

**Møte tirsdag den 1. februar kl. 10**

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n (nr. 41):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Jorunn Ringstad og Karin Galaen om endring av kalkulasjonsrenten for samferdselsprosjekt til 4 pst.  
(Innst. S. nr. 96 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:8 (2004-2005))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om elektronisk betaling av bompenger  
(Innst. S. nr. 97 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:16 (2004-2005))
3. Innstilling fra justiskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Grethe Fossli, Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Svein Roald Hansen og Gunn Karin Gjul om obligatorisk opplæring av førere av fritidsbåter  
(Innst. S. nr. 102 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:21 (2004-2005))
4. Innstilling fra justiskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 71/2004 av 8. juni 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning (EF) nr. 2679/98 om det indre markeds virkemåte med hensyn til det frie varebytte mellom medlemsstatene og Rådets og medlemsstatenes resolusjon nr. 1212 av 7. desember 1998 om det frie varebytte  
(Innst. S. nr. 103 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 5 (2004-2005))
5. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentanter  
Oscar Olsen og Karstein Seland***Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

De tidligere stortingsrepresentanter Oscar Olsen og Karstein Seland er avgått ved døden.

Tidligere stortingsrepresentant *Oscar Olsen* er død, 96 år gammel. Olsen representerte partiet Venstre og ble valgt inn på Stortinget første gang i 1945 for kjøpstedene i Rogaland og Vest-Agder. Han var i den første perioden medlem av helsekomiteen og virket som komiteens sekretær. I den neste perioden møtte han som vararepresentant. Han møtte igjen som vararepresentant i perioden 1961–1965, da som medlem i utenriks- og konstitusjonskomiteen samt landbrukskomiteen. Etter splittelsen av Venstre i 1972 gikk Olsen over til Det Liberale Folkepartiet.

Oscar Olsen var ferdig med medisinstudiet i 1935 og startet sin legegjerning i Kristiansand i 1936. Han etablerte etter hvert sin egen privatpraksis. Han viste tidlig et stort engasjement for behandling av rusavhengighet. Sammen med organisasjonen Anonyme Alkoholikere fikk han etablert en klinikk for behandling av alkoholavhengige. Han ledet klinikken helt fram til 1978. Han viste stor omsorg for sine pasienter, og mange av dem ble sene-

re hans medarbeidere. Olsen har hatt stor betydning for forskning på alkoholisme, både lokalt og nasjonalt. Det gledet ham stort å se at dette viktige arbeidet, som han hadde lagt grunnlaget for, ble ført videre av andre dyktige fagfolk. Olsen ble tildelt St. Olavs Orden for sin innsats på området.

Oscar Olsen engasjerte seg også i lokalpolitikken. Han var medlem av Kristiansand bystyre fra 1947 til 1966 og fra 1976 til 1979. I perioden 1960–1966 var han formannskapsrepresentant. Han hadde også mange andre offentlige verv. Han var formann i Kristiansand sosialstyre og i Rådet for legeetikk. Han hadde også sete i Kringkastingsrådet og i representantskapet i Edruskapsdirektoratet.

Oscar Olsen reiste mye utenlands, bl.a. i Frankrike og USA, og han rapporterte fra sine reiser med avisartikler og foredrag. I perioden 1943–1945 virket han som lege for norske flyktninger i Sverige, etter at han hadde måttet flykte fra landet på grunn av illegalt arbeid for Milorg. I 1948 deltok han på den store Haag-konferansen, ledet av Winston Churchill. Konferansen var en forløper til dannelsen av Europarådet og en tidlig milepæl i de europeiske integrasjonsbestrebelsene. I 1998 hadde han gleden av å overvære 50-årsmarkeringen, som eneste gjenlevende fra den tolv mann store norske delegasjonen.

Oscar Olsen hadde fem barn sammen med sin kone Hanny.

Tidligere stortingsrepresentant *Karstein Seland* gikk bort 13. januar, vel 93 år gammel.

Med Seland's bortgang har Senterpartiet mistet en av sine markante og solide tillitsmenn.

Karstein Seland var født 5. januar 1912 i Gyland, Vest-Agder. Han tok sin yrkesutdannelse ved Søgne landbrukskole og Statens småbrukslærerskole, hvor han ble uteksaminert i 1935. I 1938 kom Karstein Seland til Blæstad landbruksskole, hvor han startet opp som lærer. Fra 1945 og fram til 1973 hadde han stillingen som overlærer ved Glåmdal jord- og skogbruksskole, og i perioden 1973–1977 var han lektor ved Jønsberg Landbruksskole.

Seland møtte ofte som vararepresentant på Stortinget i perioden 1961–1965. Ved valget i 1965 ble han valgt inn på sikker plass, og han var fast medlem av Stortinget i periodene 1965–1969 og 1969–1973. Han ble valgt inn i landbrukskomiteen og ledet den i perioden 1969–1973.

Seland var også leder av Senterpartiets landbruksutvalg i den perioden han var i landbrukskomiteen. Dessuten ledet han kommunalutvalget én periode og var leder i programkomiteen for Senterpartiet i 1975.

Seland var aktiv i lokalpolitikken. I 1958 ble han medlem av Vinger formannskap, og fra 1964 til 1967 var han medlem av Kongsvinger formannskap. Fra 1959 til 1964 var Karstein Seland formann i Hedmark Senterparti.

Seland var også engasjert i kultur og kirkelig arbeid, og han var medlem av Kongsvinger menighetsråd i en årrekke. Fra 1973 til 1976 var han medlem av kulturstyret i Kongsvinger. I perioden 1973–1978 var han formann i Vinger–Odal prostriråd.

Mens Seland var knyttet til Blæstad, var han leder og lærer ved Søndagsskolen/Vang menighetshus og formann i Vang indremisjon. I en periode først på 1950-tallet ledet

han også en hobbyklubb for tenåringer i Kongsvinger. Senere var han formann i Vinger Sentralskoles skolemusikk og Kongsvinger Hagelag.

Seland var også fagpolitisk engasjert, bl.a. som formann i Kongsvinger og Omegn Binæringslag 1947–1952, i Vinger Bondelag 1954–1959 og Norsk Landbrukslærerlag 1973–1977. I perioden 1970–1972 var han dessuten formann i Norsk Bygdesosiologisk Selskap.

Seland var også aktiv i Hjemmestyrkene.

Etter at Seland ble pensjonist, engasjerte han seg spesielt for de eldre og pensjonistenes kår. Han var i perioden 1987–1997 formann for Råd- og hjelpetjenesten for pensjonister i Kongsvinger.

Seland var et engasjert menneske, som la ned mye tid og arbeid for parti og samfunn.

Vi minnes Oscar Olsen og Karstein Seland med dyp respekt og lyser fred over deres minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

**Presidenten:** Representanten Bjørn *Hernæs*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra representanten Synnøve *Konglevoll* foreligger søknad om fødselspermisjon i tiden fra og med 2. februar til og med 6. mars.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Knut Werner *Hansen*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

**Presidenten:** Representanten Kenneth Svendsen vil framsette et privat forslag.

**Kenneth Svendsen (FrP) [10:09:40]:** På vegne av stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Jan Arild Ellingsen og meg selv har jeg den ære å legge fram et forslag om straks å redusere bøtesatsene for trafikkforseelser, og om å innføre nye rutiner for fastsettelse, herunder en tilnærming til bøtesatsene i land som det er naturlig å sammenligne seg med.

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

## S a k n r . 1

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Jorunn Ringstad og Karin Galaaen om endring av kalkulasjonsrenten for samferdselsprosjekt til 4 pst. (Innst. S. nr. 96 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:8 (2004-2005))*

**Presidenten:** Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe.

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

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

**Kenneth Svendsen (FrP) [10:11:09]** (ordfører for saken): I denne saken er det et flertall og et mindretall. Flertallet er av den oppfatning at transportsektorens kalkulasjonsrente ikke bør fastsettes politisk, men ut fra faglige vurderinger og etter samme prinsipp som i andre sektorer. Flertallet mener at en ensidig politisk fastsetting av kalkulasjonsrenten for samferdselsprosjekter er lite ønskelig, da dette først og fremst er et faglig spørsmål, og da politiske vedtak kan føre til stor uforutsigbarhet. Flertallet vil derfor avvente departementenes arbeid og de faglige vurderinger som er underveis.

Kalkulasjonsrenten er en todelt rente hvor en del er basert på risikofri rente, for tiden satt til 3,5 pst., og en risikodel basert på hvilken transportsektor det gjelder. Hensikten skal visstnok være å vise prosjektenes kostnad. Etter Fremskrittspartiets syn er denne renten ikke i takt verken med renten i land som det er naturlig å sammenligne seg med, eller med renten i virkeligheten, for den saks skyld. Studier fra flere land, bl.a. fra USA, viser at investerte midler i samferdsel, og da spesielt i veibygging, gir betydelig tilbakebetaling til storsamfunnet. Det er bl.a. vist at hver dollar som er investert i veinettet, gir 6 dollar tilbake i form av økonomisk vekst, sparte liv og skader.

Det er i denne sammenheng uforståelig hvordan kalkulasjonsrenten er satt til 8 pst. på veiinvesteringer, noe som er langt høyere enn for investeringer i andre transportsektorer. I dette skal det f.eks. ligge en risiko for endring i bruken, dvs. at færre enn beregnet skal bruke veien. Når var det sist nedgang i trafikkveksten? Ja, jeg vet ikke. Ser vi på prognosene i tidligere Norsk veg- og vegtrafikkplan og i Nasjonal transportplan i de senere år, er vel ikke problemet at det har vært for lav vekst i trafikken, men det stikk motsatte. Dette viser at de såkalte faglige vurderingene ikke er i nærheten av virkeligheten.

Det er min påstand – som også historien viser – at bruk av veinettet er særdeles lite konjunkturavhengig, kanskje den transportformen som er minst avhengig av konjunkturer. Det er med andre ord ingen logisk forklaring på at investeringer i vei skal være pålagt en annen rente enn investeringer i prosjekter knyttet til f.eks. jernbane, hvis man ikke av politiske årsaker ønsker en vridning av investeringene fra én transportsektor til en annen. Og det er da lov å undres over om det ikke er akkurat det som har skjedd over tid.

Et annet minus, sett med Fremskrittspartiets øyne, er at differensieringen av renten svekker en friest mulig konkurranse mellom transportformene og dermed gir en høyere pris til brukeren enn det som er nødvendig. Fremskrittspartiet ønsker derfor at renten fastsettes til 4 pst. for alle transportformer, og fremmer mindretallsforslaget i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Kenneth Svendsen har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:14:43]:** Det har vore ein nedgang i andelen av statsbudsjettet som me bruker til samferdsleformål dei siste tjue åra, frå over 8 pst. til under 3 pst. Det er skapt eit inntrykk av at det å investera i samferdsle er ulønsamt. Det er heilt uforståeleg for folk flest, inkludert dei fleste av oss som sit i denne salen, at det ikkje skulle vera lønsamt å investera i samferdsle for at folk både kan arbeida og bu i heile dette landet. Kalkulasjonsrenta sitt høge nivå har noko av skulda for at det inntrykket er skapt. For det er faktisk slik at Svinesundsbrua er vurdert til å ha ein netto nytte på svensk side, men ikkje på norsk side. Når me veit kor mange fleire harryturar det er frå Noreg til Sverige enn motsett, heng ikkje det på greip.

I Nasjonal transportplan er det gjort ei vurdering av netto nytten. Etter noverande nivå er det ein negativ netto nytte av veginvesteringane på 1,5 milliardar kr. Dersom renta hadde vorte forandra til 5 pst., hadde det vore ein positiv nytte på 12 milliardar kr. Det er klårt det gjev ei forskjellig oppleving av korleis situasjonen er, og av kva det er lurt å gjera med pengane.

Arbeidarpartiet ville likevel ikkje gå inn for politisk å bestemma nivået, men me ville gje nokre signal om at slik me har det no, kan me ikkje ha det. Me har vore positive til at det kan vera grunn for å ha ei differensiert kalkulasjonsrente for dei ulike transportformene, og me har vore heilt klåre på at nivået må ned, særleg på veg. Nytte-kostvurderingar har jo ein avgrensa verdi. Det er ikkje slik at me legg oss flate for dette som det einaste argumentet for om me skal gå inn for eit prosjekt eller ikkje. Men det vert skapt eit slags psykologisk klima som gjev ei kjensle av at no bruker me pengane ulønsamt, når me har dette høge nivået. Me meiner det framleis skal vera fagleg bestemt, men som sagt: Dette må ned.

Eg trefte professor Hervik – som Regjeringa, så vidt eg har forstått, har lytta til før i desse spørsmåla – på ein konferanse for eit par veker sidan. Han sa at renta går ned, og at ho går ned fort. Det er i grunnen det eg ynskjer å få bekrefta frå statsråden her i dag: Går kalkulasjonsrenta ned, og skjer det fort? Det er eit stort utolmod rundt i landet i høve til dette, fordi folk opplever at berekningsmåten ikkje samsvarer med det dei meiner er viktig. Mellom anna hadde NHO eit møte her nyleg, der dei peikte på dette som den viktigaste saka. Det er altså ganske viktig at det no vert gjort noko, og at Finansdepartementet i samråd med Samferdsledepartementet, håper eg, kjem fram til ei kalkulasjonsrente som meir kan samanliknast med kalkulasjonsrenta i våre naboland – det skulle ikkje vera nokon grunn til noko anna – og som samsvarer med kva folk opplever som rimeleg.

**Anne Berit Andersen (H) [10:18:09]:** Saken i dag gjelder endring av kalkulasjonsrenten. Det er et forslag som kommer fra Senterpartiet.

Som en vet, er kalkulasjonsrenten en todelt rente som skal vise kostnader i forbindelse med ulike samferd-

selsprosjekt. Jeg skal ikke gå inn på hva den består av, for det redegjorde saksordføreren for. Men det som forslagsstilleren sammen med Fremskrittspartiet synes, er at denne renten er altfor høy, og at den fører til at mange veiprojekt regnes som ulønnsomme. For å si det slik: Det kan gjerne vise seg etter den gjennomgangen som foregår, at forslagsstilleren kan ha rett, men vi er helt uenige med Senterpartiet og Fremskrittspartiet, som vil ha en politisk bestemt rente på 4 pst. Det vil være uheldig å fastsette kalkulasjonsrenten politisk. Det vil bl.a. bli vanskelig å skille politiske og faglige vurderinger, og systemet vil bli svært uforutsigbart.

Jeg er glad for at Regjeringen følger opp Nasjonal transportplan på dette området og nå er i gang med å vurdere renten ut fra et faglig ståsted. Renten synes å være urimelig høy for mange når dette blir vurdert, og man får fram dette eksempelet med E6 og ny Svinesundsbru, der man ser at prosjektet er lønnsomt i Sverige, men ulønnsomt i Norge. Vi ser fram til å få saken fra Samferdsledepartementet og Finansdepartementet om ikke altfor lenge, for det er viktig for oss også.

Igjen: Jeg er glad for at det er flertall for ikke å fastsette kalkulasjonsrenten politisk, og at Dokument nr. 8-forslaget avvises.

**Jan Sahl (KrF) [10:20:26]:** Helt kort: Også i Kristelig Folkeparti er vi opptatt av størrelsen på kalkulasjonsrenten, og vi har ved flere anledninger stilt spørsmål omkring problematikken i forbindelse med lønnsomme og ulønnsomme prosjekt, særlig i veisektoren. Men som de andre i flertallet er vi også imot at vi politisk skal gå inn og bestemme kalkulasjonsrenten. Det blir en slags tipping fra gang til gang som ikke vi i Kristelig Folkeparti vil være med på. Vi må se dette i en sammenheng. Vi må også se på hvordan andre sektorer behandler sin kalkulasjonsrente. Da synes jeg det er betryggende at både Samferdsledepartementet og Finansdepartementet har satt i gang utredninger som vil ende ut i en ny betenkning omkring størrelsen på kalkulasjonsrenten. Vi i Kristelig Folkeparti mener at vi får komme tilbake til saken og vurdere resultatet når det foreligger.

**Jorunn Ringstad (Sp) [10:21:52]:** Dokument nr. 8:8 for 2004-2005 frå Karin Galaaen og meg om å endre kalkulasjonsrenta for samferdsleprosjekt til 4 pst. er ei oppfølging av det Senterpartiet gav uttrykk for i innstillinga om Nasjonal transportplan 2006-2015. I innstillinga om Nasjonal transportplan sa Senterpartiet i ein merknad at vi meiner den norske kalkulasjonsrenta er altfor høg samanlikna med kalkulasjonsrenta i nabolanda våre. Vi sa òg at vi meiner det ikkje er gode grunnar til å differensiere kalkulasjonsrenta mellom dei ulike transportformene.

Det blir i brevet til komiteen frå Samferdsledepartementet vist til at ansvaret for utforming av retningslinjene for bruk av kalkulasjonsrenta i transportsektoren er delt mellom Finansdepartementet og Samferdsledepartementet. Vidare blir det sagt at det skjer ei kontinuerleg vurdering av om det er grunnlag for å endre risikopåslaget. Så langt har det ikkje komme noko signal som tyder på at de-

partementa vil komme med eit snarleg forslag til endring av kalkulasjonsrenta.

Med den høge kalkulasjonsrenta vi har i Noreg, er det svært få samferdsleprosjekt som er lønnsame. Med den kalkulasjonsrenta vi har i dag, kan prosjekt i samferdsle-sektoren vurderast opp mot prosjekt i aksjemarknaden. Meiner vi då at det er like stor risiko ved å byggje god infrastruktur i landet som ved å spekulere på børsen? Fleire har teke til orde for at vi berre skal investere i lønnsame prosjekt. Er det då kanskje slik at vi har ei høg kalkulasjonsrenta for å gjere dei fleste samferdsleprosjekt ulønnsame og dermed halde samferdsleinvesteringane nede?

Enkelte bruker som argument i forsvaret for den høge kalkulasjonsrenta at ho ikkje endrar forholdet mellom ulike prosjekt. Nei, men det vil heller ikkje ei lågare kalkulasjonsrenta gjere. Den høge renta, derimot, gjer dei fleste prosjekta ulønnsame, medan ei lågare rente gjer fleire prosjekt lønnsame.

Risikodelen av kalkulasjonsrenta er avgjerande for kor stor den totale kalkulasjonsrenta skal bli. Det undrar meg at risikoen skal prisast så høgt i eit system der risikoanalysar og risikomargarin også er lagde inn i sjølve prosjekta. Og kvifor er det berre Noreg som har denne høge risikodelen? Eg har ikkje høyrte noka fornuftig forklaring på kvifor vi skal skilje oss ut frå nabolanda våre eller andre europeiske land.

Både i brevet frå departementet og i debatten her i dag er det gjort eit poeng av at kalkulasjonsrenta for samferdsle-sektoren ikkje skal vere politisk fastlagd. I brevet til komiteen skriv departementet bl.a. at dette Dokument nr. 8-forslaget inneber at kalkulasjonsrenta, og dermed i stor grad resultatane frå nytte-kostnadsanalysar, vil vere politisk fastlagd, at det vil bli vanskeleg å skilje mellom faglege og politiske vurderingar, og at dette vil vere uheldig.

Ja, eg ser denne problemstillinga. Men då er det grunn til å peike på at samfunnsøkonomiske analysar av samferdsleprosjekt ofte har blitt kritiserte, og det har vore stilt spørsmål ved om dei er gode nok som avgjerdsgrunnlag. Det kan difor ikkje seiast at dei høge kalkulasjonsrentene i Noreg har ei solid fagleg forankring.

I innstillinga vi handsamar i dag, har eit fleirtal – alle bortsett frå Framstegspartiet og Senterpartiet – sagt at dei er av den oppfatninga at kalkulasjonsrenta ikkje bør fastsetjast politisk, men ut frå faglege vurderingar og etter same prinsipp som i andre sektorar. Dette fleirtalet viser til innstillinga om Norsk transportplan 2006-2015, der ulike fleirtal peikar på at kalkulasjonsrenta er høgare i Noreg enn i nabolanda våre.

Formuleringane som fleirtalet står bak i innstillinga vi debatterer i dag, er mykje meir forsiktige enn formuleringane dei same partia hadde i innstillinga om Norsk transportplan. I innstillinga om Norsk transportplan var Arbeidarpartiet og Framstegspartiet saman med Senterpartiet om ein merknad der det bl.a. stod:

«Desse medlemene ber Regjeringa redusere kalkulasjonsrenta slik at ho kjem meir på linje med nabolanda våre.»

Høgre og Kristeleg Folkeparti sa i same innstillinga bl.a.:

«Disse medlemmer ser for seg at en endring i kalkulasjonsrenta vil medføre et lavere nivå på risikoelementet og mindre forskjeller mellom transportgrenene.»

Framstegspartiet ville alt då setje kalkulasjonsrenta til 4 pst.

Sitata frå innstillinga til Norsk transportplan for ca. eit halvt år sidan viser at faktisk heile komiteen då ynskte ei lågare kalkulasjonsrenta. I dag uttrykkjer fleire parti seg mindre konkret. Det bør likevel vere eit signal til Regjeringa at alle partia har vist at dei ynskjer ei lågare rente, sjølv om det i dag ikkje blir fleirtal for forslaget i Dokument nr. 8:8.

**Statsråd Torild Skogsholm [10:27:10]:** Bakgrunnen for forslaget om at kalkulasjonsrenten skal endres til 4 pst., er, slik jeg ser det, at dagens system er vanskelig å forstå, og at nivået kan synes høyt, særlig hvis man sammenligner med nivået i andre land, og særlig i de land hvor systematisk risiko ikke ivaretas gjennom et påslag i kalkulasjonsrenten.

Det er hevdet, og det er riktig, at kalkulasjonsrenten varierer mellom landene. Jeg har lyst til å understreke at kalkulasjonsrenten vil være av betydning på tvers av landegrensene hvis man har et felles budsjett som man skal fordele penger fra, og hvis man legger kalkulasjonsrenten til grunn som et kriterium for prioriteringer.

Når det gjelder Svinesund, som er tatt fram som et eksempel her, vil jeg minne om at Norge har vært en aktiv pådriver for å få bygd Svinesundforbindelsen. Til tross for at det er regnet for å være et lønnsomt prosjekt på svensk side, har nok aktiviteten vært atskillig større på norsk side for å få gjennomført det, fordi vi vurderer det til å være et godt prosjekt for samfunnet som sådant. Dette er jo et signal om at kalkulasjonsrenten kanskje ikke er god nok i dag i forhold til de beregningene som skal gjøres. Verken kalkulasjonsrenten eller resten av metodikken er helt perfekt, og det må vi ta høyde for. Det er også et viktig element som det må jobbes videre med faglig. Jeg mener det er viktig at det er et faglig spørsmål. Vi trenger gode beslutningsgrunnlag når beslutninger skal tas, både innenfor samferdselssektoren og innenfor andre sektorar. Det er viktig at vi har et godt faglig grunnlag.

Det pågår et arbeid både i Finansdepartementet og i Samferdselsdepartementet knyttet til dette. Som tidligere opplyst til Stortinget deles ansvaret for utformingen av retningslinjene for bruk av kalkulasjonsrenten i transportsektoren mellom Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Finansdepartementet har fastsatt retningslinjene for behandling av kalkulasjonsrenten, basert på en risikofri rente som for tiden er 3,5 pst., og et påslag som skal ivareta systematisk risiko. Det som ligger i dagens retningslinjer, er basert på et forslag som ble utarbeidet av et utvalg ledet av Arild Hervik for en del år tilbake. Finansdepartementet arbeider nå med en revisjon av departementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser, der bl.a. retningslinjer for fastsettelse av kalkulasjonsrenten blir vurdert. Dette arbeidet vil bli slutført i nær framtid, og gjennomføring av Samferdselsdepartementets prosjekt vil bli tilpasset dette.

Jeg vil minne om at Finansdepartementets retningslinjer gjelder for hele statsforvaltningen. Det ville være et litt underlig system hvis Stortinget skulle fastsette kalkulasjonsrenten for én sektor, mens resten av statsforvaltningen måtte forholde seg til Finansdepartementets retningslinjer.

På bakgrunn av dette mener jeg at Stortinget gjør riktig i å ikke vedta nivået på kalkulasjonsrenten i transportsektoren, men at vi får en bred gjennomgang av dette.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:31:53]:** Arbeidspartiet er enig med statsråden i at det ikke er politikarane som skal vedta kalkulasjonsrenta, det trur eg kunne vera ei usikker ferd å gje seg ut på. Men samtidig er eg enig med forslagsstillarane i at renta er for høg. No seier statsråden at det snart vert endringar. Hervik, som statsråden viser til, har teke avstand frå sine eigne forslag, i alle fall meiner han noko anna no enn det han gjorde for nokre år sidan.

Eg har berre eitt spørsmål: Går renta ned?

**Statsråd Torild Skogsholm [10:32:46]:** Det vil kanskje være galt av meg å forskuttere hvilke retningslinjer Finansdepartementet kommer med. Men ut fra utviklingen ellers i samfunnet er det rimelig å anta at hvis det skjer en endring, vil vel renten heller gå ned enn opp. Samtidig vil jeg understreke at om noen som har kommet med faglige innspill i utredningen, etter hvert skulle endre sine synspunkter, så gjør vi ordentlige vurderinger av utredningene før det utarbeides faglige retningslinjer. Nå avventer vi det som kommer fra Finansdepartementet. Vi i Samferdselsdepartementet skal følge opp vår del av dette arbeidet.

**Kenneth Svendsen (FrP) [10:33:45]:** I et foredrag holdt i Stjørdal i januar sa statsråden det samme som statssekretær Ellingsen har sagt i flere debatter som jeg har deltatt i, nemlig at kalkulasjonsrenten har liten eller ingen betydning for prosjektene. Det finner jeg særdeles underlig. Hvorfor har vi den da? Er ikke hensikten med kalkulasjonsrenten at den skal brukes som et reelt verktøy for å vise de reelle forskjellene mellom prosjekter? I dag er det ingen, selv ikke samferdselsministeren, som tror at den virker og er rett. Det er utrolig at en kalkulasjonsrente – som er satt reelt, og som viser en tilbakebetaling til samfunnet som overgår avkastningen fra oljefondet – ikke skulle ha innvirkning på Stortingets bruk av midler som samfunnet tar inn. Mener virkelig statsråden at det skal være slik?

**Statsråd Torild Skogsholm [10:34:48]:** Det kunne selvfølgelig være veldig fristende for en statsråd å si hvilke kriterier stortingsrepresentanter burde legge vekt på når de skal prioritere fordeling av midler til prosjekter. Nå fungerer det ikke slik. Jeg vet ikke i hvor mange prosjekter Framskrittspartiet har valgt å legge avgjørende vekt på samfunnsøkonomiske analyser, og i hvilke de ikke har lagt vekt

på det. Jeg vil advare mot at man bruker kun teoretiske beregninger for de beslutningene man gjør politisk i forhold til hvor man skal bruke pengene. Hvis vi visste at metodikken var fullkommen, kunne vi gjort det, men da trengte vi ikke politikere. Men vi er politikere, ombudsmenn for innbyggerne i dette landet, og vi skal målbære de behovene vi ser finnes rundt om. Derfor ser jeg på kalkulasjonsrenten og metodikken til samfunnsøkonomiske analyser som ett element i forhold til de avgjørelsene som skal tas.

**Jorunn Ringstad (Sp) [10:36:06]:** Frå dei som ikkje vil at kalkulasjonsrenta skal vere politisk bestemt, blir det ofte hevda at det ligg faglege vurderingar til grunn for den kalkulasjonsrenta vi har i dag. Samtidig veit vi at dei samfunnsøkonomiske analysane som blir brukte i høve til samferdsleprosjekt, blir det sett store spørsmålsteikn ved. Eg vil gjerne utfordre statsråden: Kva slags faglege vurderingar er det som ligg til grunn ved slike samfunnsøkonomiske analysar, som vi kanskje alle kan vere einige om ikkje er gode nok? Kva slags faglege grunngevingar har vi då for den høge kalkulasjonsrenta vi har i Noreg i dag?

Så sa statsråden i eit tidlegare innlegg at den vurderinga som blir gjort, vil bli avslutta i nær framtid. Men snakkar vi då om eitt år eller om to år? Når kan vi vente å få ei slik vurdering?

**Statsråd Torild Skogsholm [10:37:27]:** I forhold til tiden: I «nær framtid» betyr nær framtid.

Når vi skal begynne å forberede arbeidet med nye fireårsplaner og tiårsplaner, er vi i ulike sektorer avhengige av å ha retningslinjer for hva som skal legges til grunn for de faglige vurderingene. I forbindelse med det har vi behov for at disse spørsmålene blir avklart. Så her er alle interessert i at vi får raske avklaringer. For meg er det vanskelig å svare på hvor raskt Finansdepartementet får avgjort denne saken. Det må man heller spørre finansministeren om.

Det er faglige vurderinger som ligger til grunn i arbeidet med trafikkprognoser, teoretiske beregninger av kostnader ved både direkte virkninger og indirekte virkninger av samferdselsprosjekt, og det er faglige vurderinger som ligger bak avkastningskrav til den kapitalen som legges inn i et prosjekt. Disse faglige vurderingene har vi tenkt å legge vekt på også i framtiden, men de bør revideres med jevne mellomrom, og det er vi i ferd med å gjøre nå.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

Flere har heller ikke bedt om ordet i sak nr. 1.  
(Votering, se side 1444)

S a k n r . 2

*Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om elektronisk betaling av bompenger (Innst. S. nr. 97 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:16 (2004-2005))*

**Presidenten:** Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe.

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

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

– Det anses vedtatt.

**Jorunn Ringstad (Sp) [10:39:58]** (ordfører for saka): Dokument nr. 8:16 for 2004-2005 tek opp ulike sider ved elektronisk bompengeneinnkrevning.

Det er ein samla komitee som i innstillinga peikar på at det er viktig at innkrevningssystemet i bompengeprojekt er enkelt og så kostnadseffektivt som mogleg.

Elektronisk billettering har ført til forenkling for trafikanter. Det har òg ført til at driftskostnadene for bompengeselskapa har gått ned. Det er eit mål at innkravde bompengar i så stor utstrekning som mogleg skal gå til investeringar i prosjekta og ikkje til drift av bompengeselskapa.

I dag føregår innkrevjinga i anlegg med elektronisk betaling på ulike måtar. Fleire prøveprosjekt er i gang, og det blir arbeid med eit system som skal gjere det lettare å krevje inn bompengar frå utanlandske køyretøy.

Komiteen meiner difor at arbeidet med å få til ei best mogleg elektronisk bompengeneinnkrevning er godt i gang. Samferdsledepartementet arbeider dessutan med ei forskrift som skal regulere viktige prinsipp knytte til bompengefinansiering. Komiteen reknar difor med at i den forskrifta vil det vere retningslinjer for enkel, kostnadseffektiv og praktisk bompengeneinnkrevning, og at dette vil bli grundig vurdert før forskrifta er ferdig. Komiteen finn det difor unødvendig å gå nærare inn på dei konkrete forslaga i Dokument nr. 8:16, men komiteen tilrår å leggje dokumentet ved protokollen.

**Thore A. Nistad (FrP) [10:42:08]:** Fremskrittspartiet har ikke noe eget forslag i denne saken, for som saksordfører sa, arbeider departementet med den og ser på hvordan de skal utforme nye forskrifter.

Jeg vil bare få si at Fremskrittspartiet i prinsippet er imot bompengefinansiering av veier. Med de store avgiftene som staten årlig innkasserer fra bilene, skulle veiene være finansiert med friske midler fra staten som veiholder.

Fremskrittspartiet ønsker at gjelden til bompengefinansierte veier blir nedbetalt av staten, og at bompengestasjonene etter hvert vil bli helt nedbygd. Men når bompengesystemet først er innført, og det fungerer, så ser vi at det kan være en besparelse ved å gjøre dette elektronisk. Kostnadene med å drive disse bomstasjonene er i dag på 10–15 pst., så der kan det bli litt penger, slik at man kan få nedbetalt gjelden fortere, eller man kan få bygd flere veier.

Når det er sagt, får vi håpe at forskriftene også tar for seg en samkopling når det gjelder ferjetrafikk, slik at både veisystemet og ferjene ses i sammenheng.

**Steinar Bastesen (Kp) [10:43:48]:** Det er vel kjent at Venstre bruker sine to mandater i Stortinget til å påtvinge

det norske folk stadig mer bompenger. Venstre er høyresidens bremsekloss for en samferdselsutbygging som kan styrke konkurransekraften for norsk næringsliv langs kysten og i distriktene.

Ved et eventuelt regjeringsskifte sitter SV i denne posisjonen og er en bremsekloss på venstresiden. Nå tyder flere meningsmålinger på at velgerne vil ha Venstre ut og Kystpartiet på vippen i Stortinget etter valget til høsten. Kystpartiet vil være en byggekloss der Venstre og SV er bremseklosser. Jeg forventer at statsråden kan gi meg svar på fem spørsmål som jeg har til henne.

Ifølge departementets brev til samferdselskomiteen arbeides det med avklaring av praktiske og internasjonalt akseptable forhold knyttet til anonymisert elektronisk innkrevning uten mulighet til kontant betaling.

Spørsmål 1: Sikter det pågående arbeid mot å lage en brikke som både ivaretar kravet om anonymitet og samtidig gir de rabattordninger som lokalt har vært en forutsetning for bompengepakker?

Spørsmål 2: Departementet bekrefter forskjellsbehandlingen av norske og utenlandske biler – det er en klar konkurranseulemp for norske transportører. Hvor lenge skal forskjellsbehandlingen vare?

Spørsmål 3: Har forhandlinger med EU så langt gitt signaler om at de vil godkjenne et system der alle EU-registrerte biler pålegges å kjøpe en bompengebrikke ved grensekryssing inn til Norge, eller er et EU i økonomisk krise villig til å etablere et eget innkrevingsbyråkrati på vegne av det eneste landet i Europa som både har store overskudd på statsbudsjettet, og som bruker bare en fjerdedel av den bilskatt som kreves inn fra landets borgere, til å få et bedre vegsystem?

Spørsmål 4: Kan Stortinget forvente at alle disse forholdene er ferdig utredet og avklart før neste forslag om bompengepakke legges fram for Stortinget?

I områder der bompengenett som fordyrer samhandlingen mellom by og omland, er etablert, er protestene mot denne formen for ekstraskatt vedvarende massive. Misnøyen blir ikke mindre når det også avdekkes at bompengeselskapene bruker bilistenes penger til å dekke andre formål – etter styremedlemmenes forgodtbefinnende.

Spørsmål 5: På Haugalandet har nesten 40 000 protestert mot et system som de fleste oppfatter som dypt urettferdig. Argumentene som brukes for lokal legitimering, er at ingen kommuner lenger vil få penger til utbygging og utbedring av sin infrastruktur uten at de selv deltar med bompenger. Hvis dette er rett, betyr det at bilister i framtiden må passere minst ett innkrevingspunkt hver gang de krysser en kommunegrense. Vil statsråden bekrefte eller avkrefte at dette er Regjeringens politikk?

**Statsråd Torild Skogsholm [10:47:23]:** Det kan virke som om Kystpartiet har tenkt å være den største bremseklossen for at vi skal få gjennomført en del meget viktige – også bompengefinansierte – prosjekter her i landet.

Jeg vil minne om at veldig mange av de bompengeprojektene vi har her i landet, har vi for å erstatte evigvarende bompengeprojekter. Som ferjeavløsningsprosjektene: Ferjene, som er en del av riksvegnettet vårt i dag, repre-

senterer i praksis evigvarende bompenger. Blant annet disse er en del av et bompengesystem jeg ønsker å få erstattet med et midlertidig, som da fører til at vi for ettertiden kan slippe å ha det.

Jeg vil si at Venstre virkelig er en pådriver for at vi skal få fjernet en del av disse evigvarende bompengeprojektene. Hvis Kystpartiet har tenkt å ha en annen profil når det gjelder dette, får det være Kystpartiets valg.

Det arbeides nå med forenkling og med å gjøre det mindre kostbart å drive disse bompengeprojektene. Det er helt riktig at det koster brukerne å passere bomstasjonene. Men det er også slik at de samme brukerne får nytte av prosjektene mye tidligere enn de ellers ville ha fått – hvis man ene og alene skulle ha basert seg på statlige midler.

Det er vel ingen som har bompengefinansiering som idealløsning. Men fordi folk har vist en interesse og et engasjement for å få gjennomført prosjekter som de ser på som både ønskede og viktige for privatpersoner og for næringsliv, velger man å gjøre dette. Dette har jeg tenkt å fortsette med i min periode som samferdselsminister, og jeg er faktisk stolt av at vi får gjennomført mange av disse prosjektene.

Jeg er enig i at vi må gjøre dette på en god måte. Også innenfor EU har man bompengefinansierte prosjekter. Man har finansieringsformer som innebærer at man som reisende må være med og betale, og det er helt klart at det kommer til å være en jevn dialog med EU i forbindelse med hvordan dette skal utformes. Det er en stor debatt i EU nå om avgiftssystemer for bilister/biler som kjører på europeiske veger.

Det er også slik at partiet Venstre er opptatt av muligheten til anonymitet i forhold til hvordan vi beveger oss rundt i samfunnet. Det at vi legger igjen elektroniske spor mange steder, har sine sider. Derfor har vi vært opptatt av muligheten til å ha både rabattordninger ved passering av bomstasjoner og anonyme alternativ. Dette kommer vi til å jobbe videre med.

Til spørsmålet om Stortinget kan vite hvilke av disse spørsmål som er avklart før neste bompengeprojekt kommer: Det vil Stortinget vite før neste prosjekt kommer. Det er også slik at Stortinget har muligheten til å si nei eller ja til forslag som kommer fra denne regjeringen. Hvis noen føler ubehag ved at Venstre og denne regjeringen er for opptatt av å få gjennomført gode samferdselsprosjekter, har Stortinget mulighet til å stoppe det – også Kystpartiet.

Jeg er opptatt av at vi, når vi velger å bruke bompengefinansiering, skal ha gode, effektive løsninger som skal representere minst mulig i ekstra kostnader. Vi skal ha minst mulig ekstra kostnader knyttet til denne finansieringsformen. Og det er et poeng at de som opplever nytten av et prosjekt, skal få lov til å oppleve den nytten, men at belastningen med å betale på et bompengeprojekt også skal være hos disse, og at de som ikke har nytte av et prosjekt, ikke skal måtte være med på å betale. Dette rettferdighetsprinsippet kommer vi til å jobbe videre med.

Avslutningsvis: Jeg mener at vi også for fremtiden nok må være villige til å vise en viss dugnadsånd for å få gjennomført gode prosjekter.

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

**Steinar Bastesen (Kp) [10:52:38]:** I 2011 slippes den frie konkurransen fra lavkostland i våre nærrområder løs, uten skjermingsmuligheter for nasjonale bedrifter. Vi har bare årene fram til 2011 for å styrke vår konkurransekraft.

Norge skiller seg fra de andre landene i Europa på flere områder, ikke minst når det gjelder forholdet mellom befolkningstetthet, samferdselsstruktur og verdiskapningsområder. Mens andre land i Europa har tett befolkningkonsentrasjon i industriområdene, der verdiskapningen skjer, og et velfungerende transportnett både for gods- og persontrafikk i disse områdene, har Norge sine viktigste produksjonsbedrifter langs kysten og i distriktene, der infrastrukturen for transport er dårligst utbygd, og den tetteste befolkningkonsentrasjonen og de beste transportmulighetene finnes rundt Oslo, der verdiskapningen er mest transportuavhengig.

Mens andre land i Europa gjør hva de kan for å sikre sitt næringsliv, også verdien av varetransport, synes det som om denne regjeringen er mest opptatt av å flagge ut både transporttjenestene og egne produksjonsbedrifter, ved å utsette dem for konkurranse på ulike vilkår.

Kystens fraktflåte flagges ut, og arbeidsplassene overtas av polakker og baltere. Hvis ikke forskjellsbehandlingen mellom norske og utenlandske transportører stoppes, kan vi forvente at norske landtransportører etablerer kontorer i Polen og Baltikum og registrerer sin bilpark der. Norske eksportbedrifter langs kysten vil bli tvunget til å hente transportkontrakter fra utenlandske selskaper for å hindre den økte konkurransulempen som en stadig tette- re skog av utlendinger utgjør.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet i sak nr. 2. (Votering, se side 1444)

### S a k n r . 3

*Innstilling fra justiskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Grethe Fossli, Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Svein Roald Hansen og Gunn Karin Gjøl om obligatorisk opplæring av førere av fritidsbåter (Innst. S. nr. 102 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:21 (2004-2005))*

**Presidenten:** Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning 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.

**Ingjerd Schou (H) [10:55:35]** (ordfører for saken): Arbeiderpartiet har fremmet forslag om å innføre en obligatorisk opplæring av førere av fritidsbåter. Høyre de-

ler forslagsstillernes bekymring over et økende antall ulykker på sjøen. Disse er ofte forårsaket av høy fart og ofte i kombinasjon med alkohol. Forskjellen mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet er imidlertid, her som i mange andre saker, at vi har ulikt syn på hvilke virkemidler som bør settes inn.

Båtføreropplæring er nyttig og nødvendig, og i dag er det et slikt krav til førere av båter over en viss størrelse. Alle som ferdes på sjøen, bør ta et ansvar for egen og andres sikkerhet. Mange velger å ta båtførerprøven selv om de ikke fører store båter. Det viser at man tar ansvar. Selv har jeg hatt stor nytte og glede av dette.

En obligatorisk lovfestet båtførerprøve er ikke nødvendigvis å starte i riktig ende for å få bukt med høy fart og uvetting kjøring. Selv om man har en bestemmelse om førerkort for bil, ser vi at høy fart og alkohol også representerer en fare i trafikken.

Regjeringen Bondevik I la i 1999 frem en handlingsplan for å redusere antall ulykker på sjøen. Det ble da mulig å ta båtkunnskap som valgfag i den videregående skole, og det er også innført bruk av forenklet forelegg for fartsovertredelser til sjøs.

Foreldre har og bør også ta et særlig ansvar for å skape gode holdninger hos barn og unge. Dernest har de ansvar for at barna ikke fører større og raskere båter, med større motor, enn det alder og ferdighet tilsier.

Politiet har en viktig rolle i arbeidet for å sikre trygghet på sjøen. De har en viktig forebyggende rolle ved å være mer synlige enn hva tilfellet er mange steder i dag. Muligheten til å skrive ut forenklet forelegg gjør også politiets arbeid mer effektivt og er et viktig preventivt tiltak.

Man skal heller ikke glemme båtførernes eget ansvar. Førerne av fritidsbåter har et eget ansvar for å skaffe seg den kunnskapen som trengs, både for å kjøre båten og om de spesielle reglene som gjelder på sjøen.

Politiet har fått tilført 330 mill. kr ekstra i driftsmidler for 2005. Dette skal bidra til å sikre et synlig og trygghetskapende politi. Vi forutsetter at dette også vil øke politiets tilstedeværelse på sjøen i båtsesongen.

Justiskomiteens flertall og forslagsstillerne fra Arbeiderpartiet ser ikke forskjellig på beskrivelsen av de problemer som fremkommer i forhold til ferdsel med fritidsbåt på sjøen. Uenigheten går heller ikke på de ulike tiltak og behovet for disse. Uenigheten går på hvorvidt lov-hjemling av obligatorisk båtførerprøve/sertifikat sikrer en oppførsel på sjøen som gjør at man følger reglene og tar nødvendig hensyn.

Flertallet – Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet – ønsker ikke å innføre lovhjemlet obligatorisk båtføreropplæring. For å nå målgruppen som tradisjonelt står for regelbruddene på sjøen, er det etter vårt syn viktig med holdningskampanjer og holdningskapende arbeid generelt, både fra myndigheter og frivillige organisasjoner samt at den enkelte selv tar ansvar for å skaffe seg den kunnskapen som trengs på området.

Det er ingen uenighet om at ferdsel på sjøen med fritidsbåter har tiltatt, og at behovet for økt innsats for bedre sikkerhet er til stede. Justiskomiteens flertall og forslagsstillerne fra Arbeiderpartiet ser heller ikke forskjellig på

beskrivelsen av de problemer som fremkommer nettopp i forhold til dette. Uenigheten går på hvorvidt det er nødvendig å lovregulere. Det ønsker ikke vi. Vi mener at det er viktig at vi særlig følger opp det som går på holdningskapende arbeid og de ulike instansers ansvar.

**Grethe Fossli (A) [10:59:39]:** I de senere årene har antallet fritidsbåter økt betydelig. I tillegg er både størrelsen på båtene og ikke minst størrelsen på motoren og mer avansert utstyr kjennetegnet på dagens fritidsbåter. Dette gjør at kravet til båtføreren er blitt større og større. Det å mestre en båt som går i 50–70 knops fart med svært avansert utstyr, er ikke alltid like lett. Blant annet viser antallet henvendelser til Redningstjenesten de siste årene at dette har økt ganske betydelig. I tillegg viser henvendelsene at mange mangler den grunnleggende kunnskapen en bør ha for å føre slike båter.

Både sommeren 2003 og sommeren 2004 var det mange oppslag i mediene om uvetting båtveit og ikke minst om ulykker. Dagsavisen hadde sågar i 2003 en artikkelserie som dokumenterte nordmenns manglende båtveit. I en av artiklene framkom det at Forsikringsnæringens Hovedorganisasjon i 2003 hadde en prognose som viste at ulykker tilknyttet småbåt ville føre til ca. 7 800 skader, og at utbetalingene ville ligge på til sammen 146 mill. kr.

Redningsselskapet, som driver alle våre redningsskøyter, konkluderte med at mange manglet helt elementære kunnskaper om det å ferdes på sjøen – stadig flere som har seilbåt, ringte etter hjelp når motoren sviktet, fordi de ikke kan heise seil, og båtførere brukte veikart istedenfor draft når de var på fjorden. I tillegg var båtene fulle av elektronisk utstyr som mange hadde problemer med å bruke.

Som det framgår av Dokument nr. 8-forslaget fra flere arbeiderpartirepresentanter, har flere regjeringer opp gjennom årene lagt fram dokumenter, både stortingsmeldinger og andre dokumenter, som vedrører båtsikkerhet. Det siste som ble utarbeidet, var en handlingsplan mot ulykker med fritidsbåter, som ble lagt fram av regjeringen Bondevik I i april 1999. Det er nå snart seks år siden, og ulykkesstatistikken har bare gått oppover. Bakgrunnen for handlingsplanen til Bondevik I var en innstilling fra en arbeidsgruppe som skulle fremme forslag til tiltak for å bekjempe ulykker med fritidsfartøyer.

I sin innstilling sa de bl.a. følgende om obligatorisk båtføreropplæring:

«Det er på det rene at også fritidsbåter med stort fartspotensielle kan utgjøre en høy sikkerhetsrisiko, dersom de ikke brukes med fornuft. I dag kan en som er 16 år for eksempel føre en båt med flere hundre hestekrefter i 50-70 knop. Til sammen likning, kan nevnes at det kreves sertifikat for å føre en moped med 5 hestekrefter og maks 50 km/t.

Hittil har mange hatt nytte av frivillig båtførerkurs. Erfaringene tilsier imidlertid, at nettopp de aller mest fartsglade har vært vanskelige å nå med slike kurs, som i hvert fall ville gitt et visst minimum av kunnskaper.

For å motvirke ulykker med et stadig økende antall svært hurtiggående fritidsbåter, er det, etter gruppens syn, helt nødvendig å sikre at førere av slike båter har



et visst minimum av kunnskaper om de farer som kan oppstå til sjøs og om de regler som gjelder for sikker ferdsel der.»

Denne arbeidsgruppen var sammensatt av representanter fra Justisdepartementet, Utenriksdepartementet, Miljøverndepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Sjøfartsinspektøren og Sjøvettkampanjen. Det var altså i 1996. Allerede da var en bekymret for utviklingen. Nå har det snart gått ni år, og det er ikke blitt bedre, tvert imot. Derfor har Sjøfartsdirektoratets sakkyndige råd uttalt seg om saken igjen, sist høst. Det er nå slik at alle, bortsett fra de som selger båter, går inn for obligatorisk båtførerbevis. Norsk Folkehjelp og Havnepolitiet i Oslo gjør akkurat det samme.

Jeg er skuffet over regjeringspartiene og Fremskrittspartiet i denne saken. Spesielt skuffet er jeg fordi de ikke har hørt en eneste instans i denne saken. Ikke er politiet hørt, ikke er Sjøfartsdirektoratet, som har ansvaret for sjøsikkerheten i Norge, hørt, ikke er Redningsselskapet, som kjenner problemstillingen, hørt, og ikke er redningshelikoptertjenesten hørt. Alle disse kunne fortalt komiteen hvorfor en bør innføre obligatorisk båtføreropplæring for å spare samfunnet for ulykker og tapte menneskeliv. Det aller merkeligste er at verken Justisdepartementet eller Næringsdepartementet er hørt i denne saken. Det er heller ikke de to statsrådene – justisministeren, som har ansvaret for en slik opplæring, og næringsministeren, som har ansvaret for sjøsikkerheten i Norge. Dette er en merkelig saksbehandling.

**Jan Arild Ellingsen (FrP) [11:04:50]:** Det hadde vært fristende å starte med å kommentere forrige talers vurdering av hva som er fornuftig, og hva som er ufornuftig, og av å lytte til fagfolk og ikke lytte til fagfolk. Nå er det heldigvis slik at politikk handler nettopp om at man til sjuende og sist tar et politisk ansvar og har et standpunkt, og så er det valgfritt hvem man velger å lytte til. Så kan vi selvfølgelig diskutere fornuft/ufornuft i forhold til det. Men til sjuende og sist handler politikk om å ta avgjørelser og stå for det man mener er korrekt.

La meg likevel fullt ut støtte opp om intensjonen fra forslagsstillerne. Vi ønsker alle helt klart å redusere antallet ulykker med båt, på samme måte som vi ønsker å redusere antallet ulykker på vei, i luft og i alle sammenhenger, ut fra at menneskelivet er fantastisk mye verdt. Men det er noen av oss som er forholdsvis skeptiske med hensyn til å si at f.eks. obligatorisk båtføreropplæring vil være saliggjørende her. Jeg tror at svaret er noe helt annet. Svaret er nemlig holdningen den enkelte av oss har til å respektere andre og til å respektere oss selv på de ulike arenaene hvor vi opptrer. Det nytter ikke at hele Oslofjorden er full av folk som har hatt båtføreropplæring, hvis de ikke overholder det de faktisk har lært. Og da er vi tilbake til holdningen til den enkelte av oss. De fleste som kjører bil i dette landet, har førerkort. De har altså tatt del i en føreropplæring som gjør dem kvalifisert til å kjøre på norske veier. Vi leser stadig om brudd på veitrafikkloven, vi leser om store ulykker. Da blir spørsmålet mitt, iallfall til meg selv: Er det slik at føreropplæringen er saliggjøre-

rende, eller er det til sjuende og sist handlingen til den enkelte av oss som er svaret på suksess eller ikke suksess? For min del er jeg kommet til at det er det ansvaret den enkelte av oss tar, som til sjuende og sist gir en eventuell gevinst. Derfor tror iallfall jeg at det viktigste vi kan gjøre når det gjelder denne typen utfordringer og problemer, er å prioritere satsingen på det holdningsmessige. Kan vi endre holdningene til folk, kan vi gjøre noe med de problemene vi står overfor.

Et annet moment som også kan være med her, er politiets rolle som kontrollinstans. Hvis folk ser at man fritt kan utøve en aktivitet som rammer andre, har politiet en oppgave å gjøre i forhold til å bekjempe den typen aktivitet, på samme måte som de har i forhold til veitrafikk. Så her tror jeg at det viktigste vi gjør, dreier seg om kontroll og ansvarliggjøring, samtidig som man må fokusere på det holdningsskapende.

Det har vært snakk om unge båtførere. Ja, det er selvfølgelig et kjernepunkt for oss alle at vi er opptatt av ungene våre og det de gjør – det gjelder samtlige foreldre. Da er vi inne på et nytt punkt som er viktig, det er foreldrenes rolle i dette. Jeg synes at vi i samfunnet vårt noen ganger har en tendens til å være veldig opptatt av at det offentlige skal lage regler for det ene og det andre. Intensjonen er til enhver tid god, men jeg savner at man i større grad fokuserer på foreldrene i denne sammenhengen. Jeg synes at foreldrerollen utvilsomt er noe av det viktigste i forhold til hva slags båter de voksne tilbyr sine barn. Hvis de voksne er ufornuftige, er jeg redd for at vi får et resultat som er deretter, en generasjon etterpå. Det samme gjelder alkohol. Måten man forholder seg til alkohol på i ulike sammenhenger, er et spill for de barna man har. Det er her kjerneutfordringen er, etter mitt skjønn. Stortinget kan, med all mulig respekt, vedta seg i hjel, det hjelper ikke hvis folk ute ikke respekterer det og går foran som gode forbilder for sine barn.

Jeg forutsetter at departementet og statsråden bevisst fokuserer på de utfordringene som forslagsstillerne stiller, gjennom ulike typer holdningsskapende tiltak, ikke minst kontroller fra politiets side. Hvis det skulle vise seg at det er ting som ikke er gode nok, er jeg rimelig sikker på at statsråden vil ta tak i det og komme tilbake til Stortinget og si at departementet nå har sett at man må gjøre endringer her, og be om Stortingets tilslutning til det. Hvis de forslagene er gode og fornuftige, er jeg helt sikker på at statsråden vil få gehør for dem.

**Einar Holstad (KrF) [11:09:46]:** Vi er alle opptatt av nullvisjonen på veiene våre. Selvfølgelig må den samme visjonen også gjelde for alle dem som ferdes på sjøen. Ett menneske skadd eller omkommet på sjøen er ett for mye. Både det offentlige og frivillige organisasjoner har de siste årene gjennomført en rekke tiltak for å redusere antall ulykker med fritidsbåter. Regjeringen Bondevik la fram Handlingsplan mot ulykker med fritidsbåter i april 1999. Her var fokus på båtkunnskap som valgfag i videregående skole. Holdninger må nødvendigvis skapes lenge før de unge starter på videregående. Skal båtførere læres god atferd på sjøen, må opplæring starte fra det tidspunkt

barn for første gang får adgang til båt med motor. Erfaring tilsier at det ofte skjer i en alder av åtte til ti år.

Hver år omkommer mellom 20 og 30 mennesker i fritidsbåt fordi de faller over bord og ikke kommer seg opp i båten igjen. I 2002 omkom 31 mennesker i 28 ulykker ved bruk av fritidsbåt. Av disse var én kvinne og resten menn. Mye tyder på at menn er mer utsatt på sjøen enn kvinner. Av de 31 som omkom, var 13 omkommet ved fall fra jolle, ti fra åpen båt, ti ved kantring og tolv ved fall over bord. Minst åtte av de omkomne var alkoholpåvirket, og minst 24 var uten flyteutstyr. Dette viser at veldig mye handler om holdninger.

Mange ulykker med mann over bord kunne vært unngått med litt forberedelse og øvelse. En rekke mindre fritidsbåter mangler utstyr for å få seg selv eller andre om bord igjen. Men hovedproblemet er nok alle de som ikke har tenkt igjennom hvordan de skal håndtere en kritisk situasjon. Sikkerhet er skipperens ansvar. Kombinasjonen av alkoholinntak og høy fart, i tillegg til nevnte manglende kunnskap om å redde seg selv, er den store utfordringen blant småbåter på sjøen. Dette er et ansvar hver enkelt i båten må ta på alvor, det må ikke gjøres til et spørsmål om skipperen har båtføreropplæring eller ikke. Sagt med andre ord: Kunnskap og vett oppleves ikke alltid å samarbeide til beste for alle som befinner seg i båt.

Kontroll av fartsovertredelser på sjøen er politiets oppgave. Samtidig vil kontroll av sikkerhetsutstyr om bord også virke preventivt i forhold til ulykker. I ytterste konsekvens har vi alle ansvar for våre egne liv, også når vi oppholder oss i en fritidsbåt. Derfor bør vi alle lære oss sjøvetreglene, som bl.a. oppfordrer til å tenke sikkerhet, respektere vær og farvann, bruke redningsvest eller flyteplagg, være uthvilt og edru og – ikke minst – vise hensyn.

Kristelig Folkeparti mener at det holdningsskapende arbeidet som gjøres av myndigheter, frivillige organisasjoner og fagfolk, kanskje er det viktigste bidrag til å redusere antall ulykker på sjøen. I tillegg bør alle som ferdes på sjøen, forberede seg på at det kan skje en ulykke, og tenke gjennom hvordan en bør forholde seg.

Aktsomhet er et velkjent prinsipp når vi ferdes langs våre veier. Aktsomhet på sjøen synes tidvis å være fraværende. Dette er en utfordring for dem som alt er båtførere – ikke minst gjelder det hvordan vi som voksne oppfører oss på sjøen i forhold til barn og unge, som kopierer våre handlinger på godt og vondt. Det hjelper lite med båtførerbevis dersom vi ikke etterlever sjøvetreglene.

**Inga Marte Thorkildsen (SV) [11:14:15]:** Først ønsker jeg å slutte meg til det veldig gode innlegget til representanten Fossli fra Arbeiderpartiet.

SV går også inn for obligatorisk båtføreropplæring i en eller annen form. I fjor omkom 51 nordmenn i ulykker med fritidsbåt. Hele 47 av disse var menn, og det var fall over bord som var den vanligste dødsårsaken. Statistikken viser også at de fleste som omkom, var alene i båten.

Kongelig Norsk Båtforbund, Redningsselskapet og sjøvetuttvalgene i landet vil nå ha obligatorisk opplæring. Sakkyndig råd for sjøvett og fritidsbåter består av Sjøfartsdirektoratet, Norges Båtbransjeforbund, Kystverket,

interesseorganisasjoner for fritidsbåter, politiets sjøtjeneste, Redningsselskapet, Sjøvetuttvalget og Skjærgårdstjenesten, og alle disse går altså inn for at det skal innføres obligatorisk opplæring.

Til Jan Arild Ellingsen fra Fremskrittspartiet må jeg si at hvis man skal velge hvem man skal lytte til, som han uttalte fra talerstolen i stad, må man jo først låne øre til de forskjellige som kan ha en mening.

I Norge kreves det sertifikat for å drive jakt, til tross for stor motstand ved innføring av dette kravet. Nå er vel alle enige om at jegernes kunnskaper og dyktighet er blitt betydelig bedre enn før. Det kreves også sertifikat for kjøring av truck, sertifikat for å kjøre kran, sertifikat for å kjøre moped og selvsagt sertifikat for å kjøre bil. Jeg tror vel ikke at f.eks. Fremskrittspartiet hadde vist til foreldresansvaret i disse sammenhengene.

SV kan ikke forstå hvorfor det ikke skal forlanges opplæring eller en type sertifikat for å kjøre båt, i alle fall båt av en viss størrelse og som kan oppnå en viss fart. I dag kan en 16-åring føre en båt med flere hundre hestekrefter i 50–70 knop. Det kreves sertifikat for at den samme 16-åringen skal føre en moped med 5 hestekrefter som gjør maks 50 km i timen.

De fleste ulykker med fritidsfartøyer er forårsaket av høy fart, bruk av rusmidler, manglende redningsutstyr og manglende maritim kompetanse. Arbeidsgruppen til bekjempelse av ulykker med fritidsfartøy av 1996 foreslo at det skulle innføres krav om opplæring og sertifikat for å kunne føre fritidsbåter som kan oppnå 10 knop eller mer, har 10 hestekrefter eller er over 8 m.

Det har vært en økning i antall ulykker til sjøs etter at arbeidsgruppen avgav sin innstilling. Dette har sammenheng med flere ting, som representanten fra Arbeiderpartiet har vært inne på før. Mange har f.eks. svært avansert utstyr som er komplisert å bruke. I tillegg er det en del som ikke har nok kunnskaper i forhold til det å føre båt. Det er også klart at alkohol spiller en rolle i en del av ulykene.

I EU skal det nå være under arbeid et felles opplegg for obligatorisk båtføreropplæring, og flere land i Europa har allerede innført opplæringen.

Samtlige av Nordisk Båtråds medlemsorganisasjoner mener nå at behovet for obligatorisk opplæring vil tvinge seg fram før eller siden. Kongelig Norsk Motorbåt-Forbund framhever at den negative utviklingen når det gjelder uvettig atferd på sjøen, gjør at stadig flere etterlyser en eller annen form for opplæring. Samtidig kan vi fra SVs side akseptere at et båtførerbevis som gjelder alle, må ha overgangsordninger for folk som over lang tid har fått kompetanse på sjøen, og som har eid eller ført fritidsbåt som er mer enn 8 meter lang, i mer enn fem år. Landsomfattende båtorganisasjoner kan i samarbeid med myndighetene delegeres ansvar for å utstede båtførerbevis basert på bevitnet egenerklæring, som det framgår av merknadene fra Arbeiderpartiet og SV. Dette mener vi gir forslaget nødvendig fleksibilitet, slik at vi ville trodd at flere kunne støttet det. Dessverre viser det seg at dette ikke er tilfellet. Vi tror likevel, på samme måte som båtfolkets egne organisasjoner, at dette dessverre til slutt vil tvinge seg fram.

**Statsråd Odd Einar Dørum [11:18:11]:** Jeg skal gjøre noen små betraktninger i tillegg til det som er framkommet i komiteinnstillingen.

Tradisjonelt har folk på sjøen følt både frihet og ansvar. Derfor falt det mange sjøfarende – noen i hvert fall – tungt for brystet den gang vi innførte promillegrenser. Men vi gjorde det fordi vi fant det helt nødvendig. Jeg tror at den debatten som pågår i dag, vil komme tilbake, og den vil komme tilbake av én enkelt grunn: Det er et fenomen jeg som ferierende observerer i Blindleia hver sommer, og det er alle de menneskene som fører båt, men som oppfører seg som om de kjører bil på vann. Og når en vet hvordan en del folk kjører bil på land, er det ikke noe fortrøstningsfullt når de tar med atferden på vannet.

Og så kan mange ha rett i at bevis i seg selv ikke er nok når man ser folk som kjører rolig og stille, men som plasserer barn med redningsvest helt foran i båten. I tilfelle barnet hadde falt i sjøen, hadde det jo endt med en stor katastrofe. Man kan i det hele tatt undres mye over hva slags former for sosiale eksperimenter som finner sted når folk føler den frihet som sjøen ofte gir. Men frihet og ansvar henger sammen.

Jeg følger den innstilling som er her i dag, men jeg vil meget nøye følge de synspunkter som utvikler seg i hele det maritime miljøet og ikke minst i politiet. For er det slik at vårt politi skal gå inn og erstatte det vettet folk har, så kan ikke politiet gjøre det. De kan gjøre det til et visst punkt, og vi vet at på deler av vår kyst gjør de det. De kontrollerer farten og stopper folk. Så når det legges vekt på politiets arbeid, vil jeg altså legge vekt på hva politiet melder til meg som ansvarlig for politiets innsats. Innsatsen i skjærgården langs kysten vår er basert på et samspill mellom ansvarlige borgere som gjør sitt, frivillige organisasjoner og det politiet må gjøre i tillegg. Politiiinnsatsen kan aldri erstatte de første elementene.

De siste årene har jeg delt ut en sjøsikkerhetspris på det sikkerhetssenteret som er på Sollerudstranda i Oslo, og hvor gode krefter spiller sammen: frivillige organisasjoner, Redningsselskapet og i denne sammenheng også næringsliv som er opptatt av at ting skal gå bra. Jeg vil ta med meg de betraktningene i det videre arbeidet. Jeg har tidligere funnet det nødvendig å fremme forslag om promillegrenser, og jeg vil forbeholde meg retten til å komme tilbake med forslag som jeg finner nødvendige, slik også representanten Jan Arild Ellingsen tiltrudde meg.

**Svein Roald Hansen (A) [11:21:12]:** La meg først vise til det Grethe Fossli sa, bl.a. om hva Redningsselskapet møter når det gjelder tvilsomt sjømannskap om sommeren. På den bakgrunn synes jeg det er litt pussig, for å si det forsiktig, at flertallet stoler så mye på holdningskampanjer for å endre på denne praksisen. Spesielt er det jo å høre Fremskrittspartiets talsmann legge slik vekt på holdningskampanjer – en talsmann for et lov og orden-parti som altså nå skal satse på holdningskampanjer og litt politiovervåking til sjøs. Vanligvis er de jo for sterke straffereaksjoner, bortsett fra i trafikken, hvor de ikke må bli for sterke, har jeg forstått av den siste tids debatter.

Holdningskampanjer kan være viktig, men all erfaring med holdningskampanjer viser at virkningen er svært liten, spesielt over tid. Hvorfor satset ikke regjeringspartiene på holdningskampanjer, hvis de har så stor tro på det, når det gjaldt å få røykfrie lokaler innendørs? Hvorfor måtte man der ty til forbud?

Vi kan også peke på andre sammenhenger hvor man må inn med virkemidler for å oppnå det man ønsker, og som man også i denne saken sier man er enig i, men det å stille krav om å innføre, i dette tilfellet, båtførerbevis anses, går jeg ut fra, som lite populært.

Men alle de som er rammet av ulykker til sjøs, som savner en far, en ektefelle eller et barn, ser nok annerledes på det. Det store flertall – for det er tross alt et flertall av befolkningen som ikke har båt, men som i likhet med justisministeren observerer noe av det som skjer til sjøs – undrer seg over hvordan det er mulig å være så uvetting. De ville kanskje oppleve det som fornuftig at vi stiller krav om båtførerbevis – som mopedførerbevis for å kjøre moped på land.

Er ikke erfaringene fra røykelovens ulike stadier at noe det er stor motstand mot, etter kort tid får stor forståelse og blir, om ikke populært, så i hvert fall akseptert, og noe som et flertall stiller seg bak?

Men på bakgrunn av det som har skjedd, bl.a. at Justisdepartementet ikke er hørt i denne saken, og på bakgrunn av justisministerens innlegg – som jeg må si var preget av en større forståelse for at dette problemet neppe løses med holdningskampanjer alene – vil jeg gjøre om forslaget i innstillingen til et oversendelsesforslag. Jeg håper justisministeren tenker videre, og at dette kommer som et forslag i den strømmen av gode forslag fra Regjeringen som nå skal komme fram til valget for å overbevise velgerne om hvem som bør fortsette å regjere.

**Presidenten:** Da har representanten Svein Roald Hansen tatt opp forslaget og omgjort det til et oversendelsesforslag.

**Ingjerd Schou (H) [11:24:32]:** Jeg har bare lyst til å svare på det som representanten Fossli var innom: alle som har mye kunnskap på området, som ikke er hørt. Dette Dokument nr. 8-forslaget har ligget fremme i flere måneder. De eneste som har tatt direkte kontakt – hvilket veldig mange andre kunne ha gjort, men de har ikke gjort det – er foreningen Norske Båtskoler, som gjør et prisverdig arbeid, og som selvfølgelig har en egeninteresse i forhold til sine medlemsskoler. Men som sagt, foreningen gjør et viktig stykke arbeid.

Når jeg hører på debatten i dag, er det ingen uenighet om de utfordringene vi har på sjøen, med altfor mange unge som fører for store båter, med for stor fart. Det er heller ikke, så langt jeg kan se, uenighet om holdningsskape arbeid, ei heller om foreldrenes ansvar og vårt eget ansvar for å opptre på sjøen på en slik måte at vi ikke er til fare for andre – et ansvar for oss selv og de som er med i båten.

Uenigheten går på – og la meg da bruke et bilde fra helsevesenet – hvorvidt man skal vaksinere alle når det er

noen som nyser. Dette ser vi forskjellig på. Sosialistene har en hang til å lovregulere verden, mens flertallsinnstillingen i denne saken er å se ytterligere på holdningsskape arbeid – det er lurt med kunnskap, det er lurt med kompetanse – og ikke minst på foreldrenes eget ansvar og det forebyggende arbeidet i politiet.

Det er nødvendig, tror jeg, å følge denne utviklingen nøye, fordi farten og antall båter på sjøen har tiltatt. Så jeg forbeholder meg retten til å foreta en vurdering etter den utviklingen vi nå ser på sjøen. Men så langt mener vi at når det er noen som nyser, er det ikke nødvendig å vaksinere alle, og dermed ikke bruke lovregulering, men de andre virkemidlene vi har.

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

#### S a k n r . 4

*Innstilling fra justiskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 71/2004 av 8. juni 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning (EF) nr. 2679/98 om det indre markedes virkemåte med hensyn til det frie varebytte mellom medlemsstatene og Rådets og medlemsstatenes resolusjon nr. 1212 av 7. desember 1998 om det frie varebytte (Innst. S. nr. 103 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 5 (2004-2005))*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet. (Votering, se nedenfor)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da går vi til votering over de saker som er oppført på dagens kart.

#### Votering i sak nr. 1

**Presidenten:** Under debatten har Kenneth Svendsen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen endre kalkulasjonsrenten for samferdselsprosjekter til 4 pst.»

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:8 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentantene Jorunn Ringstad og Karin Galaaen om endring av kalkulasjonsrenten for samferdselsprosjekt til 4 pst., avvises.

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

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet bifaltes innstillingen med 78 mot 24 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.36.02)

#### Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:16 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om elektronisk betaling av bompenger – vert å legge ved protokollen.

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

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

#### Votering i sak nr. 3

**Presidenten:** Under debatten har Svein Roald Hansen satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Svein Roald Hansen har i innlegget sitt omgjort forslaget til et oversendelsesforslag, og forslaget lyder da i endret form:

«Det henstilles til Regjeringen å fremme forslag om obligatorisk båtføreropplæring.»

Forslaget foreslås oversendt Regjeringen uten realitetsvotering. – Det anses vedtatt.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:21 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentantene Grethe Fosli, Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Svein Roald Hansen og Gunn Karin Gjul om obligatorisk opplæring av førere av fritidsbåter – vedlegges protokollen.

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

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

#### Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 71/2004 av 8. juni 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning (EF) nr. 2679/98 om det indre markedes virkemåte med hensyn til det frie varebytte mellom medlemsstatene og Rådets og medlemsstatenes resolusjon nr. 1212 av 7. desember 1998 om det frie varebytte.

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

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

#### S a k n r . 5

#### Referat

1. (113) Forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om evaluering av Forsvarets regnskaps- og lønns-

- system (SAP-systemet) (Dokument nr. 8:38 (2004-2005))  
Enst.: Sendes forsvarskomiteen.
2. (114) Riksrevisjonens undersøkelse av utnyttelse av operasjonskapasiteten i sykehus (Dokument nr. 3:4 (2004-2005))
3. (115) Riksrevisjonens undersøkelse av statens satsing på elektronisk innkjøp (Dokument nr. 3:5 (2004-2005))  
Enst.: Nr. 2 og 3 sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
4. (116) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap (St.meld. nr. 14 (2004-2005))  
Enst.: Sendes samferdselskomiteen.

Møtet hevet kl. 11.38.

---