Det har i lang tid vært en stor debatt i Norge i forbindelse med innføringen av det tredje postdirektiv.

Når man hører på argumentene fra dem som mener at man bør si nei til å implementere direktivet, kan det nesten virke som at man ved å implementere direktivet vil rasere posttjenestene i Norge. Da synes jeg faktisk det er viktig å ha med seg hva dette egentlig dreier seg om. Det handler altså om brev under 50 gram. Alle andre posttjenester er i dag konkurranseutsatt, og det fungerer veldig bra. Så vidt jeg har registrert i hvert fall i de seks årene jeg har sittet på Stortinget, er alle partiene enige om at selv om man implementerer det tredje postdirektivet, vil man fortsatt – i hvert fall så langt – opprettholde seks dagers ombringing, og man vil sikre at hele landet skal få posten omdelt. Man ønsker også å sikre lik pris for posttjenestene. Det er viktig å ha med seg.

En annen ting som jeg synes det er viktig å ha med seg, er at man på de områdene hvor Posten er blitt konkurranseutsatt, faktisk har fått langt bedre tjenester enn det man hadde før Postens tjenester ble konkurranseutsatt. Nå er det stort sett slik at man alltid kan stole på at posten kommer når den skal komme. Jeg tror mange ikke opplevde det helt på samme måten den gangen Posten var en monopolbedrift – på samme måte som folk husker fra den tiden det het Televerket, og man måtte vente i flere måneder for å få innlagt telefon. I dag tar det altså ikke mange «smellane» før man har fått installert telefon, hvis man ber om det, enten det er mobil, som man får på noen minutter, eller man skal installere en ny telefon hjemme, som også går veldig fort. Også den gangen var det stor bekymring for konsekvensen for brukerne, da man omgjorde Televerket til en bedrift som konkurrerer på lik linje med alle andre, og som er en bedrift som ikke har monopoltjeneste lenger.

Slik er det også med Posten. De er faktisk noen av de beste i klassen til å levere post over 50 gram eller brev eller pakker. De konkurrerer veldig godt med alle andre. Det er det dette handler om. Det er viktig også å ha med seg kundeperspektivet, det at kundene skal få et best mulig tilbud. Jeg tror ingen vil tilbake til den tiden da man hadde postkontor som var åpne bare fra kl. 9 til kl. 16, eller kanskje kl. 16.30 enkelte steder, og som stengte tidlig på lør-

dag. Nå kan mange hente posten sin eller pakker til kanskje både kl. 22 og 23 på kvelden, noe som for få år siden bare var en tanke som jeg tror mange aldri hadde trodd skulle skje – det er en revolusjon som har skjedd.

Jeg synes også det er viktig å ha med seg at ledelsen i Posten, altså de som styrer bedriften og mener at de har en bedrift som både er moden og klar for å møte konkurransen, nesten umiddelbart etter at EU vedtok at man skal implementere det tredje postdirektivet, sa at de var klar til å møte konkurransen. De ønsket at staten skulle implementere direktivet så fort som mulig, slik at de var klar når alle landene i EU skulle implementere i 2011. Så er jeg også kjent med at en del land – jeg tror det er elleve land – har fått utsettelse til 2013 med å implementere postdirektivet. Noe av grunnen til det kan være at det er en del nye land som er kommet med, men det er også land som har hatt en del utfordringer med noe av det som ligger der.

Jeg synes det er viktig å se på at Posten Norge også har ønsket å konkurrere ute, men etter 2011 kan enkelte land hvis de vil det, nekte Posten Norge å være med og konkurrere i disse landene hvis Norge bruker reservasjonsretten eller velger å utsette implementeringen. Jeg synes det er dumt, fordi jeg mener Posten har mange veldig dyktige ansatte og en dyktig ledelse som faktisk er opptatt av å få lov til å være med og konkurrere, og som mener at de faktisk er kjempegodt i stand til å konkurrere med alle andre som eventuelt ville tenke seg å konkurrere i Norge.

Vi vet at i lang tid har regjeringspartiene SV og Senterpartiet vært svært kritiske til implementering av direktivet, men på Arbeiderpartiets landsmøte for kort tid siden vedtok et flertall, mot ledelsens ønske, å si nei til å implementere direktivet – det selvfølgelig til tross for sterke motforestillinger fra ledelsen, som jeg opplever er livredde for hva et nei til et direktiv kan bety for EØS-avtalen.

Da synes jeg det er interessant at i Stortinget i går snakket utenriksministeren mye om prosess og prosess, men han var veldig lite tydelig på hva konsekvensene kunne være for Norge ved å si nei til implementering av postdirektivet. Men i dagens Politiske kvarter synes jeg det kom fram noen nye og oppsiktsvekkende opplysninger fra utenriksministeren, for der sa han at nå skal man i prosess. Prosess er jo ikke noe nytt – det sa han som sagt mange ganger i går også – og nå skal man diskutere direktivet med EU, som kan medføre at man kan komme til at Norge etter en prosess allikevel vil implementere direktivet. Det kan jo være spennende å få vite hva statsråden mener om utenriksministerens uttalelse i Politisk kvarter i dag.

Hele poenget med interpellasjonen er å få vite hva statsråden har gjort for å finne ut hva konsekvensene av å si nei til postdirektivet kan være for Norge. Jeg registrerer at enkelte mener at det kan få konsekvenser for Telekommunikasjons-Norge, og jeg forutsetter at statsråden og SV og Senterpartiet har vurdert hvilke konsekvenser det kan få for Norge.

For meg handler dette om at det er viktig å få vite. Siden statsråden har vært imot hele tiden, forutsetter jeg også at man har sett på hvilke konsekvenser det kan få. Jeg og Fremskrittspartiet har vært tydelige på når det gjelder datalagringsdirektivet, som er så viktig for oss, at fordi

det kanskje kan få konsekvenser å si nei til datalagringsdirektivet, har man vært villig til å vurdere det – på samme måte som jeg forutsetter at regjeringen har gjort det i denne saken. Jeg vet at det er mange i denne sal som egentlig ønsket å stemme imot datalagringsdirektivet, fordi de er veldig kritiske til det. Men av frykt for hva EU kan finne på, valgte man i denne sal å stemme ja til implementering av datalagringsdirektivet. Jeg tror mange av dem nok føler seg litt lurt nå, fordi de ender opp med implementering av et direktiv som betyr noe for en bedrift, kontra personvernet til alle innbyggerne i Norge. Og den saken regjeringen valgte å ta dissens på, gjaldt en bedrift og posttjenestene, mens personvernet til alle innbyggerne i Norge valgte man ikke å ta hensyn til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [10:29:17]: I Soria Moria-erklæringa slår regjeringa fast at posttenestene er viktige for å oppretthalda busetjing og næringsliv i heile landet. Vi varslar at vi gjennom konsesjon vil oppretthalda dei samfunnsplågede oppgåvene Posten Norge har. Vi vil gjennom postlova oppretthalda eit likeverdig tilbod av posttenester i heile landet til lik pris og oppretthalda einskapsporto. Vi melde òg at vi ville utsetja implementeringa av EU sitt tredje postdirektiv, innhenta kunnskap og utgreia konsekvensar av ei eventuell implementering av direktivet.

Regjeringa har innhenta fem utgreiingar. Det er for det fyrste to utgreiingar frå Samfunns- og næringslivsforskning som tek for seg konsekvensane for alle delar av samfunnet av ei liberalisering, ein rapport og ein tilleggsrapport. Så er det ei utgreiing av konsekvensar for statleg kjøp av ulønnsame posttenester frå Oslo Economics. Vidare er det ei utgreiing av konsekvensar av å nytta reservasjonsretten frå Kluge Advokatfirma, og så ei om effektar på lønns- og arbeidsvilkår i land som har liberalisert postmarknaden, frå Copenhagen Economics.

Desse utgreiingane har vist at ei full liberalisering av postmarknaden i Noreg vil krevja auka løyvingar over statsbudsjettet for å oppretthalda dagens tilbod. Utgreiingane har òg vist at ei innføring av direktivet vil føra til press mot ordninga med einskapsporto, og at lønns- og arbeidsvilkåra til dei tilsette i Posten blir sette under press. Mellom anna med utgangspunkt i desse utgreiingane ynskjer regjeringa no å nytta reservasjonsretten.

Hoksrud sitt spørsmål er tredelt. Han spør for det fyrste om kva eit veto mot postdirektivet vil ha å seia for Posten si verksemd. For det andre spør han om moglege verknader for telekommunikasjon, og for det tredje spør han om verknader for heile EØS-avtalen.

Til det siste vil eg visa til at utanriksministeren underretta Stortinget om saka i går, og at han gjekk meir i detalj når det gjeld forholdet til EØS-avtalen.

Lat meg fyrst seia nokre ord om verknader for Posten si verksemd. Noreg er eit geografisk stort land med spreidd busetnad. Dette stiller store og kostbare krav til infrastrukturen for at den skal fungera godt. For regjeringa er det ei prioritert oppgåve å sikra posttenester av god kvalitet til rimeleg pris i heile landet. Ombearing av post seks dagar i veka og einskapsporto er verkemiddel for å

oppnå dette. Delar av denne samfunnsplågede oppgåva er såkalla ulønnsam og blir i dag delvis finansiert gjennom eineretten for Posten Norge AS og delvis over statsbudsjettet kvart år. Auka konkurranse svekkjer moglegheitene for å oppretthalda dei postpolitiske måla. Gjennom å seia nei til EU sitt tredje postdirektiv gjer regjeringa det mogleg å oppretthalda delfinansieringa frå einrettsverksemda.

Det er òg stilt spørsmål ved om ei innlemming av direktivet i EØS-avtalen vil kunna påverka lønns- og arbeidsvilkår i postsektoren negativt basert på dei erfaringane vi har observert i nokre EU-land.

Regjeringa finn på denne bakgrunnen tungtvegande grunnar for at Noreg går imot å innlemma EU sitt tredje postdirektiv i EØS-avtalen.

Kva vil ein reservasjon mot postdirektivet ha å seia for heile EØS-avtalen? EØS-avtalen føreset at det innan EØS skal vera eit felles regelverk i den indre marknaden. Difor blir nye rettsakter frå EU innlemma i dei ulike vedlegga til EØS-avtalen. Men avtalen gjev òg EFTA- og EØS-landa ein rett til å reservera seg mot innlemming av nye EU-rettsakter. Samla sett meiner regjeringa at det er tungtvegande argument for at Noreg går imot å innlemma EU sitt tredje postdirektiv. Vi vil difor med det fyrste meddela EFTA-partnarane våre og EU-sida vår haldning i saka. Vi vil følgja prosedyrane for reservasjon slik dei går fram av avtalen.

Prosedyrane for behandling av slike tilfelle er nedfelte i EØS-avtalens artikkel 102. Denne artikkelen regulerer ein situasjon der det er ueinigheit mellom avtalepartnarane om nytt EU-regelverk skal innlemmast i EØS-avtalen eller ikkje. Det er den parten som ynskjer innlemming av rettsakta, som avgjer når ein artikkel 102-prosedyre formelt skal setjast i gang.

Denne prosedyren startar ved at ein av partane formelt ber om dette i EØS-komiteen. Deretter har EØS-komiteen seks månader til rådvelde for å finna ei løysing. Komiteen skal undersøkje alle andre moglegheit for at avtalen skal kunna verka tilfredsstillande. Om ein ikkje blir einige og EØS-komiteen ikkje avgjer saka på annan måte, blir den delen av det aktuelle vedlegget som dette direkte vedkjem, mellombels sett ut av kraft.

Dette vil skje seks månader etter utløpet av fristen for å løysa saka i EØS-komiteen, men uansett ikkje før rettsakta er gjennomført i EU. Fleire land har enno ikkje gjennomført EU sitt tredje postdirektiv i nasjonal rett. Nokre EU-land har fått utsett frist for gjennomføring til 31. desember 2012. Korleis EU-sida vil vurdere iverksetjinga av 102-prosedyrane, er difor vanskeleg å seia.

Reservasjonsretten har hittil ikkje vorte nytta. Difor finst det ikkje noko erfaringsgrunnlag å samanlikna med når det gjeld kva for politiske, rettslege og praktiske følgjer bruk av reservasjonsretten vil ha. Det er såleis ikkje mogleg å seia sikkert kva konsekvensar det norske synet på postdirektivet vil ha for EØS-avtalen generelt før det er gjennomført forhandlingar med EU-sida.

Så vil eg seia meir om kva ein reservasjon har å seia for Posten si verksemd. Den samfunnsplågede, ulønnsame delen av posttenestene blir i dag som sagt finansiert dels gjennom eineretten for Posten Norge AS, og dels over statsbudsjettet. Eit nei til det tredje postdirektivet gjer

det mogleg å fortsetja med å oppretthalda finansiering av eineretten. I dagens situasjon, der brevmengda fell, er det ikkje det rette tidspunktet for ytterlegare press på Posten sin økonomi.

Om ein legg til grunn at vedlegg XI om elektronisk kommunikasjon, audiovisuelle tenester og informasjonssamfunnstenester blir sett til side, vil dette omfatta dei to fyrste postdirektiva.

Partane i avtalen vil då ikkje vera bundne til å gjennomføra desse direktiva i nasjonal rett. Posten Norge og andre norske selskap vil ikkje kunna nytta rettar frå direktiva i eit EU-land, medan selskap frå EU ikkje vil kunna nytta direktivet i Noreg, Island eller Liechtenstein. Dei praktiske konsekvensane vil vera avhengige av kva partane blir einige om i EØS-komiteen. Om dei to fyrste postdirektiva blir sette mellombels ut av kraft, vil EØS-avtalen sin hovuddel framleis gjelda. Norske lover og forskrifter som gjennomfører desse direktiva i norsk rett, vil likevel gjel-da til dei eventuelt blir endra. Noreg kan altså framleis gje selskap frå EU-land dei same rettane som tidlegare, sjølv om vi ikkje er forplikta etter EØS-avtalen. EU vil òg kunna velja å gje selskap frå EØS- og EFTA-landa dei same rettane som før, sjølv om direktiva er suspenderte og EU ikkje er forplikta til dette etter EØS-avtalen. Den praktiske forskjellen vil då vera at EØS-avtalen sine avgjerder om handheving ikkje kan nyttast.

Posten Bring har i dag heile Norden som heimemarknad. Verksemda i Sverige omfattar industriell post og logistikk, medan ein i Danmark berre driv med logistikk. Hovuddelen av Posten Bring si verksemd utanfor Noreg fell utanfor postdirektiva sitt verkeområde.

Dei rettane Posten Bring har opparbeidd i desse marknadene, blir uansett ikkje endra, anten fordi aktivitetane fell utanfor direktiva sine verkeområde eller fordi etablerte føretak på område som fell innanfor postdirektiva, får halda fram. Dei kan likevel ikkje nytta EØS-avtalen sine avgjerder om handheving av desse rettane.

Til slutt nokre ord om andre område innan telekommunikasjon. EØS/EFTA-landa har ein rett til å reservera seg mot nye rettsakter. Konsekvensen av å nytta reservasjonsretten er at dei delane av det relevante vedlegget som saka gjeld, mellombels blir sette til side. Fyrste og andre postdirektiv er innlemma i EØS-avtalen vedlegg XI om elektronisk kommunikasjon, audiovisuelle tenester og informasjonssamfunnet. Når Noreg reserverer seg mot innlemming av det tredje postdirektivet, er det vedlegg XI som er det relevante vedlegget, og den delen av vedlegget som er berørt, kan bli tilsidesett.

Vedlegg XI gjeld telekommunikasjonstenester, posttenester, databeskyttelse og informasjonssamfunnstenester.

Eg må få lov til å koma tilbake til resten av det i neste innlegg, men lat meg berre seia til slutt: Det å kunna motta post seks dagar i veka, nær sagt uansett kvar ein bur i dette landet, er ein eigen kvalitet ved vårt samfunn slik vi kjenner det i dag. Denne verdien fører vi no vidare.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Bård Hoksrud (FrP) [10:39:48]: Jeg takker statsråden for svaret. Jeg er veldig glad for at statsråden sier hun vil komme mer tilbake til telekommunikasjon, for der synes jeg hun var lite konkret og lite tydelig på hvilke konsekvenser det kunne få for telekommunikasjonsmarkedet i Norge.

Det er ingen uenighet om at det er viktig å opprettholde seksdagers postombringning. Det sa jeg også i mitt første innlegg. Det har vært enighet om det hele veien. Også når det gjelder enhetsprisen, har det vært bred politisk enighet i Stortinget om at man ønsker å opprettholde den.

Jeg synes også, og håper, at statsråden kunne si enda litt mer om konsekvensene. Hun viste til hva utenriksministeren sa i går. Jeg synes ikke utenriksministeren i går var veldig klar og tydelig på hvilke konsekvenser det kunne få i forhold til EU-landene. Jeg vil veldig gjerne at statsråden er mer konkret med hensyn til hvilke konsekvenser et nei til implementering kan få for Norge. Statsråden ville ikke svare på om hun var enig med utenriksministeren i at man – etter at det har vært en prosess og en prosess – kan ende opp med at man blir enige om at man har kommet fram til en løsning som gjør at man på grunn av prosessen velger å si ja til implementering likevel. Jeg håper at statsråden kan svare på om det er ett av alternativene. Er det sånn at Senterpartiet og statsråden har bundet seg opp til at det er nei til implementering uavhengig av dette, eller kan konsekvensene bli så store at statsråden vil si ja?

Jeg ser fram til debatten og innspillene, og så har jeg muligheten til å komme inn mot slutten. Det er jo greit etter den forrige debatten, hvor Langeland fikk utbasunere sine meninger. Nå kan jeg kanskje få fulgt opp en del av de innspillene som kommer i denne debatten.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [10:42:12]: Lat meg først få bruke nokre ord til på konsekvensane for andre område innan telekommunikasjon. Svaret er kanskje ikkje så omfattande som Hoksrud synest å håpa på.

Vedlegg XI, som her er utgangspunktet, er eit omfattande vedlegg som er delt opp i fire delar: telekommunikasjonstenester, altså elektroniske kommunikasjonstenester, posttenester, databeskyttelse og informasjonssamfunnstenester.

Postdelen inneheld dei fyrste to postdirektiva.

Vi legg frå norsk side til grunn at det er postdelen av vedlegg XI som er relevant for saka, og som mogelegvis blir sett til side.

Eit slikt syn ligg nærast opp til ordlyden i EØS-avtalen, og er òg den naturlege forståinga frå ein fagleg ståstad. Om det norske synet blir lagt til grunn, vil ikkje ein reservasjon ha noko å seia for området for elektronisk kommunikasjon, dvs. telekommunikasjon m.m.

Så til spørsmålet om eg er enig med utanriksministeren i kva han sa i dag på Politisk kvarter. Eg legg til grunn den utgreiinga som utanriksministeren i går gav til Stortinget. Eg må berre seia som sant er at eg hørde ikkje Politisk kvarter i dag, men eg har vondt for å tru at utanriksministeren sa noko anna i dag enn han sa i går. Vi opptreir begge to på vegner av ei felles regjering. Eg har den faglege biten som gjeld post og telekommunikasjon. Utanriksministeren

er den som formelt handterer vår kontakt no overfor både EØS/EFTA-landa og EU. Men lat meg seia at eg høyrer av Hoksrud sitt innlegg her at han har ein heilt annan inngang. Han bagatelliserer på ein måte som eg må stilla meg fullstendig avvisande til når det gjeld følgjene for det norske samfunnet av å liberalisera Posten sine tenester òg for brev under 50 g.

Gorm Kjernli (A) [10:45:31]: Først må jeg få lov til å takke interpellanten for muligheten til å snakke om vedtak på Arbeiderpartiets landsmøte. Jeg er glad for å være en del av et regjeringsflertall som er villig til å mene noe politisk om vårt forhold til EU og EU-direktiver.

Jeg synes samferdselsministeren ga så gode svar som det er mulig å gi på nåværende tidspunkt på de spørsmålene som representanten Hoksrud reiser. Dette temaet ble jo også nøye kommentert og redegjort for av utenriksministeren i hans redegjørelse om viktige EU- og EØS-saker i går. Han – og samferdselsministeren i dag – slo fast at det for regjeringen er tungtveiende argumenter for at Norge går imot å innlemme direktivet i EØS-avtalen, og at han vil informere EØS-rådet om dette i et møte førstkommende mandag. At andre partier i denne sal ikke mener det er tungtveiende argumenter for dette synet, skyldes politisk uenighet. Høyre og Fremskrittspartiet ønsker en full liberalisering av alle posttjenester. Det er ikke en politikk Arbeiderpartiet og regjeringen står for.

Det er detaljerte prosedyrer i EØS-avtalen for hvordan en reservasjon behandles. Det interessante her er jo at disse prosedyrene i løpet av snart 20 år aldri har vært prøvd ut i praksis. Norge vil følge prosedyrene i avtalen, og det forutsetter jeg at også EU vil gjøre. Og det var jo det utenriksministeren snakket om på Politisk kvarter i dag tidlig. For Arbeiderpartiet og for utenriksministeren er det ikke aktuelt å innlemme det tredje postdirektivet i sin nåværende form i EØS-avtalen, men som avtalen sier, skal det nå innledes forhandlinger.

Det overrasker meg litt at man i debatten som har vært etter Arbeiderpartiets landsmøte, og som også kommer til uttrykk i salen gjennom Hoksruks innlegg, nærmest har forsøkt å tegne et skrekkbilde av hva bruk av reservasjonsretten kan medføre av konsekvenser. Man nærmest antar at EU vil komme med sanksjoner langt utover det som må anses som forholdsmessige reaksjoner. Jeg tror at EU er en rasjonell aktør og en rimelig avtalepartner. Hvis vi følger de prosedyrene EØS-avtalen setter i artikkel 102, har jeg tiltro til at EU også opptrer på en ryddig måte.

Spørsmålet om reservasjonsretten handler formelt mye om rettsregler og avtaletekster, men det handler også i aller høyeste grad om politikk. Begrunnelsen for Arbeiderpartiets standpunkt er klart politisk. Vi ønsker likeverdige posttjenester til samme pris over hele landet. En full liberalisering og fri konkurranse ville ikke bredt om seg i Norge. Det er begrenset hvor stort markedet er for post i Norge. Men nettopp i det området hvor eneretten for brevpost går i pluss og er med på å finansiere ulønnsomme posttjenester andre steder i landet, kan det komme inn aktører som igjen reduserer Postens overskudd. En avskaffelse av eneretten kan medføre en større økning over statsbudsjettet

enn ellers. For Arbeiderpartiet er det ikke aktuelt å måtte betale mer penger for å veie opp for en politikk som vi ikke ønsker. At høyrepartiene har et annet syn, er for så vidt greit. Hadde det vært opp til høyrepartiene, hadde jo postombæring vært fullt ut liberalisert allerede. Bondevik II ville ha full liberalisering fra 2007, mot dagens regjeringspartiers stemmer. Vi reverserte den beslutningen da vi kom i regjering.

Når vi først er inne på landsmøter, kan vi jo også sveipe innom Fremskrittspartiets landsmøte. Når vi så hvordan de der behandlet arbeidslivsspørsmål, er det ikke vanskelig å skjønne at Fremskrittspartiet ikke er særlig bekymret for press på arbeidstakernes rettigheter, slik vi har sett i flere av de landene som har implementert det tredje postdirektivet. Å sikre gode lønns- og arbeidsvilkår i Posten og i andre næringer er viktig for Arbeiderpartiet.

Så kan jeg ikke unnlate å komme inn på debatten som vi hadde for litt over en måned siden, som også representanten Hoksrud var inne på, om datalagringsdirektivet. Da var det ikke måte på hvordan Fremskrittspartiet kjempet for bruk av reservasjonsretten. Da var det helt greit for Fremskrittspartiet å bruke reservasjonsretten. Det er jo mulig at det ville hatt større konsekvenser for Norges forhold til EU å si nei til implementering av datalagringsdirektivet enn til det tredje postdirektivet.

Jeg er opptatt av at Norge skal ha et godt forhold til EU, selv om jeg i likhet med folk flest er negativ til norsk EU-medlemskap. Reservasjonsretten skal ikke misbrukes, og norsk EØS-historie viser at det har den heller ikke blitt – ikke en eneste gang. Det kan ikke være sånn at det går inflasjon i bruk av reservasjon, og det er det heller ingen grunn til å tro. Men EØS-avtalen har en artikkel 102, som var vesentlig for et norsk ja til EØS, og som er viktig for min holdning til EØS. Jeg frykter ikke konsekvensene av at vi nå benytter den muligheten som ligger der, på et politikkområde som er begrenset i omfang og begrenset i markedspotensial, men likevel svært viktig for å sikre et likeverdig posttilbud til lik pris, uten at det koster staten mer enn det må.

Øyvind Halleraker (H) [10:50:55]: Jeg syns dette er en litt trist dag for Norge. I dag har vi altså en reell debatt i vårt parlament om en avtale som har gitt oss fantastiske muligheter. Det vi nå for første gang på alle disse årene gjør, er å begi oss inn i et landskap vi ikke helt vet hvor fører oss. Og de som står her og sier at redegjørelsen fra utenriksministeren i går ga oss svar på det, kan ikke ha fulgt godt med. Men heldigvis ligger den redegjørelsen opptrykket i representantenes hyller, så her kan man gå og lese på nytt hva han sa. Og det er helt riktig som det er blitt sagt herfra: Det var prosess, prosess, prosess.

Norge er, etter Høyres mening, tjent med at vi innfører EUs postdirektiv. Postdirektivet vil sikre lavere priser for norsk næringsliv. Disse besparelsene vil gjøre næringslivet mer konkurransedyktig, og igjen komme forbrukerne til gode. I motsetning til det mange syns å tro, sikrer direktivet innsamling og ombæring av post minst fem dager i uken til overkommelige priser. Om vi ønsker seks dager, har vi full mulighet til det.

Det er beklagelig at EU-motstanderne i Arbeiderpartiet og fagforeningene har fått gjennomslag basert på feilaktig informasjon om konsekvensene av direktivet. Jeg mener det er alvorlig at Arbeiderpartiet nå har sagt at de ønsker å ta i bruk reservasjonsretten på en så viktig del av EØS-avtalen som fri flyt av tjenester. Vi vet også at Posten selv ønsker dette direktivet.

Det er vanskelig å forutse konsekvensene av et veto, utover det at det er sannsynlig at Posten – jeg sier sannsynlig – vil bli utestengt fra markeder i landene som vil implementere direktivet. Dette vil selvfølgelig bidra til å svekke trykningen for arbeidsplassene i Posten på lang sikt, ikke det motsatte, som motstanderne øyensynlig tror. Jeg er heller ikke i tvil om at det er i Postens interesse at vi snarest blir utsatt for den konkurransen dette vil medføre. Det kan man lese i den utmerkede årsmeldingen som kom til dette hus i går, fra Posten, som altså beskriver en særdeles vital og potent virksomhet i Norge, med 22 mrd. kr i omsetning og med driftsresultat på 1,6 mrd. kr. De definerer seg som et nordisk selskap, med Norden som sitt kjerneområde/hjemmemarked. De har en visjon: Posten Norge skal bli verdens mest framtidsrettede post- og logistikkselskap. Jeg tror ikke det er mulig hvis vi sier nei til EUs tredje postdirektiv.

Jeg tror dette er alvorlig for Postens utvikling. Jeg tror det er alvorlig for Postens kunder, fordi vi dermed ikke får gleden av større konkurranse og bedre tjenester som alltid skjer i kjølvannet av konkurranse. Jeg tror det kan være alvorlig for norsk næringsliv. Det kan være avgjørende for den fantastiske muligheten vi har hatt i alle disse årene, med fri flyt av varer og tjenester innenfor EU.

Vi er et bitte lite land med en eksklusiv tilknytningsavtale til EU, og vi har to enda mindre land med oss i det samarbeidet. De vurderingene knyttet til EUs viktighet med hensyn til denne avtalen fikk vi altså ikke i går. Vi har heller ikke fått dem i dag.

Slik jeg vurderer det, og Høyre vurderer det, er postdirektivet et typisk konkurransedirektiv som er atskillig mer alvorlig enn datalagringsdirektivet, som vi debatterte for en stund siden. Så jeg konstaterer at heller ikke i dag har vi fått noen vurdering av konsekvensene. Man sier at man vet ikke, for det har ikke vært gjort før. Men i det minste burde vi jo fått framlagt en «worst case»-vurdering fra en regjering som sitter med ansvaret for en så viktig sak.

Ann-Hege Lervåg (Sp) [10:56:16]: Hver gang veto-debatten kommer opp i forbindelse med problematiske EU-direktiv, er det EØS- og EU-tilhengerne som er mest redd for EUs reaksjoner. Jeg synes at det er vanskelig å forstå at en har så liten tillit til at EU vil respektere de inngåtte avtalene, samtidig som en forsvarer avtalen.

For at EØS-avtalen ikke skulle være i strid med Grunnloven, ble veto retten framforhandlet i 1992. Tidligere statsminister Gro Harlem Brundtland forsikret alle skeptikere om: «Vi har ikke framforhandlet en veto rett for ikke å kunne bruke den.»

Etter 18 år og tusenvis av rettsaker er det nå på tide å ta den i bruk.

Ved norsk veto har EU rett til sanksjoner. Men slike

rettslige sanksjoner kan bare rettes mot de deler av avtalen som direktivet gjelder. Hvis tolkningen blir så vid at hele avtalen settes på spill, ja så har de som innførte avtalen til Norge, ført folket bak lyset, for da er ikke veto retten noe verd.

Om EUs reaksjoner skulle bli så sterke som de dystreste spådommene antyder, vil det være ubegripelig om noen i tilfelle fortsatt vil forsvare EØS-avtalens fortreffelighet.

Enda merkeligere blir det å framheve et eventuelt norsk medlemskap i EU som et farbart alternativ, for med de 1,6 pst.-ene av stemmene vi ville fått i parlamentet, og den 1 pst.-en vi ville siddet på i Ministerrådet, er det vel tvilsomt om vi fikk endret noe av EUs politikk på dette området eller andre områder med det første.

Senterpartiet mener Posten fortsatt er en del av Norges viktigste infrastruktur. Posten skal nå folk seks dager i uken og til samme pris i hele landet. Jeg kan ikke se at det er noe folkekrav i Norge om å endre dette. Heller ikke har jeg sett noen politiske parti som kjemper for endring. Mer liberalisering av posttjenestene i Norge ville derfor gitt oss nok et eksempel på at EØS-avtalen bidrar til markedsstyring og svekker folkestyret i Norge.

Heldigvis har vi nå en regjering som tør å bidra til det motsatte. Derfor vil jeg gratulere Norge og ønske utenriksministeren god tur til Brussel.

Freddy de Ruiter (A) [10:59:07]: Det er fascinerende å høre representanten Hoksrud snakke om deregulering og fri konkurranse – da merker en at en blir nesten rørt – i motsetning til oss, som er mest opptatt av likeverdige tjenester og arbeidstakernes rettigheter.

Jeg har lyst til å avlegge representanten Halleraker en visitt. Det blir etter min mening merkelig å blande inn ja- og nei-standpunkt til EU i denne saken. Jeg er EU-motstander. Jeg stemte for datalagringsdirektivet, men er imot postdirektivet. Det er ja-folk i Høyre som stemte imot datalagringsdirektivet. Det er masse ja-folk i Arbeiderpartiet som er imot postdirektivet, og det er flere Høyre-ordførere som er imot postdirektivet. Det er viktig å få fram at her er det faktisk innholdet i politikken som er avgjørende, og ikke ens EU-standpunkt. Arbeiderpartiet sa klart nei på sitt landsmøte til EUs tredje postdirektiv. Det er jeg veldig tilfreds med.

Denne saken handler selvfølgelig om formaliteter og jus, men også i aller høyeste grad om politikk. Det handler om at posttjenester er en viktig infrastruktur for bosetting og sysselsetting i hele landet. Det handler om at vi vil sikre en fortsatt god service og kvalitet på tjenestene. Det handler om likeverdige tjenester. I så måte er dagens postlov, konsesjon og enhetsporto viktig. Det handler om fordeling av kostnader, slik at en skal unngå at skattebetalernes penger unødig skal gå til kjøp av ulønnsomme posttjenester, mens noen skal skumme fløten i de områdene av landet hvor det er mulighet til å drive med overskudd. Det handler om arbeidstakernes rettigheter. Erfaringer fra andre land viser et press på arbeidsforhold og faglige rettigheter. Det handler om å beholde og videreutvikle et av verdens beste posttilbud.

Jeg er glad for at den norske modellen med likeverd i

velferdstilbud ble tydeliggjort også på dette området. Markedet kan ikke og skal ikke løse alle samfunnets utfordringer og behov. Her er det selvfølgelig ideologiske og politiske forskjeller mellom høyre- og venstresiden, og det er helt greit. At høyresiden er misfornøyd med den norske modellen og ønsker en demontering og privatisering av vår velferdsmodell og vårt tjenestetilbud, som er bygd på likeverdighet, er en ærlig sak.

Gode og likeverdige posttjenester er noe som slår an hos folk flest. NorgesBarometeret utførte i juni 2009 en opinionsundersøkelse hvor 64 pst. av Norges befolkning sa nei til EUs tredje postdirektiv, hvor 70 pst. av befolkningen sa nei til ulik porto, hvor 91 pst. av befolkningen fortsatt ønsker seks dagers omdeling i uka. Kanskje representanten Hoksrud og representanten Halleraker skulle lytte mer til folk flest i denne saken.

Også folkevalgtundersøkelsen fra samme byrå viser de samme tendensene. 80 pst. av de spurte sier nei til store prisforskjeller på å sende brev, og kun 10 pst. ønsker å innføre direktivet. Også her har jeg lyst til å ta en visitt til representantene Halleraker til Hoksrud og si: Det er mange av deres folkevalgte som ikke ønsker en implementering av dette direktivet.

Jeg føler meg trygg på at det er viktig og riktig å si klart ifra om at EUs tredje postdirektiv ikke er forenlig med en likeverdig og god posttjeneste over hele landet. Jeg er glad for at vi derfor er tydelige på at vi ikke kan gå for direktivet.

Arne Sortevik (FrP) [11:03:24]: Utenriksministeren ga sin halvårslige redegjørelse om viktige EU- og EØS-saker i Stortinget i går. Han sa følgende:

«Samlet sett mener regjeringen at det er tungtveiende argumenter for at Norge går imot å innlemme direktivet i EØS-avtalen.»

Det er bemerkelsesverdig. Det er faktisk også både leit og urovekkende at det for Arbeiderpartiet er viktigere å beskytte postmonopolet enn å beskytte personvernet.

Det er bemerkelsesverdig at Arbeiderpartiet velger å utfordre EØS-avtalen og EU på et sentralt prinsipp, nemlig fri flyt av varer, tjenester og arbeidskraft, mens man velger å si ja takk til datalagringsdirektivet, som ikke representerer noe sentralt EU-prinsipp.

Det er også bemerkelsesverdig at utenriksministeren sa følgende:

«Flere EU-land har ennå ikke gjennomført direktivet i egen rett, og elleve medlemsland kan ifølge direktivet utsette gjennomføringen fram til 31. desember 2012.»

Da viser jeg igjen til den omfattende debatten vi hadde om datalagringsdirektivet, der det av en eller annen grunn var stor hast, til tross for at ikke alle land har innført direktivet, til tross for at land som *har* innført direktivet, praktiserer det ulikt, og til tross for at EU selv gjennomfører en evaluering av det omstridte direktivet. Det må være grunnlag for å omtale datalagringsdirektivet som et omstridt direktiv også i EU-systemet.

Så er jeg enig i det som ble sagt av en de foregående talerne: Innholdet er avgjørende, ikke EU-standpunktet.

Likevel mener jeg at det er på tide at reservasjonsretten faktisk brukes. Det er på tide at Norge selv styrer mer i forhold til EU. Det spesielle i denne saken er at vi nå med rimelig kort tids mellomrom har hatt debatt om to viktige EU-direktiv, det ene om datalagring og det andre om postmonopol.

Jeg er også enig i det som ble sagt her tidligere, at det ikke kommer noen skremselsreaksjon fra EU-systemet. Det tror heller ikke Fremskrittspartiet at det gjør. Men det mente vi også i den forrige saken, da Stortinget hadde en bred og omfattende diskusjon om datalagringsdirektivet.

Vårt poeng er at Norge både kan og bør styre selv innenfor det medlemskapet vi gjennom EØS-avtalen langt på vei har fått i EU. Vi bør gjøre det gjennom å bruke reservasjonsretten. Sånn sett er det bra at den blir brukt. Men det er også slik at Norge uavhengig av EUs ulike direktiver kan styre egne politikkområder både når det gjelder personvern, og når det gjelder monopoler. Det bør vi gjøre.

Det kan ikke være en overraskelse for noen at Fremskrittspartiet ikke ønsker monopoler. Vi er glad for alle monopoler vi klarer å fjerne. Derimot er vi sterkt opptatt av å gi alle innbyggerne i dette landet et godt personvern. Det var også grunnen til at vi ville utfordre EU-systemet med vetorett på personvernet. Her er det altså fundamentalt ulik vurdering og behandling i henholdsvis Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Vi registrerer det. Men det er en lei situasjon for innbyggerne, som får dårligere posttjenester fordi monopolet opprettholdes, og som nå utfordres på personvernet gjennom det vedtaket som er gjort tidligere, hvor personvernet er solgt på billigsalg.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:08:00]: Det som er interessant i dag, er jo at me faktisk får ein debatt om direktiva knytte til EØS-avtalen. Eg er einig med mine gode venner i Framstegspartiet i at me no, som då me heldt på med datalagringsdirektivet, illustrerer det dilemmaet. Det er klart at viss dei to partia som trumfa gjennom dette i Stortinget, hadde tillate ein demokratisk prosess om dette, som ein tillèt i Arbeidarpartiet i samband med postdirektivet, kunne spesielt Høgre ha kome til ei anna avgjerd om datalagring enn det dei gjorde. Men av frykt for EU, som styrer veldig mange Høgre-folk, valde ein å unngå å ta i bruk demokratiet når det galdt datalagringsdirektivet. På ein måte er det ein illustrasjon på Stortinget og det EØS-avtalen fører med seg av udemokratiske avgjerdar.

Eg har tenkt gjennom dei snautt 14 åra sidan eg kom inn på Stortinget, at Arne Scheie av og til burde vore her og kommentert. For når det har kome noko frå Brussel, har Stortinget stort sett uansett hoppa – og med fin stil, utan å mukka, eigentleg til 20 i stil – fordi ein ikkje skulle blanda seg borti dommarane i Brussel. Derfor vil eg seia til Halleraker at det eigentleg er ein gledas dag i dag, for Stortinget diskuterer faktisk eit EU-direktiv, og ikkje berre hoppar, slik Høgre ønskjer, for alt som kjem frå Brussel. Me har faktisk no moglegheita til ein demokratisk prosess om eit EU-direktiv. Det er noko heilt nytt. Slik sett vil eg takka grunnplanet i Arbeidarpartiet for at dei torde å gå imot si eiga leiing. Ikkje minst vil eg takka ordføraren i

Sauda – verkeleg i distriktet – som gjekk opp og foreslo at ein skulle stemma dette ned, bl.a. Det er motig. Men det viser at det faktisk er mogleg å ha demokratiske prosessar i store parti òg viss ein er motig nok. Det bør Nordtun merka seg.

Eg håpar at me framover kan få ein prosess om postdirektivet som verkeleg avslører det endå meir enn det ein har gjort så langt. SV har heile vegen støtta fagrørsla, og folka i distrikta, i denne saka, for å oppretthalda busetjinga i distrikta. Det er bl.a. dette me snakkar om. Skal me ta frå folk tenester, med seks dagars omdeling, eller skal dei ha dette unike nasjonale tilbodet? Framstegspartiet er her på det marknadsliberalistiske sporet som dei òg kan vera på, for dei seier at dette må marknaden ordna opp i sjølv. Derfor burde ein eigentleg innført dette direktivet, for då hadde ein fått dårlegare posttilbod i distrikta. Der er det få veljarar, så det betyr lite for Framstegspartiet.

Men no får ein altså ein runde på dette. Eg kan berre seia frå SV si side at me saman med fagrørsla vil følgja nøye med, slik at ikkje nokon i regjeringa forsøker å trenera det vetoet som det faktisk er grunnlag for å få fleirtal for. Dette skal ein følgja opp til punkt og prikke. Det er ikkje slik at ein skal forsøkja å trenera det vekk, fordi ein frykter EØS-avtalen. Så kan ein seia at det er lett for SV å seia det, i og med at me er imot EØS-avtalen fordi me meiner at EØS-avtalen påtvingar oss meir marknadsmakt kvar einaste dag. Ja, det er riktig. Det er lett for SV å seia det. Men jammen må ein på ja-sida og i regjeringa innrømma at det faktisk er mogleg å leggja ned veto, og da må dette følgjast opp.

Det er ein glad dag for Noreg. Me kan no sikra busetjing og eit næringsliv i heile landet. Me kan få kvalitet for alle plassar, knytt til seks dagars omdeling av post. Me sørgjer for at faglege rettar til dei tilsette blir varetekne, og me kan sørgja for at me unngår sosial dumping i postverket.

Svein Roald Hansen (A) [11:13:18]: Det vi skal følge opp til punkt og prikke, er EØS-avtalens bestemmelser i den situasjonen vi ser ut til å komme i.

Formålet med EØS-avtalen er å harmonisere regelverket i Norge, Island og Liechtenstein med regelverket i EU, slik at vi kan delta på like vilkår i det indre marked. Det skaper rettssikkerhet og forutsigbarhet for norske bedrifter og innbyggere i 30 europeiske land.

Fordi Norge ikke deltar i beslutningsprosessen når nye direktiver vedtas i EU, gir altså EØS-avtalens artikkel 102 en oppskrift for tilpasning av regelverket i tilfelle regelverket skulle føre til et alvorlig problem, som det står. Da skal partene bestrebe seg på å finne en gjensidig godtakbar løsning, for å bruke avtalens ordlyd.

Finner man ikke en slik løsning, skal alle andre muligheter for at avtalen skal fungere tilfredsstillende, undersøkes. Og endelig – om heller ikke dette fører fram – kan EØS-komiteen beslutte å sette den delen av avtalen striden gjelder, ut av kraft, som også statsråden har redegjort grundig for.

Det betyr at en brikke i puslespillet tas ut. Det blir et hull i avtalen, hvor norske bedrifter og innbyggere mister rettigheter ute i Europa og vice versa. Denne reservasjons-

retten er altså ingen rett til å velge hvilke regler vi vil følge, og hvilke vi ikke vil følge. Sier vi nei, får det en konsekvens – vår deltakelse i det indre marked avgrenses. Blir det for mange slike avgrensninger, for mange hull, vil avtalen til slutt rakne. Derfor vil jeg advare mot den holdning enkelte har hatt i denne debatten, at det er på tide å bruke reservasjonsretten. Hvis det blir et selvstendig formål, er vi på jakt etter å undergrave EØS-avtalen.

Nå sier artikkel 102 også at EØS-komiteen kan beslutte at den delen av avtalen som uenigheten dreier seg om, ikke settes ut av kraft. De juridiske formuleringene blir altså utgangspunktet, men de politiske vurderingene vil til syvende og sist være avgjørende.

Dermed er det helt umulig for statsråden – eller for noen andre – å besvare interpellantens spørsmål i dag. De kan først besvares etter at forhandlingene i EØS-komiteen er gjennomført, og det ligger minst ett år fram i tid, da betenkingsperioden jo er to ganger seks måneder.

Vi går med andre ord inn i en forhandlingssituasjon med EU, og i en slik situasjon er det lite formålstjenlig å spekulere i hva EU kan tenkes å gjøre om forhandlingene ikke gir et omforent resultat. Derfor vil jeg advare mot å oppfylle Hallerakers ønske om et verst tenkelig scenario. Det er lite klokt når man står overfor forhandlinger der man er ute etter å finne en løsning som gir minst mulig problemer for hvordan EØS-avtalen fungerer.

Til nå har vi lyktes med å få tilpasninger til særegne norske forhold eller tradisjoner, f.eks. vinmonpolsaken eller saken om differensiert arbeidsgiveravgift. Vi har lyktes med å få til det, for er det noe EU-landene er gode til, så er det å finne gode kompromisser mellom de mange hensyn som skal ivaretas når 27 land samarbeider.

Hvis jeg skal driste meg til å gi et råd inn i disse forhandlingene, så må det være å hente fram den rapporten departementet har fått utarbeidet om følgene av å implementere direktivet. Den rapportens vurderinger er jo at trusselen mot Postens inntekter – for det er det som er problemet når vi snakker om å opprettholde tjenester både her og der – fra brev er en fortsatt overgang til e-mail, og jeg tror vi kan ta med SMS som erstatning for postkort. Rapporten mener det ikke vil bli noen som forsøker å etablere et alternativ til Posten Norge for sendinger under 50 gram, rett og slett fordi Posten er for god, markedet er for lite, og synkende, og, ikke minst, fortjenesten er for dårlig. Posten Norge har etablert CityMail i Stockholm og har tapt titalls millioner kroner – et dårlig eksempel til etterfølgelse.

Direktivet åpner jo også for å knytte krevende betingelser til konsesjonen for å etablere postombæring, slik at fristelsen til å skumme markedet i sentrale strøk fort kan blekne.

Poenget er å synliggjøre for EU at det hullet som kan oppstå i det indre marked, knapt vil bli registrert av næringslivet ute i Europa. Dermed kan vi altså ende på en omforent løsning som ikke skaper noen problemer.

Halleraker mente at Posten kunne bli utestengt fra Europa. Det tror jeg ikke. Hvis de er gode, får de oppdragene, men de har ikke beskyttelsen som ligger i lovverket.

Så har jeg til slutt lyst til å si at i direktivet i seg selv

finnes det ingen formuleringer som hindrer omdeling to ganger om dagen, sju dager i uken. Tvert imot, det må være minst fem dager. Det er heller ikke noe i formuleringene som forhindrer likeverdige tjenester, enhetsporto og kryssubsidiering. Det er inntektssvikten som er trusselen.

Bård Hoksrud (FrP) [11:18:42]: Det har vært en interessant debatt. Da jeg hørte på representanten Freddy de Ruiten, hadde jeg tenkt jeg skulle si noe, men det er ikke parlamentarisk språkbruk, så jeg skal la være å gjøre det.

La meg først slå én ting helt klart fast: Det er ingen problemer med å sørge for at det blir seks dagers ombringing, det er ingen problemer med å sørge for at det blir lik pris for sending av brev under 50 gram – enten man implementerer eller ikke implementerer.

Så har jeg registrert at regjeringspartiene nå har hatt tre forskjellige forklaringer på utfordringen min. Det ene er statsråden, som sier at utenriksministeren i går redegjorde ganske grundig for saken og for konsekvensene. Jeg har tatt utskrift av det som utenriksministeren sa i går. Det var 30 linjer, og det aller meste var egentlig «GPP», altså bare en forklaring av hva dette handlet om. Det var svært lite om hvilke konsekvenser det kan få å si nei til å implementere direktivet. Så har jeg hørt på representanten Gorm Kjernerli, som sier at det ikke er noe farlig å si nei til direktivet, at det er helt i orden. Det er jo helt nye toner fra Arbeiderpartiet. Jeg synes at Svein Roald Hansen hadde en litt annen tilnærming, litt mer negativ, og han hadde gode forklaringer på hvorfor man burde implementere direktivet. Så han snakket varmt for direktivet, men kommer til å stemme mot det når Stortinget skal fatte sin beslutning.

Det kan bli spennende å se hva som egentlig kommer til å bli resultatet. Jeg er i hvert fall ikke noe klokere etter denne debatten, for nå har det ene regjeringspartiet, Arbeiderpartiet, kommet med tre forskjellige forklaringer på hva som kan bli konsekvensene, eller ikke bli konsekvensene, eller ingenting, for det er jo egentlig det man nå har sagt.

Det viktigste, eller det mest interessante, her er at hver eneste gang vi har diskutert direktivet, har Arbeiderpartiet stått på den talerstolen og sagt hvor forferdelig farlig det er å si nei til direktiver. Ofte fatter vi jo enstemmige beslutninger om å implementere direktiver. Jeg synes det er artig å høre på representanten de Ruiten og hans varme omtanke for de ansatte. Jeg har ikke registrert den samme omtanken når det gjelder en del av de direktivene vi har fattet vedtak om i denne salen. Arbeiderpartiet har tiljullet og sørget for å gjennomføre – både i forhold til det med anbud, yrkestransportlov og direktivet rundt det – en rekke direktiver der Arbeiderpartiet tydeligvis forutsetter helt andre ting i forhold til hvordan man skal ta vare på ansatte i forskjellige bedrifter eller virksomheter, og i forhold til konsekvensene av de direktivene en vedtar. Men det viktigste her er tydeligvis: Nå får man et direktiv som gjelder for noen ansatte i én bedrift, og det er viktigere enn faktisk å ta ansvaret for personvernet til hele befolkningen i Norge. Det er konklusjonen.

Presidenten: Presidenten tror at ordet «prosess» hadde vært et mer dekkende ord i forhold til hva representanten Hoksrud mener om utenriksminister Gahr Støres redegjørelse i går.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:22:19]: Eg vil òg takka for ein interessant debatt. Eg vil sjølvsgatt overlata til representanten Hoksrud sjølv å vurdere kva han blir klokare av. Eg meiner at eg har gjort greie for den verdien det er i vårt samfunn at vi kan ta imot post seks dagar i veka, nærmast uansett kvar vi bur i dette landet, og til same pris. Det er ein kvalitet og ein verdi som regjeringa no fører vidare.

Så kallar Høgre eit slikt vedtak for «trist». Høgre og Framstegspartiet synest på den eine sida å vera klare til å implementera direktivet, og så etterlyser dei til mi undring konsekvensane av dette. Eg kan då minna om at det har vore fem utgreiingar tilgjengelege i lengre tid, som på ulike vis fortel om konsekvensane. Det er m.a. nokre av desse utgreiingane som viser at full liberalisering av postmarknaden vil krevja auka løyvingar. Ei innføring av direktivet vil føra til press mot ordninga mot einskapsporto og press mot lønns- og arbeidsvilkåra til dei tilsette i Posten. Det er m.a. desse momenta som no gjer at regjeringa ynskjer å nytta reservasjonsretten.

Så synest eg nok òg at her er ei bagatellisering – eg må få lov til å seia det – av det faktum at reservasjonsretten til no ikkje har vore nytta. Det er jo difor det ikkje er noko erfaringsgrunnlag å samanlikna med når det gjeld kva politiske, rettslege og praktiske følgjer bruken av reservasjonsretten vil ha. Det er ikkje mogleg i dag å seia sikkert kva konsekvensar det norske synet på postdirektivet vil ha for EØS-avtalen generelt, før det er gjennomført forhandlingar med EU-sida. Så kan interpellanten velja sine ord i høve til utanriksministeren si utgreiing, men det er faktisk eit sjølvstendig poeng at det er prosessen vi no kan gjere greie for, i tillegg til grunnlaget for at regjeringa har teke den avgjerda som er gjord med tanke på å gå inn i ein slik prosess. Då er det overordna viktige kvalitetar ved vårt samfunn som nokre vil hiva over bord med eit pennestrøk, og som nokre av oss andre framleis vil slåst for.

Presidenten: Dermed er debatten i sak nr. 2 avsluttet.

Sak nr. 3 [11:25:34]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.