

**Møte onsdag den 21. april kl. 10**

President: Gunnar Breimo

Dagsorden (nr. 77):

1. Spørretime  
- muntlig spørretime
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Ellen Gjerpe Hansen, Sverre J. Hoddevik og Petter Løvik om å konkurranseutsette riksveiferjesambandene (Innst. S. nr. 137 (1998-99), jf. Dokument nr. 8:24 (1998-99))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om virksomheten til Posten Norge BA (Innst. S. nr. 139 (1998-99), jf. St.meld. nr. 16 (1998-99))
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om NSB BAs virksomhet (Innst. S. nr. 138 (1998-99), jf. St.meld. nr. 19 (1998-99))
5. Referat

**Presidenten:** Representanten Astrid Marie Nistad, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentant for Buskerud fylke, Gerd Johnsen, har tatt sete.

Det foreligger tre permisjonssøknader:

- fra representanten Steinar Bastesen om permisjon i tiden fra og med 26. april til og med 28. april for etter invitasjon å delta i en internasjonal fiskeriutviklingskonferanse i Abidjan, Elfenbenskysten
- fra representanten Arne Lyngstad om permisjon i dagene 26. og 27. april for å delta i en studietur i regi av Atlantic Association of Young Political Leaders (AAAYPL) til USA
- fra representanten Bjørn Hernæs om permisjon i dagene 27. og 28. april for å delta i en studietur i regi av Folk og Forsvar til Brussel

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.  
Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:

For Hedmark fylke: Magnhild Afseth Olrud

For Nordland fylke: Arvid Falch

For Nord-Trøndelag fylke: Astri Wessel

**Presidenten:** Representanten Sverre J. Hoddevik vil framsette et privat forslag.

**Sverre J. Hoddevik (H):** På vegne av representanten Lars Arne Ryssdal og meg selv vil jeg fremme forslag om at gebyrfinansierte kommunale tekniske tenester skal konkurranseutsettes, pålegges revisjon og prises i henhold til forbruk.

**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Spørretime

- muntlig spørretime

*Muntlig spørretime*

**Presidenten:** Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at følgende regjeringsmedlemmer vil møte til muntlig spørretime:

- statsråd Peter Angelsen
- statsråd Eldbjørg Løwer
- statsråd Dagfinn Høybråten

De annonserte regjeringsmedlemmer er til stede, og vi er klare til å starte den muntlige spørretimen.

De representanter som i tillegg til de forhåndspåmeldte ønsker å stille hovedspørsmål, bes om å reise seg.

- Ingen har reist seg.

Vi starter da med første hovedspørsmål, fra representanten John I. Alvheim.

**John I. Alvheim (Frp):** Mitt spørsmål går til den ærede helseminister.

Etter 60 års bruk av antibiotika registreres det nå både i inn- og utland bakteriegrupper og basiller som er resistente mot behandling med antibiotika. Noen av disse bakteriene, eksempelvis multiple resistente stafylokkokstammer, har allerede gjort inntog ved svenske sykehus og er særlig alarmerende. Det er bare et tidsspørsmål når vi vil stifte bekjentskap med disse bakteriene i norske sykehus. I denne situasjonen er det derfor særdeles bekymringsfullt å registrere at de fleste av våre sykehus ikke har forskriftsmessige isolat for å isolere disse pasientene fra den øvrige pasientmasse, og jeg vil spørre helseministeren hva han har tenkt å gjøre med dette alvorlige problemet.

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Jeg deler representanten Alvheims syn på alvorret i spørsmålet om antibiotikaresistente bakterier. Derfor har også denne regjeringen tatt et politisk initiativ til å få etablert en handlingsplan mot antibiotikaresistens i norsk helsevesen. Det er bevilget 5 mill. kr til dette formålet på statsbudsjettet for 1999, og Regjeringen har hatt en gruppe som har utredet grunnlaget for en samlet plan for hvilke tiltak som kan være hensiktsmessige i å bekjempe resistensutviklingen mot antibiotika. Det går for det første på mindre og riktige bruk av antibiotika, fordi all bruk av slike medikamenter øker risikoen for resistens, for det andre gjelder det prioritering av forebyggende tiltak for å begrense opptreden av infeksjoner, og for det tredje går det på å hindre at antibiotikaresistens spres via forflytning av biologisk materiale. Med hensyn til dette siste punktet er også retningslinjene for og oppfølgingen av sykehusenes standard når det gjelder dette viktige smittevernområdet, en del av det det arbeides med i denne handlingsplanen.

**John I. Alvheim (Frp):** Jeg takker helseministeren for svaret.

**(Alvheim)**

Jeg er glad for at arbeid er på gang, men det haster virkelig når det gjelder å få forskriftsmessige isolat i alle våre norske sykehus. Har helseministeren så langt skaffet seg oversikt over hvilke sykehus som mangler et forskriftsmessig isolat eller flere, slik at vi er i stand til å forebygge det som vil skje – sannsynligvis om ikke så lenge – ved norske sykehus?

Nå er jeg kjent med at flere norske sykehus som mangler isolat – i hvert fall sier de det – ikke har midler til å etablere slike isolater. Jeg mener at disse isolatene må etableres umiddelbart, koste hva det koste vil. Hva vil helseministeren i så fall gjøre for å sikre at norske sykehus i løpet av inneværende år har på plass disse isolatene?

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Som sagt inneholder dette arbeidet som vi nå har satt i gang, en handlingsplan for bekjempelse av antibiotikaresistens. Det er bevilget penger, og det arbeides med å utvikle et overvåkingssystem som nettopp skal være med og kartlegge problemet i sin fulle bredde, og være med og overvåke problemet.

Handlingsplanen vil angi konkrete tiltak når den blir endelig fastsatt, og da vil også tiltak rettet mot sykehuse- ne være en del av det. Det er det jeg kan svare på dette tidspunkt og på dette grunnlag.

**Presidenten:** Vi går til neste hovedspørsmål.

**Haakon Blankenborg (A):** Eg skal få stille eit spørsmål til forsvarsministeren, og utgangspunktet er Kosovo. Grunnen til at NATO gjekk inn i den konflikten var eit ønske om å medverke til å stoppe den aukande tendensen til overgrep mot sivilbefolkninga i Kosovo. No er det viktig å få dei serbiske styrkane ut og flyktingane tilbake inn i Kosovo, og dermed leggje grunnlaget for politiske løysingar på Kosovo-konflikten.

Sett frå ein militær synsvinkel: Korleis vurderer forsvarsministeren situasjonen i Kosovo no? Har utviklinga gått i den retninga som ein hadde håpa?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Først vil jeg ta fatt i det vi kanskje håpet på. Jeg tror de fleste av oss håpet at dette skulle bli en kortvarig operasjon, men det er blitt en krig som ser ut til å dra lenger ut enn vi nettopp hadde håpet.

Vi vet at vi nå er inne i en fase 2 +, på grunn av at det har vært værforhold som har tilsagt at man så langt ikke har kunnet gjennomføre aksjonene på den måten man hadde forutsett. Vi vet at Milosevics integrerte luftforsvarssystem er satt ut av spill. Vi vet også at drivstoffmangelen begynner å bli synlig, i hvert fall på litt sikt. Vi vet at en del av infrastrukturen som man ellers også bruker for å føre forsyninger inn, begynner å få så store skader at det er vanskelig å gjennomføre tilførsler. Og vi vet, i sum, at Milosevic er svekket. NATOs bombing vil helt åpenbart nå komme til å få effekt raskt fordi vi nå er kommet så langt ut i fase 2 som vi er, så vi vil nok se en effekt av dette forhåpentligvis i den nærmeste tid. Men det er umulig for meg å gå inn på et mer detaljert nivå

enn dette og si hva de direkte følgene av de militære operasjonene er.

**Haakon Blankenborg (A):** Det vi då kan slå fast, er at forsvarsministeren ikkje er samd med dei som no meiner å kunne slå fast at dette har vore ein mislykka aksjon – snarare tvert om har aksjonen hatt sin verknad, og den vil få sterkare verknad framover, så forsvarsministeren ser ei løysing på grunn av denne aksjonen.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Aller helst håper jo jeg, som alle andre, at vi skal få til en løsning på denne konflikten gjennom diplomatisk og politisk påvirkning. Men vi kan altså ikke bedømme denne aksjonen eller krigen foreløpig i en fase 2, når vi vet at det er en totalstrategi for en ny fase, og hvor NATO-landene samlet sier at det nå er viktig å gjennomføre hele operasjonen før vi kan trekke en konklusjon om hvorvidt den er mislykket eller ikke.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Av debatten i flere land går det nå klart fram at man ikke kan utelukke at NATOs øverstkommanderende på et eller annet tidspunkt vil anmode om adgang til å bruke og å få tilgang til bakkestyrker.

Vil forsvarsministeren bekrefte at Forsvarsdepartementet har iverksatt det nødvendige forberedelsesarbeid, slik at man ikke har mistet tid dersom det på et senere tidspunkt fra NATOs militære ledelse fremkommer et ønske om tilgang til bakkestyrker, og at også Norge har gjort det forberedelsesarbeid som er nødvendig, i og med at vi eventuelt vil basere oss på frivillige mannskaper?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Jeg går ut fra at Hagen ikke tenker på de bakkestyrkene som vi eventuelt skal bidra med, i den grad vi kan, hvis det er snakk om å gå inn etter at man har kommet til en forståelse om å gå inn. Representanten snakker antakelig da om de som vil måtte være en forsterkning av luftkrigen.

Det er faktisk sånn at det foregår diskusjoner om bakkestyrker i mange miljøer mellom enkeltpersoner fra forskjellige deler av verden. Men i Norge har vi ikke i NATO-sammenheng – i NATOs organer – fått beskjed om å forberede dette. Det er ingen problemstilling som er aktuell. Hvorvidt vi da på dette tidspunkt skal begynne å forberede, er et spørsmål om vurdering. Jeg regner med at når vi fra Regjeringen – statsministeren, utenriksministeren og jeg – reiser til NATOs toppmøte i morgen, vil vi kunne være med i en totaldiskusjon om Kosovo-situasjonen, hvor også dette – hvis det blir tatt opp – selvfølgelig skal håndteres fra norsk side.

**Presidenten:** Erik Solheim – til oppfølgingsspørsmål.

**Erik Solheim (SV):** All ære til Regjeringen for at man så langt har satset alt på å forsøke å løse konflikten langs et diplomatisk spor, bl.a. i tett samarbeid med

Russland. Det er det sporet som må forfølges videre, som er det avgjørende og som kan bringe en løsning.

Samtidig vet alle at det pågår en diskusjon om bakkestyrker. Ingen kan late som om diskusjonen ikke pågår. Et av de største problemene jeg ser gitt en slik situasjon, er faren for at andre land i området blir trukket ytterligere inn i konflikten. Vi så at et betydelig antall mennesker i går demonstrerte i Sofia – med en slags Milosevic-vennlig profil.

Jeg vil gjerne spørre om hva som må gjøres fra NATOs side for å sikre et tett samarbeid med Albania, Makedonia, Bulgaria og andre land i området, for å unngå at andre kan bli trukket ytterligere inn i konflikten, i en framtidig situasjon hvor eventuelt krigen skulle bli ytterligere opptrappet.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Det er mulig at utenriksministeren burde ha svart på det, og at jeg ikke bør gå inn i den problemstillingen ut fra den kunnskap jeg har.

Jeg har faktisk tiltro til at utenriksministeren håndterer disse spørsmål. Vi har ikke diskutert det slik at jeg føler jeg kan svare på det.

**Presidenten:** Dag Danielsen – til oppfølgingsspørsmål.

**Dag Danielsen (Frp):** Er det ikke slik at man klart gir uttrykk for at man iverksetter en slik planlegging, at man holder muligheten for å gå inn med bakkestyrker åpen, at man gir signaler om at man iverksetter planlegging – det i seg selv er jo et vesentlig press på Milosevic – i den hensikt å komme nærmere en diplomatisk løsning?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Jeg har observert at det er en helt normal militær tankegang, og at militære tenker slik.

Dette er en operasjon som er satt i gang som en luftoperasjon, og jeg registrerte så sent som i dag at både den amerikanske presidenten, utenriksministeren og forsvarsministeren utelukket det å nå gå inn med bakkestyrker, og sa at vi nå må gjennomføre den operasjonen vi har satt i gang, og fullføre den.

Men dette vil helt sikkert bli et meget viktig diskusjonstema på toppmøtet, hvor det nå er gjort endringer slik at Kosovo ganske så bredt er satt på dagsordenen.

**Presidenten:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Per-Kristian Foss (H):** Mitt spørsmål går også til forsvarsministeren, som jeg ønsker god tur sammen med sine to kolleger til NATOs 50-årsjubileum i Washington. Selv om NRK var så ufine i dag å introdusere den norske forsvarsministeren som Dag Jostein Fjærvoll, regner jeg med at det er herværende Løwer som vil reise. Jeg håper hun benytter anledningen til å minne om Norges historiske rolle som en meget lojal, sterk og fast partner i NATO, og at det alltid har hatt et bredt flertall i Stortinget.

Det samme brede flertall står nå bak støtte til NATOs aksjoner i Jugoslavia. Jeg regner med at om det kommer

på dagsordenen, vil forsvarsministeren og de øvrige ministre uttrykke støtte dersom man allerede nå begynner å planlegge – hvilket jeg håper – det økonomiske Marshall-plan-opplegget som er nødvendig etter at krigen er slutt. Det er like viktig som de diplomatiske forsøk og selve krigen som nå pågår, og jeg regner jo med at dette en gang tar slutt. Dersom spørsmålet om bakkestyrker kommer opp i uformelle sammenhenger, regner jeg med at forsvarsministeren vil ha et mer offensivt svar enn det hun har gitt i dagens spørretime.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Jeg synes det å gå til bruk av bakkestyrker, enten Norge har en mulighet til å delta eller ikke, er en så stor endring av det som vi allerede politisk har debattert, at da vil vi måtte ta en diskusjon som er ganske grunnleggende i det norske politiske miljø og i Regjeringen. For dette er etter min mening en vesentlig endring av det som til nå har vært Norges bidrag i denne krigen.

**Per-Kristian Foss (H):** Jeg er enig med forsvarsministeren i det, men det er vel ikke først og fremst på Norge det materielle ansvar for å bidra til slike styrker vil hvile. Det er stormaktene i NATO som her vil måtte bidra. Norges rolle vil være å støtte et eventuelt slikt vedtak, og på sin måte og etter evne bidra. Jeg regner med at det ikke vil være noe problem for forsvarsministeren å understreke den norske viljen i så måte.

Det har sine betenkelige sider, men dessverre er det jo slik at krigen også på grunn av den etniske rensingen som Milosevic på sin gruoppvekkende måte har gjennomført, har gjort at det nå er mer nødvendig å gå inn på en eller annen måte enn det var før krigen startet. Så får vi håpe at forsvarsministeren har rett i at luftoperasjonene vil lykkes, og at bakkeoperasjoner ikke vil bli nødvendig.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Hvis det kommer til en diskusjon om bakkestyrker på NATOs toppmøte, vet vi at 19 demokratiske land må være enige. Det foregår jo diskusjoner om dette, og det er til dels stor uenighet i noen politiske miljøer, bl.a. i Tyskland, om hvorvidt dette er riktig. Men hvis det kommer til en diskusjon, vil vi fra norsk side selvfølgelig melde de betenkeligheter vi har med hensyn til bruk av bakkestyrker. Hva konklusjonen på en slik diskusjon vil bli, kan jeg ikke si nå.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Karin Andersen.

**Karin Andersen (SV):** I en situasjon der Norge faktisk er i krig og den norske regjering skal til møtet i NATO, er det vanskelig for Stortinget å få beskjed om hva den norske regjeringen faktisk skal der, annet enn at vi skal vente og se hva de andre gjør. Jeg synes det er oppsiktsvekkende at Regjeringen i så fall ikke har samråd om politiske initiativ som skal gå parallelt med militære initiativ, eventuelt opptrapping eller nedtrapping.

Er det slik å forstå at den norske regjering ikke har drøftet sine posisjoner før de skal reise til toppmøtet –

som jeg forstår forsvarsministeren også skal være med på – slik at man ser de militære og de politiske initiativ fullstendig atskilt og ikke som en helhet for å forsøke å få til en løsning på konflikten?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Det som Regjeringen er helt klar på, og som det også har vært en diskusjon om her i Stortinget, er hvordan vi skal forholde oss til de forskjellige elementer i det strategiske konsept. Der har vi klare politiske holdninger, som vi også har fått tilslutning til i Stortinget.

Når det gjelder dette toppmøtet, har det jo endret karakter, og det endrer karakter nesten fra dag til dag. Kosovo er satt på timeplanen, og den norske regjering ved statsministeren har meldt at i tillegg til det vi nå gjør i Kosovo, er det viktig å fokusere på Russlands rolle, på OSSEs rolle og på FN's rolle, samtidig som vi vet at utenriksministeren er aktiv på vegne av den norske regjering når det gjelder å være med og bidra til å finne diplomatiske løsninger.

**Presidenten:** Da går vi videre til neste hovedspørsmål.

**Einar Olav Skogholt (A):** Jeg vil få rette mitt spørsmål til helseministeren.

I Stortinget har det vært bred enighet om å satse på eldre og helse. Mange fylkeskommuner som er sykehusiere og ansvarlige for den løpende sykehusvirksomheten, sliter tungt økonomisk. Fylkeskommunene har planlagt sin virksomhet for 1999 på bakgrunn av de framlegg som man kom med i statsbudsjettet. Helse- og sosialdepartementet har i mars måned i år besluttet å redusere takstene for poliklinisk virksomhet med 4 pst. fra 1. april. Dette vil innebære at fylkeskommunene får redusert sine inntekter med mange millioner kroner. Ser statsråden det uheldige i at man reduserer overføringene midt i et budsjettår, samtidig med at det stilles krav til økt pasientbehandling og reduserte ventelister?

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Det er riktig det som representanten Skogholt tar opp, at når det gjelder poliklinikk takstene ved norske sykehus, har det vært nødvendig å foreta en nedjustering. Det har sammenheng med at aktivitetsveksten fra 1998 og inn i 1999 har vært større enn det som var forutsatt da budsjettet ble vedtatt. Dette er en budsjettstyrt ordning, så for å holde budsjetttramme på dette området, har det vært et nødvendig grep. Dette må imidlertid ses i sammenheng med sykehusfinansieringen for øvrig, hvor aktivitetsveksten også har vært større enn det som opprinnelig var planlagt. Dette vil vi fra Regjeringens side komme tilbake til Stortinget med i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, som vi sa da budsjettet ble vedtatt.

**Einar Olav Skogholt (A):** Jeg vil få takke statsråden for svaret.

Mange fylkeskommuner sliter jo også tungt økonomisk med bakgrunn i det lønnsoppgjøret og de rentekostnadene man hadde i 1998 uten å få det kompensert. Den

reduksjon som Helsedepartementet nå har foretatt overfor fylkeskommunene, innebærer f.eks. at Nord-Trøndelag fylkeskommune taper 6-7 mill. kr. i inneværende år, Hedmark fylkeskommune 4-5 mill. kr og Oppland fylkeskommune 6-8 mill. kr. Disse pengene skulle ha vært brukt til pasientbehandling. Målsettingen om å øke pasientbehandlingen vil det bli vanskelig å realisere, da overføringene reduseres langt ut i driftsåret.

Mitt tilleggsspørsmål til statsråden vil da bli: Hvilke grep vil statsråden ta for å hindre en reduksjon i pasientbehandlingen og flere brudd på ventelistegarantien?

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Det er et omfattende spørsmål som representanten Skogholt nå stiller. La meg svare kort, slik jeg har anledning til her.

Endringen i poliklinikk takstene er vedtatt for å sørge for at Stortingets budsjettvedtak knyttet til poliklinikkbevilgningen kan overholdes, dvs. at budsjetttrammen kan overholdes. Jeg minner om at det har vært en viktig forutsetning for gjennomføringen av dette budsjettopplegget at man søker å holde en streng budsjett disiplin.

For det andre gjennomføres det en rekke tiltak for å stimulere til økt pasientbehandling. Det aller viktigste tiltaket er gjennomføringen av innsatsstyrt finansiering. Den økte vekt som legges på den innsatsstyrte delen av sykehusfinansieringen, har etter min vurdering ført til økt aktivitet både i 1998 og også inn i 1999.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Asmund Kristoffersen.

**Asmund Kristoffersen (A):** Et stadig økende behov for bruk av helsetjenester gjør at vi må bruke våre knappe ressurser fornuftig. Vi må unngå innleggelser der vi kan behandle på dagtid. Vi har ca. 600 000 innleggelser i sykehus og over 3 millioner behandlinger/operasjoner som foregår uten innleggelse i sykehus. Jeg er, i likhet med representanten Skogholt, sterkt bekymret og overrasket over at helseministeren gjennom å redusere statens bidrag til dagbehandlingsvirksomhet kanskje bidrar til at vi får færre behandlede pasienter. Stortinget har dessuten vedtatt at alle pasienter som er henvist til sykehus, skal ha rett til å få sin sykdom vurdert innen 30 dager, noe som krever økt kapasitet ved dagbehandling og poliklinikkene. Hvordan tror helseministeren at denne vurderingsgarantien kan gjennomføres når en svekker sykehuses økonomi til dagbehandling?

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Dagbehandling er noe mer enn poliklinisk behandling, det foregår også annen dagbehandling ved sykehusene enn ved poliklinikkene. Jeg minner om at vi i forbindelse med statsbudsjettet for 1999 har gjennomført endringer i satsstrukturen som gjør at det blir en mer likeverdig finansiering mellom dagbehandling og inneliggende behandling – det er altså først og fremst en medisinsk vurdering som der skal ivaretas.

Vi har det siste året oppnådd en dramatisk reduksjon i tallet på brudd på ventelistegarantien – en reduksjon på

om lag 75 pst. Jeg vil arbeide iherdig for at denne situasjonen ytterligere skal forbedres. Når det gjelder vurderingsgarantien, er ikke bare poliklinikkene sentrale der, men også de privatpraktiserende spesialister og spesialistene med avtale med fylkeskommunen.

**Presidenten:** John I. Alvheim – til oppfølgingsspørsmål.

**John I. Alvheim (Frp):** Det har vært tverrpolitisk enighet i denne salen om å satse på helsevesenet. Jeg må derfor si jeg finner det oppsiktsvekkende når jeg nå hører at departementet har redusert de polikliniske takstene og dermed også redusert antall behandlede pasienter – uten at dette er forelagt Stortinget på noen som helst måte. Man hadde jo mulighet til å vente med dette til revidert nasjonalbudsjett og få det lagt fram for Stortinget til behandling – eventuelt vedtak.

Jeg vil sterkt henstille til helseministeren å ta denne saken opp i revidert nasjonalbudsjett. Fremskrittspartiet kan overhodet ikke støtte det som nå er foretatt fra departementets side.

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Jeg tar til etterretning det representanten Alvheim nå sier om Fremskrittspartiets holdning.

Mitt ansvar i forhold til en budsjettstyrt ordning må være å gjennomføre de tiltak som er nødvendige for at Stortingets budsjettvedtak blir oppfylt. I dette tilfellet har det vært nødvendig å justere noe på poliklinikketakstene for at det skal kunne skje.

Når det gjelder sykehusfinansieringen for øvrig, kommer Regjeringen tilbake til den i revidert nasjonalbudsjett. Det står selvfølgelig Stortinget fritt å ta opp også andre sider ved sykehusfinansieringen hvis det skulle være ønskelig.

**Presidenten:** Gunhild Øyangen – til oppfølgingsspørsmål.

**Gunhild Øyangen (A):** Jeg registrerer at helseministeren gjentatte ganger sier at det har vært en dramatisk nedgang når det gjelder brudd på ventetidsgarantien. Da vil jeg minne om at det har vært foretatt en omgjøring av kriteriene, som innebærer at langt færre pasienter nå får en slik garanti.

Synes helseministeren at det er riktig å reklamere med stor nedgang i antall brudd på ventetidsgarantien, når kriteriene er totalt forandret og færre pasienter får en slik garanti?

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** De kriteriene som nå gjelder for ventetidsgarantien, ble jo vedtatt under en arbeiderpartiregjering på grunnlag av forslag fra daværende statsråd Hernes. Og det er de kriteriene som nå legges til grunn.

Jeg har aldri lagt skjul på at de tallene vi nå ser, har sammensatte årsaker, men noe av årsaken er at flere behandles fordi vi i finansieringen legger større vekt på at

flere får hjelp. Det tror jeg ikke det kan herske tvil om. I tillegg er det viktig at man nå har et bedre system for ventelisteføring, det er færre feil i føringen – det har jo vært arbeidet faglig sett med å oppnå bedre konsensus om tildeling av garanti. Og så er det slik, som representanten Øyangen også påpeker, at selve kriteriene i realiteten er lagt om av Stortinget.

**Presidenten:** Vi går til neste hovedspørsmål.

**Erik Solheim (SV):** Jeg har den største forståelse for at forsvarsministeren er ny i sin virksomhet, men når Norge er i krig, må Stortinget kunne forlange at Regjeringen sender statsråder til spontanspørretimen som kan svare på de sentrale spørsmålene som berører denne krigen.

Jeg vil derfor fortsette å spørre – kanskje litt i utkannten av forsvarsministerens område: Krig er dyrt – selve krigføringen koster mye, mottak av flyktninger kommer til å koste mye, og den humanitære hjelpen kommer til å koste mye. Det blir da et grunnleggende spørsmål hvor disse pengene skal tas fra. I debatten har det kommet fram fra Høyre at pengene bør tas fra Afrika og Asia. Jeg vet at i departementene støvsuges budsjettene nå i betydelig grad for å finne penger til Kosovo. Jeg vil be om en garanti fra Regjeringen om at man nå ikke skal ta bevilgninger fra andre fattige land, fra andre konfliktområder, for å finne penger til Kosovo. Det ville også, hvis man begynner på den galeien, være den sikreste måten å legge grunnlag for nye konflikter på, andre steder på kloden, som vi i sin tur så vil måtte bruke penger på for å løse.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Regjeringens innsats i Kosovo har jo flere elementer i seg, bl.a. er det fremmet en kgl. resolusjon som går på bidrag til de frivillige organisasjonene gjennom UD. Det vil også komme en som går på å motta flyktninger i Norge.

Forsvarsdepartementet har utgifter i forbindelse med både militæraksjonen og en stor del av den humanitære innsatsen. Forsvarets ressurser brukes altså i denne krigen. Regjeringen vil derfor på fredag fremme en kgl. resolusjon hvor disse problemene tas opp i sin helhet, og hvor vi også svarer på de spørsmål som Solheim nå stiller.

**Erik Solheim (SV):** Dette dreier seg jo i betydelig grad om politisk grunnholdning. Slik det nå ser ut, er dette en konflikt som kan vare en god stund, og som ikke kommer til å bli avklart gjennom en kgl. resolusjon denne uken. Jeg tror nesten alle er enige om at den store feilen som ble gjort i forhold til Kosovo, var at Kosovo var glemt i alle år. Hele Stortingets, mediernes og internasjonale politikeres oppmerksomhet var rundt Bosnia. Kosovo var helt i skyggen, det ble heller ikke brukt penger på Kosovo. Så kommer krigen, og det blir store utgifter både til krigføring, til humanitær innsats og til mottak av flyktninger. Vi må ikke gjenta denne feilen ved at vi nå velger å kutte bevilgningene til f.eks. Angola, Afghanistan og andre områder på kloden, for å bruke penger i

Kosovo. Det er sentralt å få avklart dette når Regjeringens fremste budsjettpartnere går inn for en slik løsning, og når vi vet at mange frivillige organisasjoner allerede opplever at det er vanskelig å få penger til andre områder enn Kosovo, slik situasjonen nå er.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Jeg har den største respekt for Solheims engasjement gjennom lang tid i forhold til disse problemene – det vil jeg bare ha sagt.

I Regjeringen har det selvfølgelig vært håpløst å budsjettere slik vi nå skal gjøre. Vi vil derfor i forbindelse med en kgl. resolusjon komme tilbake til Stortinget når det gjelder hvordan vi skal få dekket inn disse utgiftene. Jeg har ikke lyst til, og jeg kan ikke, her i dag gå inn på eller beskrive dette. Jeg hører hva Solheim sier, og det tar jeg til etterretning.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Øystein Djupedal.

**Øystein Djupedal (SV):** Regjeringen har ved tre ulike anledninger inngått forlik med Høyre og Fremskrittspartiet. Nå har jeg lagt merke til at Høyre i forkant av sitt landsmøte går veldig klart ut og sier at alle utgifter i forbindelse med Kosovo-konflikten må dekkes krone for krone.

Jeg har en viss forståelse for at statsråden ikke her og nå kan si hvordan disse utgiftene skal dekkes. Men det som det kunne vært nyttig å få bekreftet fra departementet, og som også var Erik Solheims hovedpoeng, er at de pengene ikke skal tas fra det øvrige bistandsbudsjettet, men at pengene skal betraktes som en så ekstraordinær utgift at statskassa skal ta de kostnadene uten at det skal gå ut over f.eks. u-hjelp til Nicaragua, u-hjelp til Afrika eller u-hjelpsbudsjettet i sin alminnelighet. Det spørsmålet er det helt avgjørende å få avklart.

Så er det selvfølgelig et spørsmål om hvordan man skal dekke dette inn i sin alminnelighet. Og det skjønner jeg godt at statsråden nødvendigvis må være litt tilbakeholden med. Men jeg gir altså statsråden én mulighet til: Betyr det at disse pengene ikke skal tas fra bistandsbudsjettet, men tas fra ymseposten, eller at man skal redusere statens overskudd?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Dette får Stortinget til behandling. Det er mulig at jeg viser til kgl. resolusjon og proposisjon når jeg ikke skal gjøre det. Det får tillegges min uerfarenhet. Men dette vil bli lagt fram for Stortinget til debatt.

Vi har, som jeg sa, selvfølgelig ikke hatt mulighet til å budsjettere hva en krig koster. Vi er opptatt av å finne en dekning som i minst mulig grad går ut over det som er budsjettet.

**Presidenten:** Inge Lønning – til oppfølgingsspørsmål.

**Inge Lønning (H):** Jeg deler spørrerens forutsetning om at Regjeringen er et kollegium. Men jeg synes det er å drive det svært langt å stille forsvarsministeren spørsmål om hvorledes finansministeren skal løse sine proble-

mer når det gjelder å opprettholde budsjettbalansen. Jeg synes nok også det er en litt perifer innfallsvinkel til de svære utfordringene som både forsvarsminister, utenriksminister og statsminister står overfor i den krisesituasjon vi er inne i. Jeg er mer opptatt av å få forsvarsministeren til å bekrefte at det er en slik samordning mellom disse tre i dagens regjering, og at de signalene som statsministeren har gitt, ganske utvetydig, både i spontanspørretimen for en uke siden og i flere intervjuer i det siste om Norges holdning til spørsmålet om videreføring av operasjonen ved eventuelle bakkestyrker, også er Regjeringens samlede oppfatning, og også forsvarsministerens oppfatning.

**Presidenten:** Presidenten vil påpeke at polemikk med tidligere spørre ikke bør forekomme.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Det er helt opplagt at vi samordner oss i Regjeringen, at det er en samordning mellom de ministerene dette gjelder, både utenriks-, forsvars- og også kommunal og regional- og justisministeren. Statsministerens utsagn er selvfølgelig også gjeldende for de andre ministrene på dette punkt, også når det gjelder bakkestyrker. Både utenriksministeren, statsministeren og også jeg har gitt uttrykk for at vi er meget skeptiske til bruk av bakkestyrker.

**Presidenten:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg synes det er helt naturlig at statsrådene i tillegg til å svare på helt spesifikke spørsmål også kan svare for grunnholdninger som Regjeringen har når det gjelder de mest aktuelle spørsmålene, og særlig når et av spørsmålene om inndekning også dreier seg om forsvarsutgiftene.

Vi er klar over at krigen i Kosovo og Jugoslavia påfører Utenriksdepartementets normale budsjett utgifter, men også ekstraordinære utgifter for Forsvaret. Det er vår prinsipielle holdning at utgifter som påløper som følge av dette, ikke skal dekkes innenfor de ordinære budsjetttrammer for disse departementer. Det er ikke mulig å endre et budsjett midt i et år. Jeg vil gjerne ha en bekrefteelse fra forsvarsministeren på at utgifter som følge av hendelsene i Kosovo ikke kommer til å berøre ordinære budsjettposter i det forslag til bevilgninger som Regjeringen legger frem på fredag.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Det har selvfølgelig ikke vært mulig å unngå de klare signalene som partier i denne sal har gitt – hvis jeg snakker om mitt eget departement – om at slike oppgaver skal dekkes utenfor forsvarsrammene. Det står helt klart. Så vil selvfølgelig også de andre utgiftene måtte koordineres fra finansministeren først og fremst, og så må det tas en beslutning fra Regjeringen. Men, som jeg sa: Det er helt klart at de utgiftene som nå påløper for alle disse departementene, er det umulig å dekke innenfor de rammene som de nå har.

**Presidenten:** Grethe G. Fossum – til oppfølgings-spørsmål.

**Grethe G. Fossum (A):** La meg få si at krig koster penger. Det koster penger å bombe, men de aller fleste pengene bør brukes til å hjelpe mennesker som har det vanskelig. Jeg har med glede sett at Regjeringen ønsker å ta 6 000 flyktninger til Norge fra Kosovo. Men det bekymrer meg at Regjeringen ikke gjør det så raskt som mulig. Etter det jeg har oppfattet, vil den nå ta en kvote på 50 flyktninger hver gang. Det er billigere og også bedre for flyktningene å komme ut av området.

Mitt spørsmål til statsråden er: Hvorfor vil Regjeringen bare ta 50 flyktninger hver gang, i stedet for å gjøre det effektivt, få de 6 000 flyktningene til Norge så raskt som mulig?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Nå var både justisministeren og kommunal- og regionalministeren nede i området i helgen og så på forholdene, og de vil opprettholde luftbrua til Norge.

Jeg forstod den meldingen som kom i dag, slik – det er mulig jeg ikke har sett grundig nok på den – at det var snakk om å ta 50 flyktninger ut av Albania om gangen, altså å bruke dette B-130-flyet som Forsvaret har stilt til disposisjon, og at det var den kvoten på 50 som nå var endret, og ikke det å ta 50 om gangen til Norge. Men det er mulig at jeg ikke er helt klar over om det er det samme spørsmålet Fossum stiller, som det jeg nå svarer på.

**Presidenten:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Per Ove Width (Frp):** Mitt spørsmål går også til forsvarsministeren.

Hva gjør departementet for å sikre tilstrekkelig tilgang på kontraktpersonell til tjeneste i norske styrker i utlandet? Jeg mener det må være mulig å ha et system som gjør at vi får større forutsigbarhet når det gjelder hvilke styrker som kan disponeres.

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Det er to ting jeg må svare på her. Det ene dreier seg om det personell som inngår i den særavtalen som gjelder for tjenestegjøring i slike situasjoner. Der har vi en avtale som gjelder til 31. desember 1999, og den er framforhandlet på vanlig måte mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. I tillegg har vi en produktivitetsavtale som gjelder for deler av dette personellet, og vi har framforhandlet en lønn for å delta i disse operasjonene som skulle være akseptert av begge parter.

I tillegg er det like før Regjeringen sluttbehandler en melding om militære internasjonale operasjoner – nå tenker jeg på litt lengre sikt – hvor vi på bred basis tar opp dette med kontraktperiodene, en nyvurdering av kontraktperiodene, økonomiske incitament og andre typer tiltak som vi mener skal trekke i en retning der vi i større grad enn nå har mulighet til å oppfylle f. eks. de IRF-ambisjonene om måltall som vi har satt opp. Den vil komme til Stortinget i løpet av kort tid.

**Per Ove Width (Frp):** Det er godt å høre at departementet og statsråden nå tar disse spørsmålene alvorlig. Det har nemlig vært en tendens til – og noen bruker sterkere ord enn det også – at forhandlinger om kontrakter føres mens f.eks. fartøyer er i sjøen på vei mot mulige oppdrag, og det er jo et dårlig utgangspunkt for forhandlinger. For å inspirere til villighet hos personell kan naturligvis flere ting gjøres, og statsråden har her antydning at det er ting som er på gang. Kan statsråden f.eks. tenke seg et system hvor villighet til kontrakt bør karrieremessig honoreres?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Det er vanskelig å svare på sparket. Men det som er tilfellet, er at vi her har personell både fra Flyvåpenet, fra Marinen og i stor grad fra Hæren, og det er hærpersonellet vårt som utgjør den største kontingenten i det vi bruker i slike operasjoner. Det er da viktig at vi får et system som ikke fører til at det blir altfor store forskjeller mellom grupper, slik at det internt blir et problem å få dekket de behov vi har. Jeg kan tenke meg at vi kan vurdere det, men jeg kan ikke nå si noe annet enn at jeg skal ta det med som en god idé fra representanten.

**Presidenten:** Da går vi til neste hovedspørsmål.

**Gunnar Halvorsen (A):** Jeg har også et spørsmål til forsvarsministeren.

Midt oppe i denne tragiske situasjonen i Kosovo virker det kanskje rart å reise spørsmål om bygging av MTB-er. Men situasjonen er at Kværner Mandal har sjø satt den første av åtte MTB-er og er avhengig av at det i løpet av høsten fattes et stortingsvedtak om videre bygging, ellers kan hele verftet bli lagt ned. Forsvaret hevder at det først om 15 måneder kan gi beskjed om videre bygging. Spørsmålet mitt blir: Tror forsvarsministeren det er mulig å få fram et testresultat av den første MTB-en nå til høsten?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Jeg tror ikke at min tro skal være avgjørende i dette spørsmålet, for her må vi nok høre på de militære kravsetterne, og jeg har, i likhet med representanten, hørt forsterket fra Forsvaret at de faktisk trenger 15 måneder på å teste ut dette fartøyet. Det er den opplysningen jeg har fått til nå. Det er klart det er mulig å undersøke om dette er et absolutt, men det er også det eneste jeg kan gjøre.

**Gunnar Halvorsen (A):** Jeg er enig med forsvarsministeren. Jeg tror at uansett hva en gjør her, kan det bli galt, for det er brukt 200-300 mill. kr i utviklingskostnader, og det er bygd opp en kompetanse. Dersom det ikke blir oppstart til høsten, kan alt dette være tapt. Om 15 måneder, når eventuelt testresultatet er godt, er det ingen verft til å bygge disse båtene. Er det økonomisk fornuftig å ikke bygge nå, og har Regjeringen en strategi for bygging av MTB-er? Hva er eventuelt strategien for bedriftene i Mandal og Kongsberg?

**Statsråd Eldbjørg Løwer:** Dette er jo en prototyp. Man kan lage mange regnestykker, men det er klart det også er viktig å få avklart hvordan en prototyp fungerer på alle måter – ikke minst i dårlig vær når det gjelder denne type fartøy – før man setter i gang en produksjon. Vi må også ta hensyn til den tid som er nødvendig for denne utprøvingen. Men som jeg sa: Om dette kan ta 15 måneder eller noe kortere tid kan jeg undersøke, men jeg er i hvert fall – slik svar nå foreligger – usikker på om det kan gjøres så raskt som representanten antyder her.

**Presidenten:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Annelise Høegh (H):** Jeg har et spørsmål til helseministeren.

Vi er vel alle enige om at abort er en nødløsning, og at det er ønskelig å få redusert antallet aborter. Jeg håper også vi er enige om at p-piller kan være et viktig virkemiddel for å hindre uønskede svangerskap.

For noen år siden steg likevel aborttallene her i landet fordi det ble ført det jeg vil kalle en skrekkkampanje mot en bestemt p-pille, som faktisk var verdens mest brukte p-pille, og det førte altså til en generell frykt for bruk av p-piller. Nå viser det seg at det er dokumentert at denne frykten var helt ubegrunnet. Ifølge Aftenposten i dag er det nå helt klart at dette middelet ikke hadde større bivirkninger enn de andre. Mitt spørsmål til statsråden blir derfor: Er han enig i at det var uheldig at norske myndigheter og norske politikere bidrog til å skape usikkerhet om p-pillebruk og faktisk slik indirekte bidrog til å øke antall aborter?

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Som det fremgår av dagens oppslag i Aftenposten, innskrenket norske myndigheter i 1995 bruksområdet for p-pillen Marvelon. Også engelske og tyske helsemyndigheter gjennomførte en tilsvarende innstramning, og i Norge medførte dette at for nye brukere ble det anbefalt at dette preparatet ikke skulle være et førstevalgspreparat. Store medieoppslag førte til at også mange som hadde brukt dette preparatet over kortere eller lengre tid uten å merke bivirkninger, ikke lenger benyttet det.

Etter 1995 har det fremkommet bedre dokumentasjon, og noen av de mistankene om bivirkninger som en hadde den gangen, er sjekket ut. For norske helsemyndigheter gjennom Statens legemiddelkontroll er det derfor helt naturlig at en nå revurderer bruksområdet for dette preparatet. Det er i denne sammenheng at legemiddelfirmaet har søkt Statens legemiddelkontroll om et utvidet bruksområde, slik som det var før 1995. For Statens legemiddelkontroll vil en slik revurdering av Marvelon basert på ny og bedre dokumentasjon innebære en tilnærmet full effekt- og sikkerhetsvurdering som ved en søknad om markedsføring av et nytt legemiddel i Norge. SLK arbeider med saken med sikte på at det skal fattes et vedtak i løpet av juli måned.

Når det gjelder representanten Høeghs spørsmål om det var riktig eller ikke riktig å gjøre disse endringene i retningslinjene i 1995, så vil ikke jeg på dette tidspunkt oppkaste meg til noen dommer over det som da skjedde.

Men jeg er helt enig med representanten Høegh i at det er viktig å arbeide aktivt for å redusere antall aborter. Regjeringen har nettopp vedtatt en ny handlingsplan for forebygging av uønskede svangerskap og abort, og i den forbindelse er tilgjengelighet til prevensjonsmidler et helt sentralt virkemiddel.

**Annelise Høegh (H):** Jeg er glad for at statsråden kan gi de opplysninger som nå fremkommer, og at man er enig i at den dokumentasjonen som man trodde forelå for mange år siden, faktisk ikke var riktig. Det ville jo vært meget alvorlig dersom verdens mest brukte p-pille skulle være beheftet med så alvorlige bivirkninger og spørsmålet om blodpropp, som det ble påstått. Men jeg håper at vi kan trekke den lærdom av dette at man ikke baserer seg på upubliserte data – for det var faktisk det det var – i en skrekkkampanje mot ett bestemt middel, som får virkninger som går langt utover det det nå i ettertid viser seg å være grunnlag for, og at man ikke agerer ut fra upubliserte rykter og data.

Det må være en helt klar rettesnor for offentlige myndigheter – det burde det også være for folk her i salen, men i alle fall for offentlige myndigheter – at man ikke legger om politikken og skaper en frykt på basis av upubliserte data, som så i etterhånd viser seg å være feil.

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Igjen: Jeg ønsker ikke å gå inn i en polemikk i forhold til den vurdering som skjedde i 1995. Til det har jeg ikke gått grundig nok inn i denne saken. Det kan generelt sett være et spørsmål om i hvilken grad en skal legge vekt på føre var-prinsipper i en vurdering av en slik karakter når det reises grunnleggende spørsmål om effekt, om sikkerhet og om forsvarlighet.

Det jeg imidlertid er helt enig med representanten Høegh i, er at myndighetenes vurdering av legemidler skal basere seg på et solid fundament der effekt og sikkerhet er dokumentert på vitenskapelige premisser.

**Presidenten:** Da går vi over til neste hovedspørsmål.

**Asmund Kristoffersen (A):** Dette spørsmålet er til helseministeren.

I en nylig utsendt pressemelding fra det nasjonale råd for legefordeling opplyses det at ca. 800 legestillinger står ubesatt i den offentlige helsetjenesten, og i deler av Vest-Norge, Midt-Norge og Nord-Norge er det mellom 15 og 20 pst. av stillingene som er ledige. Nesten halvparten, altså ca. 50 pst., av privatpraktiserende spesialister har sitt arbeid i Oslo og Akershus, mens et fylke som Møre og Romsdal har 2 pst. av de samme spesialistene. Disse to forhold – mange ledige leger i de offentlige stillingene og en opphoping av privatpraktiserende leger i visse geografiske strøk – gjør at det blir en formidabel ubalanse når det gjelder legedekningen, der Distrikts-Norge kommer dårlig ut.

Hva kan helseministeren tenke seg å gjøre for at vi skal få en bedre geografisk fordeling av privatpraktiserende legespesialister?



**Statsråd Dagfinn Høybråten:** Det er tre typer tiltak som Regjeringen setter inn når det gjelder å bedre den ubalanserte situasjonen vi har med hensyn til legedekning generelt i kongeriket.

Det første er å bidra til at vi utdanner flere, at den kaken som skal fordeles, blir større. Det har skjedd gjennom flere år, og senest sist høst startet tidenes største kull med lege-studenter i Norge, i tillegg til de plasser vi kjøper i utlandet og de som for øvrig på egenbasis studerer i utlandet.

Det andre er å sørge for bedre kontroll med etableringen av nye legestillinger gjennom den nye lovgivningen for legefording som det nasjonale rådet er en del av. Det nasjonale rådet har gitt departementet den tilråding at man i veldig begrenset grad skal opprette nye legestillinger i 1999, og man skal prioritere psykiatri, kreft og allmennlegetjenesten med tanke på fastlegeordningen.

Det tredje er tiltak som tar sikte på både å stimulere til etablering i distriktskommuner og å gi leger som er i distriktskommuner i dag, muligheter for videreutdanning og muligheter for enklere vaktordninger, som gjør at det blir mer attraktivt og mindre belastende å være lege i distriktskommuner.

**Asmund Kristoffersen (A):** Jeg må prøve å koble dette svaret til det som helseministeren var inne på i et tidligere svar.

Jeg merket meg at helseministeren ønsket å kunne bruke privatpraktiserende leger i et forsøk på å redusere ventelistene. Det er greit, men det må jo bety at de privatpraktiserende legene må være noenlunde likt fordelt i hele landet, ellers vil ikke dette kunne fungere. Og en ikke ubetydelig del av de privatpraktiserende driver for det offentliges penger med betydelige driftstilskudd.

Da må jeg spørre helseministeren igjen, for jeg synes ikke jeg fikk et helt relevant svar på det jeg spurte om: Ser helseministeren noen mulighet for å bruke f.eks. det nasjonale rådet når det gjelder å regulere det private legemarkedet, slik at vi får en bedre fordeling av det totale antall leger vi har i Norge – de offentlige og de som driver for det offentliges regning med driftstilskudd?

**Statsråd Dagfinn Høybråten:** I de stimuleringsiltakene jeg nevnte, ligger også muligheter for tilskudd til videreutdanning av leger i distriktene, og på det grunnlag flere spesialister med tilknytning til distriktskommuner.

Når det gjelder selve reguleringen for øvrig, har vi gjennomført, slik Stortinget har vedtatt, en ny avtalepolitikk for legespesialister, som innebærer en betydelig større offentlig styring med spesialisthelsetjenesten utenfor institusjon. Det ligger ikke nødvendigvis i forlengelsen av det en mulighet for å fordele allerede eksisterende ressurser i spesialisthelsetjenestene utenfor institusjon på en geografisk bedre måte, men det er spørsmål som jeg synes det er naturlig at det nasjonale råd bør kunne diskutere nærmere.

**Presidenten:** Siste hovedspørsmål er fra Steinar Bastesen.

**Steinar Bastesen (TF):** Jeg har et spørsmål til fiskeriministeren.

Under Lofotmessa nå nylig ble det holdt foredrag av Kjell Nedreaas ved Havforskningsinstituttet. Gytestammen for torsk skal, som havforskningsmodellene viser, være på rundt 500 000 tonn. Målinger nå i vinter viser at det sannsynligvis bare er 140 000 tonn. Det er helt klart at modellene man bruker, er usikre. Det eneste sikre med det som en får fra Havforskningsinstituttet, er at alt er usikkert. Hva veksten i sjøpattedyrene betyr, er heller ikke lagt inn i modellene.

Jeg har derfor dette spørsmålet til fiskeriministeren: Hva har han tenkt å gjøre for å forbedre modellene?

En annen ting som også kom fram, var at minkingen av ettåringene er fatal i Barentshavet, likeså av to- og treåringene. Hva har man tenkt å gjøre for å bedre på dette?

**Statsråd Peter Angelsen:** Det er vel ingen tvil om at utviklingen av torskebestanden har vært negativ, og at det kan være grunnlag for bekymring. Den forvaltningen Norge og Russland har lagt opp sammen, er gjort med bakgrunn i de råd som er kommet fra havforskernes vurderinger av bestanden, og de råd som kommer fra Det internasjonale råd for havforskning, ICES. Det er kommet mange utsagn fra enkelte forskere i løpet av vinteren, det er riktig det, og med veldig negative fortegn. Det som vi som forvaltningsmyndighet har å forholde oss til, er de råd som Havforskningsinstituttet i Bergen gir, og som skal behandles gjennom ICES. Vi har lagt opp til at Havforskningsinstituttet skal gi en orientering til departementet i løpet av den nærmeste tid etter at forskningsmaterialet, som er innhentet gjennom vinterens tokt, er blitt bearbeidet. Det som er klart så langt, er at toktmaterialet ikke er fullstendig bearbeidet og kjørt modellmessig, slik at vi avventer den rapport som Havforskningsinstituttet skal gi oss.

Ellers kan man nok ikke ut fra det materialet som er forelagt, forvente en uttalelse fra ICES på et tidligere tidspunkt enn det som er den normale prosedyre, nemlig at det skal komme til høsten. Jeg ser ingen grunn til – med utviklingen i det fisket som har foregått – at man skal foreta panikkartede beslutninger.

**Steinar Bastesen (TF):** Jeg takker statsråden for svaret. Jeg er for så vidt enig i at man må ikke miste hodet og foreta panikkartede avgjørelser. Men det foregår et gigantisk fiske på småfisk like over minstemålet. Vi vet at småfiskstammen i Barentshavet reduseres sterkt. Vi fisker fisk ned til 700 gram sløyd vekt, altså på størrelse med en ørret, og da er det fare på ferde. Jeg er klar over at det er stengt store områder utenfor Finnmark for øyeblikket. Vi har også hatt et stort, ukontrollert fiske av utenlandske trålere, spesielt av islendinger, i Barentshavet, som sannsynligvis har bidratt til den situasjonen vi har i dag. Nå har Regjeringen gått inn for en avtale med islendingene.

En annen ting jeg mener kunne vært gjort, er generelt å øke minstemålet på torsk – midlertidig i alle fall. Kunne det være en ting å tenke på for statsråden?

Mener statsråden at avtalen med islendingene kommer til å forbedre eller forverre den situasjonen vi nå har?

**Statsråd Peter Angelsen:** La meg bare kort si, innenfor den begrensede tidsrammen jeg har, at avtalen med Island innebærer at vi nå har et avtaleverk med alle betydelige fiskerinasjonene i Nordøst-Atlanteren som man ser kan drive et utstrakt fiske i Barentshavet, altså i Smutthullet. Sånn sett anser vi avtalen med Island for å være meget positivt ut fra den situasjon at vi har en total regulering av fisket i Barentshavet.

Når det så gjelder fisket som foregår, har Norge et minstemål på torsk som er fem centimeter større enn det russiske. Det vil antagelig ikke tjene vernesituasjonen for småtorsk om Norge øker sitt minstemål ytterligere. Antagelig vil det internasjonale fisket i Barentshavet bli flyttet til russisk sone, og det tror jeg ikke vil tjene hensikten, nemlig vern av ungfisken; tvert imot, det kan bli en bjørnetjeneste for hele regimet.

La meg bare understreke (presidenten klubber) at vi har et minstemål på torsk, og at det fisket som foregår, skjer innenfor reguleringene over det minstemål som er fastsatt. Det er det viktigste vi anser (presidenten klubber) at vi må ha kontroll med. Ellers er det ingen ny situasjon at vi fisker fisk av den størrelse i Barentshavet.

**Presidenten:** : Taletiden er omme.

Tiden for den muntlige spørretimen er nå også omme.

## S a k n r . 2

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Ellen Gjerpe Hansen, Sverre J. Hoddevik og Petter Løvik om å konkurranseutsette riksveiferjesambandene (Innst. S. nr. 137 (1998-99), jf. Dokument nr. 8:24 (1998-99))*

**Presidenten:** Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 45 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

10 minutter til Arbeiderpartiet og 5 minutter til hver av de øvrige gruppene.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt høve til replikk etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Thore Aksel Nistad (Frp)** (ordfører for saken):

Innst. S. nr. 137 bygger på Ot.prp. nr. 64 for 1989-90, hvor Stortinget åpnet for forsøk med anbud ved tildeling av tilskudd til riksveiferjer. Forsøket med anbud ble iverksatt på fire ferjesamband i 1995.

I en senere forskningsrapport vises det til at driftskostnadene ved de fire første sambandene som ble lagt ut på anbud, gikk ned med 10-15 pst., og tilskuddsbehovet ble redusert med hele 23 pst.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, SV og Venstre, viser til Innst. S. nr. 251 for 1996-97, hvor flertallet først ønsket å ta stilling til en eventuell utvidelse av bruk av anbud i riksveiferjedriften til det foreligger evaluering av forsøksordningen. Dette flertallet går derfor inn for at forslaget i Dokument nr. 8:24 om å konkurranseutsette riksveiferjesambandet, avvises.

Fremskrittspartiet er av den formening at all ferjedrift bør ut på anbud hurtigst mulig. Å innhente anbud er noe som er normalt på de fleste andre områder i samfunnet, så for Fremskrittspartiet er det noe merkelig at akkurat denne sektoren skal være skjermet. Man vil ikke engang fortsette med noe som allerede har vist seg å være veldig gunstig!

Når har så departementet tenkt å komme med en evaluering av disse forsøkene? Reglene kom i 1976, komiteen åpnet for begrensede forsøk med anbud i Innst. O. nr. 82 for 1990-91, og flertallet bad samtidig departementet om å komme tilbake til Stortinget. Regjeringen har varslet en evaluering, men jeg må få påpeke at jeg sannelig synes det tar vel lang tid. Muligens liker man ikke det gode resultatet, for fortsatt er vel anbud et fyord for en del sosialister.

Ifølge Nordlandsforskning er det blitt flere avganger og bedre frekvens, det er nattåpent, nye ferjer, økt kapasitet, reduserte driftskostnader med 10-15 pst., og tilskuddet er redusert med 23 pst. Om vi forutsetter den samme effekten, vil bruk av anbud på hele sambandet på Kyststamveien gi en økt nytte-kostnad for brukerne på hele 53 mill. kr. Det er en nytte-kostnadseffekt på 2,2, og det er det sjelden at man har i samferdsel.

Altså: Til tross for disse meget gode resultatene er man fortsatt imot å spare penger eller medvirke til at flere ting kunne vært utrettet på samferdselssektoren. Her ligger det et vell av muligheter!

Jeg vil så få legge frem forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre.

**Presidenten:** Thore Aksel Nistad har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Ola Røtvei (A):** Dokument nr. 8-forslaget vi har til behandling i dag, går på full konkurranseutsetting av riksveiferjesambandene. Og som saksordfører opplyste, vil flertallet i komiteen avvente å ta stilling til dette inntil evalueringsrapporten om de fire sambandene som er lagt ut på anbud, foreligger, og tilrår derfor at Dokument nr. 8-forslaget avvises.

La meg innledningsvis slå fast at Norge er og i overskuelig fremtid blir et ferjeland. Dette har en klar sammenheng med bl.a. vår topografi, med fjorder som går inn som kiler i landet vårt.

En skal heller ikke være en stor spåmann for nå å kunne slå fast at de store ferjeavløsningsprosjektene tid er over. Derfor er det viktig at vi har en diskusjon gående om ferjedriften og ikke minst om fornyelse av ferjeflåten. Dette skal jeg mer enn gjerne være med på når alle kortene ligger på bordet.

Opp gjennom årene har det pågått og pågår fremdeles en diskusjon om vi skal betrakte ferjene som et transportmiddel eller som en del av vegsystemet. Dette er en stor og på mange måter vanskelig debatt, med betydelig økonomiske konsekvenser for vegbudsjettet, og en debatt som jeg tror vi helt sikkert vil komme tilbake til ved en senere anledning.

Da vi behandlet endringene i samferdselsloven i 1991, med bl.a. bruk av anbud i riksvegferjedriften, gikk ikke Arbeiderpartiet imot bruk av anbud av prinsipielle grunner. Men vi følte at det var stor usikkerhet knyttet til viktige problemstillinger, som f.eks. sikkerheten om bord i ferjene våre samt tilbudet i ferjedriften. Derfor åpnet vi for begrensede forsøk med bruk av anbud i tilskuddstilDELingen. Det er ingen tvil om at sikkerheten i ferjedriften er god, og slik må det også være i framtiden. Når vi i dag fokuserer så sterkt som vi gjør på sikkerheten langs våre vegger, med bl.a. nullvisjon, må dette også omfatte ferjedriften. I tillegg til sikkerheten er vi innstilt på å legge til rette for en ferjeflåte som er slik at framkommeligheten og servicenivået blir tilfredsstillende for flest mulig.

I 1990 ble rammetilskuddsordningen tatt i bruk i riksvegferjedriften, og overgangen fra saldering til rammetilskudd ser ut til å gi en mer effektiv drift og et bedre tilbud. Flertallet ber derfor om at dette også blir vektlagt i forbindelse med evalueringen av forsøkene med anbud i ferjedriften.

Jeg vil understreke at dette med effektivisering ikke må gå på bekostning av verken sikkerhet eller tilbud, og at bemanningen om bord må være av et slikt omfang at dette ivaretas uansett hvilken innretning som blir valgt i forbindelse med tildeling av tilskudd til ferjedriften.

Så til slutt noen få kommentarer i forhold til Fremskrittspartiets og Høyres merknader: I merknadene blir det bl.a. gjort et stort nummer av at hvis vi hadde tatt i bruk anbud, så kunne vi ha brukt de frigjorte ressursene til å styrke ferjene. Jeg har lyst til å minne disse partiene om hva som har skjedd i effektiviseringsprosessen for bussdriften, nemlig at den effektiviseringsgevinsten som er oppnådd for buss i kollektivtrafikken, har blitt trukket inn til fordel for statskassen. Jeg kan ikke erindre at verken Fremskrittspartiet eller Høyre, gjennom de årlige budsjettbehandlingene på 1990-tallet, har foreslått at denne gevinsten skulle gå tilbake til kollektivtrafikken for å styrke og utvikle den.

Når saksordføreren opplyser om at vi ikke liker anbud, er det ikke riktig, men i forhold til de spesielle elementene som jeg var inne på om sikkerheten, vil vi avvente for å se evalueringen.

**Sverre J. Hoddevik (H):** Det er svært skuffende å registrere at et flertall her i Stortinget ikke vil bedre Kyst-Norges ferjetilbud. Det er det som er realiteten når flertallet avviser å bruke anbud på riksvegferjesambandene.

Vi som kommer fra kyststrøk, kjenner alle den betydningen et bedret ferjetilbud vil ha for bosetting, sysselsetting og verdiskaping. Ved de siste års behandling av samferdselsbudsjettet har det ikke vært flertall for å øke bevilgningene til riksvegferjene, og det er lite som tyder

på at det i det kommende budsjettet skal bli lett å finne rom for økte bevilgninger. Derfor er vi avhengige av å få mer ut av ressursene som går til ferjesektoren, og derfor også anbudsutsetting.

Som det framgår av forslaget, er det dokumentert at konkurranseutsetting virker. På de fire første sambandene, som ble lagt ut på anbud i 1995, gikk driftskostnadene ned med 10-15 pst., og tilskuddsbehovet ble redusert med 23 pst., som har vært nevnt. Og som det også har vært sagt, har Nordlandsforskning dokumentert at det er store innsparinger å hente ved bruk av anbud – innsparinger som bør brukes til å bedre kapasiteten og frekvensen.

Fylkeskommunene på Sør- og Vestlandet har virkelig tatt til orde for å bedre ferjetilbudet, spesielt ferjetilbudet på kyststamvegen. Disse har foreslått å innføre nattavganger og halvtimes avganger på denne strekningens ferjesamband. For å få til dette ønsker de å ta i bruk anbud, og det er interessant at bak dette forslaget fins fylkespolitikere fra sentrumspartiene og Arbeiderpartiet.

Jeg vil gjerne ha svar fra disse partiene om det er det at Høyre foreslår at alle riksvegferjene skal ut på anbud, som er problemet. Hvis det er det, vil selvfølgelig ikke Høyre motsette seg en gradvis innføring av anbud.

Ved å tilbakeføre de innsparte midlene til riksvegferjesambandene kan kvaliteten på riksvegferjetilbudet bli betydelig bedret. Kapasiteten kan, som sagt, økes, og det kan bli hyppigere avganger. Det er viktig å bedre framkommeligheten i Kyst-Norge.

Spørsmålet er hvor mye dokumentasjon som skal til for at flertallet innser det distriktsfiendtlige i sitt standpunkt. Hadde det vært stortingsflertallet det gikk ut over, hadde det kanskje vært greit. Det som er særdeles ugreit, er at det går ut over bosettingen og arbeidsplassene langs kysten.

Det er vanskelig å se at sentrumsregjeringa har tatt nye initiativ siden den tok plass i Samferdselsdepartementet. Den viderefører tradisjonell sosialdemokratisk politikk, som er mer opptatt av offentlig sysselsetting enn å ta tak i utfordringene som Kyst-Norge og næringslivet står overfor. Dette er skuffende av en regjering som er utgått fra partier som seiler under distriktpolitisk flagg. Nei, sentrumspartiene ser ut til å etterleve sine to v-er: vurdering og videreføring. Handling synes til de grader å la vente på seg, eller nærmest å være et fremmedord.

Både i fortid og framtid vil stortingsflertallet ved sitt standpunkt være ansvarlig for økte kostnader som blir påført bedriftene og beboerne i Kyst-Norge, ved å forhindre bruk av anbud innen ferjesektoren. Og jeg spør meg: Hvem er det i grunnen vi i hovedsak representerer? Er det brukerne, velgerne, folket eller distriktet, eller er det kanskje etablerte selskaper og institusjoner som står i fokus?

Til dette med at Høyre ikke er villig til å pløye tilbake innsparinger i samferdselssektoren, og det var nevnt bussektoren, har ikke dette sin riktighet, og det kan vi utdype i et senere innlegg.

**Jorunn Ringstad (Sp):** For kystdistrikta i landet er ferjer ein viktig del av samferdsla. Det gjeld ferjer både

på stamveg, riksveg og fylkesveg. For dei som er avhengige av ferje for å kome seg til senter med viktige servicetilbod, arbeidsplassar eller kulturtilbod, er ferjekostnadene med på å auke utgiftene ved å bu i kystdistrikta. For næringslivet kan store transportutgifter vere sterkt avgjerande for lønsemda i bedriftene. Ja, vanskelig og kostbar transport kan vere den direkte årsaka til at bedrifter som ikkje hentar råstoffet sitt direkte frå kystdistrikta, ikkje etablerer seg der, eller flytter derifrå.

Eg meiner difor at det er viktig for busetnad og næringsliv langs kysten at ferjekostnadene blir så låge som mogleg.

Senterpartiet har tidlegare vore med på å opne for forsøk med anbod i ferjesektoren. Vi har òg tidlegare sagt at vi ikkje har prinsipielle innvendingar mot høve til å bruke anbodsprinsippet. Men vi har òg vore med på ein fleirtalsmerknad om at vi fyrst vil ta stilling til ei utviding av tilbodet i riksvegferjesektoren når det ligg føre ein evalueringssjette. Og det meiner eg er eit fornuftig standpunkt å ta i ei slik sak.

Som departementet skriv i brevet til komiteen, reknar eg med at evalueringssjette skal vere klar førstkomande haust. Når det er så kort tid til evalueringssjette skal liggje føre, ser eg det som heilt naturleg å vente på denne før ein går vidare med nye riksvegferjeanbud.

Dokument nr. 8:24 inneheld eit forslag om å utarbeide forslag om å konkurranseutsetje riksvegferjesambanda. Dette forslaget er svært ope og omfattande fordi det gjeld riksvegferjesambanda generelt. Og som eit svar til Sverre J. Hoddevik, som var inne på spørsmålet om dette er det som har vore avgjerande for at ein ikkje kan gå inn og støtte forslaget, så vil eg seie at dette er ei side ved forslaget som må vurderast.

Dei ferjesambanda som i dag er på anbod, har, så langt eg veit, gitt tilfredsstillande resultat ved at kostnadene har vorte reduserte. Men desse ferjesambanda er samband med relativt stor trafikk, og kan på den måten vere attraktive å drive på anbod. Dersom alle riksvegferjesamband skal ut på anbod, slik det ligg føre forslaget om i Dokument nr.8:24, vil ein nok sjå at det vil vere mange samband som ikkje har så stor trafikk og difor truleg ikkje vil vere like attraktive som dei fire som i dag er på anbod. Kven skal i så fall drive desse? Skal det offentlege drive dei som andre ikkje ynskjer å drive?

La oss vente på evalueringssjette og få vurdert dei prøveprosjekta som er i gang. Då har vi eit betre grunnlag for å diskutere kva som skal skje vidare. Då kan vi kanskje òg få nokre av dei svara vi er ute etter, svar som vi kanskje i dag berre anar, men som vi ikkje kan seie noko sikkert om. Då får vi òg eit betre grunnlag for å vurdere det som Ola Røtvei var inne på, som vi ikkje må gløyme i denne samanhengen, nemleg spørsmåla som går på tryggleik.

**Gunn Olsen (A):** Vi er alle opptatt av riksveiferjesambandene fordi de er en viktig del av vår infrastruktur, og fordi ferjene er nødvendige for sysselsetting og bosetting i Kyst-Norge.

Nødvendig for sysselsetting og bosetting i Kyst-Norge er også norske verft. Min innfallsvinkel i saken

om riksveiferjesambandene blir ikke hvorvidt de skal konkurranseutsettes eller ikke, men må bli en annen. Den tar utgangspunkt i en artikkel i Dagens Næringsliv den 15. april, der det fremgår at fire av fem ferjer bygges i utlandet. For de fleste av oss fortøner dette seg underlig og helt unødvendig, for vi har både teknologi og fagfolk til å utføre oppdrag sjøl ved våre verft. Både Arbeiderpartiet og Regjeringa ønsker å bygge flere riksveiferjer, både fordi det er behov for det, og fordi det er viktig å redde verftsnaeringen. De siste årene har fornyelsen av ferjer vært veldig lav, men flere ferjer er blitt bygd i land som f.eks. Spania og Polen. Statsråd Lars Sponheim har nylig varslet at Regjeringa vurderer forsert ferjebygging, og at den kommer med tiltak for dette i revidert nasjonalbudsjette.

Jeg har også med interesse lest Sunnmørsposten, der jeg har fått forståelse av at det kan bli lyspunkt også i samferdselsministeren Dag Jostein Fjærvolls meget stramme samferdselsbudsjette, og at dette kan gå på rammer til nye ferjer. Kombinasjonen av krise i verftsindustrien og et skrikende behov for fornying av ferjeflåten kan føre til økte rammer til fornying av ferjeflåten, ifølge Sunnmørsposten.

Jeg håper at jeg kan få bekreftet dette fra statsråden. Arbeiderpartiet vil støtte et slikt forslag.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg har stor forståelse for at Høyre med tilslutning fra Fremskrittspartiet etterlyser en generell adgang til å bruke anbod i riksvegferjedriften, ettersom dette var de nevnte partiers oppfatning også ved behandlingen av lovproposisjonen om anbod i 1991.

Ved behandlingen av lovproposisjonen la imidlertid stortingsflertallet til grunn at det heftet såpass stor usikkerhet til bruk av anbod i ferjedriften at det bare ble åpnet for prøveordninger med anbod som en foreløpig løsning. Det ble bl.a. vist til at ulike kapitalkostnader kan utgjøre et konkurransefortrinn i langt større grad enn i bussdrift. I motsetning til i bussdrift er det jo heller ikke noe overskudd av ledig materiell i markedet for ferjer.

Den pågående evalueringen i Vegdirektoratet av erfaringene med de første prøveordningene med anbod vil være et viktig grunnlag for et eventuelt senere forslag om fri adgang til bruk av anbod i ferjesektoren. Evalueringen ventes ferdig i høst, og Stortinget vil selvsagt bli orientert om dette på egnet måte når den foreligger.

Regjeringa må vurdere hvorvidt denne evalueringen gir grunnlag for å gå videre med anbudsordninger, og eventuelt i hvilken form. Det er for øvrig ikke gitt at evalueringen av de aktuelle prøveordningene gir svar på alle de usikkerhetsmomentene som hefter ved en anbudsordning på dette området, og som gjorde at stortingsflertallet i 1991 satte bremsen på for en generell åpning for bruk av anbod.

Jeg har merket meg at Høyre og Fremskrittspartiet bemerker den lange tiden som har gått siden Stortinget behandlet Innst. O. nr. 82 for 1990-91 om innføring av hjemmel i samferdselsloven for bruk av anbod i lokal rutedrift. Til det er å si at lovvedtaket om anbod kom kort

før EØS-prosessen kom i gang. Det oppstod da berettiget tvil om hvorvidt et slikt frivillig anbudssystem var forenlig med EØS-avtalen. Lovvedtaket og forskriften ble følgelig først iverksatt 15. april 1994. De første ferjestrekningene ble lyst ut på anbud på forsøksbasis sent i 1995. Flere av disse betinget bygging av nye ferjer og hadde følgelig oppstart av selve driften i 1997. To nye samband ble lyst ut i 1997, også her med forutsetning om nybygg. Anbudsrunder i 1997 forutsetter driftsstart 1.1. 2000. Evalueringen krever også erfaring med driftsfasen, og det er derfor ikke unaturlig at dette tar tid. Stortinget er for øvrig orientert om fremdriften i forsøk med anbud i riksvegferjedriften i de årlige budsjettproposisjoner.

Avslutningsvis vil jeg gi uttrykk for at det neppe hersker noen stor politisk uenighet i målsettingen om å legge best mulig til rette for et godt ferjetilbud i Kyst-Norge, samtidig som en ønsker å få til dette med en mest mulig effektiv bruk av de offentlige midler som tilføres sektoren.

**Presidenten:** De talere som heretter får ordet, har en taletid begrenset til 3 minutter.

**Petter Løvik (H):** Det er ikkje vanskeleg å vere einig med representanten Røtvei i at Noreg vil vere eit ferjeland i åra framover. Men eg synest den same representanten tek litt hardt i, og eg håpar han ikkje meiner det bokstaveleg på vegner av Arbeidarpartiet når han seier at dei store ferjeavløsningsprosjekta si tid er over. Eg vil minne om at her er fleire store prosjekt som er langt komne, både i mitt eige heimfylke og mange andre plassar i landet, så eg håpar at dei iallfall kan gi den opninga at det vil vere rom for nokre av dei.

Det var også gledelege ting i det representanten Røtvei sa, sjølv om han ikkje vil vere med på forslaget vårt i dag. Så vidt eg oppfatta det, uttrykte han at han meir enn gjerne vil vere med på å vurdere dette når alle korta ligg på bordet.

No har vi vore gjennom ein veldig lang prosess, som fleire har kommentert, i denne saka. Vi har hatt ein rimeleg god prøveperiode, og vi har hatt ei veldig positiv evaluering så langt av det som har skjedd i prøveperioden. Og då er spørsmålet: Kva tid skal vi ta konsekvensane av dette og gå ut med eit langt breiare tilbud om å sette ut på anbud ein del fleire strekningar?

Fleire har heilt korrekt peika på behovet for fornying i ferjeflåten. Men då må det vere grunn til å påpeike at skal vi få til ein skikkeleg fornyingsprosess, må ein iallfall få viktige rammevilkår på bordet, nemleg kven det er som i overskodedeleg framtid skal drive desse ferjene. Mykje av dette vil dessverre stå i stampe til Stortinget bestemmer seg for om dei skal sette ut fleire. Vi kan ikkje bygge ei ferje utan å ha ei ferjestrekning å gå på med den.

Så er representanten Ringstad inne på at det ikkje er noka stor sak å få anbud på attraktive ferjestrekningar, men at det er verre på dei mindre attraktive. Det vil eg på det sterkaste imøtegå, fordi det er jo spørsmål her om kva betaling ein får og kor effektivt ein kan drive. Ein million spart er kanskje ikkje så mykje, men ein million er trass alt ein million. Og kan vi få innsparing på småstrekning-

gar, kan vi klare å få eit par ekstra avgangar på desse småstrekningane, betyr det veldig mykje for veldig mange. Eg har sjølv tidlegare i livet vore avhengig av å pendle med ei lita ferje, og eg kan forsikre at ein ekstra avgang på kvelden, ein ekstra på morgonen, eit litt betre tilbod betyr veldig mykje for oss og for dei mange som er avhengige av desse ferjene.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** De argumentene som vi har hørt her i dag fra både sentrumpartiene og Arbeiderpartiet, kjenner jeg godt fra før.

I mitt eget hjemfylke, Oppland, har jeg hatt en mangeårig kamp før jeg endelig fikk til et prøveprosjekt for anbud i samferdsel. Etter å ha vært fullstendig ledd ut i flere år, ble det omsider anbud på bybussene i Lillehammer, og de ble da satt ut for fem år. Resultatet var formidabelt. Fylkeskommunen sparte 4 mill. kr pr. år, og det var da midler som vi kunne sette inn på andre områder innenfor samferdsel i fylket. Trafikken økte slik at vi måtte sette inn flere busser, og antall arbeidsplasser økte. Det var stikk i strid med hva fagorganisasjonen hadde spådd. De bybussene som ble satt inn, var alle nye, og de hadde de strengeste reglene for utslipp, nemlig EURO II-kravene. Men resultatene var så positive at da jeg foreslo noe lignende på Gjøvik, ble svaret nei i mange år. Gode resultater og gamle fremskrittspartiforslag må man selvsagt være forsiktig med.

Gevinsten er inndratt til statskassen, sier Arbeiderpartiets representant Røtvei. Ja, kanskje i hans fylke, for de gikk vel kanskje på effektiviseringsavtale, mens vi i Lillehammer gikk på anbud. På Gjøvik prøvde vi med det som Røtvei ville ha, nemlig effektiviseringsavtale, men det var dårlig. Det var skikkelig dårlig butikk, så nå har man plutselig snudd, og nå vil man også legge kollektivtrafikken i Gjøvik ut på anbud.

Så undrer representanten fra Senterpartiet seg over hvem som vil drive ferje på de dårlige strekningene hvor det ikke er trafikk. Men kjære, det er jo bare å legge det ut på anbud, og så er det den som tar minst subsidier, som får lov til å kjøre strekningen. Det er jo akkurat det samme vi gjør i flytransporten. Der vinner jo den som får minst subsidier, og Widerøe har vunnet mange strekninger. De får 160 mill. kr for å kjøre. Hvorfor skal det da være så merkelig at det skal være en annen praksis på ferjeområdet enn det er på andre samferdselsområder? Det er formidable penger å spare på dette området, og i Oppland har vi da på en måte delt gevinsten. Noe er inndratt av statskassen, som alle kjenner til, men det er mange ruter i grisgrendte strøk i Oppland som i dag ikke hadde eksistert hvis de ikke hadde hatt disse pengene fra anbudet på Lillehammer.

**Ola Røtvei (A):** Bare noen få kommenterer til slutt for mitt vedkommende. Når jeg uttaler meg om at de store ferjeavløsningsprosjektene tid kanskje er over, går nok tankene mine like mye til de rammene som jeg ser Regjeringen har forespeilet for kommende periode. Men en ting skal jeg slå fast fra Arbeiderpartiets side, og det er

at de prosjektene som er vedtatt igangsatt og er igangsatt, de skal fullføres.

Da vi i 1991 behandlet dette med prinsippet om anbud, som jeg var inne på i mitt hovedinnlegg var det knyttet en del usikkerhet til forskjellige elementer i forhold til bruk av anbud. Ut fra bl.a. det faktum at vi har en stor forskjell i alderssammensetning i ferjeflåten og at vi har en differanse i avskrivningstid og i faktisk levetid for ferjene, følte vi kanskje en usikkerhet knyttet til om gamle ferjer ville få et konkurransefortrinn i forhold til nye ferjer. Dette har selvsagt stor betydning for sikkerhet og tilbud.

Jeg må nok en gang poengtere at Arbeiderpartiet sa i 1991, og sier også nå, at vi av prinsipielle grunner ikke går imot bruk av anbud. Men vi ønsker å få belyst flere elementer enn akkurat å måle dette i kroner og øre, og da går det nemlig på sikkerhet og tilbud. Når vi får den evalueringsrapporten som statsråden opplyser vil komme til Stortinget på en egnet måte, skal vi mer enn gjerne være med og ta en grundig debatt rundt disse spørsmålene.

Til representanten Nistad vil jeg si at det jeg henviste til, var det som går over Kommunaldepartementets budsjett, altså over rammer som går til fylkeskommunen til tilskudd til kollektivtrafikken. Jeg kan ikke erindre at Fremskrittspartiet har fremmet forslag om at den gevinsten skal tilfalle fylkene og gå til en styrking av kollektivtrafikken. Det jeg har registrert, er at Sosialistisk Venstreparti har fremmet det som forslag, og kanskje også Senterpartiet da de ikke satt i Regjering.

Jeg er også ute etter at vi skal utnytte samferdselskronene på best mulig måte, og at vi får størst mulig gevinst av de midlene vi bruker. Og når man da får en gevinst ved effektiviseringen, slik som i kollektivtrafikken, burde den selvsagt gå til styrking av bl.a. kollektivtrafikken.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Vi har ikke stemt for å forandre noen av disse rammene. Rammene er mindre – men de er mindre for alle fylker, det er likt for alle. Vi mener at det er den beste måten å tvinge fylkeskommunen til anbud på. Sett ned rammene, for det ligger store besparelser i anbud rundt omkring. Det var det jeg viste til tidligere, at bare på Lillehammer hadde vi en besparelse på 4 mill. kr. Det er klart at noe av dette går inn til staten. Men selv om det ikke hadde gjort det, som representanten Røtvei sikkert har det i sitt fylke, så mister de allikevel pengene, og da forverrer de forholdene for kollektivtrafikken i sitt eget fylke.

Og så sier representanten for Arbeiderpartiet at gamle ferjer har et konkurransefortrinn, men det går på sikkerheten. Akkurat det samme møtte jeg da vi skulle sette buss ut på anbud på Lillehammer. Da var det de som hadde gamle busser, som ville vinne, og så var trafikk-sikkerheten dårlig. Men det er de som setter ut anbudet, som bestemmer hvorledes det skal være, og vi satte så harde krav til bussene at det var de nyeste bussene som fikk kjøre, de med minst utslipp, EURO II-krav, og best sikkerhet, slik det stod i anbudspapirene. Og slik kan man gjøre det på flere områder. Slik gjør man det når det gjelder fly og buss, så hvorfor er det så merkelig når det

gjelder ferjer? Jeg har alltid sagt at det er de gamle ferjene som skal ut, og sånt gjør man ikke på anbud. Det gjør man heller ikke når man skal bygge et bygg. Da sier man heller ikke at bygget skal være dårlig.

**Christopher Stensaker (Frp):** Det er litt merkelig å høre at straks man nevner ordet anbud, er det liksom det er noe skummelt, det er noe man må passe seg for, for det blir selvsagt dårligere enn det det offentlige selv kan gjøre.

Representanten Ola Røtvei var også inne på det med sikkerhet i forhold til anbud. Sikkerhet har jo med kontraktens innhold å gjøre. Kontrakten skal inneholde hva man krever av sikkerhet, hvor mange avganger man skal ha og hvilken tjeneste man ønsker. Hva som skal betales for tjenesten, er jo opp til det selskapet som yter disse tjenestene, og som gjør det etter spesifikasjon til en rimeligst mulig penge.

Det gjelder også når man snakker om lønnsomme og ulønnsomme fergestrekninger. Det er helt klart at ønsker man en fergestrekning, vil det være det offentlige som sørger for at betaling følger for den tjenesten. Det er klart at man yter mindre til en lønnsom strekning enn til en som er mer ulønnsom.

Jeg kan derfor ikke med min beste vilje se problemstillingen ved å lyse ut fergestrekninger og andre ting på anbud.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 2815)

### S a k n r . 3

*Innstilling fra samferdselskomiteen om virksomheten til Posten Norge BA* (Innst. S. nr. 139 (1998-99), jf. St.meld. nr. 16 (1998-99))

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

Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Høyre 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter og Tverrpolitisk Folkevalgte 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir høve til replikker etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Gunn Olsen (A)** (ordfører for saken): Når Stortinget i dag behandler virksomheten til Posten Norge BA, er enigheten i postpolitikken kanskje det som er mest oppsiktsvekkende. Et ganske kort tilbakeblikk på historien vil fortelle oss at det i denne sal har vært bortimot dramatiske diskusjoner om norsk postpolitikk.

En kan fastslå at det ikke er uenighet mellom sentrum og Arbeiderpartiet i denne saken. I 1995 må det nødven-

digvis ha vært det. Og jeg må nok si at jeg har stor glede av å sitere fra et intervju i Nationen den 3. januar 1995 med Anne Enger Lahnstein, hvor hun sier:

«De viktigste skillelinjene i norsk politikk går nå mellom Ap og Sp» – se på områder som Posten.

Arbeiderpartiet fikk så hatten passet i den debatten om omstrukturering av Posten. Det er derfor litt spesielt å registrere at den postpolitikken Arbeiderpartiet stod for, er den postpolitikken som sentrumsregjeringa har videreført og som tross alt viser seg å være ganske så vellykket. Men det blir fortsatt lagt ned postkontor i Norge. I 1998 ble det lagt ned 232 postkontor, og året før, altså i 1997, ble det lagt ned 258 postkontor. Dette har skjedd uten at Senterpartiet eller Regjeringa har fremmet noe forslag som skulle forhindre dette. I det politiske grunnlaget for sentrumsregjeringa står det å lese at en svekket post-service ikke kan aksepteres. Da må det bety at Regjeringa ikke ser på disse nedleggelsene som en svekket post-service. Jeg tror derfor Stortinget med tilfredshet kan konstatere at Posten i all hovedsak har klart den omfattende omstillingen den har vært igjennom. Og det viktigste: De aller fleste er tross alt fornøyd med Posten.

Så er det ikke sånn å forstå og oppfatte at komiteen ikke ser at Posten Norge BA står overfor store framtidige utfordringer, dette både på kortere og lengre sikt. Det bør nevnes at Posten utfordres på en rekke områder. Den teknologiske utviklingen, endrede kunde krav, økende konkurranse og økt internasjonalisering er en del av dette bildet.

Når det gjelder Postens hovedutfordringer, vil det framgå av saken at komiteen har noe ulikt syn på dette. Flertallet, bestående av Arbeiderpartiet, SV og sentrum, vil legge stor vekt på at en av de viktigste utfordringene for Posten vil være å løse de samfunnsplågte oppgavene på en god og effektiv måte.

Det bør være nevnt at det er behov for å bedre kvaliteten på framsendinger.

Flertallet forutsetter at departementet vil følge utviklingen i markedet for konkurranseutsatte posttjenester innenfor de samfunnsplågte oppgavene.

Flertallet er enig med departementet i at så lenge kravene om samfunnsplågte oppgaver og servicekrav oppfylles, må Posten ha stor frihet til å utvikle sitt tjenestetilbud. Men vårt svar er ikke å omdanne Poste Norge BA til et aksjeselskap.

Arbeiderpartiets syn er at samfunnsansvaret for posttjenester best ivaretas ved at staten er eier. Vi er ganske mistenksomme når det gjelder omdannelse til AS, og det må innrømmes at Arbeiderpartiet da ser neste trekk, som kan være privatisering. Det er vi imot. Det er også flertallet imot. Og det er å håpe at sentrumspartiene ikke går i den retning som Høyre og Fremskrittspartiet her angir.

Flertallet er svært opptatt av at Posten skal ha en oversiktlig og kontrollerbar organisasjonsstruktur. Vi forutsetter derfor at oppsplitting eller utskilling av basistjenester i selskapene og vesentlige støttefunksjoner ikke kan gjennomføres uten en forutgående behandling i Stortinget.

Komiteen er kjent med at styret i Posten, i tråd med de intensjoner som ble lagt til grunn for selskapsetablerin-

gen, har lagt stor vekt på å utvikle en organisasjon og styringsmodell som forbedrer muligheten for styring og oppfølging av virksomhetene.

Komiteen er klar over at det i perioden 1996-1998 har skjedd store endringer i postekspedisjonsnettet og at dette arbeidet fortsetter. Vi har videre merket oss at denne vedtatte omlegging av postomdelingstjenestene som går fram mot år 2003, vil berøre arbeidssituasjonen til over 5 000 ansatte. Komiteen ber derfor spesielt om at de ansatte og deres organisasjoner trekkes inn i prosesser som berører deres arbeidssituasjon.

Fra Arbeiderpartiets side vil jeg henlede oppmerksomheten på merknader fra Arbeiderpartiet og SV når det gjelder offentlige servicekontor, og en annen representant vil si mer om dette.

**Christopher Stensaker (Frp):** Fremskrittspartiet er glad for at departementet nå vil foreta en kartlegging og vurdering av kvaliteten på de landsdekkende posttjenestene, da det er viktig at man får kartlagt de utfordringer Posten står overfor med tanke på å opprettholde et samfunnsplågt servicenivå for disse tjenestene. Utviklingen er generelt preget av rask teknologiutvikling, endrede kunde krav, økende konkurranse og økt internasjonalisering, der teknologiske nyvinninger er en viktig drivkraft bak utviklingen i markeds- og konkurranseforholdene. Vi ser at elektronisk post nå benyttes av stadig flere, og at Postens enerettsområde med stor sannsynlighet vil utgjøre en relativt lavere andel av omsetningen i framtiden som følge av at områder som IT-tjenester og lettgoods antas å ha en høyere vekst i enerettsområdet.

Markedet for transport av pakker inntil 30-40 kg har vist en jevn vekst de siste årene. Utviklingen er generelt preget av økende konkurranse og skjerpede krav til hurtighet og kvalitet, noe som vi i Fremskrittspartiet mener kommer brukerne til gode i form av bedre og billigere tjenester.

Vi er også opptatt av at Posten, så lenge samfunnsplågte servicekrav oppfylles, må ha stor frihet til å utvikle sitt tjenestetilbud og til å velge de betjeningsformer som er mest effektive og best egnet i de enkelte tilfeller, og til å inngå ulike typer allianser og samarbeidsavtaler. Når det gjelder Postens enerett, er det stilt krav i konsesjonen om at samfunnsplågte krav oppfylles som motytelse til eneretten, men vi ser at det er problemer med å beregne kostnadene knyttet til statens kjøp av ulønnsomme posttjenester.

Fremskrittspartiet mener at skal man løse dette problemet, må statens kjøp av ulønnsomme posttjenester konkurranseutsettes. Prinsippet må være at staten skal kjøpe basisposttjenester i de delene av landet der det ikke er kommersielt grunnlag for slike tjenester. Fremskrittspartiet mener at så lenge Posten Norge BA har monopol på riksdekkende formidling av lukkede adresserte brev inntil 350 gram, opprettholdes det enhetstakst for denne gruppe postsendinger. Dette gjelder også dersom monopoliet opphører. Da må det være en forutsetning for den som får konsesjon, at systemet med enhetstakst opprettholdes innenfor landets grenser for formidling av lukkede, adresserte brev inntil 350 gram.

Fremskrittspartiet ser det som viktig at Posten settes i stand til å møte de store utfordringene selskapet står overfor i årene som kommer. Det forventes at konkurransen fra utenlandske aktører vil øke, og at integreringen av markedet for posttjenester internasjonalt vil fortsette. Samtidig svekkes grensene for postprodukter i forhold til andre produkter. Det er grunn til å anta at det vil finne sted en utvikling innen postsektoren som er parallell med den som har funnet sted innen telesektoren. Det er her viktig å redusere kostnadsnivået for å møte den tøffe konkurransen fra store utenlandske aktører og for å kunne oppnå kvalitetsmålene som er satt for selskapet.

Klarer ikke Posten å konkurrere på kvalitet i sentrale strøk av landet og generere overskudd fra dette markedet, vil det få konsekvenser for Postens muligheter til å tilby gode tjenester i distriktene. Utfordringen består ikke i å tilby posttjenester i sentrale strøk, der er det et kommersielt grunnlag for denne type tjeneste, utfordringen er å tilby tjenester der det ikke er et kommersielt grunnlag. For å mestre disse utfordringene er det viktig at Posten er organisert slik at styret og administrasjonen har et størst mulig handlingsrom, slik at bedriftens ledelse raskt kan fange opp og sette i verk de tiltak som er nødvendig for kontinuerlig å bevare bedriftens konkurransekraft. For å få til dette er det nødvendig at Posten omgjøres fra forvaltningsbedrift til AS. Den største forskjellen mellom Postens selskapsform og et aksjeselskap knytter seg til personalsiden, og særlig Postens binding til det statlige avtaleverket. Posten er en svært personalintensiv bedrift, hvor ca. 65 pst. av kostnadene er personalkostnader.

Når det gjelder leveringspåliteligheten, står Posten overfor store utfordringer, da i underkant av 80 pst. av A-posten kommer fram til mottaker til avtalt tid. Dette er langt under målet på 93 pst., som Stortinget har fastsatt. Posten mottar i 1999 580 mill. kr fra staten for å oppfylle disse målene, og Fremskrittspartiet mener at det er galt at Posten skal motta godtgjørelse som avtalt, når Posten ikke leverer de tjenester de er pålagt. Det gir gale incitamenter til Posten og feilaktige signaler til statens øvrige avtalepartnere. Det er viktig at Posten fokuserer på å nå de kvalitetsmål som er satt for selskapet. Det er ikke akseptabelt at Posten som statlig monopolselskap skal kunne omdefinere kvalitetsmålene når selskapet ikke når de kvalitetsmålene Stortinget har fastlagt.

Posten har i den senere tid pålagt kunder å flytte postkasser plassert ved egen bolig, til samlestativer i nærområdet. Dette oppfattes av mange kunder som en forringelse av Postens tjenestetilbud. Fremskrittspartiet kan bare akseptere en omlegging til samlestativ hvis dette er nødvendig for at kundene skal få et kvalitativt bedre tjenestetilbud. Det er ikke akseptabelt at Posten reduserer servicenivået ut fra ønsket om å redusere sine forpliktelser overfor kundene.

Det hersker forskjellige syn på avkastningskrav og utbyttepolitikk når det gjelder statseide selskaper organisert som BA og AS. Dette gjelder forholdet mellom å støtte et selskap og samtidig ta utbytte fra samme selskap – altså gi og ta. I et AS er det styret som bestemmer utbyttet, mens det hersker mer tvil om dette innenfor drifts-

formen BA. Fremskrittspartiet ønsker i utgangspunktet å behandle selskapsformen BA mest mulig likt med AS med hensyn til utbyttepolitikk, og vil derfor legge stor vekt på styrets vurdering, uten at staten skal frasi seg retten til utbytte før egenkapitalprosenten har nådd 40 pst.

Jeg vil på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet fremme forslag om at Posten Norge BA omdannes til aksjeselskap fra 1. januar år 2000. Forslaget er innstilt til innstillingen.

G u n n a r B r e i m o hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Presidenten:** Christopher Stensaker har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Jan Sahl (KrF):** Posten har vært igjennom en viktig og nødvendig omstrukturering i perioden 1996-98. Antallet egendrevne postkontor er redusert fra over 2 000 til 900, mens det har vært en liten økning i antallet postfilialer, og blitt opprettet noen flere landpostruter.

Verden har forandret seg. Mobiliteten har økt. De tjenestene Posten tidligere var mer eller mindre alene om, er delvis erstattet av andre. Minibanker, brev- og telegiro har i stor grad erstattet betaling over skranke på Postkontoret. Det er en utvikling vi ikke kan eller bør stoppe. Men det er viktig at alle skal ha tilgang til de tjenestene de har behov for. Derfor er opprettelsen av flere landpostruter positivt. For mange er dette et bedre tilbud enn et postkontor med korte åpningstider. På flere steder har butikker eller bensinstasjoner inngått avtale med Posten, og de tilbyr nå noen av basistjenestene.

Dette har på ingen måte gått upåaktet hen, og det skulle bare mangle når det handler om en av Norges største arbeidsgivere med aktiviteter over hele landet, og med en sentral rolle når det gjelder sysselsetting i Distrikts-Norge. Kristelig Folkeparti vil derfor understreke viktigheten av at Posten utnytter teknologien til å opprettholde desentraliserte lokaliseringer der det er grunnlag for det.

Posten står overfor store utfordringer. I en tid der alt skal skje stadig raskere, stilles det også store krav til Posten. Det viktigste kravet er forbedring av framsendelsestiden for vanlig A-post. Som det framgår av meldingen, er det et stort gap mellom målsettingene og resultatene på dette området. Omtrent 80 pst. av A-posten er framme neste dag, mens målsettingen er 93 pst. Nye sorterings-terminaler, omlegging i ekspedisjonsnettet og rekrutteringsproblemer er kanskje noen av årsakene. Likevel kan en trygt slå fast at Posten må strekke seg til det ytterste for å komme nærmere målsettingene for framsendelsestid. Og kanskje er det slik at sentralisering av arbeidsoppgaver i for stor grad har gått ut over servicemålet.

Postens behov for effektivisering har også ført til at kundene er blitt pålagt å samle postkassene på felles stativ. Det er i seg selv ikke skadelig, og de færreste av Postens kunder tar skade av å gå noen meter ut av egen oppkjørsel for å hente posten. Men det må være fleksibilitet. Posten må kunne være fleksibel og forståelsesfull med hensyn til hvor raskt stativer forlanges satt opp, og en må



avgrense hvor langt en forlanger at folk skal bevege seg for å nå fram til postkassen.

I Kristelig Folkeparti er vi positive til offentlige servicekontorer. Sammen med Arbeiderpartiet og SV viser vi til en fellesmerknad vi hadde i 1995-96. Nå arbeider Regjeringen videre med problemstillingen. Det er delvis derfor vi ikke er med på den videre merknaden fra Arbeiderpartiet og SV nå. Den viktigste grunnen er imidlertid en annen. Vi finner det ikke hensiktsmessig at offentlige servicekontorer skal etableres etter en sentralt utarbeidet mal som ikke tar hensyn til forholdene lokalt. Offentlige servicekontorer må tilpasses kommunen og dens innbyggere. Noen steder er kanskje Posten en naturlig samarbeidspartner, andre steder kan det være naturlig med andre samarbeidspartnere der Posten ikke er med, men f.eks. trygdekontor, ligningsmyndigheter og andre. Det er i hvert fall ingen god løsning å lage en mal som alle må følge, men som fort kan bli en tvangstrøye.

Fremskrittspartiet og Høyre ønsker å omdanne Posten til et aksjeselskap. Kristelig Folkeparti har liten tro på at et aksjeselskap vil kunne levere posten billigere og bedre, og har ikke den samme dogmatiske tro på at alt som gjøres av private, blir gjort billigere og mer effektivt. Tvert imot mener Kristelig Folkeparti at nettopp det å sikre hele landet og alle landets innbyggere et godt og tjenlig posttilbud, må være en svært viktig og høyt prioritert oppgave for staten. Det statlige eierskapet gir sikkerhet og trygghet for at en kan gripe inn og fokusere på problemer, og om nødvendig reversere fattede vedtak dersom det politisk skulle være et ønske om det.

Til slutt: Postens styre har pekt på følgende utfordringer:

- forbedre service og kvalitet
- møte økende konkurranse
- møte nedgang i fysisk brevpost
- rekruttere, utvikle og beholde kvalifisert arbeidskraft
- tilpasse kostnadsnivået

Jeg tror Postens styre har pekt på de viktigste utfordringene, og jeg håper de lykkes i sin streben etter å gjøre Posten til et stadig mer tjenlig selskap til beste for landets innbyggere.

**Oddvard Nilsen (H):** Som flere talere har vært inne på, står Posten overfor betydelige utfordringer i årene som kommer. På grunn av den teknologiske og markedsmessige utviklingen har bl.a. skrankeekspeidisjonene gått sterkt nedover de siste årene. Dette er en utvikling som de aller fleste tror vil fortsette i like stor grad.

Denne utviklingen har forårsaket en sterk reduksjon av antall postkontor, og det er fra sentrumsregjeringen varslet at denne utviklingen vil fortsette; vel å merke uten at det fra Senterpartiet blir utlagt som om dette er spikeren i kisten for Distrikts-Norge. I så måte er det noe nytt.

Høyre vil understreke viktigheten av at Posten settes i stand til å møte de utfordringer selskapet står overfor i årene som kommer. Det forventes at konkurransen fra utenlandske aktører vil øke, og at integreringen av markedet for posttjenester internasjonalt vil fortsette. Samtidig svekkes grensene for postprodukter i forhold til andre produkter.

Det er grunn til å anta at det vil finne sted en utvikling innen postsektoren som er parallell med den som har funnet sted innen telesektoren.

Høyre vil derfor understreke viktigheten av å redusere kostnadsnivået i Posten Norge. Vi tror det er en forutsetning for å kunne møte den tøffe konkurransen som vil komme fra utenlandske aktører, og for å kunne oppnå de kvalitetsmål som er satt for selskapet. Klarer ikke Posten å konkurrere på kvalitet i sentrale strøk av landet og generere overskudd fra dette markedet, vil det kunne få dramatiske konsekvenser for Postens muligheter til å tilby gode tjenester i Distrikts-Norge.

Utfordringen består ikke i å tilby posttjenester i sentrale strøk, der det er et kommersielt grunnlag for denne type tjenester. Der vil det alltid være nye aktører som vil kunne tilby tjenesten. Utfordringen er å tilby gode tjenester der det ikke er et kommersielt grunnlag for det. For å mestre denne utfordringen er det viktig at Posten er organisert slik at styret og administrasjonen har et størst mulig handlingsrom. Jeg viser derfor til Vedlegg 1 Plan for Postens virksomhet i St.meld. nr. 16 for 1998-99, der styret i Posten Norge BA uttrykker:

«Det knytter seg likevel ulemper til den valgte selskapsformen basert på særlov. Det er enkelte forventninger om at det fortsatt skal utøves styring som om Posten var en del av staten, selv om selskapet rent styremessig er helt på linje på et aksjeselskap.

Posten har erfart at selskapet ikke konsekvent regnes som et selskap som er likestilt med aksjeselskap, og dermed kommer inn under selskapsskatteloven § 1-1. Konsekvensen er at et av formålene med selskapsetableringen, som er å gi Posten driftsbetingelser på linje med det som gjelder for private selskaper, ikke oppfylles. Statens postselskap settes da i en skattemessig særstilling i forhold til konkurrerende private virksomheter. Dersom Posten ikke anses å falle inn under selskapsskatteloven § 1-1, vil dette ha konsekvenser både for formuesbeskatningen av selskapet og den skattemessige behandlingen av gitt og mottatt konsernbidrag. Posten vil ta initiativ til en avklaring. Dersom utfallet innebærer at Posten forskjellsbehandles, så vil det være et viktig ankepunkt mot selskapsformen.

Den største forskjellen mellom Postens selskapsform og et aksjeselskap knytter seg til personalsiden og særlig Postens binding til det statlige avtaleverket. Posten er» – som representanten fra Fremskrittspartiet var inne på – «en svært personalintensiv bedrift hvor ca 65% av kostnadene er personalkostnader. Posten Norge er bundet til hovedtariffavtalen i staten, og dennes utforming og innretning gir betydelige konsekvenser for selskapets økonomiske resultat og soliditet.»

Det er på denne bakgrunn Høyre sammen med Fremskrittspartiet har fremmet forslag i innstillingen om å omdanne Posten BA til et aksjeselskap – ikke for å skade Posten, men rett og slett for å gi Posten rammebetingelser som gjør at de er konkurransedyktig i et marked som vi tror vil bli ganske tøft i årene som kommer. Dessverre er altså stortingsflertallet ikke enig med oss i det.

(Nilsen)

Høyre er ganske bekymret over at bare i underkant av 80 pst. av A-posten kommer fram til mottaker til avtalt tid. Dette er langt under det målet på 93 pst. som Stortinget har fastsatt, og vi må rett og slett si at vi er misfornøyd med Postens oppnåelse av disse servicemålene.

Posten mottok i 1999 580 mill. kr fra staten for nettopp å oppfylle disse målene. Høyre mener at det er galt at Posten skal motta godtgjørelse som avtalt, når Posten ikke lenger greier å fylle sine forpliktelser. Der burde det være incitament for Posten som rett og slett sier at dersom man ikke greier å oppfylle sine avtaler, vel, så blir det reduksjon i overføringene. Vi tror det hadde vært effektivt, vi tror det hadde gitt intern konsentrasjon om nettopp servicemål i langt sterkere grad enn det vi nå ser.

I Sverige, hvor man har litt av det samme mål på kvalitet på framføring av A-post som i Norge, hadde man i 1998 en framføringsgrad på 96 pst. Det er selvsagt forskjell på topografi og bosetting i Sverige og i Norge, men resultatene viser at det er mulig å nå disse målene, og det burde også være mulig i Norge. Men Posten må ha en bedre ressursutnyttelse for å kunne innfri de målene for service og kvalitet som kunder og eiere forventer.

Høyre vil understreke viktigheten av at Posten skal tilby kvalitetsmessig gode tjenester over hele landet og med enhetlige priser. Det er viktig at Posten fokuserer på å nå de kvalitetsmål som er satt for selskapet. Det er ikke akseptabelt at Posten som statlig monopolbedrift skal kunne omdefinere kvalitetsmålene for å kunne nå dem, når kvalitetsmålene er satt av Stortinget i plenum.

Posten har i den senere tid pålagt kunder å flytte postkasser plassert ved egen bopel til samlestativer i nærområdet. Jeg er enig i at det i visse sammenhenger er en grei og fornuftig løsning, men veldig mange kunder oppfatter det som en reduksjon i tjenestetilbudet fra Posten. Fra Høyres side er det oppfattet slik at det er en kvalitetsmessig forbedring som skal ligge til grunn når man flytter postkassen til samlestativ. Det skal være slik at kunden opplever det som en forbedring av Postens kvalitet, ikke en forringelse.

Til slutt vil jeg understreke viktigheten av at Posten nettopp fokuserer på service og kvalitet. Jeg tror faktisk at dersom Posten ikke klarer å nå de definerte målene, blir man ut fra forbrukerhensyn nødt til å stille spørsmål om organiseringen av posttjenestene i Norge bør skje på en annen måte. Det er en utfordring for oss alle. Til sjuende og sist er Posten ikke til for Posten, men for forbrukerne.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Saksordføreren, Gunn Olsen, slo fast med litt undring at det i dag i motsetnad til i 1995 er stor semje mellom Senterpartiet og Arbeidarpartiet om postpolitikken. Men det saksordføreren ikkje syntest å ha fått med seg, er at Posten pr. 1. desember 1996 vart etablert som eit særlovsselskap. Dette var ei etablering som Senterpartiet var ueinig i, men som vi i dag må godta. I denne situasjonen er det rett at Senterpartiet og Arbeidarpartiet i hovudsak har funne fram til felles standpunkt når det gjeld dagens postpolitikk. Men eg trur nok at resten

av innlegget mitt vil vise at eg på enkelte område er meir kritisk til utviklinga enn det saksordføreren var.

Lat meg med ein gong slå fast at det som er ei hovudoppgåve for staten på postområdet i tida framover, er å sikre eit landsdekkjande formidlingstilbod av postsendingar til rimeleg pris og god kvalitet. Dette er ei oppgåve som ikkje må tapast av syne, og det er difor positivt og nødvendig at Samferdselsdepartementet har lagt opp til å gjennomføre ei kartlegging og vurdering av kvaliteten på dei landsdekkjande posttenestene. Denne vurderinga bør kome så snart som mogleg.

Som nemnt i meldinga om Posten, er utviklinga prega av rask teknologiutvikling, endra kundekrav, auka konkurranse og auka internasjonalisering. Posten Norge BA må møte desse krava og samtidig forbetre service og kvalitet i møte med kundane.

Posten Norge BA sin monopolsituasjon gjev Posten einerett til regelmessig formidling av visse typar post. Som motyting skal Posten løyse samfunnsplagde oppgåver. Det er vesentleg at Posten løyser desse oppgåvene på ein tilfredsstillande måte, ikkje berre ut frå eit bedriftsøkonomisk omsyn, men også sett frå kundane si side.

Posten har vore og er inne i ein effektiviserings- og omstillingsperiode. Dette inneber kraftig reduksjon av talet på postkontor, samtidig som talet på postfilialar vil auke. Talet på postruter vil òg auke. Effektiviseringa vil òg verke inn på postomdelinga og inneber at postkassar i enkelte område blir flytta og/eller samla.

Departementet legg til grunn at denne effektiviseringa og omstillinga i Posten skal kome kundane til gode i form av eit betre og billigare tilbod enn det som elles hadde vore mogleg. Etter Posten si eiga meining har servicenivået i distrikta vorte forbetra dei siste åra. Samtidig innrømmer Posten at det er problem med f.eks. framsendingstider. Kvaliteten på leveringa av brevpost er ikkje god nok i høve til dei servicemåla som er sette. Dette gjeld ikkje berre distrikta, men òg sentrale strøk.

Etter mi vurdering er det ikkje nok å høyre Posten si meining om det ein har oppnådd ved den rasjonaliseringa og effektiviseringa som har gått føre seg. Det er òg viktig å lytte til korleis kundane opplever situasjonen, og reaksjonane som kjem frå misnøgdde postkunder, er ganske mange.

Eg sat i går og gjekk gjennom dei førespurnadene eg har samla på frå kommunar, bygdela, enkeltpersonar og verksemdar om omstillingar i Posten og verknadene for kundane. Det er tydeleg at postkundane ikkje opplever den endringa som har skjedd, som eit udelte beta servicenivå, slik ein kan oppfatte det som Posten framstiller det.

Eg har tidlegare sagt at eg ikkje ser bort frå at ei viss omstrukturering i Posten har vore nødvendig. Men dersom det er slik at svært mange opplever at dei får merkbart dårlegare service enn før, er det grunn til å stille spørsmål ved omlegginga. Det er avgjerande at Posten lyttar til signal frå grasrota eller brukarane. Tilgjenge og service for kundane må vera grunnleggjande verdiar for Posten i omorganiseringarbeidet.

Eg meiner at vi kan leve med at vi ikkje får levert posten ved kvar vår dør. Vi kan leve med at postkassar blir

plasserte på samlestativ. Men det må vere ei fornuftig plassering og ein akseptabel avstand til postkassen, ikkje slik som enkelte no opplever, at postkassen plutselig skal flyttast fleire kilometer frå bustaden. Slikt blir ikkje opplevd som forbetring, og er det heller ikkje. Omsynet til kundane må leggjast vekt på i dei endringane som skal gjennomførast.

Svært mange reaksjonar har kome på den manglande kvaliteten på levering av brevpost. Posten er langt unna å nå målet på 93 pst. for A-post som skal vere framme hos mottakar til avtalt tid. Dette skapar irritasjon og problem både hos enkeltpersonar og verksemdar. Spesielt for verksemdar kan dette få svært negative konsekvensar. Mange verksemdar opererer med fristar, ofte korte fristar, og er heilt avhengige av at korrespondanse og brevsendingar kjem fram til avtalt tid.

Posttenesta er ein viktig del av infrastrukturen, og det må stillast store krav til kvaliteten. Dette er utfordringar som Posten må møte i framtida.

**Inge Myrvoll (SV):** Som alle har konstatert, har det vært sterke strukturendringer i Posten de siste åra, med ei sterk nedbygging av postkontor. Og jeg er fristet til å blande meg litt inn i polemikken mellom representantene Gunn Olsen og Jorunn Ringstad. Situasjonen for noen år sia i denne sal var at det var et parti som sloss postkontor for postkontor, skranke for skranke, luke for luke. Det er ikke sånn at det at Posten har blitt et særlovsselskap, endrer noe her. Det er klart at hadde de ønsket det, kunne de pøst inn 400 millioner eller 600 millioner eller 1 milliard i kjøp av posttjenester. Da kunne man naturligvis ha beholdt postkontorene. Det er fullt mulig. Men jeg tror man har erkjent at det er ingen realisme i det. Skranketjenestene er for nedadgående og kommer fortsatt til å være det. Skal vi ha et brukelig postkontornett – det som skjer, går ut over servicenivået – må vi få tillagt postkontorene andre tjenester. Det er en strategi som er mulig. Basert på det som er dagens tjenester, ser jeg for meg nye runder med nedlegginger, som har betydning for servicenivået.

Det er gode ideer om at man kan lage offentlige spleiselag. Men fra idé til virkelighet kan vegen bli for lang. Folk lever jo ikke i ideenes verden, men i virkelighetens verden.

Det er tre år sia Stortinget fattet et positivt vedtak vedrørende offentlige servicekontor, da vi behandlet «Postvirksomheten i Norge» våren 1996. På de tre åra er det opprettet ett servicekontor basert på postkontor, i Utskarpen i Rana. Dette kommer ikke flytende på ei fjøl. Vi veit at etablerte strukturer er konservative i sin natur. Det skal litt til for å tenke nytt. Derfor er det forunderlig at sentrumpartiene ikke kan stå sammen med Arbeiderpartiet og SV når vi påpeker at det må utarbeides en modell bygd på ei pakkelsesløsning som kan brukes i hele nettet. Regjeringa baserer seg på lokale initiativ, noe som også kom klart fram i den redegjørelsen som kommunal- og regionalministeren gav i går. Da står vi i fare for at kua er død lenge før gresset har grodd. Etatene har så langt vært veldig avvisende overfor lokale initiativ, ut fra de erfaringer jeg sitter med. Vi får en handlingslammelse. Det er ikke det vi trenger. Vi trenger en gjennomtenkt strate-

gi, hvor Regjeringa har et overordnet ansvar i et tverrdepartementalt samarbeid, for å få brikkene på plass.

Til representanten Sahl vil jeg si når han er så redd for den pakka og den malen: De statlige etatene må ha en standard for hva de skal gå ut med i et sånt servicekontornett. Hvis ikke, blir de ikke med. Så kan man ha lokale tilpasninger når det gjelder hvilke kommunale tjenester, bibliotek tjenester osv. som kan kobles på det. Men de statlige etatene må ha en mal, og den må de pålegges å legge ut i et sånt nett. Hvis ikke, blir det ingenting.

Og så er jeg veldig fristet til å kommentere Høyre og Fremskrittspartiet. Dette er en studie i hvordan partier kan møte seg sjøl i døra. Høyre og Fremskrittspartiet er misnøgd med servicenivået, bl.a. at en stor del av A-posten ikke kommer fram innafor målsettingene. Og hva er svaret? Jo, Posten skal få mindre overføringer fra staten – kutt i kjøp av tjenester! Hva vil følgen bli? Enda dårligere resultater. Da blir vel det neste steget igjen ytterligere kutt fordi Posten ikke når målsettingene.

Det er mulig at Posten ikke gjør en god nok jobb. Blant annet er jeg svært skeptisk til en del av den strategien som går på sortering, hvor posten mellom naboer skal ut på en lang reise før den kommer fram. Det virker ikke rasjonelt på meg.

Men samtidig må jeg si at jeg tror lista er lagt for høgt. For oss som kjenner norsk samferdsel – og det skulle jeg tro at alle i komiteen, også Fremskrittspartiet og Høyre, gjorde – virker det nesten uoppnåelig i Norge at 93 pst. av posten skal fram i løpet av ett døgn. Det er en teoretisk modell. De som er ute og reiser og kjenner forsinkelser og kanselleringer – ikke bare på Gardermoen, men ikke minst der – ser at dette er en teoretisk modell. Det er mulig at lista burde vært lagt et annet sted. Det betyr ikke at Posten ikke kan bli bedre, men vi må også se på hvor lista ligger. Svaret kan iallfall ikke være redusert kjøp av posttjenester.

Så har jeg lyst til å kommentere postkassestativ. At postkontor blir nedlagt en masse, har aldri Fremskrittspartiet og Høyre vært opptatt av. Men at brukerne må gå noen meter til postkassa, opphisser dem. Jeg er vokst opp med postkassestativ. Svigermor har det. Vi lever med det ute i landet så lenge det er snakk om nærmiljøet. Det er fullt mulig å gå og hente posten sjøl. Men dersom vi skal nekte Posten å ha samlestativ, har det en pris på ca. 200 postkontor. Er Høyre og Fremskrittspartiet villig til å betale det? Nei da, de skal kutte. De skal pålegge Posten den dyreste måten å levere posten på, og så skal de kutte i overføringene. Dette er reinhekla publikumsfrieri, ikke noe annet. Det er en rå populisme som de trygt kan drive med, ettersom de veit at de ikke har flertall for det.

**May Britt Vihovde (V):** Posten er det dei fleste av oss ser fram til å få nesten kvar dag. Og vi merkar oss det dersom tidspunkt for når posten skal koma, blir endra, eller om postkassen vår blir flytta.

For Venstre er det viktig at vi har eit landsdekkjande formidlingstilbod av postsendingar som sikrar husstandar og bedrifter over heile landet grunnleggjande posttjenester av god kvalitet og til rimelege prisar. Det er òg viktig at prisen på tenestene innanfor dei områda som

Posten Norge BA har einerett på, er lik for alle utan omsyn til kor ein er busett.

Hovudutfordringane som Posten vil stå overfor dei komande åra, er å forbetra service og kvalitet, møte ein aukande konkurranse og nedgang i fysisk brevpost, rekruttera, utvikla og behalda kvalifisert arbeidskraft og tilpassa kostnadsnivået. Venstre vil understreka at ei av dei viktigaste utfordringane òg er å løysa dei samfunnsplagde krava på ein effektiv og god måte.

Som eg sa innleiingsvis, har vi alle eit forhold til Posten. Difor er det mange som vender seg til Venstre både når det gjeld service og kvalitet. Vi har registrert at det er sett i gang omfattande tiltak for å forbetra kvaliteten med omsyn til påliteleg levering, men Posten står framleis overfor store utfordringar. Difor har òg fleirtalet bedt departementet føreta ein gjennomgang av framsendingsmålet for A-post.

Å få ei kartlegging og vurdering av kvaliteten på dei landsdekkjande posttenestene og av kva særskilde utfordringar Posten står overfor med omsyn til å halda oppe eit samfunnsplagt servicenivå for desse tenestene, er òg viktig. Venstre meiner at så lenge krava om samfunnsplagde oppgåver og servicekrava blir oppfylte, må Posten ha stor fridom til å utvikla sitt tenestetilbod og til å velja dei beteningsformer som er mest effektive og best eigna i dei einiskilde tilfella.

Venstre har merka seg at Posten, ut frå erfaringar med omorganisering av ekspedisjonsnettet og andre omorganiseringar, skal føreta ein gjennomgang med Kommunenes Sentralforbund for å sjå på retningslinjene for samarbeid med kommunane i planleggingsprosessar som gjeld postkontornettet. Eg vil her framheva at for å kunna gi brukarane av offentlege tenester eit godt tilbod, er det viktig at Posten og kommunane samarbeider og ser på eventuelle moglegheit for å arbeida saman.

Regjeringa har sett ned ei arbeidsgruppe som skal gå gjennom dei tiltaka som blir kravde for etablering av offentlege servicekontor i kommunane. Det eg framheva om samarbeid mellom Posten og kommunane for å gi eit tenestetilbod til innbyggjarane i kommunane, er ikkje berre samarbeid om eit kontor. Difor er ikkje Venstre tilhengar av statlege malar, men ser for seg eit mangfald av ulike løysingar tilpassa den enkelte kommune og til beste for den enkelte brukar av dei tenestene.

Skal Posten vera konkurransedyktig, må Posten halda service og kvalitet i fokus, og Posten må vera villig til å lytta til kunden. Eg har tru på at Posten vil det. Eg har tru på at ein, når ein får ei utgreiing om korleis Posten saman med andre offentlege etatar, offentlege instansar, kan jobba for å gi eit best mogleg tenestetilbod til innbyggjarane, vil kunna nå det målet.

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A):** Når Stortinget i dag behandlar retningslinjene for Postens virksomhet, er det bred enighet. Mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti er det nærmest full enighet – full enighet om den postpolitikk som Arbeiderpartiets regjeringer har ført, og som den nye regjeringen har ført vidare. Det er vi i Arbeiderpartiet meget glad for.

Men vi er overrasket – svært overrasket. I Senterpartiets hovedorgan uttalte Anne Enger Lahnstein for noen år tilbake:

«De viktigste skillelinjene i norsk politikk går nå mellom Ap og Sp» – se på områder som posten.

Postkontorene og Senterpartiets påståtte motstand mot nedlegging av postkontorer ble fremhevet som saken med stor S. Senterpartiets nei til nedlegging av postkontorer var symbolet på distriktpolitikken, på velferdspolitikken – symbolet på sentrumpolitikken. Senterpartiet sendte ut pressemelding hvor overskriften var: «Senterpartiet går imot rasing av postkontornettet».

I dag er Senterpartiet og Kristelig Folkeparti for nedlegging av postkontorer, ikke bare for de omstillinger som ble gjennomført under Arbeiderpartiet. De er ikke omgjort. Senterpartiet og Kristelig Folkeparti er for nye nedleggelser. 232 postkontorer ble nedlagt i 1998 – under sentrumsregjeringen. Antall sorteringsterminaler ble kraftig redusert – under sentrumsregjeringen. Og nå sier jammen Senterpartiet og Kristelig Folkeparti at de vil legge ned flere postkontorer – jeg siterer fra meldingen:

«Selv om det de senere år har vært gjennomført betydelige endringer i sammensetningen av ekspedisjonsnettet, vil det fortsatt være behov for å videreutvikle og tilpasse nettet til behovene i markedet og en best mulig lønnsomhet.»

Ja, det er selvfølgelig riktig. Men hvor er det blitt av den påståtte ideologien? Ifølge Senterpartiets daværende leder var jo nedleggelse av postkontorer et eksempel på hovedskillelinjene i norsk politikk. Så kan vi vel konstatere at dette «ideologiske» skillet er vasket bort – det også!

Så vil enkelte hevde at dette er en sak for Postens styre. Ja, det er riktig det. Men det er ikke så lenge siden Kristelig Folkepartis daværende samferdselspolitiske talskvinne, May-Helen Molvær Grimstad, sa at:

«samferdselsminister Kjell Opseth gjør seg skyldig i en total ansvarsfraskrivelse når han sier at beslutningen om nedleggelse av postkontorer er Postverkets egen sak».

Senterpartiet understreket også regjeringens ansvar. I dag sier Kristelig Folkeparti og Senterpartiet at de – og jeg siterer fra meldingen –

«vil generelt understreke viktigheten av at Posten, innenfor de overordnede rammer som er trukket opp for virksomheten, får tilstrekkelig frihet til å tilpasse nettet til behovene i markedet og en forsvarlig økonomi».

Igjen er det godt å konstatere enigheten med Kristelig Folkeparti og Senterpartiet.

Så vil andre hevde at denne regjeringen ikke styrer etter partiprogrammene til Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Det skal jammen være sant! Men Regjeringen styrer vel i alle fall etter Voksenåserklæringen? Der står det på side 30:

«Sentrumspartiene er uenig i den sterke fokusering på bedriftsøkonomisk lønnsomhet i forhold til viktige servicefunksjoner i samfunnet som bl.a. post- og tele-tjenester.»

Tja? I dagens melding sier altså Regjeringen at en «ser det som viktig at Posten gis tilstrekkelig forretningsmessig frihet og fleksibilitet til å kunne foreta raske forretningsmessige avgjørelser og tilpasninger til endrede markedsforhold».

Og videre:

«Postens fremtidige markedsposisjon vil dessuten være avhengig av i hvilken grad selskapet klarer å konkurrere på pris og samtidig sikre et tilfredsstillende økonomisk resultat.»

Ja, det sier de!

Den brede enigheten om postpolitikken gir Posten et godt grunnlag for å møte de utfordringer de står foran. Og siden sentrumpartiene nå er enig i den postpolitikk Arbeiderpartiet har ført og fører, og siden sentrumpartiene pr. definisjon mener at Regjeringen fører en god politikk – ja så skulle vi vel også være enige om at de omstillingene i Posten som Arbeiderpartiet gjennomførte, faktisk var fornuftig politikk, likevel.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Posten Norge BA ble etablert som et særlovsselskap pr. 1. desember 1996. I samsvar med det overordnede styringsopplegget som er etablert, skal Samferdselsdepartementet som eier annethvert år legge fram en stortingsmelding om virksomheten i selskapet. Meldingen som behandles i Stortinget i dag, er den første eiermeldingen etter at Posten ble etablert som særlovsselskap, og den baserer seg på Postens strategiplan for perioden 1998-2000.

Komiteens innstilling stadfester at det er stor politisk enighet, som mange har vært inne på tidligere, om at hovedoppgaven for staten på postområdet er å sikre husstander og bedrifter over hele landet grunnleggende posttjenester av god kvalitet og til rimelige priser. Jeg har i denne sammenheng merket meg at komiteen slutter seg til at departementet vil foreta en kartlegging og vurdering av kvaliteten på de landsdekkende posttjenestene. Jeg har for øvrig merket meg at komiteen er enig med Samferdselsdepartementet i at det generelt er godt samsvar mellom de hovedstrategier som er presentert i Postens strategiplan, og de rammebetingelser som er lagt til grunn fra Stortingets side.

Jeg har videre merket meg at komiteens flertall ber departementet om å foreta en gjennomgåelse av framsendingsmålet for A-post.

Kravet om at minimum 93 pst. av A-posten skal foreligge hos mottaker senest dagen etter innlevering, framkommer i konsesjonen til Posten Norge BA, og er det måltallet man har styrt etter på 1990-tallet. Som Stortinget er kjent med, ble det i mars i år fastsatt endringer i postloven ved behandlingen av Ot. prp. nr. 18 for 1998-1999, Om lov om endringer i postloven. Bakgrunnen for lovendringene var i hovedsak implementering av EUs postdirektiv i norsk rett og endringer i forhold til postlovens regler om erstatningsplikt. Samferdselsdepartementet vil som et videre ledd i arbeidet med å implementere postdirektivets bestemmelser også fastsette endringer i postforskriften og i konsesjonen til Posten Norge BA. Ved vurderingen av behovet for revidering av Postens

konsesjon vil det også være naturlig at departementet foretar en gjennomgåelse av fastsatte servicemål for A-post.

Det framgår av postlovens formålsparagraf, § 2, at lovens formål er å sikre et landsdekkende formidlingstilbud av postsendinger til rimelig pris og av god kvalitet.

Av komiteinnstillingen framgår det at det er stor politisk enighet om at det for de tjenester som i dag faller inn under Postens enerett, skal være geografisk enhetsporto, men at dette ikke vil være til hinder for at Posten på forretningsmessig basis fortsatt kan tilby rabatter og differensierte priser.

Som det også er redegjort for i stortingsmeldingen, er det viktig at det trekkes et skille mellom prisfastsettingen for konkurranseutsatte tjenester og tjenester som omfattes av eneretten. For å sikre en reell konkurranse for tjenester som faller utenfor enerettsområdet, er det i meldingen lagt vekt på at Posten i størst mulig grad bør ha de samme rammevilkår som konkurrentene med hensyn til prisfastsetting. Et viktig utgangspunkt for prisfastsettingen vil være at kostnadene som knytter seg til konkurranseutsatte tjenester, skal dekkes av inntekter fra disse tjenestene, og ikke av inntekter fra enerettsområdet.

Jeg har videre merket meg at et mindretall i komiteen, bestående av komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre, har fremmet forslag om å omdanne posten til aksjeselskap fra 1. januar 2000.

Med henvisning til den redegjørelse og de vurderinger som er gitt i meldingen, mener jeg det er grunnlag for å konkludere med at erfaringene så langt er at særlovsselskapsformen i hovedsak har svart til forventningene. Jeg vil imidlertid understreke betydningen av at Posten gis tilstrekkelig forretningsmessig frihet og fleksibilitet til å kunne foreta raske forretningsmessige avgjørelser og tilpasninger til endrede markedsforhold. Jeg har i denne sammenheng merket meg at flertallet i komiteen er enig i at Posten, så lenge samfunnsplagte servicekrav er oppfylt, må ha stor frihet til å utvikle sin egen organisasjon innenfor rammen av fastsatte vedtekter, til å utvikle sitt tjenestetilbud og til å velge de betjeningsformer som er best egnet i det enkelte tilfellet. Etter min vurdering vil dette være svært viktig for at Posten skal kunne løse de hovedutfordringer selskapet står overfor.

Posten har i de senere år gjennomført en rekke tiltak for å oppnå mer rasjonelle og kostnadseffektive løsninger i produksjonen av sine tjenester. Tiltakene omfatter bl.a. betydelige omlegginger innenfor ekspedisjonsnettet. Jeg legger til grunn at det fortsatt vil være behov for å videreutvikle og tilpasse produksjonsapparatet til behovene i markedet, og at det i første rekke vil være konsesjonen til Posten og servicekravene som er fastsatt der, som setter grenser for hvor langt selskapet kan gå i effektivisering og omlegging av nettstrukturen.

Samferdselsdepartementet vil følge trafikkutviklingen i postkontornettet nøye og komme tilbake til Stortinget dersom det blir aktuelt med mer vesentlige endringer i nettstrukturen.

Jeg vil komme tilbake til Høyres og Fremskrittspartiets påpekning når det gjelder framsendingsmålet for

A-post og sammenligningen mellom Norge og Sverige i et senere treminuttersinnlegg.

**Eirin Faldet (A):** At posten skal fram, har vært og vil fortsatt være et godt utgangspunkt når vi skal vurdere framtidig virksomhet for Posten.

For Arbeiderpartiet har dette stått sentralt når Posten har vært igjennom en tung, men nødvendig omorganisering. Og det har ikke manglet på angrep og kritikk fra Senterpartiet og Kristelig Folkeparti i disse sakene.

Flere har sitert tidligere leder i Senterpartiet, Anne Enger Lahnstein, så det skal jeg ikke gjøre. «Det var da det og itte nå», som Prøysen sier.

I den saken vi debatterer i dag, hersker det en rørende enighet mellom Arbeiderpartiet og sentrumspartiene. I Innst. S. nr. 126 for 1994-1995, på bakgrunn av et Dokument nr.8-forslag fra Senterpartiets Magnus Stangeland, ble det fremmet et forslag fra Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og SV, som lyder:

«Stortinget ber Regjeringa instruere Postverket om å vere ytterst varsam med å leggje ned postkontor inn-til ein slik plan er handsama av Stortinget.»

I den debatten sa May-Helen Molvær Grimstad fra Kristelig Folkeparti:

«Men det er all grunn til uro dersom den bedriftsøkonomiske tankegangen får ta overhand i Postverket. Ein kan faktisk sjå ein liten tendens til det når det stadig kjem forslag om nedlegging av postkontor»...«Ein må vere varsam med å legge ned postkontor der det er lokal motstand.»

Betyr disse utsagnene at regjeringen Bondevik vil sørge for at det ikke legges ned postkontor i distriktene eller der det er lokal motstand?

Når Arbeiderpartiet i den saken vi behandler i dag, står sammen med Regjeringen, betyr det at dette er en videreføring av Arbeiderpartiets politikk. Og den er vi meget fornøyd med. Det er ekstra hyggelig for Arbeiderpartiet å være vitne til at Senterpartiet også synes at dette er en god utvikling for Posten. Da får det heller være glemt at Senterpartiet og Kristelig Folkeparti gikk til frontalangrep på Arbeiderpartiets postpolitikk da sentrumskameratene var i opposisjon. For det er en realitet at bare i 1998, under regjeringen Bondevik, der Senterpartiet er med, ble det lagt ned 232 postkontor – de fleste i distriktene, vel å merke. La oss glemme at Stangeland tidligere sa:

«Etter mi meining kan nedlegging av postkontor neppe klassifiserast under kategorien «god distriktspolitikk».»

Nå skal jeg gjøre hva jeg kan for å glemme de harde angrepene som haglet mot Arbeiderpartiet da vi behandlet postsaker i forrige periode. Jeg tror faktisk at flere har forstått at en omlegging var nødvendig, og det skulle ikke forundre meg om sentrumspartiene har hørt det samme som jeg, nemlig at folk faktisk er fornøyd med posttjenestene i distriktene.

Det er ikke selve postkontoret som avgjør om folk får god service, men om alle får gode posttjenester uavhengig av hvor de bor. Jeg skal være så romslig i denne de-

batten at jeg ønsker at vi skal stå sammen og arbeide for et best mulig posttilbud i hele landet.

**Ola Røtvei (A):** Posten er pålagt å drive lønnsom forretning, samtidig som selskapet er pålagt ansvaret for viktige samfunnsoppgaver. Dermed befinner Posten seg i skjæringspunktet mellom politikk og marked. Det er ingenting, verken i folks vaner eller i Postens planer, som tilsier at etterspørselen etter postkontorets tjenester i framtiden vil fylle kapasiteten på de postkontorene vi har i dag, dersom ikke tjenestetilbudet endres betydelig.

Vi står overfor tre alternativer.

Det første alternativet er å håpe på at Stortinget er villig til å betale for et økende underskudd i postnettet, noe jeg ikke vil sette min lit til.

Det andre alternativet er å redusere kostnadene ved fortsatt nedlegging av postkontorer og omdanning til postfilialer. Dette betyr overtallighet for mange ansatte i distriktene og reduksjon i tjenestetilbudet for dem som benytter seg av skranketjenestene.

Det tredje alternativet er å finne nye inntektsmuligheter som kan bidra til å øke trafikken over skranken.

I likhet med representanten Myrvoll vil jeg tro at det siste alternativet er det som raskest mulig må videreføres, nemlig videreføringen av tilbudet med bl.a. offentlige servicekontorer. Dette innebærer at postkontoret blir et felles kontaktpunkt og førstelinjetjeneste for ulike offentlige etater og organer, der Posten tilbyr enkle informasjons- og skrankebehandlingstjenester på vegne av disse. Skal dette bli en realitet, må vi raskest mulig sette i gang denne prosessen i forhold til andre statlige etater. Vi kan ikke vente på kommunale initiativ. Venstre ønsker ikke, som representanten Vihovde var inne på, slike maler. Da er jeg redd for at ingenting skjer. Dette gir andre statlige etater muligheten til å effektivisere sitt lokale apparat gjennom å sette ut enkle og mer rutinepregede oppgaver til Posten. Dette er en effektivisering som vil komme uansett om det satses på en slik samordning. Det vi oppnår med en slik samordning, er at folk flest opprettholder et tilbud i sitt lokalmiljø. Men da kan vi ikke vente til postkontoret er nedlagt.

Jeg vil tro at det er gevinster å hente ved å samle deler av disse tjenestene på ett sted, spesielt i mindre kommuner, hvor de ulike statsetatene opplever at kontorene blir så små at det skaper problemer. Jeg vil tro at en slik samordning av offentlige tjenester vil skape et større trafikkvolum over postskranken. Derfor er ballen sparket over på politikkers banehalvdel. Postens handlingsrom er begrenset til å «gjøre seg lekker», mens det først og fremst er vår oppgave som politikere «å by opp til dans».

I tillegg har Posten også en jobb å gjøre, nemlig å sørge for at betalingsformidlingen er i hele nettet. Dette er viktig, uansett hva som skjer i bankverdenen og med Postbanken. Forsikring i nettet er også et interessant tilbud.

Videre ligger det også en utfordring for Posten i å skaffe seg allianser med andre aktører, private og offentlige, som skaper trafikk og inntekter for postkontoret. Det er selvsagt et stort spørsmål om den samlede beta-

lingsvilligheten fra folk og tjenesteprodusenter er stor nok til at tjenesten vil være lønnsom for Posten. Men dette må ikke stå uprøvd.

Derfor vil jeg avslutte med å si at når Posten ber til bords, må det være et likeverdig spleiselag. Posten kan ikke være vert ved hver en anledning.

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

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Det har fra komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre blitt sagt – og jeg siterer fra komitemerknaden – at

«Sverige som benytter det samme mål på kvalitet på fremføring av A-post som Norge, i 1998 hadde en fremføringsgrad på 96 pst.».

Videre ble det i komitemerknaden gitt uttrykk for at selv om det er forskjell på topografi og folketall, viser resultatene at målene som Stortinget har satt for Posten Norge BA, er mulig å nå. Jeg vil i denne sammenheng opplyse at det i Sverige benyttes mål for leveringspålidelighet som angir hvor mange prosent av sendingene som faktisk blir utlevert i henhold til fastsatt framsendingstid. I Norge derimot benyttes mål for andel framme over natten. Målet om at minimum 93 pst. av A-posten skal være fremme over natten, er satt opp ut fra hva som er teoretisk mulig å få fram over natten, kombinert med Postens interne forretningsmessige mål for leveringspålidelighet. Jeg vil også for ordens skyld opplyse at konsesjonskravet i Sverige er fastsatt til at minst 85 pst. av forsendelser som er betalt for å komme fram over natten, skal være framme dagen etter innlevering. Videre er det satt krav om at 97 pst. av slike sendinger skal være framme etter tre arbeidsdager. På bakgrunn av at de to land har fastsatt forskjellige krav til målstørrelser på ulikt grunnlag, vil det være vanskelig å gjøre en sammenligning mellom Norge og Sverige. Dette følte jeg det nødvendig å opplyse om, fordi det også i debatten i dag i tidligere innlegg har vært gjentatt en sammenligning på et grunnlag som er forskjellig.

Jeg skal som statsråd ikke blande meg inn i den politiske debatt i dag når det gjelder hva som ble sagt tidligere av ulike partier som den gang var i posisjon og opposisjon. Jeg forholder meg til at vi i dag har en BA-organisasjon. Jeg vil minne om at hvis man var så overbevist om fristillingen av Posten og den totale løsrivelse som det beste, ville det vært en utfordring å gå over til AS-modellen.

Jeg er av dem som mener at Posten er til for kundenes del. Det kan vel være at vi den gangen jeg selv var med på å drøfte hvilken struktur vi skulle velge, også hadde de ansattes situasjon sterkt inne i vurderingen og derfor valgte akkurat den modellen vi gjorde den gang. Jeg er litt bekymret over den sterke polarisering som enkelte talsmenn og -kvinner fra Arbeiderpartiet legger opp til i debatten i dag.

**Inge Myrvoll (SV):** Representanten Faldet viste til et forslag som vi har vært med på, om at vi ønsket en plan. Det er jo ikke så dumt; når man skal omorganisere og

omstrukturere, er det jo ikke så dumt å be om å få en skikkelig plan for det. For det jeg er opptatt av, er ikke antallet postkontorer, men det er servicenivået, hvordan vi skal få tilgang til den servicen vi trenger. Og da er jeg også villig til å se på alternative organisasjonsformer.

Jeg skjønner representantene Faldet og Schjøtt-Pedersen, jeg skjønner at de stort sett oppholdt seg i fortida. De hadde gleden av å få slå tilbake – omsider. Det var ikke spesielt konstruktivt, men jeg skjønte gleden. Jeg ville sikkert ha utnyttet det sjøl i den situasjonen.

Men det er jo framtida som er viktig. Det er der jeg og de fleste med meg, regner jeg med, skal oppholde oss resten av livet, og det er den vi kan gjøre noe med. Det jeg er glad for nå, er at vi har fått en deling i denne saken og en del andre saker, hvor sentrum, Arbeiderpartiet og SV står sammen, og så har vi plassert Høyre og Fremskrittspartiet på sidelinja. Det er slik det burde ha vært generelt i norsk politikk, så hadde vi sluppet så mye høyrepolitikk. Det er et godt råd til sentrum og til Arbeiderpartiet også: Prøv nå i framtida å få ordnet det slik at vi får den delinga i norsk politikk, ikke bare i postsaker, men også rent generelt. Det ville være veldig bra for samfunnet.

Men så må jeg spørre sentrum om noe, for jeg blir litt forundret når den ene etter den andre i salen går opp og sier at man skal ha lokale varianter når det gjelder servicekontorene. Ja, det er greit det, men kan dere se for dere at trykdeetaten, likningsetaten og arbeidsformidlinga skal gå inn med lokale varianter for hva de skal tilby på et servicekontor? Den typen nasjonale, statlige etater må på en måte ha en struktur i det de driver på med. Så jeg tror de «pakker» som skal foreligge fra dem, må være standardiserte og de samme. Så kan man lage lokale varianter og kommunale tjenester når det gjelder bibliotek-tjenester og slike ting som passes inn i et servicekontor, men de store statlige etatene kan ikke drive på med slike lokale forhandlinger. Da blir det ingenting.

Nå skal vi huske én ting: Det er tre år sia Stortinget gjorde dette vedtaket om servicekontorer, og det var Kristelig Folkeparti og SV som var forslagsstillerne. Ingenting har skjedd på de tre åra. Men nå har vi en samferdselsminister fra Kristelig Folkeparti som har ansvaret for Posten, og så har vi en arbeids- og administrasjonsminister fra Kristelig Folkeparti som har det helhetlige ansvaret for å koordinere de forskjellige etatene og departementene i denne prosessen. Jeg ser derfor fram til at det forslaget vi står sammen om, nå blir en realitet ved at vi får utviklet modeller for servicekontorer som kan virkeliggjøres der ute hvor folk lever. Hvis ikke, forsvinner mye av servicen fra disse etatene, og postkontorene forsvinner fordi det de får å jobbe med, blir så lite at det ikke blir grunnlag for å opprettholde dem. Og greier vi å utvikle denne modellen med offentlig service og jobber litt raskt, så kanskje vi kan beholde en god service også der ute i distriktene. Det stoler jeg på at Kristelig Folkeparti nå tar på alvor, siden de var medforlagsstillere for tre år siden.

**Presidenten:** Presidenten minner om at all tale skal rettes til presidenten.

**Oddvard Nielsen (H):** Det var i grunnen SVs Inge Myrvoll som fikk meg til å ta ordet igjen. Han var litt sjokkert over at deler av Høyre var blitt populistisk, det gjaldt dette med postkassestativene. Jeg vil understreke at jeg i innlegget sa at jeg ikke så noen skade i at man flyttet postkassene til et samlestativ. Men det fins utrolig mange eksempler på at gangavstanden, hvis man sammenligner den kundene hadde før, og den de fikk etter at man fikk en slik samling, er mye, mye større enn det man kunne forvente å få. Det var det som var poenget mitt. Poenget mitt var også at det burde begrunnes i kvalitetsforbedring og ikke bare i en strukturendring som er til gagn for Posten som sådan.

Jeg deler også Inge Myrvolls beskrivelse, og jeg forstår veldig godt Arbeiderpartiets representanter i dag. Jeg skjønner dem utmerket godt. Etter å ha vært i Stortinget, i samferdselskomiteen, så lenge og hørt de utrolige utfall knyttet til Posten i Norge, skjønner jeg deres behov for å slå tilbake. Men da kan vi vel slå fast, da, en gang for alle at intet parti i denne salen har som selvstendig mål å legge ned postkontor. Er vi enige om det, er vi iallfall kommet ganske mye lenger enn vi var sist vi tørnet sammen om Posten.

Så til dette som statsråden var inne på, det som gjaldt sammenligning med Sverige. Jeg mener at også jeg i innlegget mitt kom inn på noen nyanser knyttet til Sverige. Det er helt riktig at det er noen forskjeller, men det var på en måte ikke det som var poenget. Poenget er at når man har en monopolbedrift som skal styre etter et mål, er det utrolig viktig at man ikke kan omdefinere det målet underveis, fordi det på en måte er det som er grunnelsen for monopolet. I et konkurransesystem hadde man ikke satt slike mål. Mitt poeng er å understreke at det er viktig at Posten greier å opprettholde målet rett og slett på grunn av tilliten til Posten som sådan ute hos folk. Man skal være ytterst varsom med å justere målet etterpå for å kunne slå seg på brystet og si at vi greide det. Det var på mange måter mer en sammenligning som gikk på at man i Sverige hadde lyktes i å nå målet, og så kan man godt være uenige i om hvorvidt målet er det samme. Det er nok riktig som statsråden sier, at det er forskjeller, men poenget er at de har målet liggende fast, og de måles mot det.

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A):** Jeg registrerer at statsråden ikke vil blande seg inn i den politiske debatten, men det er vel ikke helt unaturlig om han skulle gjøre det.

Statsråden uttrykte at han er bekymret for polariseringen i debatten. Ja, da må jeg si at polariseringen i debatten har vært mellom Høyre og Fremskrittspartiet og de øvrige partiene. Jeg var usikker på hva statsråden her mente, om han holdt åpent for å omdanne BA til aksjeselskap, og jeg kunne tenke meg at det ville være nyttig om han utdypet det. Derimot – hvis statsråden ser det for å være en polarisering mellom Arbeiderpartiet og SV og sentrumspartiene, så er ikke det riktig. Tvert imot har jeg i mitt innlegg understreket meget sterkt tilfredshet med den brede enigheten med Senterpartiet og Kristelig Folkeparti. Men det er jo enigheten som er oppsiktsvekkende

de her, og ikke uenigheten, sett i forhold til den politiske debatten som har vært de senere årene. Da framkommer det et politisk janusansikt, hvor Senterpartiet før regjeringsskiftet påpekte at hovedskillelinjene i norsk politikk – intet mindre enn hovedskillelinjene i norsk politikk – gikk mellom Arbeiderpartiet og Senterpartiet, hvor Senterpartiet gikk mot å nedlegge postkontor, og Arbeiderpartiet var åpent for å nedlegge postkontor. Det skulle være hovedskillelinjer i norsk politikk – forstå det den som kan, men det var altså Anne Enger Lahnsteins påstand.

Så står vi overfor en virkelighet i dag hvor det nedlegges postkontor, 232 postkontor i fjor, og hvor vi i den meldingen vi i dag debatterer, presenteres for et opplegg fra Regjeringens side som legger opp til ytterligere nedleggelse. Da går jeg for det første ut fra at statsråden ikke vil bestride at dersom Regjeringen er uenig i de beslutninger som Postens egne organer har truffet om å nedlegge 232 postkontor i 1998, kunne man ha brakt det fram for generalforsamlingen. For det annet går jeg ut fra at statsråden ikke er uenig i at dersom Regjeringen hadde hatt et annet syn enn Postens egne organer på nedleggelse av postterminaler, kunne man ha brakt det også fram for generalforsamlingen. Jeg går videre ut fra at statsråden ikke er uenig i at det er i dagens melding den framtidige postpolitikk, eierens instruksjoner i forhold til Posten om hvordan Posten skal utøve sin virksomhet i årene fremover, trekkes opp. Da er det altså slik at statsråd Fjervoll i likhet med statsråd Dørum, Regjeringen, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre sier at den postpolitikk som har vært ført de siste år, skal føres videre – stikk i strid med det man tidligere sa, og stikk i strid med det man tidligere kritiserte så sterkt at man mente at det markerte hovedskillelinjene i norsk politikk. Intet mer og intet mindre!

**Statsråd Dag Jostein Fjervoll:** Det kan hende at statsråden hadde blitt fristet over evne til å ha gått inn i en lengre politisk polemikk, men han skal prøve å avstå fra det akkurat nå, og bare si at noen ting i verden er historie når vi har tatt visse steg. Det er ingen i dag som erkjenner at det er mulig å gå tilbake to, tre år i tiden og så ta det som da var, som utgangspunkt for en framskrivning av Postens virksomhet. Vi forholder oss til realitetenes verden, vi forholder oss til de rammevilkår vi har gitt Posten Norge BA, og ut fra det ønsker vi en løsning som er best mulig for nasjonen, og for kundene først og fremst.

La meg så si litt om offentlige servicekontor. Regjeringens mål er å innføre offentlige servicekontor som en generell ordning, som i hovedsak er basert på lokalt initiativ og samarbeid mellom kommunene og statlige etater og virksomheter.

Det er nylig nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Arbeids- og administrasjonsdepartementet, der også Samferdselsdepartementet er med, som skal skissere en permanent ordning med offentlige servicekontor. Gruppen skal kartlegge formelle hindringer for gjennomføring og utarbeide forslag til endringer for å eliminere disse hindringene. Den skal dessuten vurdere behovet for og



eventuelt utarbeide utkast til en ny lov om offentlige servicekontor. Spørsmålet om finansiering av forslagene skal også utredes. Utredningen skal være ferdig innen februar år 2000.

Jeg ser mye positivt ved offentlige servicekontor, men vi må ikke tro at ikke det også innebærer rasjonalisering. Vi må ha med i tankene at når vi skaper offentlige servicekontor vil etterspørselen på enkelte områder øke, men effektiviteten i produksjonen vil også sannsynligvis øke, slik at jeg ser for meg at offentlige servicekontor også vil kunne medføre en rasjonalisering på arbeidstakersiden. Dette bør vi ha med i den totalvurdering som til slutt gjøres. Men jeg er meget positiv til at denne løsningen velges der det er lokal enighet, vi kan hente ut en gevinst, og vi kan opprettholde et tjenestetilbud som ellers ville ha forsvunnet.

**Christopher Stensaker (Frp):** Arbeiderpartiet og også sentrumsregjeringen er egentlig veldig opptatt av at alt som folk trenger, må det være det offentlige som styrer, ellers går alt galt. Altså: Vi må styre Posten. Det burde vært kundene som styrte Posten.

Jeg er blitt såpass gammel at jeg husker fra Aure, der jeg vokste opp, at vi hadde samvirkelag og post i ett, og det var plassen hvor folk møttes, og fikk nyheter fra bygda, og det var en trivelig plass. Den er nå borte. Postkontoret er lagt ned og erstattet av et landpostbud. De som bor i bygda, mener at nå får de iallfall posten hjem, og de har ikke noe dårligere tilbud enn tidligere, bortsett fra at nyhetsformidlingen som de fikk på samvirkelaget og postkontoret før, er nå erstattet av TV og radio.

Mitt standpunkt er at Posten må gis størst mulig frihet til å treffe sine egne valg. Om det skal være postkontor eller felles servicekontor bør Posten selv finne ut av. Men det trenger ikke nødvendigvis være offentlige servicekontor. Hvorfor må det det? Det kan være private servicekontor. Det mener jeg man ikke trenger å legge seg borti.

Et servicekontor hvor flere går sammen i et kontorfellesskap, som vil få kostnadene ned, vil sannsynligvis gi den største gevinsten. Målet må være å gi brukerne den servicen de ønsker, til den pris som de er villige til å betale for den. Jeg ser også for meg at posttjenester f.eks. kan legges til et samvirkelag som en del av kundeservicen. Mange har i dag tatt over en del tjenester fra apotekene, f.eks. utlevering av medisiner, som utleveres på samvirkelaget. De har tipping, og de begynner å få flere funksjoner.

Jeg tror at det beste for Posten er at vi ligger lengst mulig unna.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Denne debatten har – som flere debattar i denne salen når det gjeld samferdselssaker – vist at enkelte i Arbeiderpartiet elsker å snakke om fortida og sitere tidlegare utsegner frå ulike representantar. Dersom det gjev Arbeiderpartiet ei glede og ein god dag, må dei gjerne få halde fram med det. Personleg er eg meir oppteken av dagens situasjon og framtida. Mitt ut-

gangspunkt i debattar i salen er at vi debatterer dei sake-  
ne som blir lagde fram, og tar dei som utgangspunkt.

Anten Arbeiderpartiet sine representantar vil innrømme det eller ikkje, skjedde det ved etableringa av Posten som eit særlovsselskap den 1. desember 1996, ei endring som gjer at Stortinget har mindre sjansar til å gripe direkte inn i dei disposisjonane som Posten Norge BA gjer. Sjølv sagt er det ikkje eit inngrep som er lik null. Det skjedde ei endring, og Ola Røtvei var i sitt innlegg inne på akkurat det som eg no seier: Posten har fått ein større fridom til sjølv å bestemme i eige hus, og dermed har Stortinget si moglegheit til å styre vorte redusert.

Eg sa i mitt innlegg at den endringa som skjedde, må vi ta på alvor. Det er det eg har hatt som utgangspunkt i arbeidet med den meldinga som vi har framfor oss. Sjølv om det vart uttrykt glede over at det er stor semje mellom sentrumsregjeringa, Arbeiderpartiet og SV, er det litt mistenkjeleg, fordi ein kunne nesten få inntrykk av at det var det motsette ein ynskte. Eg kan ikkje forstå at Arbeiderpartiet og SV har som utgangspunkt at det hadde vore betre at sentrumsregjeringa samarbeidde med Høgre og Framstegspartiet i denne saka, når vi ser på kor ulike standpunkt ein har.

Eg har sagt at eg ikkje er glad for alt som har skjedd i utviklinga av Posten, men eg aksepterer den situasjonen som vi har i dag, at vi har eit særlovsselskap, som er ein annan situasjon enn den vi hadde før 1. desember 1996.

**Presidenten:** Representanten Karl Eirik Schjøtt-Pedersen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til ett minutt.

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A):** La meg igjen minne om at det er i dag vi behandler Eiermeldingen for Posten.

Statsråden sier at noen ting i verden er historie. Ja, det er det. Senterpartiets og Kristelig Folkepartis motstand mot omstilling i Posten er historie. Ja, Senterpartiets og Kristelig Folkepartis profilering av postpolitikken som grunnlaget for en annen politikk, for en sentrumspolitikk og et annet verdigrunnlag, er historie. Det kan jeg konstatere i dag, og jeg er glad for at vi nå er enige om virkeligheten.

Få saker gleder meg mer enn at det nå er full enighet mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti om postpolitikken. Det er ikke slik at Arbeiderpartiet har et intenst behov for å berette om det, men vi er glade for det. Og det er interessant å merke seg at denne viktigste ideologiske skillelinjen – ifølge Lahnstein – nå er borte. Derfor er det ingen polarisering. Polarisingen er borte. Det var på høy tid.

**Presidenten:** Representanten Inge Myrvoll har hatt ordet to ganger, og får ordet til en kort merknad.

**Inge Myrvoll (SV):** La meg få presisere for representanten Ringstad: Jeg gav uttrykk for at jeg er fornøyd med denne delinga. Jeg gikk så langt at jeg sa at jeg ønsket at delinga av butikken skulle bli allmenn og ikke

bare i disse sakene her fordi jeg tror det norske samfunn ville ha hatt godt av det, og av at Høyre og Fremskrittspartiet blir isolert.

Det er klart at de fleste av oss gjerne bruker å sole oss litt i fortida og vise litt til hva andre har sagt. Her er det ikke snakk om en prosess i Senterpartiet, her er det snakk om at man har hoppa over et juv som er så stort at det egentlig skulle være umulig å hoppe over det, og vite at man har gjort det.

Men det er til representanten Nilsen jeg er nødt til å presisere litt. Han var oppe på talerstolen og gav uttrykk for at ja, hvis det ble for langt å gå til postkassene, var de mot samlestativ. Men det er ikke det de skriver. Det de skriver er:

«Disse medlemmer» – Fremskrittspartiet og Høyre – «kan bare akseptere en omlegging av samlestativ hvis dette er nødvendig for at kundene skal få et kvalitativt bedre tjenestetilbud.»

Og det får man jo ikke når man ikke kan gå ut i tøflene, men må rusle 50 meter. Derfor sier jeg at dette er et klamt publikumsfrieri fra folk som ellers skal kutte i kjøp av posttjenester.

**Eirin Faldet (A):** Ut fra mange kritiske bemerkninger om at Arbeiderpartiet har gravd i fortida, føler jeg at jeg kanskje skulle gått opp her og sagt unnskyld. Det gjør jeg ikke! Jeg var nemlig til stede i denne salen i forrige periode, og så sant jeg har en sjanse, kommer jeg til å minne denne forsamling om hvilke angrep Arbeiderpartiet den gang ble utsatt for. Det kommer jeg til å minne denne forsamlingen om – uavlatelig.

Og en annen ting: Uten fortid, ingen fremtid, heter det. Det har jeg lyst til å minne om. Det kan være lurt å ha med seg, for det kan kanskje være slik at debatten i framtiden blir nærmere den virkelighet vi befinner oss i.

Jorunn Ringstad sa at vi hadde fraskrevet oss ansvaret for å bestemme over enkelte postkontor. Og igjen må jeg minne om at det er jeg jammen glad for, for det var et slit, det. Jeg tror faktisk at både Jorunn Ringstad og jeg skal være glad for at vi slipper å bestemme over det enkelte postkontor.

Men så har jeg også sagt i mitt innlegg, og jeg gjentar det gjerne: Vi skal stå sammen og gi et best mulig posttilbud, best mulige posttjenester, til hele landet. Det skal vi selvfølgelig, men vi har alle en fortid.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 2816)

S a k n r . 4

*Innstilling fra samferdselskomiteen om NSB BAs virksomhet* (Innst. S. nr. 138 (1998-99), jf. St.meld. nr. 19 (1998-99))

**Presidenten:** Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene: Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Kris-

telig Folkeparti 10 minutter, Høyre 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter og Tverrpolitisk Folkevalgte 5 minutter.

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

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

**Sverre Myrli (A)** (ordfører for saken): Debatten i dag er den første i sitt slag. I alle fall er den formen vi har på debatten i dag, ny.

Stortinget vedtok høsten 1996 en ny organisasjonsstruktur for jernbanen. 1. desember samme år ble NSB delt opp i Jernbaneverket og NSB BA. Jernbaneverket er ansvarlig for infrastrukturen, altså den kjørevegen togene skal kjøre på. NSB BA har etter den nevnte datoen vært organisert som et såkalt særlovsselskap, på samme måte som Posten Norge BA.

Styret for særlovsselskapet NSB BA skal hvert år legge fram en plan for selskapet sin virksomhet til generalforsamlinga, altså til Samferdselsdepartementet. Annet hvert år skal så departementet legge fram ei melding til Stortinget som omhandler de overordnede linjene for selskapet. Meldinga som nå er til behandling, og dermed også debatten i dag, er de første sådanne.

NSB BA har i stor grad frihet til sjøl å bestemme over egen drift. Dette er noe av det grunnleggende ved den styringsmodellen vi nå har. Det skal være slutt på den tida da medlemmene av denne forsamlinga oppførte seg som om de var 165 lokførere eller overkonduktører som blandet seg inn i hver minste detalj i det NSB skulle foreta seg.

I en tidligere jernbanedebatt her i salen siterte jeg en gammel jernbanemann som en gang påstod at nest etter kjønnshdriften er jernbanedriften den vanskeligste driften å styre. Heller ikke i dag skal jeg vurdere innholdet i uttagnet nærmere, men jeg er i alle fall overbevist om at organiseringa og det styringssystemet vi i dag har, er langt bedre enn det systemet som var tidligere.

Jeg er svært tilfreds med at komiteflertallet slår fast at det er ei overordnet målsetting å overføre mer transport fra veg til jernbane, og jeg vil legge til: Dette gjelder både persontransport og godstransport. Ja, komiteflertallet går faktisk så langt at en sier at visjonen skal være å utvikle NSB til den mest ressurseffektive og samfunnsnyttige transportbedriften i landet – det samme som styret i selskapet har sagt. Dette setter krav om at storting og departement opptrer som profesjonelle eiere.

Skal vi lykkes i å nå denne svært så ambisiøse målsettinga, er det helt avgjørende at NSB lykkes i å sette inn nytt togmateriell. Jeg vil her nevne at selskapet har bestilt nytt materiell for over 4 milliarder kr:

- nye krengetog til Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen
- nye tog til Rørosbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen
- 36 nye togsett til bruk i lokaltrafikken

Noen av disse materiellinvesteringene skal brukes til togtilbud som staten kjøper av NSB over statsbudsjettet, såkalte offentlige kjøp, mens andre investeringer er til togtilbud som selskapet skal drive på rent forretningsmessig grunnlag.

Det vil derfor være helt avgjørende at NSB lykkes i krengetogsatsinga på de tre før nevnte strekningene. Krengetogene skal gå helt uten offentlige kjøp og vil bli nok en milepæl i utviklinga av den moderne jernbanen her til lands. Derfor må det legges til rette for at krengetogene blir en like stor suksess som det flytoget har vært for datterselskapet NSB Gardermobanen AS. Stortinget sitt ansvar her vil være å bevilge tilstrekkelige midler til opprusting av de tre banestrekningene.

Begrepet «krengetog» har jeg forresten en anelse om at bare eksisterer noen dager – eller kanskje bare noen timer – til. Det trengs nok et enklere og mer brukervennlig navn, som det aner meg at NSB har på trappene.

Jeg har nevnt flertallet si ambisiøse målsetting for selskapet. Et annet avgjørende element for å nå denne er de rammebetingelsene jernbanen har i forhold til andre konkurrerende transportformer. Det er god grunn til å vurdere både avgiftsmessige og andre forhold som her er av betydning. Hvorfor er det slik at NSB må betale moms ved kjøp av de nye krengetogene, mens flyselskapene er fritatt for moms ved kjøp av nye fly? Hvorfor er det slik at NSB må betale investeringsavgift ved kjøp av ei ny godsvogn, mens det ikke er investeringsavgift på vognmateriell for lastebilnæringa? Hvis vi vil ha mer gods fra veg til jernbane, er det da riktig at NSB på godssida årlig skal betale over 30 mill. kr i kjørevegsavgift for bruken av jernbanenettet? Kanskje hadde NSB fortsatt hatt den tømmertransporten de har mistet den siste tida, hvis denne avgifta ikke hadde eksistert. Og til slutt: Hvorfor er det slik at en trailer i internasjonal trafikk er fritatt for fortolling av materiellet ved transporter i Norge – såkalt kabotasje – mens jernbanen ikke er det?

Dette må vi ha en skikkelig gjennomgang av. Departementet må snarest foreta ei faglig vurdering av disse spørsmålene og legge den fram for Stortinget. Målsettinga for dette arbeidet må være å få på plass et avgiftsregime som oppmuntrer til mer transport over på jernbanen.

I så å si alle sentrale problemstillinger i innstillinga vi i dag har til behandling, står sentrumspartiene, SV og Arbeiderpartiet sammen. I ett spørsmål valgte imidlertid sentrumspartiene å skille lag med SV og Arbeiderpartiet, nemlig i spørsmålet om utskilling og oppsplitting av virksomhet. Dagens organisasjonsstruktur så, som jeg tidligere har sagt, dagens lys i 1996 etter et kompromiss mellom Kristelig Folkeparti, SV og Arbeiderpartiet. Disse tre partiene la da som en forutsetning at «oppsplitting eller utskilling av basistjenester i selskapene og vesentlige støttefunksjoner», som det het, ikke skulle kunne gjennomføres uten ei forutgående behandling i Stortinget. Arbeiderpartiet og SV vil i dag gjenta dette, mens sentrumspartiene – og til og med Kristelig Folkeparti, som var med på dette i 1996 – ikke vil det. Noen forklaring har ikke blitt gitt. Det er å håpe at debatten i dag vil gi det.

Så litt om forslagene til mindretallet – og som vanlig, hadde jeg nær sagt, er det Høyre og Fremskrittspartiet. Det ene forslaget går ut på å be Regjeringa foreta forskriftsendringer som gjør det mulig for andre enn NSB å drive jernbanetransport. Flertallet støtter ikke forslaget, men det er ikke fordi vi mener at utelukkende NSB skal drive jernbanetransport. Grunnen til at vi i dag vil stemme imot, er at departementet har satt i gang et omfattende utredningsarbeid med tanke på å liberalisere både persontransport og godstransport. Det er helt naturlig å avvente dette arbeidet før en eventuelt endrer eksisterende forskrifter. Dessuten vil jeg legge til at ordlyden i forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet er direkte misvisende, ettersom det kan virke som om det i dag bare er NSB som kan drive jernbanetransport her til lands. Det er jo ikke riktig. Særlig når det gjelder internasjonal godstransport er jernbanenettet allerede åpent for andre aktører enn NSB. Men som sagt, vi vil altså avvente det arbeidet som nå er igangsatt.

Jeg registrerer at Høyre sine forslag om å omdanne NSB BA til aksjeselskap og overføre ansvaret for Jernbanetilsynet til Arbeids- og administrasjonsdepartementet, fremmes for – jeg hadde nær sagt – n'te gang. Med data-teknologi og effektive tekstbehandlingssystemer er det blitt svært så lett å skrive ut de samme forslagene gang etter gang. Men jeg vil legge til: Det har ikke blitt noe vanskeligere å stemme ned de samme forslagene gang etter gang!

Så til slutt: Det siste halvåret har vært et – jeg vil si – eventyrlig halvår for jernbanen. Ikke bare frakter flytoget og NSB sine tog om lag 40 pst. av flypassasjerene til og fra Gardermoen, og det uten at Romeriksporten er tatt i bruk, men også en rekke av NSB sine andre tog har hatt en markert trafikkvekst. Dette viser at det går an å få folk over til toget. Med de enorme investeringene som nå er gjort i nytt materiell, er jeg sikker på at trafikken vil øke enda mer.

Planen styret i NSB BA har utarbeidet, er en plan for utviklinga av det jeg vil kalle «nye NSB». Dette er helt nødvendig og avgjørende for å nå de overordnede målsettingene om mer jernbanetransport. «Nye NSB» med nytt materiell og nye togtilbud må i så fall kunne forventes at staten opptre som profesjonell eier av selskapet.

Etter min mening er vi på rett veg. Jobben nå er å legge til rette for å videreføre den trafikkveksten NSB har hatt den siste tida.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Det var mange fine lovord fra Arbeiderpartiet i denne saken her, og det meste er vel alle for så vidt enig i.

Arbeiderpartiet hadde som sin målsetting at de skulle overføre transporten fra vei til bane, og at de skulle utvikle NSB til et sterkt og konkurransedyktig konsern. Det er et bra standpunkt, som ganske mange nok er enig i. Men hvorledes har Arbeiderpartiet tenkt seg dette når all statistikk viser at selv om NSB skulle nå sine målsettinger og bli et brukbart konsern, og selv om de skulle øke

trafikken med hele 100 pst., vil veitrafikken bli redusert med kun 5 pst. Ser ikke Arbeiderpartiet realismen i at selv om de overfører store beløp både til Jernbanelverket og til NSB, slik det gjøres i dag, er det egentlig veitransporten som trenger penger, og veitransporten man bør satse på.

**Sverre Myrli (A):** Representanten Nistad viste til statistikk – påstod han i alle fall – som skulle tilsi at det er vanskelig å få trafikk over fra veg til jernbane. Jeg har lyst til å vise til ikke bare statistikk, men erfaringer, som jeg også gjorde i innlegget mitt, erfaringer som vi har fra det siste halvåret i vårt eget land, som viser at det går an å få folk over fra veg til jernbane. Men det er klart at det krever at denne forsamlinga er seg sitt ansvar bevisst og legger til rette for ytterligere overgang til jernbane. Jeg kan nevne stikkord som rammebetingelser for jernbanelsekskapa og overføringer til kjøp av ulønnsomme tjenester. Det er helt klart at skal vi opprettholde jernbanetilbudet, ikke minst her i Oslo-området, er vi avhengig av å få bevilget penger over statsbudsjettet.

Jeg vil legge til: Den økningen som har vært det siste halve året, og som vi skal videreføre, klarer vi å få til uten å øke ramma som skal gå til offentlige kjøp av jernbanetransporttjenester. NSB har i sine investeringsplaner, som omfatter nytt materiell til nærtrafikken, altså lokaltrafikken, nye intercitytog, nye krengetog og nye dieselkrengetog, lagt til grunn at overføringene skal være omtrent på dagens nivå.

Så mitt svar må være: Det går helt klart an å overføre transport til jernbanen hvis det er politisk vilje. Men dette huset må være seg sitt ansvar bevisst og legge til rette for at det skal skje.

A s m u n d K r i s t o f f e r s e n hadde her overtatt presidentplassen.

**Oddvard Nilsen (H):** Personlig tror jeg at man av og til gjør lurt i å være litt realistisk. Selv om man synes det går bra med NSB i Norge, bør man kanskje forholde seg litt til virkeligheten. Det virker litt underlig på meg når man her på talerstolen fremstiller Gardermobanen som en kjempesuksess. Det får vi komme tilbake til når vi skal behandle den saken. Men representanten Myrli vet vel at hver eneste billett blir subsidiert med 130 kr. Det er ikke vanskelig å få noe selskap i Norge til å bli lønnsomt hvis man kan fortsette slik. Vi er alle glade for at den har vært en suksess, i den forstand at mange mennesker tar toget, men la oss holde høyden på det innenfor en fornuftig hyllest.

Så til dette med de 165 lokførerne i Stortinget: Jeg vet ikke hvor mange av disse 165 lokførerne som har tilhørt Arbeiderpartiet gjennom årene. Det er ikke få. Det er vel knapt noe parti i denne salen som har stått på for jernbanen og snakket om detaljer slik som Arbeiderpartiet. Jeg tror faktisk at det har vært et hinder for omstillingen. Jeg tror det har vært altfor mange gode jernbanevenner, som har vært venner på den måten at de ikke har stilt krav til NSB. Jeg tror det har vært en av de største feilene vi har

gjort. Og andre som har kommet med kritikk, har kanskje blitt oppfattet som å være negative til jernbanen som sådan. Det er slett ikke riktig.

Det er nå slik at det er kostnadsnivået i NSB som er problemet. Og på side 30 i meldingen står det følgende:

«For både person- og godstrafikken vil den *langsiktige konkurranseevnen* særlig avhenge av *fremtidige enhetskostnader*. NSB har i dag et kostnadsnivå som både i person- og godstrafikken er meget høyt i forhold til konkurrentene. Dette tilsier at NSB fokuserer på kostnadseffektivisering og på å konsentrere seg om færre områder hvor man virkelig kan spesialisere seg.»

Er representanten Inge Myrvoll – unnskyld, Sverre Myrli, enig i at det er et betydelig behov for å få en kostnadsreduksjon og en effektivisering i NSB?

**Sverre Myrli (A):** Forsnakkelsen fra komitelederen ved å kalle meg Myrvoll er nok ikke så alvorlig. Jeg fikk beskjed av Myrvoll på vegen opp hit om at han går god for hele innlegget mitt.

Men så til replikken fra Nilsen. Aller først: Vi skal være realistiske, men samtidig forventer jeg at denne forsamlingen har noen visjoner og vyer om hva vi vil med jernbanetransporten i Norge. Ønsker vi et bedre tilbud? Ønsker vi mer overgang av trafikken til jernbanen?

Jeg nøler ikke med å si at Gardermobanen er en suksess. Selv med en liten nedgang nå de siste dagene er det 40 pst. av dem som skal reise med fly, som kjører tog til og fra flyplassen, i tillegg til at 20 pst. kjører buss, altså en kollektivandel på 60 pst.

Så sier Nilsen at det har vært mange såkalte lokførere i Arbeiderpartiet i denne salen. Det var ikke få, sa han. Jeg skal ikke legge skjul på det. Jeg sa også at noe av grunnen til at en i 1996 besluttet å ha et annet styresystem, var at en ikke lenger kunne styre jernbanen på den måten som en hadde gjort det tidligere.

Men så skal jeg skynde meg å legge til: Noe av grunnen til at Arbeiderpartiets folk har oppført seg som lokførere – i første rekke kanskje fra det partiet – kan vel ha sammenheng med at det i en del andre partier ikke har vært noe særlig brennende engasjement for jernbanen.

Jeg støtter det som er sagt om at det trengs effektivisering og omstilling i NSB. Men da må jeg samtidig legge til: Er det noe selskap som gjennom de siste åra har vært gjennom store omstillinger og store effektiviseringer, så er det NSB. Og vi er ikke ferdige, det skal jeg være enig med komitelederen i, men vi må ikke framstille det som at NSB er et selskap som lever beskyttet, og at det ikke har eksistert store omstillinger. Det har det nemlig gjort.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Representanten Myrli sier seg fornøyd med at det er stor enighet mellom Arbeiderpartiet og sentrum i denne saken, og det slutter jeg meg til. Han sier også at det var uenighet på ett område, nemlig det som angikk utskilling eller oppsplitting, forholdet til vesentlige støttefunksjoner. Jeg skulle gjerne høre hvilken tolkning Arbeiderpartiet har av dette med vesentlige støttefunksjoner.

Kristelig Folkeparti og sentrum støtter Samferdselsdepartementet, som har den oppfatning at begrepet vesentlige støttefunksjoner i utgangspunktet må omfatte den aktivitet som det er nødvendig for NSB å eie selv for å kunne nå den visjon og de mål som er satt for basisvirksomheten. Vi støtter altså departementet i det.

Ellers må jeg bare si at jeg er veldig glad for at sentrum og Arbeiderpartiet i denne saken er så enige og så samkjørte når det gjelder dette med divisjonene, som representanten Myrli nettopp var inne på, nemlig en stor satsing på dette viktige området, på NSB og transport på bane, som er både miljøvennlig og trafikksikkert.

**Sverre Myrli (A):** Vi skal vel ikke lage de store debatter, da det kun er ett avsnitt representanten Kofoed-Larsen og jeg er uenige om i innstillingen. Men kort: Arbeiderpartiet – og jeg tror jeg i dette innlegget også kan tale på vegne av SV – er i utgangspunktet skeptiske til det vi i stor grad ser i offentlig sektor, både kommunalt, fylkeskommunalt og på statlig nivå, at alt skal bli billigere hvis det skilles ut fra det offentlige. Jeg må si at jeg veit ikke om det er riktig, hvis det f.eks. skulle være aktuelt, at alt som har med eiendom, alt som har med verkstedfunksjoner, og alt som har med reinhold å gjøre, skulle skilles ut fra selskapet NSB. Jeg gjentar: Hvis det skulle være aktuelt. Jeg har ingen anelse om at det skulle være aktuelt, men, som sagt, her har vi altså valgt å skille lag. Men samtidig vil jeg legge til: Dette er heller ingen enkle problemstillinger. Vi har stilt store krav til selskapet om å drive rasjonelt og effektivt. Samtidig har selskapet og skal selskapet i stor grad ha muligheten til sjøl å rå over egen drift, så balansegangen her er å finne de overordnede prinsipielle linjene for selskapet. Det skal vi drøfte i denne forsamlingen, mens det daglige ansvaret for hvordan drifta skal organiseres, må styret i NSB BA ha ansvaret for. Men som sagt: Målsettinga som vi alle bør ha i dette arbeidet om vi er i denne salen, i departementskontora, i styret i NSB eller er ansatte i NSB, må være å få mer transport på jernbanen og utvikle jernbanen til å ta enda flere markedsandeler.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er dermed omme.

**Christopher Stensaker (Frp):** Representanten Sverre Myrli er opptatt av at jernbanen betaler investeringsavgift, mens et vogntog for vei ikke betaler slik avgift. Dette var urettferdig mente han. Det jeg da lurer på, er om det er så mye mer rettferdig at NSB mottar driftstilskudd fra det offentlige, mens en trailer ikke får det.

Regjeringen ønsker at NSB skal være en av de ledende aktørene i det norske transportmarkedet, både innen person- og godstrafikken. Ikke minst av hensyn til behovet for en mer miljøvennlig transport ønsker Regjeringen å styrke jernbanens rolle både gjennom statens eierskap i NSB, gjennom statlig kjøp av persontransporttjenester, gjennom forbedring av infrastrukturen og gjennom lov- og regelverk.

Fremskrittspartiet stiller spørsmål om hvor miljøvennlig toget er, da Norge i dag er netto importør av elektrisk

kraft som bl.a. kommer fra kullfyrte kraftverk. Det norske terrenget er heller ikke enkelt å bygge jernbane i, og toget vil først og fremst være gunstig som intercitytog på korte distanser og for tyngre gods på lengre distanser. Derfor ønsker vi et konkurransedyktig og attraktivt tilbud til trafikantene med samme hensyn til NSB BAs inn-tjenings- og finansieringsevne som til konkurrerende selskaper. Dette tilsier en klarere ansvarsdeling. En naturlig tredeling er infrastruktur, myndighetsutøvelse og forretningsdrift. Fremskrittspartiet ønsker derfor at flere aktører, både nasjonale og internasjonale, kan benytte seg av denne infrastrukturen og mener at selskapsformen BA utvikles for NSB, slik at NSB blir omgjort til et aksjeselskap, for på den måten å gjøre det mulig for selskapet å øke effektiviteten, redusere kostnadene og bedre servicen.

Fremskrittspartiet vil vise til at kontroll- og tilsynsorganet Jernbanetilsynet er helt avhengig av dets objektivitet og integritet. Dersom departementet fremstår som både markedsaktør og kontrollorgan, vil dette svekke den tilliten et kontrollorgan er helt avhengig av. Vi mener at det bør være et mål å unngå en sammenblanding av roller ved at samme organ er både eier og kontrollorgan. Jernbanetilsynet skal også føre tilsyn med private aktører på markedet. Ansvaret for Statens Jernbanetilsyn bør således flyttes fra Samferdselsdepartementet til Arbeids- og administrasjonsdepartementet.

Fremskrittspartiet er også skeptisk til at staten skal stå som eier av NSB. Statens Järnvägar i Sverige tapte anbuds konkurransen om pendeltogtrafikken i Stockholm. Det internasjonale selskapet BK Tåg AB overtar lokal-togtrafikken fra 1. januar år 2000, og fra nyttår overtar selskapet det antall SJ-ansatte de har bruk for til å kjøre lokaltog i Stockholm. Svenske myndigheter anslår at man sparer 250 mill. offentlige kr årlig på å ha satt stasjons- og togdriften ut på anbud.

I Norge kjøper staten persontrafikk-tjenester for 980 mill. kr i året av NSB, så anbudsutsetting burde også i Norge være et middel til å spare offentlige utgifter. NSB Gardermobanen presenterte i går sitt første årsresultat etter at selskapet kom i drift. Tallene viser et underskudd på 139 mill. kr etter tre måneders drift. I år budsjetterer selskapet med et underskudd på 571 mill. kr.

Norges mest suksessrike jernbane, flytoget til Gardermoen, har etter nyttår hatt en nedgang i passasjerer etter at prisen fra Oslo til Gardermoen ble forhøyet til 90 kr for fullprisbillett. På toppen av dette subsidieres disse med ca. 140 kr pr. billett. Denne subsidiering mangler busselskapene på samme strekning, men kan likevel konkurrere på både pris og komfort.

Fremskrittspartiet konstaterer også at NSB har problemer med å holde sine markedsandeler på godssiden. For å øke sine markedsandeler må NSB fokusere på bedre utnyttelse av ressursene i egen organisasjon og slik bedre sin konkurransevne. Det kan ikke aksepteres at NSB styrker sin konkurransevne ved at avgiftene og andre rammebetingelser forverres for veitransporten. Norske transportkostnader er høyere enn i de nærmeste konkur-rentland og fører til betydelige ulemper for norsk syssel-

setting og verdiskaping. Det må være en målsetting å redusere avstandsulempen for norsk næringsliv ved å redusere transportkostnadene. Jeg vil også minne om de betydelige beløp bil og bilbruk bringer inn i statskassen uten at det gjenspeiler seg i bedre veier. Skal jernbanen konkurrere, må andre aktører slippes til på jernbanesporet i lik konkurranse om personer og gods.

Fremskrittspartiet mener det er nødvendig å effektivisere bruken av midlene innen kollektivtrafikken for å gi forbrukerne et bedre tilbud. En forutsetning for å oppnå dette er en bedre koordinering mellom de ulike transportformene. Dette forutsetter at all kollektivtransport ses i sammenheng. Det ville derfor være riktig at den instans som koordinerer kollektivtransporten, også kjøper kollektivtjenestene på vei, sjø eller bane. Dette burde kunne gi en betydelig koordineringsgevinst, i tillegg til at en slik ordning ville avklare ansvarsforholdet til kollektivtransport. Jeg vil også i denne sammenheng understreke at NSBs fremtidige konkurransevne vil være avhengig av hvor kostnadseffektiv bedriften er i forhold til andre aktører.

Det er meget viktig for norsk næringslivs konkurransevne å få redusert transportkostnadene i Norge. Et bidrag til dette ville være å tillate lengre vogntog på norske veier for å redusere drivstoffbruket. Det er ikke akseptabelt å hindre rasjonell veitransport for å verne jernbanen mot konkurranse. Jernbanen må bedre sin konkurransevne gjennom interne tiltak for å bli mer kostnadseffektiv.

I Innst. S. nr. 136 for 1997-98 var det kun Fremskrittspartiet og Høyre som i sine respektive forslag gikk inn for et fullt organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket. Derfor er det med glede at jeg konstaterer at sentrumsregjeringen i nasjonalbudsjettet for 1999 etter ett år i regjeringskontorene var kommet til den samme konklusjon. Fremskrittspartiet vil ellers vise til sine forslag vedrørende regulatoriske endringer i Dokument nr. 8:46 for 1997-98, forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å skille økonomisk og administrativt mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet. Fremskrittspartiet ønsker i utgangspunktet å behandle selskapsformen BA mest mulig likt med AS med hensyn til utbyttepolitikk.

Jeg vil på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet legge fram forslagene nr. 1, 2, 3 og 4, som er gjengitt i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Sverre Myrli (A):** Representanten Stensaker hadde også en liten visitt til meg. Det er hyggelig det, men det var for så vidt ingen helt korrekt beskrivelse av virkeligheten det representanten kom med. Jeg viste ganske korrekt til en del skjevheter i avgiftssystemet, som jeg for egen del mener kommer jernbanen til disfavør.

Så sier Stensaker at NSB mottar driftstilskudd, og at det gjør ikke et vogntog. Det blir direkte misvisende å påstå det. Ja, NSB mottar driftstilskudd – en kan kalle det

det – det som heter offentlige kjøp over statsbudsjettet til en del spesifiserte transporttjenester, men godstransporten på NSB går 100 pst. uten subsidier fra dette huset. Det er faktisk slik at Stortinget har vedtatt og lagt som en forutsetning at godsdivisjonen i NSB BA skal gå i balanse. Men rett nok bruker vi omtrent 1 milliard kr – 980 mill. kr for å være eksakt når det gjelder årets beløp – til offentlige kjøp av persontransporttjenester. Dette kommer noen toggrupper til gode, mens andre toggrupper drives for NSBs egen regning.

Mitt spørsmål til Stensaker blir: Hvis han mener at det er så forferdelig at staten bruker penger på å kjøpe persontransporttjenester hos NSB, hva hadde alternativet vært? Vi veit at det ville bety en rasering av jernbanetilbudet i Oslo-området, rundt de store byene og i distrikta, og jeg vil stille enda et spørsmål til Stensaker. Mener han at lokaltrafikken på Trønderbanen bør nedlegges? Den drives ikke bedriftsøkonomisk lønnsomt. Eller mener han at trafikken på Raumabanen og trafikken på Rørosbanen skal nedlegges fordi de mottar overføringer fra Stortinget? Det er ikke mulig å drive jernbane med overskudd alle steder i vårt kongerike.

**Christopher Stensaker (Frp):** Representanten Sverre Myrli var inne på det med investeringsavgift. I mitt innlegg nevnte jeg ikke gods med et ord. Jeg sa at jernbanen betaler investeringsavgift – mens representanten syntes det var urettferdig at vogntog ikke gjorde det – og at NSB mottar driftstilskudd. Man kan kalle det hva man vil, de får i alle fall tilskudd fordi det offentlige kjøper persontransporttjenester.

Man kan si at det er skjevheter i avgiftssystemet. Jeg tror at hvis man ser på hvem som mottar mest av det offentlige, enten det gjelder personbefordring eller annet, vil jernbanen skåre på plussiden.

Når det gjelder det med ulønnsomme persontransporttjenester, har jeg ikke sagt at man skal legge ned det. Jeg er helt enig i at det offentlige skal kjøpe disse tjenestene der hvor det ikke er lønnsomt for leverandøren å drive dem. Men det vi sier, og det vi mener, og det vi kommer til å stå på til vår «døyende dag», er at vi spesifiserer hvilken tjeneste vi vil ha, og setter den ut på anbud. Så får den drive driften som gjør det best og billigst etter våre spesifikasjoner.

**Jan Sahl (KrF):** Representanten Stensaker stilte spørsmålet om hvor miljøvennlig toget er. Jeg synes det for så vidt var et ganske dristig spørsmål å stille. Nå er vel ikke Fremskrittspartiet så opptatt av miljø, men når representanten fortsetter med å si at han godt kunne tenke seg å ha tillatt lengre vogntog på vei, som et alternativ, vil jeg spørre: Hva slags miljøproblem står en eventuelt da overfor? Og hva slags miljøproblem ville en ha stått overfor på veien utover mot Gardermoen dersom flytoget ikke hadde gått? Når vi snakker om hva flytoget koster i penger i dag, må vi også se det i en sammenheng med at det er en investering i miljøet.

Så sa representanten Stensaker at Fremskrittspartiet vil at NSB skal gjøres om til et AS, slik at de kan få mu-

lighet til å effektivisere, økonomisere og yte bedre service. Da blir mitt spørsmål: Kan ikke selskapet gjøre det i dag som et BA? Har ikke selskapet vist at det har evne til å gjøre det, nemlig å effektivisere, økonomisere og yte en bedre service?

**Christopher Stensaker (Frp):** Representanten Jan Sahl var inne på det med miljøvennlige tog. Jeg var inne på at man må spørre seg om hvor drivstoffet til toget kommer fra. Det drivstoffet er mangelvare i Norge i dag, og vi får det bl.a. fra kullfyrte kraftverk.

Et tog frakter også mye mer tonnasje i egenfrakt ved at togvognene er tyngre enn andre, det skal mer kraft til for å dra dem. Når det er snakk om lengre vogntog, og hvilken besparelse det gir, er det klart. Jan Sahl vet også at man sparer mye drivstoff ved å frakte mer gods på samme trailer.

Så var det det at vi ønsker å omdanne NSB-selskapet til et AS. Sahl lurte på om ikke selskapsformen BA gjør samme jobben, om man ikke kan konkurrere med andre selv om man er et BA. Jo, det kan man, men som et AS vil man ha større frihet til å foreta de omstillinger som er nødvendige uten å spørre det offentlige om lov. En kan gå rett fra styre til drift og omstille seg på en hurtigere måte enn det man kan i en bedrift organisert som et BA.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Hvem hadde vel for et år siden tort å satse 10 eller kanskje 100 kr på at flytoget et halvt år etter åpningen av hovedflyplassen på Gardermoen skulle framstå som en suksess og flyplassen som en fiasko? Som en sa på telefon til meg i går: Det er Gardermobanen som er det beste ved Gardermoen. Morsomt!

Ellers er jeg ikke akkurat udelt enig i at flyplassen er en fiasko – det er vel ikke særlig dekkende. Flytoget er en suksess, og stadig flere velger også tog istedenfor fly.

NSB BA har som visjon for konsernet at det skal bli landets mest ressurseffektive og samfunnsnyttige transportbedrift. Det målet er ambisiøst, men riktig. Vi trenger visjoner for jernbanen, og vi trenger visjoner for NSB.

NSB står foran og har gjort store investeringer. En mengde nytt materiell, som Sverre Myrli tidligere var inne på, skal settes inn i trafikk i løpet av de nærmeste årene. 36 lokaltogsett, krengetog på hovedstrekningene og kregende dieselmotorvogner til bruk på Raumabananen, Rørosbanen og Nordlandsbanen representerer meget store investeringer, men er helt nødvendig for å møte konkurransen. For at selskapet skal kunne utnytte materialet og gi de reisende et bedre tilbud, er det viktig at infrastrukturen legges til rette. Krengetogene krever et bedre linjenett på Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen. Vi lovet før valget å sette av 1 600 mill. kr til dette i løpet av den fireårsperioden som vi nå er inne i. Med en mer anstrengt og presset økonomi enn det vi forutså, har vi så langt bevilget 550 mill. kr til investering og opprusting av linjen med tanke på tilrettelegging for krengetog. Det er ikke så mye som vi hadde håpet på, men det er en god begynnelse.

Så til kundeorienteringen, som ble tatt opp i § 10-plannen: NSB sier at det gjennomføres ulike undersøkelser med hensyn til kundenes tilfredshet med de produkter og den kvalitet som NSB tilbyr. Det er ganske viktig. Og det er nok fortsatt diverse forbedringspunkt. Jeg vil ta noen små eksempler: radio i toget for at vi skal kunne høre Dagsnytt, servering, også for dem som ikke er så mobile, økt samarbeid med lokale rutebilselskap for å sikre matting til knutepunkt. Trivsel på toget er viktig for passasjerutviklingen, og jeg vil gi en stor honnør til NSBs hyggelige personale for deres serviceinnstilling. Det er en tilbakemelding som jeg stadig får.

Men NSB har også passasjerer med funksjonshemninger – de er også kunder. Det er viktig at det nå er etablert et samarbeid mellom de funksjonshemmedes organisasjoner og NSB. For Kristelig Folkeparti er det vesentlig at de funksjonshemmedes spesielle behov ivaretas på en best mulig måte, og jeg vil streke under at det er viktig at det gjøres på et så tidlig tidspunkt som mulig i prosessen, ikke bare når det gjelder togene, men også tilgjengeligheten på stasjonsområdene.

Ordningen med felles administrasjon for Jernbaneverket og NSB avvikles fra 1. juli 1999. Styret i Jernbaneverket avvikles, og Jernbaneverket blir et forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Dette krever nye former for samarbeid, med en helt nødvendig samordning og kommunikasjon mellom NSB BA og Jernbaneverket.

Så er det reist en debatt om å tillate større vogntog i tømmertransporten. Dette aktualiserer konflikten mellom gods på vei og gods på bane. Dessverre har ikke alltid NSB BA klart å gi de beste tilbudene når nye kontrakter for godstransport har vært tildelt, og på noen strekninger har NSB tapt kontrakter. Vi har hatt store diskusjoner, bl.a. når det gjelder tømmertransport. Jernbanens største fortrinn er på frakt av store mengder gods over lange strekninger. Arbeidskrevende omlasting gjør at jernbanen er mindre konkurransedyktig på kortere strekninger. Kristelig Folkeparti vil arbeide for å styrke jernbanens konkurransevne innen godstrafikken. Investeringer og forbedringer på hovedstrekninger vil forbedre jernbanens konkurransevilkår. De planlagte nye godsterminalene i Stavanger/Sandnes og i Trondheim vil også styrke NSBs muligheter. Det er også viktig, som et flertall i komiteen understreker, at departementet foretar en vurdering av de avgiftsmessige forhold og annet som er av betydning for jernbanens konkurranse med andre transportformer, både når det gjelder gods- og persontrafikk, noe som vel allerede er på gang.

Jernbanen er et komfortabelt og miljøvennlig alternativ. Den gir arbeidsmuligheter underveis som verken buss, fly eller privatbil kan konkurrere med. Når krengetogene etter hvert settes i drift, kan vi utmerket godt oppleve at økt frekvens, kortere reisetid, arbeidsmuligheter og komfort vil styrke jernbanens markedsandeler kraftig. Det vil i så fall innebære et langt skritt i riktig retning for en mer miljøvennlig samferdsel.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Oddvard Nilsen (H):** Det var innledningsvis en hyllest til Gardermobanen i representanten Kofoed-Larsens innlegg. Jeg skjønner godt det. Som jeg også sa i en tidligere replikk her: Det er en stor suksess, det er veldig hyggelig at så mange mennesker tar banen. Det skal vi være enige om alle sammen. Men det som overrasker meg, er at heller ikke Kristelig Folkeparti tar høyde for at her kommer det en regning som til sjuende og sist skal betales, og som selvsagt vil ha betydning for norsk samferdsel.

I grunnen er spørsmålet til representanten Kofoed-Larsen veldig enkelt: Tror hun at disse utgiftene knyttet til Gardermobanen, eventuelt gjeldssanering og hva vi måtte gjøre i fremtiden, vil ha betydning for norsk samferdsel, f.eks. i Distrikts-Norge, når det gjelder mulighetene for investeringer? Vil det ha noen konsekvens, eller tror hun at dette utelukkende er «free lunch», frie penger som kommer fra et eller annet sted?

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Representanten Oddvard Nilsen tar opp Gardermobanen og de store utgiftene som vi har i forbindelse med den, og eventuelle konsekvenser for distriktssatsing i forhold til at vi også skal dekke disse utgiftene med en eventuell gjeldssanering eller på andre måter.

Vi er i den situasjon at vi er nødt til å dekke en del utgifter på Gardermobanen. Dette har vært et stort prosjekt, som Stortingets flertall har vedtatt, og det er klart at vi er nødt til å se på det. Vi har nå en sak liggende om driften av Gardermobanen og Romeriksportens åpning som vi skal behandle senere i vår, og vi vil komme tilbake til saken da.

Men når det gjelder distriktssatsingen, tror jeg faktisk at representanten Oddvard Nilsen og Kristelig Folkeparti deler den oppfatningen at vi skal ha en satsing på distriktene, også når det gjelder samferdsel, i tiden framover fra denne komiteens side.

**Inge Myrvoll (SV):** Representanten Kofoed-Larsen sa at de 550 mill. kr som var bevilget til investeringer og tilrettelegging for krengetog, var en god begynnelse. Jeg er ikke enig i at det er en god begynnelse, fordi forutsetningen var egentlig at mesteparten skulle komme i begynnelsen av perioden, og nå er vi jo midt i perioden. Men jeg forstod det slik at vi kan stole på at disse 1,6 milliarder kr er på plass i løpet av denne fireårsperioden, slik at man sørger for at rammebetingelsene for krengetogene er på plass, og at når Kristelig Folkeparti er med på å fatte et vedtak, kan vi stole på at de gjennomfører det.

Det andre er det som går på rammebetingelser – kjørevgsavgift, merverdiavgift, investeringsavgift osv. Dette er ikke nye problemstillinger. Det ble nå sagt at det jobbes med dette. Representanten Myrli snakket om at man snarest må gjøre noe med det – og det er jo et litt uklart begrep.

Jeg lurer på om representanten Kofoed-Larsen har noe tidsperspektiv på når dette kan komme til Stortinget, slik at vi kan få lagt forholdene til rette for å styrke NSB BAs

konkurransesevne på person- og godstransportsiden, slik at vi får den trafikkovergangen som et stort flertall i komiteen ønsker. Regner representanten Kofoed-Larsen med at dette er på plass slik at vi kan få behandlet det f. eks. når vi får budsjettet til høsten – eller må jeg spørre statsråden om det senere?

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Representanten Inge Myrvoll og jeg er i store trekk veldig enige om NSB og satsingen på jernbane.

Når det gjelder spørsmålet om vi forholder oss til det som er sagt tidligere om de 1 600 mill. kr i forhold til de 550 mill. kr som vi nå har klart å legge inn, er det klart at vi må forholde oss til den økonomiske situasjonen også framover. Å tallfeste hvor mye som kommer til å bli bevilget på denne sektoren i løpet av disse fire årene, kan jeg ikke gjøre her og nå. Men jeg kan jo si at det faktisk er et av de områdene som både Inge Myrvoll og jeg ønsker størst satsing på.

Når det gjelder avgifter og tidsperspektivet på det som departementet skal komme tilbake med, kan jeg selvfølgelig heller ikke si noe om det. Det er mulig andre kan si noe om det, men jeg regner med at det arbeidet som er i gang, skal komme til Stortinget så raskt som overhodet mulig, slik at vi kan ta det med i det videre arbeidet for å få en løsning på bl.a. dette med godstransport, der vi alle er enige om at vi ønsker mer godstransport fra vei til bane. For å få løst dette er bl.a. denne vurderingen noe av det som ligger i bunnen. Jeg ser fram til et fortsatt samarbeid om akkurat disse viktige tingene for NSB og transporten.

**Inge Myrvoll (SV):** Det er kul umulig å inngå et samarbeid med noen hvis man ikke kan stole på dem man samarbeider med – så enkelt er det! Jeg regner stortingsvedtak som forpliktende for en regjering. Derfor ventet jeg bare ett klart svar her, nemlig at det er klart disse pengene skal på plass, for det har vi et vedtak på. Jeg går ut fra at når Kristelig Folkeparti har inngått en kontrakt med Høyre og Fremskrittspartiet, sier de at dette er en kontrakt, vi kan ikke bryte den. Men det å gjøre et vedtak i Stortinget som inviterer NSB BA til å bestille materiell på bakgrunn av det vedtaket, anser jeg som forpliktende. Det er bare ett svar som duger: Pengene skal på plass i løpet av perioden.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Representanten Myrli sier ganske riktig at det er viktig at vi kan stole på hverandre, og det regner jeg med at vi kan. Men jeg tror at også representanten Myrli må forholde seg til den økonomiske situasjonen som er i landet, uansett hva som ellers har foregått. Det jeg tror er viktig, er at NSB og Jernbanelverket – som vi ikke diskuterer i dag – får såpass gode, forutsigbare rammebetingelser at de har muligheten for å gjøre nettopp det vi alle er opptatt av, nemlig å tilrettelegge for krengetogsatsingen, som nå kommer i løpet av de nærmeste årene.

Så langt har jeg forstått det som om NSB er fornøyd med det de har fått – i hvert fall fornøyd så langt at de sy-



nes det er greit – men det er klart at hvis vi kan se at de kan få en ytterligere økning, tror jeg vi alle er positive til det. Men dette er helt avhengig av den økonomiske situasjonen for øvrig, og den tar vi med oss. Men satsingen fra 550 mill. til 1 600 mill. kr ønsker vi fortsatt å være med på, som jeg sa tidligere.

**Presidenten:** Jeg regner med at det var representanten Myrvoll representanten siktet til, og ikke Myrli, selv om de har uttrykt ens oppfatning i dag.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Ja, selvfølgelig – unnskyld!

**Sverre Myrli (A)** (fra salen): Det går bra!

**Inge Myrvoll (SV)** (fra salen): Vi mener jo det samme.

**Oddvard Nilsen (H)** (fra salen): Det er jo samme sak!

**Presidenten:** Med dette er replikkordskiftet omme.

**Oddvard Nilsen (H)** (komiteens leder): Det hersker bred enighet om at jernbanen og NSB har en viktig rolle å spille i det norske transportsystemet. Spesielt gjelder dette innen persontransport i de tettest befolkede områdene. Her kan jernbanen redusere trafikkbelastningen og bidra til bedre fremkommelighet, bedre miljø og dempet arealpress. Det er her ressursene innen jernbanesektoren i hovedsak må satses i årene som kommer.

Uenigheten i jernbanepolitikken står mellom dem som prioriterer en effektiv ressursutnyttelse av de midlene som tilføres jernbanesektoren – her i salen representert ved Høyre og Fremskrittspartiet – og de øvrige partiene, som aksepterer en dårligere ressursutnyttelse, uvisst av hvilken grunn. Det er meget beklagelig at stortingsflertallet gjennom dette gir Norge et dårligere jernbanetilbud, til skade for miljø og fremkommelighet. Det er ønskelig at jernbanen øker sin markedsandel i forhold til veitrafikken, men dette må skje ved at ressursene som tilføres jernbanesektoren, blir bedre utnyttet, og ikke ved at kostnadsnivået for veitransporten økes.

Dessverre har NSB problemer med å holde på sine markedsandeler på godssiden. For å øke sine markedsandeler må NSB fokusere på bedre utnyttelse av ressursene i egen organisasjon, og slik bedre sin egen konkurransevne. NSBs fremtidige konkurransevne vil være avhengig av hvor kostnadseffektiv bedriften er i forhold til andre aktører. Det er ikke akseptabelt at NSB styrker sin konkurransevne ved at avgifter og andre rammebetingelser forverres for veitransporten. Norske transportkostnader er høyere enn i våre konkurrentland, og dette fører til betydelig ulemper for norsk sysselsetting og verdiskaping. Det må derfor være en målsetting å redusere avstandsulempen for norsk næringsliv ved å redusere transportkostnadene, og ikke øke dem.

Et viktig virkemiddel for å få til en slik effektivisering er å slippe til andre aktører på jernbanesporet. Erfaringene

med å slippe private til på sektorer med statlige monopol er meget gode. De viser at ressursutnyttelsene da blir bedre og prisnivået synker. Erfaringene fra andre land ved å slippe andre aktører til på jernbanesporet viser at jernbanens konkurransevne øker når konkurranse etableres.

Jeg vil i denne sammenheng også vise til EUs transportkommisjonær, Neil Kinnock, som den 3. november 1998 i en tale til det britiske industriforbundet gjentok sin sterke tro på nødvendigheten av fortsatt liberalisering i transportsektoren, først og fremst på jernbanesektoren. Det viser at ikke alle sosialdemokratiske partier er blinde for å bedre ressursutnyttelsen innen jernbanesektoren.

Høyre ønsker å åpne for konkurranse innen jernbanesektoren, og har fremmet forslag om å åpne for at andre enn NSB kan kjøre gods- og persontog på skinnene. Dessverre er det ikke flertall for dette i salen. Jeg er derimot helt overbevist om at vi i årene som kommer, vil se en økt liberalisering med økende konkurranse innen jernbanesporet selv om stortingsflertallet ikke ønsker det.

Det gjør det nødvendig å gi NSB BA en mer konkurranserettet styringsform. Høyre har ved flere anledninger foreslått å omgjøre NSB til et AS. Dessverre har vi ikke fått flertall for det, heller ikke ved denne korsvei.

Staten kjøper i dag ulønnsomme persontransporttjenester av NSB BA. Så lenge det bare finnes én anbyder i systemet, er det vanskelig å vite om man betaler «riktig» pris. Høyre mener at offentlige kjøp bør ha full konkurranse som en forutsetning, og at de bør skje gjennom anbud på pris og kvalitet.

I Stockholm har man gjort dette med rimelig stor suksess. Ved å konkurransesette lokal- og pendeltogene i Stockholm sparer det offentlige 250 mill. kr pr. år, samtidig som kvaliteten bedres. Tallene taler for seg, og ytterligere kommentarer skulle nesten være unødvendige.

Det er selvsagt viktig at rammevilkårene for de ulike transportsektorene er utformet slik at de ikke fører til konkurransevridning, med økte transportkostnader som resultat. Høyre er villig til å se om det finnes slike negative vridningseffekter. Når det gjelder investeringsavgiften knyttet til jernbanesektoren, er Høyre også villig til å se på den. Denne viljen til å fremme investeringer er fra Høyres side prinsipiell, ikke situasjons- eller sektorbetinget. Når det gjelder kjørevegsavgiften og merverdiavgiften som NSB betaler, må dette sees i sammenheng med andre transportgreners avgiftsregime og rammebetingelser. Men vi vil ikke avvise at man bør se på disse totalt sett i en sammenheng. Jeg vil også peke på at under et regime med konkurranse på sporet bør selvsagt kjørevegsavgiften beholdes – dette for å kunne kreve betaling for bruk av infrastrukturen, slik en krever det av andre brukere av infrastrukturen innenfor samferdselssektoren.

Høyre forventer at NSBs satsing på krengetog vil være bedriftsøkonomisk lønnsom. Jeg vil understreke at fremtidige bevilgninger over statsbudsjettet til jernbaneformål – dette gjelder for øvrig hele samferdselssektoren – må sees i sammenheng med den aktuelle økonomiske situasjonen i landet. Dette tilsier at økonomiske midler først er tilgjengelige når Stortinget har gjort sine årlige bevilgningsvedtak. Slike vurderinger må selvsagt legges

(Nilsen)

til grunn for alle aktører innen samferdselssektoren, også NSB BA.

Høyre ser med bekymring på at NSB BA ikke har nådd de effektivitetsmål som Stortinget sluttet seg til ved gjennomføringen av omstillingsprogrammet «Effekt 600». Jeg vil understreke behovet for fortsatt effektivisering av NSB og ber departementet følge utviklingen meget nøye.

Spørsmålet om bruk av lengre vogntog er blitt et tema i denne innstillingen – dette til tross for at denne saken er ute på høring etter det jeg kjenner til, og vanlig praksis skulle tilsi at en avventet resultatet av denne. Høyre vil selvsagt avvente og ta et endelig standpunkt i saken når den er utredet og fremlagt gjennom Vegdirektoratet og departementet.

Publikum har tatt meget godt imot Gardermobanen, og det er veldig gledelig. Det må imidlertid understrekes at det er knyttet meget høye miljømessige og økonomiske kostnader til banen. Banen nyter godt av økonomiske særordninger, fordi de reisende er kraftig subsidiert. I forkant av banenes åpning fikk selskapet NSB Gardermobanen AS avskrevet 1,6 milliarder kr i gjeld. I tillegg er selskapet i den unike situasjon at jo større underskudd NSB Gardermobanen AS opparbeider seg, jo større vil den fremtidige gjeldssanering bli. Det må understrekes at det knapt er en modell til etterfølgelse i fremtiden.

For øvrig vil jeg komme tilbake til Gardermobanen mer i detalj i forbindelse med den meldingen Stortinget har til behandling.

Selv om stortingsflertallet i denne omgang setter en effektiv stopper for nødvendige strukturelle endringer innen jernbanesektoren – som vi i Høyre tror er helt nødvendig, og som vi er helt overbevist om må komme, det vil tvinge seg fram – er ikke bildet helt – helt – svart. Den 1. juli gjennomføres et fullt organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket. Dette er en omorganisering Høyre lenge har kjempet for, og det er gledelig at stortingsflertallet endelig har kommet til en konklusjon som er identisk med den vi har hatt i mange år. Jeg kunne ha laget en uendelig lang liste her over tiltak som Høyre har foreslått, knyttet til NSB – effektivisering, BA, AS og alt dette som er lagt inn. Det som alltid har undret meg, er hvorfor det må gå så forferdelig lang tid før dette stortinget er villig til å gjøre beslutninger til gagn for NSB.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Sverre Myrli (A):** Komitelederen streifet innom rammebetingelsene for jernbaneverksamheten.

Som jeg også nevnte i mitt innlegg, er det en hel rekke ting å gjennomgå både på avgiftssida og hva gjelder utforminga av lover og regler. Så kan vi være uenige eller enige i de ulike tiltaka.

En annen diskusjon som nå riktig er aktualisert, er eventuell innføring av 25,25 meters lengde på vogntog. Vi har registrert gjennom media i går at vegdirektøren har sagt at han vil foreslå at det åpnes for lengder inntil 25,25 meter. Høyre nærmest lovpriser dette i den innstillinga som vi har til behandling i dag. Det står:

«Erfaringene fra Sverige og Danmark er gode.»

Jeg skulle gjerne få høre litt fra komitelederen om hva slags erfaringer som spesielt er gjort i Danmark med dette. Så vidt jeg veit, er det bare Sverige og Finland som har innført vogntog med tillatt lengde inntil 25,25 meter. Så, som sagt, jeg vil gjerne få komitelederens utdyping av de gode erfaringer som er gjort i nabolanda med slike lange vogntog, og spesielt hva slags erfaringer Danmark har.

**Oddvard Nilsen (H):** La meg først si dette når det gjelder første del av spørsmålet, som gikk på eventuelle vridninger av avgiftene: Jeg synes jeg var rimelig klar i innlegget mitt, jeg sa vi er villig til å se gjennom dette. Jeg regner med at også departementet gjør det. Hvis det er slik at avgiftsregimet i Norge på en eller annen måte muliggjør kostnadsvridninger til ugunst for én transport, skal vi selvsagt se på det. Høyre er et parti som ønsker full konkurranse på dette området. Vi tror jo at det er ved konkurranse man får den mest effektive utnyttelsen av ressursene i samfunnet. Så vi er selvsagt villig til å se på dette hvis det er noe i systemet som gjør at man favoriserer én transport, for det er det økonomisk ufornuftig å gjøre.

Når det gjelder investeringsavgiften, sa jeg at den er uavhengig av bransje eller sektor. Vi er og har vært imot investeringsavgiften, fordi vi mener man bør stimulere til investeringer, ikke ha avgift på dem. Vi husker jo også historien bak investeringsavgiften, hvorfor den ble brakt inn i sin tid – det var jo faktisk for å redusere investeringene. Vi mener at det er en gal måte å gjøre det på. Vi burde gjøre det på en annen måte i dag. Så det er vi villig til totalt sett å se på.

Så til dette med 25,25 meters vogntog. Sannheten er – og jeg sier det oppriktig – at vi som parti ikke hadde tenkt å kommentere dette i innstillingen i det hele tatt. Det var faktisk flertallet som provoserte fram en uttalelse fra oss. Jeg tror også jeg har gitt uttrykk for det tidligere at vi ønsket den saken utredet. Men når det er svart, er det slik at dette samfunnet har lagt betydelige penger ned i vegkapital i dette landet. Og det er også viktig at den kapitalen en legger ned, blir utnyttet på den mest effektive måten, altså at vegkapital i Norge blir utnyttet slik at vi oppnår det som er hensikten med investeringen, nemlig reduserte transportkostnader. I tillegg er det også et miljøaspekt i dette, og komiteen vet utmerket godt at det er kommet også beregninger fra Transportbrukernes Fellesorgan som viser hva miljøgevinsten vil være ved disse vogntogene f.eks. for tømmertransport. Det er et nyansert bilde dette, men svaret skal vi få når utredningen er på plass.

**Jan Sahl (KrF):** Representanten Oddvard Nilsen uttrykte seg omtrent som så at det var ikke helt – og han gjentok *helt* – svart for NSBs drift i dag, det var et lyspunkt, nemlig det skillet som skulle komme. Nå syns jo jeg å øyne at det var noen flere lyspunkt. Også trafikken med Gardermobanen var et lyspunkt, da på en svart bakgrunn, så vidt jeg kunne tolke representanten. Han var overbevist om at en økt liberalisering av tilgangen til sporet vil komme, og det er vel heller ingen i denne salen som er uenig i det. Jeg tror også det etter hvert trenger

seg fram, og så vidt jeg vet, er det også en forutsetning for NSBs drift. De forventer at det etter hvert kommer en konkurranse på sporet, og den konkurransen skal de matche. Men samtidig er vi inne i en sterk investeringsperiode for NSB og en sterk omstillingsperiode. Og jeg vil spørre representanten Oddvard Nilsen: Hvorfor presse fram denne liberaliseringen midt i denne sterke omstillingsperioden for NSB?

**Oddvard Nilsen (H):** Det var jo hyggelig at representanten Sahl har oppfattet at det var noen lysglimt iblant, for det var faktisk meningen. Jeg har forsøkt å si flere ganger i dag at det på ingen måte er helsvart i NSB. Jeg synes det er veldig mye å glede seg over, spesielt knyttet til dette med holdninger, rett og slett til hvorledes man skal drive effektivt og økonomisk og gjøre dette godt. Her synes jeg det har skjedd en dramatisk endring i bedriften, og i så måte er jeg godt fornøyd. Så bildet er ikke slik.

Det stod i innstillingen noe om eierskapet bl.a. fra flertallets side. Ja, jeg mener selvsagt at staten som eier skal være en meget kravstor eier. Så om jeg fra talerstolen på Stortinget eventuelt skulle oppfattes å være kritisk til NSB, er det eierjobben jeg forsøker å utføre. Jeg må stille de krav som jeg tror NSB har godt av.

Jeg tror ikke NSB har tjent noe som helst ved at ingen stiller krav til dem. Jeg tror faktisk det er noe av historiens lærdom at man ikke tidligere har stilt krav til NSB, og så har det utviklet seg strukturer som det står å lese om i innstillingen. Det står jo faktisk også at man fortsatt har en forvaltningsstruktur som ikke er helt god. Ja vel, så la oss se på det. Det er i hvert fall en av de innrømmelsene som står der. Så mitt svar til dette er at det rett og slett er eierrollen vi er ute etter å se på. Jeg mener at det er utrolig viktig, uansett om det er en privat eller offentlig eier, at man har en meget kritisk holdning til bedriften og stiller krav til avkastning på kapital og til intern styring av det hele. Der er vi på mange måter uenige. Der synes jeg på mange måter flertallet i Stortinget ikke stiller nødvendige krav. Også når det gjelder selve omstillingene, har vi på mange måter ikke oppnådd resultatene. Det står jo rett og slett her at målet med omstillingsprogrammet «Effekt 600» har vi ikke nådd, og da må man som stortingsrepresentant få lov til å gå på talerstolen og si at dette er man ikke fornøyd med, og på den måten utføre eierskapet slik som jeg og Høyre mener eierskapet skal utføres.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Det totale transportvolumet i landet har auka kraftig dei seinare åra. Mykje av denne auken kjem på veg. Det er difor ynskjeleg i dei delar av landet der ein også har jernbane, at noko av transporten vert ført over frå veg til bane.

Det er gledeleg at det dei siste åra har vore ein vekst i kortare jernbanereiser rundt dei store byane og for mellomlange reiser. Når Regjeringa ut frå ei samfunnsmessig vurdering vil konsentrere infrastruktursatsinga til dei mest trafikksterke områda, vil dette vere i tråd med

Norsk jernbaneplan 1998-2007, og det vil òg vere ei styrking av jernbana i dei områda der utviklinga er positiv i dag. I desse områda, som er dei mest tettbygde, er det også spesielt viktig å få meir trafikk over på kollektivtransport for å avlaste vegnettet. Samtidig deler eg Regjeringa sitt ynske om at jernbana framleis skal spele ei viktig rolle på fjerntogstrekningane Sørlandsbana, Dovrebana og Bergensbana.

På godssida har det vist seg at jernbana har hatt vanskar med å vere konkurransedyktig i høve til vegtransport. Men for å unngå sterkare fortetting på vegnettet støttar eg Regjeringa, som er oppteken av å leggje til rette for at fleire faste transportar av store kvanta over lengre strekningar kan overførast frå veg til bane.

Eg har merka meg at NSB i § 10-planen sin meiner at det er fleire ting ved dagens meirverdiavgiftsreglar som er konkurransevridande i disfavør av jernbanetransport. Det bør avklarast om så er tilfellet, og Senterpartiet er difor med i eit fleirtal som har peika på at det er viktig at departementet vurderer avgiftsmessige og andre forhold som kan vere avgjerande for jernbana sin konkurranse med andre transportformer, både når det gjeld gods- og persontransport. I det arbeidet som skal gjerast på dette området, er det vesentleg å leggje til grunn, slik Regjeringa peikar på, at det skal vere mest mogeleg konkurranseøytralitet i høve til andre transportformer.

Fleirtalet har i innstillinga peika på det faktum at NSB Biltrafikk på enkelte strekningar køyrer buss parallelt med toget. Som fleirtalet peikar på i denne samanhengen, må det vere sjølvstykke å sjå på eit tettare samarbeid mellom togdrifta og bildrifta i NSB BA.

I debattar som gjeld verksemda til NSB BA, er det ikkje til å unngå at spørsmålet om auka konkurranse på jernbanenettet kjem opp. Då er det grunn til å minne om, slik eit fleirtal i komiteen har gjort i merknadene, at store delar av det norske jernbanenettet alt er opna for andre aktørar enn NSB BA. Dette gjeld spesielt internasjonal godstransport.

Som fleirtalet viser til i merknadene, er vi òg kjende med at Samferdselsdepartementet har sett i gang ei utgreiing som omfattar både nasjonal og internasjonal person- og godstransport, der liberalisering av tilgangen utover det som er tilfellet i dag, skal vurderast.

Eg ser det som heilt naturleg å avvente denne utgreiinga før ein går vidare med vurdering av ytterlegare liberalisering.

Senterpartiet og resten av sentrum står saman med Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti om dei fleste merknadene i innstillinga. I Senterpartiet vil vi arbeide for at NSB BA skal vidareutviklast til å verte eit sterkt og konkurransedyktig konsern. Vi vil arbeide for at dei vedtaka som er gjorde, og som er avgjerande for ei positiv utvikling for NSB BA, vert gjennomførde.

Vi vil òg arbeide for at det skal vere konkurransevilkår som kan samanliknast mellom ulike transportmiddel, men vi meiner at det må vurderast kvar det er samfunnsmessig lønsamt å sikre jernbanetransport, ut frå trafikale og miljømessige omsyn, slik det også står i meldinga.

**Inge Myrvoll (SV):** Komiteens flertall deler ei overordnet målsetting om å overføre transport fra veg til bane. Dette flertallet konstaterer at vegtransporten har økt formidabelt, og ser det som avgjørende å snu denne trenden. Det er bra, men så er det steget fra å tenke det, ønske det, ville det med – det evner man ikke å gjøre.

Nå kan det sies at det er NSB BA som skal gjøre det. Jo da, men de må ha forutsetninger for å få jobben gjort. Vi har et ansvar når det gjelder Jernbaneverket og investeringer. Jeg skal ikke begynne å sitere all den velvilje som står i innstillinga, og som er lansert fra denne talerstolen, både fordi Jernbaneverket ikke er tema, og fordi fem minutter er usedvanlig kort tid for et helhetlig jernbaneinnlegg.

La meg derfor forlate Jernbaneverket og infrastrukturen, forlate den middelalderske infrastrukturen der den svinger seg fram med et fåtall kryssingsspor, manglende vedlikehold og andre viktige rammebetingelser som NSB BA må leve med, og gå over til NSB BA.

Jeg syns det skjer veldig mye spennende. Det er en stor materiellfornyelse på gang. Det blir bra å få det nye materialet, sjøl om det må gå på gamle middelalderspor.

Det er også en god del spennende tilbud som utvikler seg. Jeg syns man på en måte ser for seg markedsandeler og hvordan man skal nå fram til dem, og prøver å differensiere det ut fra hvilke grupper man skal nå fram til. Jeg syns på mange måter det skjer mye spennende.

Jeg er glad for at flertallet i komiteen ber om at departementet legger fram en sak om kjørevegsavgift, merverdiavgift, investeringsavgift og kabotasje. Jeg er mindre fornøyd med at komiteens flertall ikke setter noen tidsfrist. Dette er ikke nye saker, dette er ikke nye problemstillinger, men det er problemstillinger man har skjøvet foran seg, og som jeg syns man bør få ta en beslutning på. Det som overrasker meg litt, er at bl.a. Senterpartiets representant og andre her snakker om konkurransenøytralitet osv. Jeg vil tro at med den målsettinga vi har, og ønsket om å flytte transport fra veg til bane, burde vi gå lenger. At Høyre vil ha snakk om nøytralitet, skjønner jeg, men vi burde gå lenger og si at den transportformen som vi ønsker å styrke, burde ha en konkurransefordel. Det burde være målsettinga. At Finansdepartementet tenker noe annet, vet vi jo. Men vi som ønsker en transportform styrket, burde faktisk gi den en fordel og slettes ikke noen ulemper. Dersom det er slik at vi er bekymret over at gods går fra bane til veg, mens vi ønsker det motsatte, er det vår plikt å gjøre noe med det og legge til rette for at det kan skje, ikke bare sitte og se på det som er uheldig, for det er ikke noe uheld, det er resultatet av en forfeilet politikk som vi får rette opp.

Jeg er fornøyd med at komiteeflertallet gir signal om at det ikke er ønskelig med lengre og tyngre vogntog. Det var en forunderlig opplevelse da vi reiste med vogntog nedover Østerdalen og fikk høre om den dårlige bæreevnen på vegen, hvor vogntogene veltet da de kom på kanten – ikke på utsiden av vegen, men på kanten av vegen – og man var misfornøyd med kurvaturen og alt det der. Og så skal man ha lengre og tyngre vogntog! Altså på de plassene i landet hvor vi er avhengig av vegtrafikk, hvor

vi ikke har jernbane, kan vi ikke bruke vogntogene, og de vegene som vi kan bruke dem på, går parallelt med jernbanen og vrir konkurransen i gal retning.

Når det gjelder krengetog og investeringer der, har jeg tatt opp det i en replikk. Jeg forventer bare at statsråden bekrefter at stortingsvedtaket på 1,6 milliarder kr står ved lag.

Men det som forundrer meg, er at jeg ikke fikk komiteen med på å si noe om satsing på regiontog, som flertallet i komiteen mente var riktig for noen få år siden. Betyr det at man har snudd? Eller betyr det at man ikke vil holde løftet og si noe om det? Jeg har lurt på hvor sentrumspartiene og Arbeiderpartiet er der. Man snakker om krengetog, «Oslo – Stockholm 2000+» og nærtrafikk, men om regiontogene vil man ikke si noe.

Jeg er også litt skuffet over at Kristelig Folkeparti ikke lenger vil stå på tolkningen av den overenskomsten som ble inngått da vi omdannet til NSB BA. Jeg regner med at avtalepartnere skal være til å stole på. Når det gjelder Senterpartiet, var ikke de med på det, og det var fordi de ikke ønsket NSB BA, de ville ha enda mer styring. Men nå er heller ikke de med på at Stortinget skal ha en politisk behandling av oppsplitting og utskilling. Det er litt overraskende.

Jeg rekker ikke å si noe om Gardermobanen. Men jeg syns det er herlig når man skal til Gardermoen og setter seg på venstresida og ser toget fare forbi bilene som ser ut som de er parkert på vegen. Jeg ser fram til at det blir 200 km i timen og en åpen romeriksport.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Christopher Stensaker (Frp):** Representanten Inge Myrvoll sier, slik jeg har forstått han, at vi har et ansvar overfor NSB. Det har vi nok slik som dagens situasjon er. Men jeg vil heller si at vi har et ansvar overfor brukerne, brukerne av kollektiv trafikk, inkludert jernbane.

Mitt problem er egentlig at vi mangler tilfredsstillende veier og tilbud til Utkant-Norge på områder der hvor jernbanen ikke kan gå. Synes Myrvoll det da er riktig at jernbanen legger beslag på så mye av offentlige midler som i stedet kunne gått til å utbedre forholdene i Distrikts-Norge?

**Inge Myrvoll (SV):** Jeg satte usedvanlig stor pris på det spørsmålet.

For å si det sånn: Jeg syns vi bygger veier på gale plasser i dette landet. Vi bruker mesteparten av veginvesteringene i sentrale strøk. I 1989, da jeg begynte her, brukte man 25 pst. av riksvegmidlene i Nord-Norge. Nå er det nede i 13 pst., og det har arbeiderpartiregjeringa og sentrumsregjeringa ansvar for. Distriktene er nedprioritert på veksida. Samtidig bruker man også alle jernbanemidlene i sentrale strøk. Og det er mer naturlig, for det lille som brukes på investering på jernbanen, må vi bruke der det får størst effekt. Det brukes for lite på jernbane, og her er det mange uløste oppgaver.

Men problemet er at representanten Stensaker ikke har skjönt at det er omdisponeringen av bruken av veg-

midlene som er gal, ikke det at man bruker penger på en jernbanetransport som vi virkelig trenger. Og hvis dette ikke hadde vært et replikk svar, kunne jeg naturligvis gått igjennom konsekvensene hvis vi ikke hadde en god nærtrafikk her i Oslo-området, hvis vi skulle ha resten av godstransporten over på veg og alt det der.

Vi skal ha en jernbanestrategi hvor vi bruker jernbanen der den har sin styrke, og så må vi få bygd veger ute i de distriktene som har verken veg eller jernbane. For å si som en god venn av meg i Sogn og Fjordane sier: Det er så mye snakk om gang- og sykkelveger. Det har vi, men det er jo veg vi mangler!

**Oddvard Nilsen (H):** Det var i grunnen Inge Myrvolls lille spark til Senterpartiet som fikk meg til å ta replikk.

Han stilte seg negativ til konkurransenøytralitet, og oppfattet det å være negativt. Jeg vet ikke om man kan være enig om følgende: Dersom man tenker seg at man skulle si at noen transportgreiner i Norge skulle ha høyere transportkostnader og dermed være subsidierte over skatteseddelen på en eller annen måte, ville det føre til at sluttregningen ville bli høyere for forbrukeren. Jeg tror det må vi være enig i. Dersom man ikke driver mest mulig økonomisk, men gjør det på en annen måte og får høyere kostnader enn nødvendig, blir regningen høyere. Der mangler liksom helheten i SVs politikk.

Jeg trodde vi var enige om at i dette landet trenger vi først og fremst økonomisk verdiskaping i Fastlands-Norge når våre oljeinntekter synker. Og vi vet alle sammen at en av de kritiske faktorene i Norge er transportkostnadene.

Er Inge Myrvoll enig i at hans måte å se dette på vil ha som resultat at transportkostnadene i Norge vil stige, og at en dermed gjør mulighetene for økonomisk verdiskaping i Fastlands-Norge dårligere og svekker vår konkurranseevne?

**Inge Myrvoll (SV):** Det som er litt viktig her, er å lytte til hva andre sier.

Jeg er tilhenger av å gi jernbanen bedre rammevilkår når det gjelder gods og persontrafikk. Jeg har ikke dermed sagt at jeg vil ha dyrere transport for dem som ikke har jernbane som alternativ. Jeg tror det er viktig det representanten Nilsen sier, at for store deler av landet har man store transportkostnader, og store deler av landet er avhengig av vegen som transportåre. De har ikke noe alternativ til vegen hvis det ikke er snakk om store kvanta, og der tidsmarginene gjør at man kan bruke båt.

Jeg er ikke interessert i å gi næringslivet økte kostnader. Det som jeg er interessert i, er at hvis vi ønsker overgang til banetransport, må vi legge til rette for det uten nødvendigvis å gjøre vegen dyrere.

Så til nøytralitet. Nå kan man jo si at hvis man ser på hva jernbanen har å si på miljø siden, trafiksikkerhetssiden osv., og legger det inn, burde det gi jernbanen en fordel. Det er viktig at slike elementer legges inn i vurderingen, for det er en kostnad som er ganske stor på vegsiden når man tenker på miljøkonsekvenser og trafiksikkerhet.

Nøytralitet er en ganske spennende sak. Jeg leser redegjørelser og meldinger fra Finansdepartementet om

dette. For å ta et eksempel: Når de sammenligner gass i forhold til bensin, måler de utslipp av CO<sub>2</sub>. Så viser det seg at gass ikke gir så veldig mye mindre utslipp, og derfor blir ikke det så veldig mye billigere. Da blir det ikke noen fordel å gå over til gass, selv om den har en masse andre elementer i seg som gjør at vi burde satse på gass. Men forskjellen blir så liten fordi det skal være konkurransenøytralt, og man bruker matematikk i stedet for politiske målsettinger – dette som et eksempel. Konkurransenøytralitet ødelegger mulighetene. Når man bruker økonomer til å regne på dette, ødelegger man mulighetene til å få overgang til andre transportformer, til andre drivstoff som man ønsker å bruke osv., fordi man bruker matematikk og ikke politiske målsettinger.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Representanten Inge Myrvoll stilte i sitt innlegg spørsmål ved de 1 600 mill. kr som vi har vært inne på flere ganger i forhold til tilrettelegging for krengetogsatsing.

I Stortinget er det vel slik at det er de årlige budsjettbehandlingene og budsjettvedtakene, med bakgrunn i tidligere vedtak og med klare forutsetninger i dagens eller årets økonomiske situasjon, som avgjør hva vi kan få til av vedtak – altså de årlige budsjettvedtakene.

Og jeg må jo spørre: Hvordan forholder SV og Inge Myrvoll seg til slike situasjoner? Fatter SV sine vedtak helt uavhengig av den økonomiske situasjonen og betingelsene ellers i samfunnet? Vil de si at de kan ta ansvaret for å fatte vedtak som er helt uansvarlige i forhold til den økonomiske situasjonen?

Kristelig Folkeparti vil satse det vi kan – innenfor de økonomiske rammebetingelsene som vi har, og innenfor den økonomiske situasjonen som er i landet – på å gi best mulige rammebetingelser for krengetogsatsingen, som både SVs Inge Myrvoll og Kristelig Folkeparti er opptatt av.

Men jeg vil gjerne høre hva SVs Inge Myrvoll sier om vedtak i Stortinget, som skal fattes, etter min oppfatning, med bakgrunn i den økonomiske situasjonen.

**Inge Myrvoll (SV):** Jeg er stort sett strålende fornøyd med de budsjettene vi legger fram. Vi har til og med fått ros på lederplass i Dagens Næringsliv for at vi greier å holde en bra budsjettbalanse. Det ville kanskje ikke SV fått for en del år tilbake. I de siste årene synes jeg vi har vært flinke på det der. Og da må naturligvis vi også prioritere, det gjelder både det å skaffe inntekter og utgiftene. Den første biten, inntektene, er heller ikke så lite viktig.

Nå er det slik at stortingsvedtak har en litt spesiell gyldighet. Når vi behandler jernbaneplanen og vegplanen og alt det, er det veldig mye som ligger i merknads form, som er retningsgivende. Så er det en del som ligger i vedtaks form – og til det som ligger i vedtaks form, synes jeg faktisk ikke man bare kan snakke om «den økonomiske situasjonen». Da må man prioritere for at det kommer på plass, hvis ikke må Stortinget faktisk få sjansen til å fatte et annet vedtak.

Et vedtak er bindende for den regjeringen som sitter. Og det vil føles forpliktende for de regjeringspartiene

som er her, og selv om de sitter i en mindretallsregjering, burde de være forpliktet på vedtak som Stortinget har fattet, og som de endog har vært med på sjøl.

Så er det en ting som forundrer meg. På noen områder snakker man ikke om den økonomiske situasjonen. Jeg har aldri hørt dem snakke om den økonomiske situasjonen når det gjelder kontantstøtten. Da er det bare å pøse ut penger uavhengig av den økonomiske situasjonen. Men når det gjelder stortingsvedtak, som er fattet her, nå for krengetog, så snakker man om «den økonomiske situasjonen».

Nå tror jeg at hvis denne sentrumsregjeringa slutter å samarbeide med Høyre og Fremskrittspartiet, går det også an å føre en skatte- og inntektspolitikk som gjør at man har penger å kunne bruke, slik at ikke alt går til økt privat forbruk i dette landet, mens satsing på offentlig sektor lider. Men da får regjeringspartiene finne seg andre samarbeidspartnere – som de egentlig har gjort i innstillinga i denne NSB BA-saken, og også i postsaken. Og det viser at Høyre og Fremskrittspartiet er på sidelinjen. Sørg for at de er det når budsjettet kommer også!

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed omme.

**May Britt Vihovde (V):** Me har gjennom Kyoto-avtalen forplikta oss til å redusera utslepp av klimagassar. For å gjennomføra vår del av denne avtalen er det viktig å stimulera til mest mogleg miljøvenleg transport.

For Venstre og Regjeringa er det eit mål at NSB skal vera ein av dei leiande aktørane i det norske transportmarkedet, både innan person- og godstrafikk. Vi ønskjer difor å styrkja jernbanens rolle gjennom både statens eigarskap, statleg kjøp av persontransporttenester, forbe-  
tring av infrastrukturen og lov og regelverk.

Det er gledeleg at fleire og fleire vel jernbanen som transportmiddel. Det har skjedd ein større auke i persontrafikken til NSB. Pressa påpeikar at dette skuldast ein politisk tabbe, Gardermoen, og at vi difor ikkje har grunn til å gleda oss. Dette vel eg å sjå bort frå. Kven hugsar ikkje oppslag om store forseinkingar og kaos på Oslo Sentralstasjon for eit år sidan? Merksemnda er nå konsentrert om Oslo Lufthavn Gardermoen.

Det er sjølv sagt òg eit mål å få mest mogleg av godstrafikken på jernbanen. Nesten all auke har skjedd på vegsida. Dette skuldast mange ting, og er likt i mange land. Vi veit at gjennomsnittsfarten på gods med bane i Europa er rundt 16 km i timen, og dermed får ein låg punktleghet. Dette er sjølv sagt ikkje godt nok når «just in time»-prinsippet er rådande i mange bedrifter. Regjeringa ønskjer å få meir av godset over på jernbanen. Regjeringa arbeider no med å identifisera faktorar som verkar hemmande på denne utviklinga. Det er viktig, slik at ein i neste omgang kan setja inn tiltak som kan gjera NSB meir konkurransedyktig. NSB må også gå gjennom si drift for å sjå om det der er faktorar som kan betrast. Det er òg viktig med samarbeid utover landegrensene, og det nordiske samarbeidet for å utvikla felles infrastrukturtiltak og trekraftmateriell er difor svært positivt.

NSB er i sterk konkurranse med både veg- og flytrafikk. For å møte denne konkurransen må NSB leggja opp

til fornying av organisasjon og materiell for å betra kapasitet, punktleghet, regularitet og raskare transportløyningar. Berre slik kan NSB nå målet sitt om å bli det mest ressurseffektive og samfunnsnyttige transportselskapet i landet. Departementet har sett i gang ei utreiing som grunnlag for å vurdera ytterlegare liberalisering av tilgangen til det norske jernbanenettet. Dette kan òg gi auka konkurranse på sporet. Fleirtalet ber elles om at departementet prioriterer arbeidet med å føreta eit fullt skilje mellom NSB BA og Jernbaneverket. Føresetnaden for at dette kan skje, er at ein får tilstrekkeleg og nødvendig ko-ordinering mellom dei to selskapa.

Det er slått fast i jernbanelova at det skal leggast til rette for orienterings- og rørslehemma så langt dette er mogleg. I praksis har det vist seg at dette ikkje alltid har vore like lett å få til. Gardermobanen, som på ein måte er blitt NSBs flaggskip, er svært kronglete å koma på. Det stemmer nok at det finst ei vogn med heis til hjelp for rullestolbrukarar. Men det er vel så viktig å tenkja på dei som er rørslehemma utan å bruka rullestol. Til dømes er den store gruppa eldre trufaste brukarar av tog og buss.

Det er svært lovande at det nå er oppretta ei kontaktgruppe som skal arbeida med desse spørsmåla. Brukarane må ikkje berre koma tidleg inn i samarbeidet, det dei seier må òg bli teke på alvor. Ein må òg vurdera forskings- og utviklingsmidlar og forskings- og utviklingskontraktar, slik at vi tek i bruk den beste teknologien som finst, og er framtidsretta.

Når det gjeld avkasting og utbyte, er fleirtalet einig med departementet og styret for NSB BA i at ein ikkje legg opp til å ta utbyte ut frå selskapet, og at eventuelle overskot i år og neste år skal brukast til å styrkja og utvikla jernbanetilbodet.

**Presidenten:** Den reglementsmessage tid for formiddagens møte er snart omme. Presidenten vil foreslå at formiddagens møte forlenges inntil dagens sakskart er ferdigbehandlet. – Det anses vedtatt.

**Sigrun Eng (A):** St.meld. nr. 19, som ligg til grunn for behandling i dag av Innst. S. nr. 138, tek for seg forskjellige område av NSB BA. Saksordfører Myrli gav ei grundig innføring i dei utfordringane NSB BA står framfor. Likevel finn eg behov for å kome med ein del synspunkt på godstransport på NSB, parallelt med godstransport på veg.

Saka har ikkje minst vorte sett på sakskartet i det siste, etter at avtalen om tømmertransport stort sett er slutt. Berre for å ta eit døme: Frå Hallingdal er det etter 1. april gjeve ein årleg tilvekst på tungtrafikken på om lag 2 200 vogntog årleg med tømmer og plank. Dette kjem i tillegg til den generelle godsauken på veg. Eg forstår godt at det bekymrar folk, og engasjementet har vore stort. Folk skjønner ikkje det som skjer, når vi politikarar argumenterer for meir gods over på tog – ja, dei fleste partia har det kanskje òg i sine program – mens det nærmast er det motsette som skjer i praksis. Det er ikkje så lett for folk å forstå forskjellen mellom liv og lære.

NSB Godsdivisjon har fått signal frå dette hus om å drive forretningsmessig i balanse. Eg synest det er greitt. Men det må bety i praksis at så lenge vi ikkje har like konkurransevilkår mellom NSB Gods og lastebilnæringa, vil toget bli taparen. Det er politikarane – det er vi – som kan endre rammebetingelsane og legge til rette for den like konkurransen. Fyrst da vil vi få miljøgevinsten, ein gevinst som folk forstår, og som er ønskeleg.

Eg finn grunn til å kommentere tømmertransporten noko meir. Der dreier det seg om transport på kortare avstandar og fleire omlastingar frå produksjonsplassen. Kanskje det ikkje er den lettaste transporten å konkurrere om, men jernbanen har sine fortrinn på dei lange distansane. Tilrettelegginga for nettopp det må halde fram. Ja, dei fleste utbetringane kjem vel på plass ved krengetogtilpassinga. Eg tenkjer på lange nok og mange nok kryssingsspor, og store nok tunnelar til å ta internasjonale konteinrar.

No skal ikkje me måla NSB sin godstransport svart. Dei har hala i land mange store transportavtaler i det siste. Regjeringa har i meldinga gitt uttrykk for sitt ønske om ei vridning av meir gods over på bane på dei lange distansane. Meldinga inneheld òg tankar om internasjonal transport – det såkalla «Freeways»-prosjektet.

Godsterminalar i Sandnes og Trondheim må òg på plass snarast. Elles hjelper det ikkje med dei gode tankane.

Eg tillet meg, slik som òg representanten Myrvoll gjorde, å sitera fritt frå Ibsens Peer Gynt ei kjend strofe:

«Ja, tenke det; ønske det; ville det med; – men gjøre det!»

Truleg har dei fleste partia, inklusiv Arbeidarpartiet, ein jobb å gjera for at det skal bli meir enn fine ord i festtaler i åra som kjem. Resultatet må bli meir gods over på bane – nå!

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Andre har allerede beskrevet omdanningsprosessen for NSB godt.

Med framlegget av St.meld. nr. 19 for 1998-99 legger Samferdselsdepartementet fram den første meldinga om NSB-konsernets virksomhet.

Regjeringa ønsker at NSB skal være en av de ledende aktørene i det norske transportmarkedet, både innen person- og godstrafikken, og mener at et sterkt og konkurransedyktig NSB-konsern fremdeles vil være den beste garantien for å kunne nå målet om å få overført transport fra veg til bane, med sikte på en mer miljøvennlig transportpolitikk.

Jeg har merket meg samferdselskomiteens merknader i Innst. S. nr. 138, og er glad for at flertallet støtter hovedlinjene i meldinga.

Innenfor gitte rammebetingelser skal NSB drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper. Forutsigbarhet i utviklingen av jernbaneinfrastrukturen og statlig kjøp av persontransporttjenester er av sentral betydning for NSBs rammevilkår. Det er dessuten viktig at avgiftsmessige forhold i størst mulig grad sikrer jernbanesektoren like konkurransevilkår i forhold til andre transportformer.

Gjennom satsing på utvikling av jernbaneinfrastrukturen bl.a. på fjernogstrekningene Sørlandsbanen, Dovre-

banen og Bergensbanen, med tilrettelegging for krengetog, ønsker Regjeringa å legge til rette for at jernbanen skal kunne bli en reell konkurrent til alternative transportformer både i person- og godstransporter mellom de største byene.

Selv om det foreløpig er liten konkurranse innen jernbanesektoren i Norge, må NSBs markedssituasjon likevel betraktes som sterkt konkurranseutsatt som følge av konkurransen fra veg-, luft- og sjøtransport. «Freeways»-samarbeidet vil dessuten innebære en liberalisering innen godstransportmarkedet for jernbane, og det er ventet at dette vil kunne medføre økt konkurranse for NSBs gods- virksomhet. Fra april 1999 inngår Østfoldbanen, Ofotbanen og Kongsvingerbanen som «Freeways»-korridorer på norsk side.

For å møte den økte konkurransen innen transportsektoren legger NSB opp til en fornying av materiellparken. Det legges dessuten stor vekt på å utvikle knutepunktssrelasjoner både innen person- og godstrafikken. Til sammen utgjør dette en investering i størrelsesorden 6,3 milliarder kr, slik andre har nevnt tidligere. I sin innstilling viser komiteens flertall til at det er tatt høyde for å dekke kapitalkostnadene forbundet med materiellinvesteringene innenfor planrammen i Norsk jernbaneplan 1998-2007. Jeg vil understreke at dette kun gjelder det togmateriellet som skal brukes i den trafikken som omfattes av ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester.

Flertallet i komiteen viser til at de har merket seg at lokal- og intercitytrafikken med jernbane hadde en gledelig utvikling i 1997. Selv om NSB de siste årene har hatt en positiv trafikkutvikling, er det fortsatt behov for å styrke selskapets konkurransevne. I denne sammenheng er det viktig at styret i selskapet får den nødvendige handlefrihet til å gjennomføre den omstillingen som anses nødvendig. I den grad det vil være behov for organisatoriske endringer som berører selve basistjenestene, vil jeg om nødvendig forelegge dette for Stortinget.

Som generalforsamling for NSB BA legger jeg generelt opp til en overordnet eieroppfølging av selskapet og ikke en detaljstyring av selskapets forretningsmessige strategi og virksomhet. Styringen skal bidra til at statens mål med eierskapet oppnås, og at selskapet forvalter kapitalen på en god måte. Avkastnings- og utbyttepolitikken ses på som viktige styringsredskaper i den samlede eieroppfølgingen av selskapet.

Samferdselsdepartementet har beregnet at staten som investor vil kunne kreve en nominell avkastning på 6,8 pst. på konsernet NSBs bokførte egenkapital. NSB Gardermobanen AS er foreløpig ikke omfattet av dette kravet, i og med at det avventes en balansevurdering av selskapet.

NSBs prognostiserte overskudd for årene 1999 og 2000 vil i stor grad være avhengig av gevinster fra salg av driftsuavhengige eiendeler. Etter departementets vurdering er dette gevinster som bør omplasseres til drifts-avhengige eiendeler for på den måten å bidra positivt til å styrke NSBs konkurransevne som transportbedrift. Det legges derfor opp til at det ikke tas ut utbytte fra selskapet for årene 1999 og 2000.

Gunnar Breimo hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Sverre Myrli (A):** Det er i dag, også fra statsrådets side, sagt mye – og mye bra – om selskapet NSB BA. Skal vi lykkes i å nå målsettingene for selskapet, tror jeg det er liten uenighet om at det er viktig å bygge ut infrastrukturen, og at situasjonen nå er mest prekær rundt Oslo.

Det er ikke mulig å kjøpe mer tog på Østfoldbanen eller til Gjøteborg uten å bygge nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Og det er ikke mulig, om vi vil eller ikke, å få til mer togtrafikk på Vestfoldbanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen uten å bygge nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Nytt dobbeltspor fra Asker er fullstendig avgjørende å få på plass. Også for selskapet NSB BA er dette av fundamental betydning. Den såkalte Oslopakke II skisserer hvordan dette kan gjøres.

På spørsmål fra meg her i salen den 1. april i fjor sa daværende samferdselsminister Dørum:

«Mitt mål er derfor å fremme saken i løpet av vårseksjonen 1999.»

Forrige uke sendte departementet et brev til Vegdirektoratet med en del spørsmål som skulle besvares om Oslopakke II, med frist til å svare 1. november – altså ytterligere et halvår i tillegg til det halvannet året departementet allerede har brukt på saken. Dagen etter ble brevet visstnok trukket tilbake, med argumentasjonen at det aldri skulle ha vært sendt. Og for å ta litt sterkt i, president: Maken til klønete saksbehandling skal en leite lenge etter! Samferdselsministeren må nå rydde opp i denne saken.

Spørsmålet mitt blir: Hva skjer med Oslopakke II etter den tvilen departementet nå har sådd? Og når kan det forventes at Stortinget får saken til behandling?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Statsråden er enig i at det skjer mye bra innenfor NSB. Statsråden er videre enig i at det er prekært rundt Oslo-området når det gjelder fremkommelighet og mulighetene til å utnytte transportalternativene maksimalt. Statsråden er innstilt på at det som presenteres for Stortinget, skal være så korrekt og konkret som mulig. Det betyr at både det tallmaterialet som ligger til grunn, og de lokale vedtak som er fattet, skal være fullstendige og korrekte. Det betyr med andre ord at det er behov for et par møter med både Akershus fylkeskommune og Oslo by for å avklare grunnlaget for noen av beslutningene som skal inn i forbindelse med Oslopakke II.

Samferdselskomiteen i Stortinget har i tillegg bedt om en oversikt over de bompengeprosjekter som det er søkt om i forbindelse med pågående arbeid, forestående arbeid, eller som er kommer til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Dette svaret skal være gått til Stortinget i dag. Der gjør statsråden oppmerksom på at det ikke er søkt om bompengefinansiering for Oslopakke II inntil i dag.

Når det gjelder selve brevet, var det et grunnlag for en debatt og en samtale som skulle føres, ikke for en kon-

klusjon. Konklusjonen kommer etter at de nødvendige avklaringene er gjort, og grunnlaget for å fremme Oslopakke II for Stortinget er avklart.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** I den senere tid har NSB tapt en del store kontrakter på godssiden, bl.a. i området som jeg kommer fra. Det er noe som medfører store ulemper for miljøet, og spesielt for trafikksikkerheten. I tillegg medfører dette stor slitasje og store vedlikeholdskostnader på et allerede dårlig veinett.

Er statsråden villig til å vurdere å legge deler av – jeg sier *deler* av – både gods- og persontrafikken ved NSB ut på anbud, slik som det er gjort i Sverige? Eller kan han tenke seg å åpne linjenettet for andre aktører i konkurranse med NSB? Skillet mellom NSB og Jernbaneverket kommer jo som kjent den 1. juli i år. Eller er statsråden av den oppfatning at det er best å fortsette med et NSB som vi har i dag – et godt beskyttet monopol – med det resultat at det blir stigende trafikk på veinettet?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Konkurransesituasjonen på skinner er under gjennomarbeiding og vurdering. Det betyr med andre ord at statsråden ser for seg at det innen rimelig tid vil være riktig å komme tilbake til Stortinget med en vurdering av bl.a. de spørsmål som representanten Nistad reiste.

Når det gjelder tap i konkurranse de ulike transportørene imellom, vil statsråden minne om at det er åpnet for fri konkurranse på godstransporten innenlands. Det har ikke kommet signaler fra Stortinget om, og det er heller ikke fra Regjeringens side gjort spesielle ting for å tilrettelegge for ekstra subsidiering eller overføringer til transportør på skinner for å bedre deres konkurransevne. I og med at konkurransen er fri, kan vi risikere at de korte transporter, der bilen har sitt fortrinn, kommer bedre ut enn de lange transporter, der jernbanen har sitt store fortrinn. Men konklusjonen fra statsrådets side må nok være at da det ble åpnet for fri konkurranse på godssiden, åpnet man også for en forskjellsbehandling mellom ulike transportører i situasjoner hvor man ikke har mulighet til å konkurrere på pris.

Hvis Stortinget mot formodning skulle ønske at det innføres nye ordninger for subsidier på godstransporten, er det riktig at Stortinget i så fall sier fra. I dag og inntil nå har det ikke skjedd.

**Oddvard Nilsen (H):** I Dagens Næringsliv i dag, 21. april, vises det under overskriften «Mer konkurranse i samferdsel» til et seminar som var holdt i Trondheim, hvor statsråden har understreket, slik det iallfall fremgår av artikkelen, at man ønsker mer konkurranse innen samferdselssektoren. Det synes selvsagt Høyre er positivt og bra. Det gjenstår da å se hva som vil komme ut av det. En kan si at erfaringene fra den første saken vi behandlet i dag, knyttet til fergene, ikke er de mest positive sett med våre øyne. Men den skal også utredes, og som vi sier på Vestlandet: «Det er von i hangande snøre». Så kanskje kommer det et eller annet til høsten som kan være positivt for forbrukerne.



Men så til litt av den samme problemstillingen som representanten Nistad var inne på. Det står i meldingen følgende:

«Regjeringen mener et sterkt og konkurransedyktig NSB-konsern fremdeles vil være den beste garantien for å kunne overføre transporten fra veg til bane med sikte på en mer miljøvennlig transportpolitikk.»

Som representanten Nistad var inne på, har det altså skjedd en utvikling som de aller fleste av oss oppfatter som uheldig sett fra et miljømessig synspunkt, nemlig at NSB stadig taper kontrakter på godstransport. Mitt spørsmål til samferdselsministeren er litt retorisk: Hvor lenge vil han sitte og se på at NSB taper disse kontraktene og godset overføres på vei, som vi i utgangspunktet mener er mer miljøfiendtlig? Vil det være riktig å innføre konkurranse rett og slett for å teste om det er NSBs manglende konkurransedyktighet som fører til denne uheldige utviklingen? Eller vil man bare sitte og se på at det går i gal retning både når det gjelder transportkostnader og miljøkostnader? Jeg vet også at Transportbrukernes Fellesorganisasjon har tatt denne saken opp – en organisasjon som representerer alle transportgrener, og som ikke kan mistenkes for utelukkende å tale veisidens sak.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Selv om Regjeringen til enhver tid løpende vurderer situasjonen, har vi i de sakene som nå drøftes, forholdt oss til de retningslinjer og føringer Stortinget har lagt. Personlig ønsker jeg sterkt at vi får mer tungtransport over fra vei til bane, ikke minst av miljømessige grunner. Men så lenge vi har en full, åpen konkurranse, må man enten akseptere at man taper i konkurransen på pris, eller man må være villig til å gå inn og subsidiere eller støtte en spesiell organisasjon, en spesiell bedrift, som man ønsker skal vinne i en spesiell situasjon, og da ut fra et miljøargument. Jeg ser helt klart det uheldige i at NSB taper kontrakter, og vi vil følge dette nøye framover.

Men så vil jeg minne om at NSB i høyeste grad er utsatt for konkurranse allerede i dag fra det jeg nevnte i mitt hovedinnlegg, fra bil i hovedsak, delvis fra båt, på personsiden fra fly – og slik kunne vi fortsette. Så det å si at NSB ikke har konkurranse og er konkurranseutsatt i dag, er etter min vurdering feil. Det er bare det at vi bruker et lukket konkurransebegrep, «på skinner», i de sammenhenger vi i dag har opplevd at konkurranse er blitt etterlyst.

Jeg skal love å følge nøye kontraktssituasjonen for jernbane i tiden framover og komme tilbake til Stortinget med dette i en egnet form dersom det føles riktig at man fra offentlige myndigheters side nå griper inn.

**Inge Myrvoll (SV):** Det har vært diskutert litt omkring svartmalingen av situasjonen i NSB BA osv. i dag. Jeg må si at jeg ser flere lyspunkter i NSB BA enn jeg ser i denne salen når det gjelder jernbanepolitikk og å få til noe.

Jeg tenkte jeg skulle være litt konkret i mine spørsmål. Statsråden snakket om subsidier. Men det som nå flertallet har bedt om, er at man ser på kjøreveavgift, merverdiavgift, investeringsavgift og spørsmål knyttet til kabotasje. Hvis man ser på det og finner løsninger der,

har man kanskje forbedret NSB BAs konkurransesituasjon både på godssida og på personsida. Det jeg kunne tenke meg å spørre om, er: Ser statsråden noe tidsperspektiv for når man kan legge dette fram for Stortinget? Jeg mener at dette er gamle saker som man egentlig ikke burde behøve å bruke så veldig lang tid på å fremme. Min oppfordring er – og jeg slutter meg til representanten Sverre Myrli – at dette skjer «snarest». Spørsmålet er altså: Hvilket tidsperspektiv har statsråden på det?

Når det gjelder det å tape kontrakter, utgjør bare kjøreveavgifta ca. 7 pst. av kostnadene på de tømmerkontraktene som NSB tapte. Om man også ser på sånne ting som investeringsavgift osv. på materiell, er det klart at det er betydelige kostnadsbesparelser hvis man får gjort noe med det.

Mitt andre spørsmål er veldig kort: Kan vi stole på at Regjeringa følger opp det stortingsvedtaket om 1,6 milliarder kr som er fattet når det gjelder tilrettelegging for krengetog? Rett og slett: Kan vi forvente at Regjeringa har respekt for det vedtaket?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Regjeringen har respekt for Stortinget. Stortingets vedtak vil fra Regjeringens side måtte følges opp så sant ikke Stortinget endrer sine vedtak. Før det har endret sine vedtak, er Regjeringen forpliktet til å følge dem opp.

Men så må jeg minne om en ting, og det er at bevilgningene gis herfra. At man legger planrammer, og at man skisserer beløp, har mange av oss fra mange år i Stortinget erfart er viktig og riktig. Men før det enkelte års bevilgninger er på plass, kan vi ikke låse bevilgningsnivået og ta ut vedkommende års midler.

La meg si om avgifter: For å sikre mest mulig konkurransedyktighet i forhold til andre transportformer vil Regjeringen vurdere merverdiavgiftsbelastningen for jernbanetransport. Det legges dessuten opp til at det foretas en fornyet gjennomgang av prinsipper og beregningsgrunnlag for fastsettelse av jernbanetransportens kjøreveavgift.

Spørsmålet om tid står det igjen å si noe om. Den første mulighet det er til å komme inn på dette, vil være rundt statsbudsjettet til høsten. Jeg ser for meg med den lange historien denne saken har, at det antakelig vil være en meget kort periode. Men det jeg kan love, er at arbeidet er i gang.

**Ola Røtvei (A):** Mange har i debatten i dag vært inne på like konkurransevilkår. Jeg har lyst til å si at jeg håper at like mange er opptatt av like konkurransevilkår når vi skal behandle Nasjonal Transportplan neste år. Da skal vi nemlig vurdere konkurransesituasjonen mellom alle de fire hovedtransportsystemene våre.

Det har også vært en stor diskusjon rundt NSB Gods både her i salen i dag og ikke minst i media. Det er flere partier som har som mål å få mer gods over på bane. Da kan en stille seg spørsmålet: Hvilke politiske grep er det vi da kan gjøre? Det ene er selvsagt knyttet til infrastrukturen. Krengetogsatsingen og kryssingssporene vil ha stor betydning for godstransporten.

Det vi også vet, er at rasjonelle terminaler er av vesentlig betydning. Nå er det planlagt to terminaler – en i Trondheim og en i Ganddal i Rogaland. Begge terminalene har stor betydning for banestrekningene, i Trondheim ikke minst i forhold til Nordlandsbanen. Arbeidet for å få en planavklaring ser nå ut til ikke å ha stoppet direkte opp, så iallfall å være betydelig forsinket. Jeg har lyst til å stille spørsmålet til statsråden: Hva vil statsråden gjøre for å holde oppe framdriften i planleggingen av disse to viktige prosjektene for NSB Gods, slik at vi kan få en avklaring til vi behandler Nasjonal Transportplan?

Så helt til slutt i forhold til avgifter: Det er klart at det er av vesentlig betydning for NSB Gods. Situasjonen er jo den at det er nå – i år og neste år – NSB Gods skal bestille det nye vognmateriellet. Derfor haster det med å få en avklaring i forhold til investeringsavgiften. Jeg håper også at Regjeringen raskest mulig kan komme tilbake til kjørevegavgiften, og jeg vil minne statsråden om at vi har et revidert nasjonalbudsjett om kort tid.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg er meget godt fornøyd med den positive tonen som har vært i debatten i dag, og viljen til å finne praktiske løsninger på de utfordringene vi står overfor innen transportsektoren og på banene i Norge.

Jeg er klar over at det nå haster med avgiftsavklaringen. Det jeg kan love, er at departementet ikke skal være med og utsette noe eller forsinke noe unødvendig. Men jeg må minne om at dette er en sak som har rullet og gått over mange år. Vi er villig til å ta fatt i den for å avklare den så snart som mulig.

Når det gjelder avgiftsnivå og infrastruktur, er jeg enig i det Røtvei her redegjorde for. Jeg skal love når det gjelder planarbeidet og mulig stans bl.a. i Trondheim, å gå nærmere inn i saken for å finne ut hvor den står, og hva som i så fall er grunnen til at det er stanset opp, og hva som kan gjøres for å komme videre.

Så har nok også denne statsråden behov for å få en avklaring både i forhold til Stortinget og i forhold til samferdselskomiteen i Stortinget når det gjelder Nasjonal Transportplan og en rekke av de prosjektene som nå står for tur, og som skal fases inn. Det går på tidsperiode for innfasing, det går på plassering av de ulike pakkene også i forhold til Nasjonal Transportplan og viljen til behandling og framdrift av disse. En av dem ligger allerede i Stortinget nå. Det er under forberedelse minst to til, og viljen til å se dette i sammenheng med Transportplanen eller til å behandle dem enkeltvis er det nødvendig å få avklart innen rimelig tid.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

De talerne som heretter får ordet, har en taletid begrenset til 3 minutter.

O d d v a r d N i l s e n ( H ) frafalt ordet.

**Sverre Myrli (A):** La meg aller først få si at jeg syns debatten i dag har trukket opp en god del interessante problemstillinger for NSB og jeg må si en god del interessante betraktninger og bra visjoner å ta med seg videre.

Jeg er av den oppfatning at noe av det viktigste av det flertallet sier i innstillinga, er det som sies om en total gjennomgang av avgiftssituasjonen for jernbanetrafikk, både godstransport og persontrafikk, i forhold til andre typer transportformer. Flere talere har etterlyst, ikke minst min nesten navnebror Myrvoll, når statsråden eventuelt ser for seg at dette kan legges fram. Jeg føler meg ikke veldig beroliget i forhold til det siste innlegget statsråden hadde. Det skulle være unødvendig å bruke voldsomt lang tid på å gå igjennom disse problemstillingene.

Dette er for mange kjent stoff. Mange forskningsmiljøer har produsert bunkevis med materiell som en kan gå inn i for å se på avgiftsforholdet mellom de ulike transportformene. Det haster å gjøre det. Derfor vil jeg nok en gang understreke det jeg sa i mitt innlegg, at dette må departementet snarest mulig gripe fatt i og komme tilbake til Stortinget med en orientering om.

Grunnen til at det haster så voldsomt, er bl.a. at mye materiell nå skal kjøpes inn. NSB BA har dessuten søkt Finansdepartementet om fritak for moms på krengetogene sine, nettopp med den begrunnelsen at det på disse strekningene er konkurranse med flyet. Om en tar Kristiansand som et eksempel, kan flyselskapene nå sette inn nye fly og øke kapasiteten dit uten å betale moms, mens NSB BA må betale moms på de togene som nå skal settes inn på Sørlandsbanen.

Jeg understreker nok en gang: Det haster med å komme tilbake til Stortinget med en brei redegjørelse om dette arbeidet. Jeg vil også si til statsråden at det må kunne gå an å legge fram sakene og en vurdering av de spørsmålene som komiteen etterlyser, uten at alle problemstillinger nødvendigvis må løses i forbindelse med budsjettbehandlingen til neste år. Ikke alle forslag trenger å bli innarbeidet i budsjettet for neste år. Det viktigste i første omgang er å få lagt fram ei skikkelig sak, ei skikkelig vurdering og en skikkelig gjennomgang av disse problemstillingene.

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

Etter at det hadde ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da skulle vi være klar for votering. Vi starter med votering i sak nr. 2.

#### *Votering i sak nr. 2*

**Presidenten:** Under debatten har Thore Aksel Nistad satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurransutsetting av riksveiferjesambandene.»

Det voterer alternativt mellom innstillingen og forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:24 (1998-99) – forslag fra stortingsrepresentantene Ellen Gjerpe Hansen, Sverre J. Hodde-

vik og Petter Løvik om at Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurranseutsetting av riksveiferjesambandene – avvises.

#### V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre bifaltes innstillingen med 73 mot 30 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 15.42.08)

#### *Votering i sak nr. 3*

**Presidenten:** Under debatten har Christopher Stensaker satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Posten Norge BA omdannes til aksjeselskap fra 1. januar 2000.»

Det voteses først over forslaget og deretter over innstillingen.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 73 mot 31 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.42.54)

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 16 (1998-99) – om virksomheten til Posten Norge BA – vedlegges protokollen.

#### V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

#### *Votering i sak nr. 4*

**Presidenten:** Under debatten har Christopher Stensaker satt fram fire forslag på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre. Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen foreta forskriftsendringer som gjør det mulig for andre aktører enn NSB BA å drive person- og godstransport på Jernbaneverkets linjer.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å utrede og legge fram for Stortinget en ordning med et samlet ansvar for koordinering og kjøp av all kollektivtransport innen fylkene, herunder også kollektivtransport over fylkesgrensene.»

Forslag nr. 3 lyder:

«NSB BA omdannes til aksjeselskap fra 1. januar 2000.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om at ansvaret for Statens jernbanetilsyn flyttes fra Samferdselsdepartementet til Arbeids- og administrasjonsdepartementet.»

Det voteses først over forslagene og deretter over innstillingen.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 71 mot 33 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.43.54)

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 19 (1998-99) – Om NSB BAs virksomhet – vedlegges protokollen.

#### V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

#### S a k n r . 5

#### *Referat*

1. (180) Årsrapport fra den norske delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling for 1998 (Dokument nr. 13 (1998-99))

Enst.: Sendes utenrikskomiteen.

Møtet hevet kl. 15.45.

---