

Møte mandag den 15. juni 2015 kl. 10

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 89):

1. Innstilling fra finanskomiteen om endringer i skatte-, avgifts- og tollavgivningen (Innst. 355 L (2014–2015), jf. Prop. 120 LS (2014–2015))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om elsertifikater (første kontrollstasjon) (Lovvedtak 94 (2014–2015), jf. Innst. 346 L (2014–2015) og Prop. 97 L (2014–2015))
3. Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygdloven mv. (stønader til enslig mor eller far og tilleggsstønader til tiltaksdeltakere) (Lovvedtak 103 (2014–2015), jf. Innst. 353 L (2014–2015) og Prop. 115 L (2014–2015))
4. Innstilling fra næringskomiteen om forutsigbar og miljømessig bærekraftig vekst i norsk lakse- og ørretoppdrett (Innst. 361 S (2014–2015), jf. Meld. St. 16 (2014–2015))
5. Innstilling fra næringskomiteen om evaluering av forvaltningen av kongekrabbe (Innst. 350 S (2014–2015), jf. Meld. St. 17 (2014–2015))
6. Innstilling fra næringskomiteen om Noregs fiskeriavtaler for 2015 og fisket etter avtalene i 2013 og 2014 (Innst. 256 S (2014–2015), jf. Meld. St. 15 (2014–2015))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett vei – reformer i veisektoren (Innst. 362 S (2014–2015), jf. Meld. St. 25 (2014–2015))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett spor – reform av jernbanesektoren (Innst. 386 S (2014–2015), jf. Meld. St. 27 (2014–2015))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentant Heikki Eidsvoll Holmås om å sikre at det settes et klimamål for samferdselssektoren ved planlegging av ny Nasjonal transportplan (Innst. 364 S (2014–2015), jf. Dokument 8:106 S (2014–2015))
10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Bård Vegar Solhjell om å sikre at ny E18 planlegges i tråd med klimaforliket og om opprettelsen av miljøfelt (Innst. 363 S (2014–2015), jf. Dokument 8:107 S (2014–2015))
11. Stortingets vedtak til lov om endringer i straffegjennomføringsloven (straffegjennomføring i annen stat) (Lovvedtak 79 (2014–2015), jf. Innst. 309 L (2014–2015) og Prop. 92 LS (2014–2015))
12. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) (Lovvedtak 80 (2014–2015), jf. Innst. 320 L (2014–2015) og Dokument 8:85 L (2014–2015))
13. Stortingets vedtak til lov om endringer i bustøttelova (skjerpa kontroll med bustøtte) (Lovvedtak 81 (2014–2015), jf. Innst. 322 L (2014–2015) og Prop. 75 L (2014–2015))
14. Stortingets vedtak til lov om endringer i valgloven (ansvar for valkort mv.) (Lovvedtak 82 (2014–2015), jf. Innst. 287 L (2014–2015) og Prop. 83 L (2014–2015))
15. Stortingets vedtak til lov om posttjenester (postloven) (Lovvedtak 83 (2014–2015), jf. Innst. 314 L (2014–2015) og Prop. 109 L (2014–2015))
16. Stortingets vedtak til lov om endringer i jernbaneloven (sikring mot tilsiktede uønskede handlinger) (Lovvedtak 84 (2014–2015), jf. Innst. 311 L (2014–2015) og Prop. 107 L (2014–2015))
17. Stortingets vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkerings) (Lovvedtak 85 (2014–2015), jf. Innst. 310 L (2014–2015) og Prop. 93 L (2014–2015))
18. Stortingets vedtak til lov om endringer i ekteskapsloven mv. (myndighet til å behandle ugyldige ekteskap) (Lovvedtak 86 (2014–2015), jf. Innst. 285 L (2014–2015) og Prop. 103 L (2014–2015))
19. Stortingets vedtak til lov om oppheving av lov om registrering av innsamlinger (Lovvedtak 87 (2014–2015), jf. Innst. 317 L (2014–2015) og Prop. 104 L (2014–2015))
20. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om avleveringsplikt for allment tilgjengelege dokument (innsamling av digitale dokument m.m.) (Lovvedtak 88 (2014–2015), jf. Innst. 286 L (2014–2015) og Prop. 106 L (2014–2015))
21. Stortingets vedtak til lov om endringer i politiloven (trygghet i hverdagen – nærpolitireformen) (Lovvedtak 89 (2014–2015), jf. Innst. 307 L (2014–2015) og Prop. 61 LS (2014–2015))
22. Stortingets vedtak til lov om ikraftsetting av straffeloven 2005 (straffelovens ikraftsetningslov) (Lovvedtak 90 (2014–2015), jf. Innst. 331 L (2014–2015) og Prop. 64 L (2014–2015))
23. Stortingets vedtak til lov om endringer i straffeprosessloven (avhør av barn og andre særlig sårbare fornærmede og vitner) (Lovvedtak 91 (2014–2015), jf. Innst. 347 L (2014–2015) og Prop. 112 L (2014–2015))
24. Stortingets vedtak til lov om endringer i tomtefesteloven (festeavgift ved forlengelse m.m.) (Lovvedtak 92 (2014–2015), jf. Innst. 349 L (2014–2015) og Prop. 73 L (2014–2015))
25. Stortingets vedtak til lov om endringer i politiloven (bistand fra Forsvaret)

- (Lovvedtak 93 (2014–2015), jf. Innst. 326 L (2014–2015) og Prop. 79 L (2014–2015))
26. Stortingets vedtak til lov om endringer i opplæringslova og privatskolelova (krav om relevant kompetanse i undervisningsfag m.m.)
(Lovvedtak 95 (2014–2015), jf. Innst. 352 L (2014–2015) og Prop. 82 L (2014–2015))
27. Stortingets vedtak til lov om endringer i privatskolelova mv. (nytt navn på loven, nye godkjenningsgrunnlag m.m.)
(Lovvedtak 96 (2014–2015), jf. Innst. 344 L (2014–2015) og Prop. 84 L (2014–2015))
28. Stortingets vedtak til lov om endringer i deltakerloven (tildeling av spesiell tillatelse og adgang til å delta i fiske)
(Lovvedtak 97 (2014–2015), jf. Innst. 342 L (2014–2015) og Prop. 88 L (2014–2015))
29. Stortingets vedtak til lov om endringer i åndsverkloven (gjennomføring av EUs hitteverkdirektiv og innføring av generell avtalelisens mv.)
(Lovvedtak 98 (2014–2015), jf. Innst. 328 L (2014–2015) og Prop. 69 L (2014–2015))
30. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om stadnamn (om høvet grunneigarar har til å fastsetje skrivemåte av bruksnamn m.m.)
(Lovvedtak 99 (2014–2015), jf. Innst. 323 L (2014–2015) og Prop. 105 L (2014–2015))
31. Stortingets vedtak til lov om gjennomføring av konvensjon 19. oktober 1996 om jurisdiksjon, lovvalg, anerkjennelse, fullbyrdelse og samarbeid vedrørende foreldremyndighet og tiltak for beskyttelse av barn (lov om Haagkonvensjonen 1996)
(Lovvedtak 100 (2014–2015), jf. Innst. 329 L (2014–2015) og Prop. 102 LS (2014–2015))
32. Stortingets vedtak til lov om endringer i barnevernloven (utvidet adgang til å pålegge hjelpetiltak)
(Lovvedtak 101 (2014–2015), jf. Innst. 332 L (2014–2015) og Prop. 72 L (2014–2015))
33. Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygdloven (midlertidig gjenlevendetillegg til ny alderspensjon)
(Lovvedtak 102 (2014–2015), jf. Innst. 319 L (2014–2015) og Prop. 95 L (2014–2015))
34. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om lønnsplikt under permittering (arbeidsgivarperioden)
(Lovvedtak 104 (2014–2015), jf. Innst. 351 L (2014–2015) og Prop. 116 L (2014–2015))
35. Stortingets vedtak til lov om endringer i helsepersonelloven mv. (endring av aldersgrensen for bortfall av helsepersonells autorisasjon mv. fra 75 til 80 år)
(Lovvedtak 105 (2014–2015), jf. Innst. 316 L (2014–2015) og Prop. 74 L (2014–2015))
36. Stortingets vedtak til lov om endringer i helsepersonelloven mv. (vilkår for autorisasjon)
(Lovvedtak 106 (2014–2015), jf. Innst. 318 L (2014–2015) og Prop. 99 L (2014–2015))
37. Stortingets vedtak til midlertidig lov om beskyttelse av og kontroll med geografisk informasjon av hensyn til rikets sikkerhet

- (Lovvedtak 107 (2014–2015), jf. Innst. 334 L (2014–2015) og Prop. 86 L (2014–2015))
38. Stortingets vedtak til lov om endringer i forsvarspersonelloven m.m.
(Lovvedtak 108 (2014–2015), jf. Innst. 335 L (2014–2015) og Prop. 111 LS (2014–2015))
39. Stortingets vedtak til lov om endringer i plan- og bygningsloven (sentral godkjenning av foretak)
(Lovvedtak 109 (2014–2015), jf. Innst. 359 L (2014–2015) og Prop. 131 L (2014–2015))
40. Referat

Presidenten: Representantene Jenny *Klinge*, Mazyar *Keshvari* og Olaug V. *Bollestad*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Kåre *Simensen* fra og med 15. juni og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Ingalill *Olsen*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Ingalill Olsen er til stede og vil ta sete.

Statsråd Siv Jensen overbrakte 4 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten: Representanten Tove Karoline Knutsen vil fremsette et representantforslag.

Tove Karoline Knutsen (A) [10:02:54]: På vegne av representantene Martin Henriksen, Helga Pedersen, Tor Arne Bell Ljunggren og meg sjøl har jeg gleden av å legge fram et representantforslag om å sikre Veterinærinstituttets avdelinger innen grønn sektor og havbruk i Nord-Norge.

Presidenten: Representanten Rasmus Hansson vil fremsette et representantforslag.

Rasmus Hansson (MDG) [10:03:28]: På vegne av Miljøpartiet De Grønne og meg selv vil jeg framsette et representantforslag om miljøavgift på blyhagl.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at Stortinget fraviker bestemmelsen i forretningsordenens § 59 første ledd og foretar votering etter at sak nr. 3 på dagens kart er ferdigbehandlet, deretter samlet votering etter sakene nr. 4–39 ved slutten av dagens møte. – Ingen innvendinger har kommet mot presidentens forslag, og det anses vedtatt.

Videre vil presidenten opplyse om at møtet fortsetter utover kl. 16.

Sak nr. 1 [10:04:17]

Innstilling fra finanskomiteen om endringer i skatte-, avgifts- og tollavgivningen (Innst. 355 L (2014–2015), jf. Prop. 120 LS (2014–2015))

Presidenten: Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen innenfor den fordelte taletid, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Siri A. Meling (H) [10:05:09] (ordfører for saken): Det er på flere områder en samlet komité som stiller seg bak regjeringens politikk i lovdelen av revidert nasjonalbudsjett for 2015.

Det betyr en enstemmighet knyttet til lovendringer som bl.a. unntaksbestemmelse i grunnrenteskatten for egenproduksjon i industrien. Det gjelder fradrag for innbetalinger til utenlandske pensjonsordninger. Det gjelder også utvidet mulighet til å gi forskrifter om konserninterne overføringer over landegrensene. Det er enighet om at ordningen med oljeskattenemnd blir fjernet. Det er også enighet om et nytt regelverk hvor det blir stilt krav til kassasystemer.

Videre er det med unntak av Senterpartiet også enighet om nye avskrivningsregler for vindkraft, som kan være et viktig bidrag til økt ny fornybarproduksjon av elektrisitet i Norge.

Så er det noen viktige lovendringer som et flertall stiller seg bak, som gjelder overføringer av oppgaver fra toll- og avgiftsetaten til skatteetaten. Dette er en del av en større reform som regjeringen har igangsatt for å skape en bedre skatte- og avgiftsforvaltning, gjennom å samle forvaltningen av skatt og avgift i skatteetaten. I reformen er det også forutsatt at tollvesenets kjerneoppgaver knyttet til vareførsel og grensekontroll skal styrkes. Skatteetaten skal få et helhetlig kontrollansvar på skatte- og avgiftsområdet, inkludert vareavgiftene, noe som samlet vil styrke kontrollen på området.

Disse endringene er en del av regjeringens arbeid for å få en bedre og mer effektiv ressursbruk innenfor offentlig forvaltning, og disse endringene skal også bidra til at innbyggerne får bedre tjenester.

Jeg legger til grunn at mindretallet vil argumentere for sitt syn i disse spørsmålene.

Det gjelder også spørsmålet om statliggjøring av kemnerfunksjonen, som kanskje er det området som har fått størst oppmerksomhet i forbindelse med nasjonalbudsjett denne våren.

Ulike organisasjoner, kommuner, regioner og enkeltpersoner har hatt et stort engasjement i denne saken.

En statliggjøring av kemnerfunksjonen vil etter regjeringens og Høyres syn være et viktig bidrag for å styrke arbeidsgiverkontrollen og dermed kampen mot arbeidslivskriminalitet og svart økonomi, og i regjeringens forslag lå

det også inne et forslag om å styrke denne innsatsen med 59 årsverk fra 1. januar 2016.

Vi ser det også som et viktig bidrag for likere saksbehandling og større rettssikkerhet, og ikke minst skal det også være et forenklingstiltak for skattyterne, som slipper å forholde seg til flere etater, som i dag.

Gjennom behandlingen av denne saken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, har et flertall notert seg at det er en del spørsmål som kan utdypes nærmere knyttet til bl.a. virksomhetsoverdragelse og ansattes rettigheter i den forbindelse, og hvilke konsekvenser en endring vil ha for kommunene. Videre er det naturlig at de foreslåtte endringene også kan ses i en større sammenheng med andre endringsprosesser som pågår. Dette innebærer at flertallet ikke støtter denne endringen fra 1. januar 2016, men ber om at regjeringen belyser disse spørsmålene ytterligere.

Et mindretall fremmer forslag om en utvidet land-for-land-rapportering.

Det er stor enighet om betydningen av å sette søkelyset på spørsmål knyttet til kapitalflukt og åpenhet til kapitalstrømmer over landegrensene.

Regjeringen er også veldig opptatt av å finne gode løsninger for å bekjempe dette, og Norge er allerede et foregangsland når vi har gjennomført og satt i kraft nasjonale krav til land-for-land-rapportering for å synliggjøre bedriftenes aktivitet og for å unngå at foretak taper fattige land for ikke fornybare naturressurser. Vi går allerede lenger enn EU- reglene på dette området.

Flertallet støtter ikke dette forslaget, fordi det allerede er varslet en evaluering av det norske land-for-land-regelverket etter tre år, og EU skal selv evaluere sitt regelverk i 2018.

I tillegg er dette globale problemstillinger som flere land er opptatt av – fordi det er viktig i kampen mot fattigdom, men også fordi det er viktig for å skjerme eget skattegrunnlag i Norge så vel som i andre land vi kan sammenligne oss med. Derfor er det allerede mye fokus på såkalte skatteparadiser i mange vestlige land, og derfor er også det internasjonale samarbeidet gjennom bl.a. organet Financial Action Task Force viktig.

Til slutt vil jeg takke komiteens medlemmer for et godt samarbeid i denne saken.

Irene Johansen (A) [10:10:21]: Jeg tenkte jeg ville kommentere avgiftsbiten spesielt. Det er mye som tyder på at regjeringspartiene Høyre, Fremskrittspartiet og støttepartiene Venstre og Kristelig Folkeparti har utfordringer når det gjelder å finne inndekning for postene de har forhandlet seg fram til i budsjettet for i år. Istedenfor å omprioritere innenfor budsjettet foreslår de fire partiene økninger i avgifter og også nye avgifter for å dekke inn påplussinger til formål som Venstre og Kristelig Folkeparti framforhandlet, og som vi nå i revisjonen av budsjettet ser at de må gå tilbake på.

Dette gjelder f.eks. miljøavgiften på plastposer og papirposer som regjeringen forhandlet fram og vedtok sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre i statsbudsjettet for 2015. Begrunnelsen som framheves, er at i høringen om forslaget kom det fram at den vedtatte avgiften mang-

ler miljøbegrunnelse. 80 pst. av bæreposene som brukes i Norge, gjenbrukes og utgjør ikke et forurensningsproblem, ifølge Statens forurensningstilsyn. Skillet på plastposer laget av plast og papir og annet organisk materiale som f.eks. stivelse viste seg ikke å være mulig å gjennomføre. Heller ikke her var det mulig å finne en miljøbegrunnelse.

Hensynet til miljø ble framhevet av de fire partiene som hovedbegrunnelsen for å innføre avgiften fra mars 2015. Det var altså ikke en reell begrunnelse, og vedtaket viste seg ikke å være gjennomførbart i praksis.

Vi i Arbeiderpartiet gikk ikke inn for å innføre en miljøavgift på plast- og papirposer og er glad for at den er skrinlagt. Vi merker oss imidlertid at avgiftsvedtaket nå oppheves med et provenytnap på rundt 1 mrd. kr, påløpt og bokført for 2015.

For å dekke inn de tapte inntektene fra poseavgiften foreslår regjeringen bl.a. å øke avgiften på elektrisk kraft. Regjeringen anslår at husholdningene vil få en økt strømvavgift på 175 mill. kr, tjenesteytende næringer vil få økt en strømvavgift på 100 mill. kr og offentlig forvaltning på 20 mill. kr. Arbeiderpartiet mener det blir feil å belaste husholdningene og næringslivet for å dekke inn et vedtak om å innføre en avgift på plastposer som ikke viste seg å være gjennomførbart i praksis. Jeg er egentlig veldig forundret over at ikke Fremskrittspartiet også mener at det er feil.

Hvert år i opposisjon foreslo Fremskrittspartiet å senke elavgiften. I regjering går de motsatt vei. Det går jeg ut ifra at velgerne merker seg. Fremskrittspartiet sier én ting i opposisjon, men når de har muligheten til å gjennomføre sin politikk, så gjør de det ikke.

Arbeiderpartiet gikk ikke inn for å innføre miljøavgift på plast- og papirposer. Derfor går vi imot økningen på elavgiften.

Vi ser også at flere av avgiftsendringene som Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet ble enige om i statsbudsjettet, og som av nevnte partier ble kalt «starten på det grønne skatteskiptet i budsjettkompromisset», ikke holder mål. Flere av avgiftsvedtakene reverseres nå. For eksempel vil innføring av veibruksavgift på naturgass og LPG ifølge flere organisasjoner gå ut over satsingen på biogass i kollektivtrafikken – altså det motsatte av et grønt skifte.

Dette viser en regjering på etterskudd som ikke overskuer konsekvensene av sine egne vedtak, og som i ettertid må gå tilbake på vedtakene. Det svekker tiltroen til regjeringens inndekning i statsbudsjettet.

Vi har også merket oss at regjeringen har hatt den helhetlige gjennomgangen av bilavgiftene, som ble varslet i regjeringserklæringen. Det synes vi er veldig bra. Det hadde også Stoltenberg-regjeringen i 2006, og det la grunnlaget for en politikk i årene etterpå og fram til 2013 som har vist at det å bruke avgifter til å fremme en miljøvennlig bilpark har effekt. Vi ser at utslippene fra transportsektoren har gått ned med over 30 pst. på de årene.

Politikken vi førte, og som la om avgiftene i en mer miljøvennlig retning, vektla utslipp framfor effekt, bl.a. Det har en effekt, og denne veien vil vi fortsette på. Vi ser at regjeringen også vil gjøre dette, og det kommer vi til å støtte videre. Vi ser også at regjeringen har vektlagt en

teknologinøytral innretning, og at de vil komme tilbake til dette i budsjettet. Det ser vi fram til og er overbevist om at akkurat der vil vi kunne bli enige om en del, i motsetning til resten av inndekningsforslagene fra regjeringen.

Presidenten: Skal representanten ta opp forslag?

Irene Johansen (A) [10:15:15]: Ja.

Presidenten: Representanten Irene Johansen har tatt opp forslaget hun refererte til.

Hans Andreas Limi (FrP) [10:15:35]: Først til representanten Irene Johansen: Det er vel det å si at den reelle skatte- og avgiftsdebatten får vi nå på fredag.

Den innstillingen som vi behandler i dag om endringer i skatte-, avgifts- og tollavgivningen, viser en stor grad av politisk enighet om de fleste endringene som er foreslått av regjeringen, og komiteen gir sin tilslutning til nødvendige korrigeringer for på best mulig måte å effektivisere Stortingets vedtak i saldert budsjett 2015 innenfor bl.a. EØS-regelverket og krav til ESA-notifisering.

Utslagene av Stortingets tidligere vedtak om uføreforformen har fått stor offentlig oppmerksomhet siden innføringen 1. januar i år, på grunn av overgang til bruttoytelser og nye skatteregler. Overgangsordningen som ble foreslått av Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen i budsjettet for 2015 for uføre med store rentefradrag, blir nå ytterligere styrket ved at grensen for kompensasjon ved nedgang i inntekt endres fra 6 000 kr til 4 000 kr. Det betyr at enda flere blir omfattet av ordningen, og de som allerede var omfattet, får et større skattefradrag.

Overgangsordningen på tre år gir denne gruppen uføre tid til å tilpasse seg en ny inntektssituasjon og benytte mulighetene til å kombinere arbeid og trygd for fremtidig inntektssikring. Ved Stortingets debatt og vedtak om ny uføreordning i 2011 var Fremskrittspartiet opptatt av at regjeringen skulle ha fokus på eventuelle negative utslag av den omfattende reformen, og det er derfor tilfredsstillende at Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen følger opp dette og gjør tilpasninger for å sikre en myk overgang til et nytt trygdesystem.

Reformer er vanskelig – ikke å foreslå, men å gjennomføre.

Norsk økonomi preges nå av behovet for omstilling, og en vellykket omstilling i privat sektor forutsetter at det også er vilje og evne til omstilling i offentlig sektor. Derfor er regjeringens forslag til reformer i skatte- og avgiftsforvaltningen viktige bidrag til bedre ressursutnyttelse, samordning av offentlige etaters virksomhet, avbyråkratisering og effektivisering. I en omstillingstid blir det ekstra viktig for regjering og storting å ivareta helheten og ta et overordnet ansvar for at organiseringen av offentlig forvaltning ikke er statisk og bundet opp i tradisjonell tenkning, men dynamisk og proaktiv for å møte nye utfordringer som oppstår i et samfunn som er i konstant forandring.

Regjeringen har foreslått en rekke organisatoriske endringer for å skape en bedre skatte- og avgiftsforvaltning med fokus på forenkling, likebehandling, rettssikkerhet

og samordnet innsats mot økonomisk kriminalitet. Ved å overføre innkreivingsoppgaver fra toll- og avgiftsetaten til skatteetaten samles skatte- og avgiftsforvaltningen i én etat, og Tollvesenets kjerneoppgaver knyttet til vareførsel og grensekontroll blir styrket. Dette er en del av en større reform som skal bidra til å bygge gode kompetansemiljø og utnytte eksisterende IT-systemer i arbeidet med forenkling og avbyråkratisering, til beste for brukerne. En viktig konsekvens av endringene er forenklet avgiftsbehandling for næringsdrivende som driver import.

Regjeringens forslag om å overføre skatteoppkreiverfunksjonen fra kommunene til skatteetaten innebærer en omfattende og viktig reform – ikke bare på grunn av effektiviseringsgevinster, men for å styrke arbeidsgiverkontrollen og kampen mot arbeidslivskriminalitet. Motstandere av reformen har påpekt at dagens skatteinnkreving er effektiv, og derved er det ingen grunn til å gjøre forandringer. Reformens utgangspunkt er jo ikke at kommunale kemnerer ikke gjør en god jobb i dag. Rutinene i skatteinnkrevingen sikres ved felles IT-system og nasjonalt skatteregnskap som er etablert i skatteetaten. 99,7 pst. av forskuddstrekket innbetales av arbeidsgivere uten innfordring, og regjeringens forslag til ny organisering er primært for å styrke arbeidsgiverkontrollen og etablere et mer effektivt kontrollapparat for å avdekke økonomisk kriminalitet og derved gi mulighet til å utvide skattegrunnlaget. De mange høringsuttalelsene fra ulike instanser bekrefter behovet for endringer og gir sin støtte til reformen, med unntak av dem som utfører oppgaven i dag.

De strukturelle endringene som er foreslått, berører ulike forvaltningsnivå og har konsekvenser for ansatte og kommunene som arbeidsgiver. Komiteens flertall vil at disse spørsmålene utredes nærmere og ses i sammenheng med øvrige reformer og strukturering av skatteetaten. Derfor blir ikke regjeringens forslag vedtatt nå.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:20:37] (komiteens leder): Takk til saksordføreren, som har geleidet denne saken vel igjennom i komiteen.

La meg først komme med en erkjennelse: Vi må erkjenne at vedtaket knyttet til plastposeavgift som vi var med på før jul, viser seg rett og slett ikke å la seg gjennomføre og få den hensikt som vi hadde tenkt da vi ble enige om det før jul. Da synes jeg det er mye bedre å si at sånn er det, og så går vi ikke videre på det i den fasongen som det lå. Så kan man også spørre seg hva vi skal gjøre nå når EU kommer med direktiver om noe av det samme, som vil kreve noe av oss på akkurat denne fronten senere. Men det får vi ta ved neste høve. Jeg synes det er positivt at man når man ser at et vedtak som ble fattet, faktisk ikke lar seg gjennomføre, tar en tenkepause og finner en annen løsning. Det synes jeg faktisk tjener Stortinget til ære.

Representanten Limi var innom uførereformen. Det er også en reform som har vært mye diskutert i denne sal i mange ulike settinger. Når det gjelder skatt og avgift, er det ett tema som særlig har vært oppe. Det er det forhold at mange uføre har nytt godt av et – kall det – ekstra skattefradrag for gjeldsrenter. Det har medført at en del har fått mer skatt enn tidligere. Det har regjeringen og Stortinget

i to omganger tidligere forbedret ut fra den reformen som ble vedtatt her i 2011, og nå gjør vi det ytterligere en gang i revidert budsjett. I tillegg er Stortinget også enige om å be regjeringen se på hvordan ytelsene for dem som har lavest uføretrygd, har slått ut etter reformen, og det kommer vi da tilbake til.

Så skal ikke jeg bruke mye tid på bilavgiftene her, men vil bare si at den enigheten som de fire partiene har kommet fram til når det gjelder bilavgifter, er uhyre viktig for forutsigbarhet og sikkerhet for at det å velge miljøvennlig skal lønne seg også i mange år fremover. Det tror jeg er et mye viktigere vedtak enn det mange er klar over.

Jeg er også veldig glad for at vi nå har fått løst det som var en situasjon knyttet til å få merverdiavgiftsfritak for leasing av elbiler og kjøp av elbilbatteri. Det ordner flertallet i denne innstillingen opp i. Og vi kan gå enda et skritt videre i riktig miljøvennlig retning.

Det er, som det er nevnt, en stor pågående omstrukturering i skatteetaten og også tolletaten. Vi gir vår tilslutning til den rollefordelingen som regjeringen har vist til når det gjelder toll og skatt, men vi ber regjeringen være oppmerksom på at det er noen grensesnitt her når det gjelder innkreving av enkelte av særavgiftene, som jeg håper blir løst, slik at det for brukerne oppleves å bli bedre og ikke det motsatte. Det er en liten hilsen med i det arbeidet.

Så til spørsmålet om kemneren. Det kommer vi jo tilbake til. Det er, som det er sagt fra flere her, saksordføreren bl.a., enighet om at det bør ses på en del forhold før vi eventuelt får den saken tilbake. Men vi er – og det har jeg lyst til å gi uttrykk for – fortsatt av den oppfatning at det arbeid som gjøres på kemnersiden i kommunene, fungerer meget godt.

Til slutt: Det har vært litt fokus på land-for-land-rapportering. Jeg har lyst til å minne om da at det nye flertallet tok et betydelig steg i retning av en forbedret forskrift på land-for-land-rapportering for halvannet år siden. Jeg regner med, selv om vi ikke stemmer for det forslaget som ligger fra mindretallet, at de fire partiene vil sette seg ned og arbeide fram forbedringer også i det gjeldende regelverk, slik at det som er vårt mål, nemlig at skatt skal bli igjen også i det landet hvor virksomheten drives, kan oppnås.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [10:25:47]: Regjeringen og Siv Jensen har hatt et stort prestisjeprosjekt som ligger i den lovproposisjonen som vi nå behandler. Det er sentralisering av skattekontor, fra de nesten 300 lokale skattekontorene vi har nå, rundt omkring i hele landet, til 33 sentraliserte enheter. Det vil være et stort tap hvis det får gjennomslag, for den lokale kompetansen, for arbeidsplasser spredt rundt i hele landet. Det vil også være et tap for skatteinnkrevingen, fordi man vil miste lokal kunnskap og oversikt over lokale forhold, noe som er avgjørende viktig hvis man skal ha en effektiv og god skatteinnkreving, og som er avgjørende viktig hvis man skal ha tillit til skatteinnkrevingen. Det er også litt forunderlig at man har et så stort hastverk med å gjennomføre denne reformen, når man ser at kommunene i dag gjennomfører skatteinnkrevingen på en svært god og effektiv måte og krever inn nes-

ten opp mot hundre prosent. De har en meget god «record» når det gjelder sitt arbeid.

Som flere har vært inne på, har det vært mange runder rundt skatteinnkrevningen i høringen. Det som er interessant når man leser merknaden, og som også kommer fram i innleggene, er at det her er en midlertidig stopp. Det står at man går imot å overføre skatteoppkreverfunksjonen til kommunene med virkning fra 1. januar 2016. Det er det som står i merknaden, og som også blir sagt av flere talere. Det som er litt interessant når man ser denne saken i sammenheng med det som skjer på fredag, er jo at bevilgningen til reformen fortsatt ligger der. Når det gjelder det vi skal behandle på fredag, kommer det fram at det kostnadsanslås til 240 mill. kr, og Stortinget blir bedt om å bevilge 120 mill. kr til å gjennomføre en reform som stortingsflertallet nå er imot. Det er veldig uvanlig at man bruker penger på å gjennomføre en reform man er imot, så jeg synes jo det er rart at Kristelig Folkeparti og Venstre, når man har fått til en sånn midlertidig stopp som de her har fått til, aksepterer at det skal bevilges 120 millioner skattekroner til å fortsette den prosessen.

Men i tillegg til å overføre skattekontorene skal man overføre mange av oppgavene som toll- og avgiftsetaten har i dag med å kreve inn toll og avgifter til rundt 200 mrd. kr – en kjempestor oppgave som tolletaten gjør på en god måte. Der har vi også store datamessige utfordringer og kostnader, for tolletaten skal jo fortsatt klassifisere, de skal drive med grensevern, og de skal gi opplysningene til Skattedirektoratet, som så skal kreve inn pengene. De datasystemene må jo snakke sammen. Det er litt forunderlig, når vi i dag skal vedta den lovendringen, at tallgrunnlaget for kostnadene rundt reformen er svært usikkert.

Når vi leser revidert nasjonalbudsjett, blir det nye datasystemet som skatteetaten skal utvikle, kostnadsanslått til 710 mill. kr. Vi som har jobbet litt med den saken, ser jo av de sentrale styringsdokumentene som regjeringen har fått, at de bevisst ikke har tatt med kostnader som ikke er en del av prosjektet. Det foreligger et sentralt styringsdokument fra skatteetaten som finansministeren fikk i mars i år, der man er veldig tydelig på at man ikke har tatt med kostnadene som gjelder å tilpasse tollsystemer for å levere deklarasjoner til skatteetaten om mange andre forhold. Hvis man tok med de forholdene, ville jo kostnadene til prosjektet kommet langt over 750 mill. kr, og det ville krevd et helt annet kvalitetssikringsarbeid for at Stortinget skal gi en sånn bevilgningsfullmakt som vi gir i dag.

Jeg har en utfordring til finansministeren. Først skal vi i dag vedta en lovendring – på bakgrunn av det dokumentet – og så skal vi vedta budsjettbevilgninger på fredag. Er finansministeren trygg på at alle datakostnader er synliggjort, når det har vært så tydelige signaler, også i sentrale styringsbrev til finansministeren, om at det er mye usikkerhet knyttet til om 710 mill. kr er rett?

Vi vet at det skattesystemet som i dag brukes av de lokale skattekontorene og skatteetaten, SOFIE, hadde kostnader på i overkant av 1 mrd. kr. Så skal man nå i dag innføre et nytt system som også skal ta over mange av de oppgavene som tolletaten har. Jeg er veldig redd for at Stortin-

get her gir «go» til en reform som vi ikke har den fulle og hele oversikt over, og at det er store kostnadsutfordringer og store datautfordringer. Det burde regjeringen og stortingsflertallet ha tatt seg tid til å belyse bedre, før vi i dag vedtar de lovendringene som vi faktisk dessverre gjør, mot vår stemme. Vi kommer for øvrig til å stemme for forslaget til nye avskrivningsregler for vindkraft.

Terje Breivik (V) [10:30:53]: I denne saka er me stort sett tverrpolitisk samde. Det viktigaste unntaket er forslaget om å statleggjera kemneren, eit forslag Venstre lenge har vore skeptiske til. Om me var i tvil før høyringa i komiteen, er den tvilen i dag fjerna endå meir. Å flytta ei såpass stor oppgåve frå kommunane i forkant av kommunereforma er kanskje det tyngste argumentet, då målet til Venstre tvert imot er å styrkja kommunane på kostnad av staten.

Me stiller òg spørsmål om staten verkeleg er ein meir effektiv skatteinnkrevjar enn kommunane, og me stiller spørsmål om staten verkeleg kan driva ei slik teneste meir kostnadseffektivt enn det kommunane gjer i dag, som reforma føreset. Som me skriv i fleirtalsmerknaden, er det òg uavklarte spørsmål, då særleg knytte til om dette vert å sjå på som ei verksemdsoverdraging, og til det å sjå dette i samanheng med den pågåande kontorstrukturreforma i skatteetaten.

Også frå Venstre si side vil eg understreka at merknaden ikkje er å oppfatta som eit pålegg ifrå Venstre om å få saka tilbake til Stortinget. Men vel regjeringa likevel å koma til Stortinget med saka på nytt, på eit seinare tidspunkt, skal me sjølvstøtt vurdere forslaget – utan at det betyr at me då kjem til ein annan konklusjon enn i dag.

Eg har eit par kommentarar knytte til den merknaden ifrå mindretalet i komiteen som gjeld land-til-land-rapportering. Venstre er heilt samd i hovudintensjonen med den merknaden, men som kjent har Venstre inngått ein heilskapleg budsjettavtale med samarbeidspartia som òg inkluderer at me ikkje kan gå inn i merknadar/forslag frå andre parti, med mindre alle fire er samde om det – ikkje ulikt det som var tilfellet for dei raud-grøne i førre periode. Dette kan me sjølvstøtt beklaga, men sånn er det. Så er heldigvis dette ei sak der òg regjeringspartia er samde i intensjonen i merknaden, jf. interpellasjonsdebatten i denne salen førre fredag. Eg føler meg difor trygg på at me rimeleg raskt kjem tilbake med ei løysing som varetek både intensjonen og målet i denne merknaden.

Det er ikkje tradisjon å gjera dei store skatteendringane i revidert – fornuftig nok. Eg nyttar likevel høvet til å varsle ei klar forventning om eit kraftfullt grønt skatteskitte i budsjettet for 2016, det suverent viktigaste enkeltgrepet me kan ta for å bidra til å løysa klimakrisa. Endringane i bilavgiftene som me er samde om i dag, er ein veldig god start.

Omstillingsbehovet i næringslivet tilseier òg at budsjettet må representera starten på ei skattereform som sikrar verdiskaping og arbeidsplassar, og ei skattereform må nødvendigvis òg ha sterke grøne forteikn. Og berre for å understreka når det gjeld grøne skattar og avgifter: Det er ikkje berre fullt mogleg å gjennomføra og enda opp med at folk flest får mindre i skatt, det er rimeleg enkelt – jf. Ven-

stres alternative budsjett for 2015, der me har forslag med omsyn til grønne skattar og avgifter i storleiken 13 mrd. kr og enda opp med ein gjennomsnittleg skattelette for folk flest på 2 000 kr–3 000 kr.

Snorre Serigstad Valen (SV) [10:35:25]: Stortinget ga i 2013 sin tilslutning til forskriften om land-for-land-rapportering. Forskriften angir regler om land-for-land-rapportering for foretak innen utvinningsindustrien og skogsdrift innen ikke-beplantet skog. Rapporteringen skal inneholde opplysninger om betalinger til myndigheter og andre virksomhetsrelaterte opplysninger, og skal bidra til å belyse foretakenes økonomiske virksomhet. De rapporteringsreglene som ble innført for et par år siden, bidro til større åpenhet rundt utvinningsindustriens virksomhet. Det er en industri med store globale utfordringer når det kommer til gjennomsiktighet og bekjempelse av korrupsjon og frarøvelse av fattige lands verdier.

Forslagsstillerne den gangen var svært opptatt av at loven skulle kunne virke, at den skulle kunne bli mest mulig formålstjenlig, og at den skulle kunne skape minst mulig kostnader for selskapene – selv om det siste hensynet er noe underordnet i denne sammenheng. Siden den gang har det ikke skjedd så mye. Norske sivilsamfunnsorganisasjoner har bidratt med betydelig kunnskap, som har belyst både saken og prosessen. Gjennom en rekke medieoppslag de siste åra har det blitt avdekket store samfunnskostnader ved et utilstrekkelig rapporteringslovverk. Forskriften som i sin tid ble lagt fram av Finansdepartementet, var et viktig steg for å redusere samfunnskostnadene ved manglende åpenhet. Men samtidig er det blitt påpekt av flere aktører at de forskriftene vi har i dag, har hull som vil være til hinder for en effektiv oppfylning av hensikten med dette regelverket, nemlig å bekjempe ulovlig kapitalflyt, skatteunndragelse, ran fra fattige lands befolkninger.

Ifølge organisasjonen Publish What You Pay Norge gjenstår det egentlig bare noen små justeringer før land-for-land-rapporteringen kan sikre en tilfredsstillende rapportering. For det første må alle land som er inkludert i den finansielle rapporteringen av oppstrømsresultater, omfattes av forskriften. Dette gjelder altså alle land selskapene selv har definert å være innenfor sin oppstrømsvirksomhet. I forskriftens § 3 er det lagt opp til at rapporten skal være

«fordelt på de enkelte land hvor foretaket driver virksomhet innen utvinningsindustrien».

Det har vært knyttet usikkerhet til hva «driver virksomhet» faktisk betyr. Det åpner f.eks. opp for tvil om det kun er produsentlandene eller om det er alle landene som er med i inntekts- og kostnadskjeden knyttet til virksomheten, som er omfattet.

For det andre må det framgå spesifikt i regelverket at konsernrapporteringen skal være i tråd med regnskapstall for oppstrømsvirksomheten.

For det tredje må land-for-land-rapporteringens regnskapskontekst i sin helhet tas inn som note til årsregnskapet istedenfor at det henvises til en separat rapportering. Dette kan høres veldig teknisk og kjedelig ut, men det er viktig. Det er allerede gjort i Frankrike, som allerede har

importert EUs regler på feltet. Det inkluderer krav om land-for-land-rapportering også for banker, og at informasjonen skal oppgis i noter til årsregnskapet, land for land, ikke konsolidert. Siden kravet om land-for-land-rapportering også vil komme til å gjelde banker i Norge på sikt, bør det skapes like konkurranse- og rammevilkår. Det er også den billigste måten å rapportere på. Publish What You Pay Norge – bl.a. – argumenterer for at det er fullt mulig å lage noteopplysninger som ikke er særlig omfattende.

For det fjerde er det en del uheldige unntak som må fjernes. Forskriften i dag gir omgåelsesmuligheter ved at datterselskap kan utelates fra oppstillingen. Det er veldig uheldig i en verden der skatteparadis forårsaker at tusenvis av milliarder av kroner er stukket unna ordinær beskatning og deling med fellesskapet.

Vi har muligheten i dag til å vedta et forbedret rapporteringsregelverk for land-for-land-rapportering. Det kommer ikke til å bli vedtatt, fordi – som vi har hørt Venstre gjøre rede for nå – det er sånn at samarbeidspartiene har inngått en forpliktende avtale med regjeringen om ikke å gå inn i andre merknader eller forslag. Det betyr at vi har en uke på oss for å finne en måte å fremme dette på igjen – på fredag – som gjør det mulig for samarbeidspartiene å stemme for. Vi er i en litt merkelig parlamentarisk situasjon når regjeringspartiene stemmer i «hytt og gevær» mot hverandre i spørsmål om pensjon, i spørsmål om Syria-flyktninger, som har store budsjettkonsekvenser, mens opposisjonspartier tvinges inn i geledd av regjeringen. I denne saken er det uakseptabelt. Det kan avfeies som en teknikalitet og en litt komplisert sak for spesielt interesserte, men det dreier seg om Norges bidrag til en verden der det ikke er sånn at enorme verdier stikkes unna dem som skulle tjent godt på disse inntektene, i første omgang.

Jeg vil oppfordre Venstre og Kristelig Folkeparti til å tenke seg om en gang til og sørge for flertall for utvidet land-for-land-rapportering.

Statsråd Siv Jensen [10:40:52]: Jeg konstaterer at det er bred enighet i Stortinget rundt de aller fleste forhold som er omtalt i denne proposisjonen, og det er jeg glad for. Samtidig merker jeg meg at det også er et betydelig flertall som slutter seg til den større reformen som regjeringen har igangsatt for å skape en bedre skatte- og avgiftsforvaltning. Jeg har også merket meg det flertallet skriver når det gjelder skatteoppkreverne, og vi vil selvsagt komme tilbake til Stortinget med utfyllende informasjon slik at vi kan få fylldig dekket opp den eventuelle mangelfulle informasjonen som Stortinget etterlyser.

La meg bare kort si at hele poenget med denne reformen handler om å lete etter de nødvendige forenklingmulighetene vi har i en stor skatte- og avgiftsforvaltning. Målet må hele tiden være å gjøre det enklest mulig for næringsdrivende, for skattyterne, samtidig som vi ivaretar rettsikkerhetsutfordringene, noe jeg vet mange er veldig opptatt av. Det å klare å få mest mulig ut av de skattekrevene vi tross alt bruker på en etter hvert ganske omfattende forvaltning, mener jeg er et viktig ansvar, og at vi nå klarer å rendyrke oppgavene på en bedre måte, vil være bra for næringslivet, for den enkelte skattyter, og ikke minst

vil det gjøre det mulig for oss å kunne rendyrke oppgavene, ikke minst for tolletaten, som etter hvert får betydelige utfordringer med en stadig mer grenseoverskridende kriminalitet.

Så stilte Slagsvold Vedum noen spørsmål vedrørende det han kalte prestisjeprosjektet. I den grad dette er et prestisjeprosjekt, må det i så fall være på vegne av skattebetalerne, men å si at vi har hastverk, er jo ikke riktig. Denne saken har vært gjennomtrudret ved en lang rekke anledninger, og jeg mener den er godt belyst og godt presentert. Jeg merker meg som sagt at det er visse temaer Stortinget ønsker mer informasjon om, og det skal de selvsagt få.

Slagsvold Vedum stilte også spørsmål om noen IKT-kostnader, og når det gjelder det, har jeg registrert at det har vært enkelte oppslag, særlig i Bergens Tidende, som etter min oppfatning ikke er korrekt. Alle IT-tilpasninger som må gjøres, har Stortinget blitt informert om, og de er bevilget i 2015-budsjettet. Eksempelvis er kostnadene til dette beregnet til 20 mill. kr i tolletaten og ikke 400 mill. kr, som BT skriver. Men dette er – som også Stortinget er orientert om gjennom flere dokumenter – omfattende reformer, og ved behov vil vi selvsagt også gi Stortinget ny informasjon hvis det skulle oppstå. Men på det nåværende tidspunkt har vi informert Stortinget om alle IKT-kostnader som krever sine bevilgninger, og det har vi også fått.

La meg da bare helt avslutningsvis si to ord om land-for-land-rapportering. Her er det egentlig ganske bred enighet om hvor viktig dette er, og vi hadde en veldig god debatt i Stortinget for bare få dager siden rundt bredden og helheten av disse spørsmålene. Jeg opplever at Stortinget i alt det vesentlige er enig om retning og hvor vi skal. Samtidig må vi bare slå fast at Norge har – antageligvis, i hvert fall – de mest omfattende kravene til land-for-land-rapportering i verden. Så betyr ikke det at vi skal lene oss tilbake og la det bli med det, vi skal løpende og hele tiden være opptatt av ytterligere forbedringer. Det signaliserte også jeg i forbindelse med behandlingen her i Stortinget for få dager siden, og da er det naturlig at vi følger det opp på egnet måte i tiden som kommer.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Irene Johansen (A) [10:45:10]: Vi har tidligere etter-spurt beslutningsgrunnlaget for oppgaveflyttingen fra tollvesenet til skatteetaten, og de ansatte har gjort det samme. Det har vi ikke klart å få ut. Vi registrerer at det er stor bekymring i næringslivet med tanke på at de er redd for økt byråkrati og mindre effektivitet med innkreving og kontroll. Vi har også registrert at etaten er bekymret for at omorganiseringen kan ta fokuset bort fra det de skal gjøre, nemlig å kontrollere og innkreve skatter og avgifter, med eventuelt provenytyp som resultat.

Mine spørsmål til finansministeren er: Kan finansministeren garantere at oppgaveflyttingen ikke vil medføre provenytyp for staten? Og: Kan finansministeren si noe om hva omorganiseringen er beregnet til å koste, og hva besparelsene er med hensyn til dette?

Statsråd Siv Jensen [10:46:19]: Det var et veldig stort spørsmål å rekke å svare på på 1 minutt, men la meg forsikre representanten Irene Johansen om at hele hovedhensikten med denne omfattende reformen er å forenkle, av hensyn til både næringsdrivende og skattytere. Da synes jeg kanskje det er litt feil av representanten Johansen å ta utgangspunkt i provenyet for staten. Jeg mener at hele poenget med å organisere en god skatte- og avgiftsforvaltning er å legge til rette for en smidigst mulig håndtering av vanskelige skatte- og avgiftstekniske spørsmål overfor næringsdrivende og skattytere. Det er jo hele hovedpoenget med denne omorganiseringen. Den har vært godt belyst. Stortinget har fått mye informasjon om dette løpende og i flere dokumenter. Vi er jo ikke ferdige, vi vil fortsette å informere Stortinget løpende om enkeltelementer av denne store helheten. Men poenget er altså: en mer effektiv innkreving, en bedre rendyrking av oppgaver. Og det mener jeg vil tjene skattyterne på sikt.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [10:47:28]: Jeg merker meg at finansminister Siv Jensen sier at det ikke har vært noe hastverk, og at det har vært veldig grundig utredet. Men det er jo veldig rart at skatteetaten selv i sitt styringsdokument til regjeringen skriver:

«Grunnet stramme tidsfrister har ikke alle delene av løsningene blitt utredet like grundig som Skatteetaten normalt ville ha gjort.»

Det står altså i skatteetatens brev til finansminister Siv Jensen: «Grunnet stramme tidsfrister har ikke alle delene av løsningene blitt utredet like grundig som Skatteetaten normalt ville ha gjort.»

Hvorfor sier skatteetaten at de har så stramme tidsfrister, når finansministeren sier at her er alt blitt utredet så grundig og godt?

Statsråd Siv Jensen [10:48:19]: Jeg tror jeg skal minne representanten Slagsvold Vedum på at det har vært gjennomført to offentlige utredninger av dette spørsmålet, og gjennom det er det rom for betydelig kunnskapsinnhenting.

Så vet vi at det historisk ikke har vært en reform som det har vært grunnlag for å få gjennomført. Jeg vet at tidligere regjeringer har drøftet dette – sikkert også den som representanten Slagsvold Vedum var del av – men jeg har merket meg at gjennom den siste høringen som regjeringen avholdt om dette, var det bred tilslutning til hovedtrekkene i denne reformen fra næringslivet og fra byggebransjen, som mener at dette kanskje vil være et av de viktigste verktøyene vi har for å bekjempe svart arbeid gjennom sterkere regionale kontorer, og at de som først og fremst er uenig i dette, er de som eier oppgaven i dag. Det betyr ikke at det gjøres dårlig håndverk hos kemnerne, men at det kan gjøres bedre i fremtiden.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [10:49:26]: Den beskrivelsen som jeg leste i stad, kommer fra skatteetaten om prosjektet SAFIR, som trengs for å gjennomføre det lovvedtaket som vi senere i dag skal gjøre. Det er et prosjekt som er kostnadsanslått til 710 mill. kr i proposisjonen.

Så skriver skatteetaten til finansministeren at de på grunn av tidsfrist ikke har hatt tid til å utrede like grundig som de pleier å gjøre.

Hvorfor vil finansministeren presse et slikt prosjekt igjennom i Stortinget når skatteetaten selv sier at det ikke er grundig nok utredet? Og er representanten – nei finansminister Siv Jensen – uenig med skatteetaten når de sier at de ikke har fått tid nok til grundig nok å utrede det prosjektet?

Presidenten: Vi kan høre om statsråden er uenig.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [10:50:17]: Komende representant – beklager!

Statsråd Siv Jensen [10:50:21]: Jeg merker meg at representanten Slagsvold Vedum blander sammen mange ulike elementer i en stor og omfattende reform. Her handler det om flere pågående IKT-prosjekter, som vi uansett må gjennomføre for å styrke grunnlaget for en mer effektiv skatte- og avgiftsinnkreving. Jeg har orientert Stortinget om de nødvendige bevilgningsbehovene så langt.

Når det gjelder SAFIR, er det et nytt system som handler om oppgaveoverføringen fra tolletaten til skatteetaten og det faktum at systemet for særavgifter nå skal utvikles i skatteetaten istedenfor i tolletaten. Vi mener det er betydelige synergieffekter å hente i dette, og jeg tror representanten Slagsvold Vedum kan slå seg til ro med at vi løpende informerer Stortinget om de behovene som eksisterer for oppgradering.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [10:51:21]: Reglene for ekstern kvalitetssikring når staten skal gjennomføre et stort prosjekt, er på 750 mill. kr. Dette prosjektet er kostnadsanslått til 710 mill. kr, og i det sentrale styringsdokumentet står det svart på hvitt fra skatteetaten selv at de har veldig stramme tidsfrister og derfor er usikre. Det kan finansministeren selv lese. Det står også i det sentrale styringsdokumentet at kostnadene knyttet til tolletatens utfordringer ikke er tatt med i anslaget på 710 mill. kr.

Er finansministeren trygg på at kostnadene blir 710 mill. kr, og at de ikke overstiger 750 mill. kr, som ville ha medført at vi måtte hatt en helt annen prosess? Det forunderlige her er også at finansministeren har latt skatteetaten selv, istedenfor en ekstern aktør, komme med kvalitets-sikring, som ville vært vanlig i et så stort dataprojekt.

Statsråd Siv Jensen [10:52:19]: Jeg mener at arbeidet med disse reformene er godt i rute, og at fremdriften er god. Men jeg tror likevel at jeg skal tilby meg å sende representanten Slagsvold Vedum en bred, skriftlig orientering om alle enkeltelementene i dette, slik at han kan bruke sommeren på å få gode svar på mange av de spørsmålene han har.

Jeg mener det er helt legitimt å være opptatt av at disse tingene går bra. Jeg synes det er et ærlig engasjement, og derfor vil jeg veldig gjerne få lov å utfylle skriftlig til representanten Slagsvold Vedum, slik at han kan få innsikt i alle detaljene i det.

Presidenten: Og så ønsker vi representanten Slagsvold Vedum god sommerunderholdning! (Munterhet i salen)

Snorre Serigstad Valen (SV) [10:53:01]: Spør man partiene på Stortinget, er det egentlig flertall for en såkalt utvidet land-for-land-rapportering. Både Senterpartiet, SV, Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne, Kristelig Folkeparti og Venstre er for det. Likevel blir det ikke vedtatt i dag, og det er fordi Kristelig Folkeparti og Venstre, forståelig nok, vil ære en avtale de har gjort med regjeringspartiene om ikke å danne flertall for forslag utover det som framgår i revidert. Men da hadde det vært interessant å vite, siden det er noe spesielt at Stortingets egentlige vilje ikke kommer til uttrykk i et vedtak, hvorfor det er slik at regjeringspartiene ikke kan slutte seg til vedtaket om utvidet land-for-land-rapportering. Hva slags vurderinger er det finansministeren og regjeringen har gjort, som gjør at regjeringen og regjeringspartiene ikke slutter opp om et slikt vedtak?

Statsråd Siv Jensen [10:54:07]: Jeg har ikke gjort noen nye vurderinger av det etter den meget utfyllende debatten vi hadde om dette spørsmålet i Stortinget for få dager siden. Jeg mener det var en god diskusjon, som viste at det var bredt politisk engasjement for å ha gode regler og rutiner rundt disse spørsmålene. Vi er alle sammen opptatt av at vi skal ha et velfungerende land-for-land-rapporteringsregelverk. Vi er alle opptatt av å bidra aktivt i internasjonale arenaer for et bedre internasjonalt regelverk, som tross alt egentlig er hovedproblemet, særlig for mange land som opplever skatteunndragelser som de ellers kunne brukt på viktige velferdsoppgaver. Det var en vesentlig del av den debatten vi hadde i forrige uke, og jeg var veldig tydelig på at det er viktig nå å evaluere de erfaringene vi har gjort som grunnlag for eventuelt ytterligere utvidelser. Så jeg tror ikke man skal prøve å gjøre dette til et spill mellom de fire samarbeidspartiene. Jeg mener engasjementet er ekte og på tvers av alle partier, og at vi også i tiden fremover kommer til å få utvidet dette regelverket.

Truls Wickholm (A) [10:55:20]: Hans Olav Syversen viser i sitt innlegg til at det var det nye flertallet som tok betydelige steg for å gjøre land-for-land-rapporteringen bedre, og med det antar jeg at han mener at vi gikk fra å ha en forskrift som skulle bekjempe korrupsjon alene, men også skulle hindre uønsket skattetilpasning. Så hører vi her i den debatten Siv Jensen viser til, at det antas at det er mulig i dag. Snorre Serigstad Valen beskriver det på en god måte i sitt innlegg. Da kan ikke jeg skjønne annet enn at det vedtaket Kristelig Folkeparti fikk med hele Stortinget på, nemlig at forskriften skal hindre uønsket skattetilpasning, ikke er oppfylt i det som regjeringen har lagt fram. Er statsråden enig i det? Hvorfor er det i tilfelle så vanskelig å la Stortinget på nytt be om at den viljen oppfylles her i dag?

Statsråd Siv Jensen [10:56:21]: La meg først si at jeg mener at alle partier i dette stortinget og vekslende regjeringer ha hatt et sterkt engasjement rundt disse spørsmålene. Det mener jeg er et godt utgangspunkt, for med det

tverrpolitiske engasjementet som er rundt disse spørsmålene, klarer vi å finne gode løsninger på flere spørsmål. Dette handler jo ikke bare om land-for-land-rapportering; det handler vel så mye om gode internasjonale avtaler, som vi vil være helt avhengig av for å håndtere debatten rundt skatteparadiser for å bidra til at skatteunndragelser i mange land i verden blir mindre, og det handler selvfølgelig om hvordan vi skal ha gode regelverk i en situasjon hvor kapitalen flyter fritt. Jeg mener at det engasjementet som ligger til grunn for dette, er det beste vi kan ha for løpende å oppdatere og videreutvikle regelverket. Jeg har signalisert flere ganger at det er jeg innstilt på å gjøre.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

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

Truls Wickholm (A) [10:57:36]: Jeg fortsetter på saken om land-for-land-rapportering.

Som flere har vært inne på, diskuterte Stortinget nylig dette i forbindelse med en interpellasjon om temaet. Der kom det fram at 6 600 mrd. dollar forsvinner gjennom ulovlig kapitalflukt hvert eneste år. Vi så også på trykk noen dager etter en ny rapport fra Redd Barna, som avdekket at Afrika alene hadde tapt skatteinntekter tilsvarende 1,8 millioner helsearbeidere, og at Redd Barna anslår at skatten som blir unndratt i disse 75 landene med høyest barne- og mørdredelighet, langt på vei kunne ha sikret tilfredsstillende helsetjenester. Jeg tror nok det er i dette bildet vi må forstå hvorfor veldig mange av de humanitære organisasjonene engasjerer seg så sterkt i dette spørsmålet.

Vi diskuterer i dag et forslag som ikke omfatter alle de spørsmålene som statsråd Siv Jensen tok opp nå. Det er nok slik at på veldig mange områder handler det om internasjonalt samarbeid, det handler om gode avtaler – men det handler også om hva vi som land og nasjon kan gjøre alene.

Forskriften omhandler i dag selskaper i utvinningsindustrien. Det har vært et ønske fra hele Stortinget at vi skal hindre at det foregår uønsket skattetilpasning hos disse selskapene. Når det i dag ikke er mulig å følge kapitalstrømmene inn i skatteparadiser, og vi også har sett påstander om at den første land-for-land-rapporteringen som Statoil har kommet med, ikke følger formålet med dagens forskrift, er det all mulig grunn til å se på dette på nytt.

Statsråd Siv Jensen sier at det er et godt regelverk i dag. Vel, Kirkens Nødhjelp, Publish What You Pay, Tax Justice Network, Redd Barna – alle de organisasjonene som er opptatt av dette – tar antakeligvis ikke feil.

Det er rart at Venstre og Kristelig Folkeparti med god samvittighet her i dag bare kan vise til at de har en avtale med regjeringen, når jeg i min replikk til statsråd Siv Jensen prøvde å redegjøre for at det er regjeringen, ved Finansdepartementet, som ikke har oppfylt den avtalen som Kristelig Folkeparti og Venstre hadde med regjeringen, fordi det i dag er mulig å gjøre skattetilpasninger innenfor rammen av denne forskriften. Jeg kan ikke med min beste vilje skjønne hvordan Kristelig Folkeparti og Venstre kan godta at det er en oppfyllelse av avtalen. Jeg kan ikke

skjønne annet enn at de da også står fritt til å minne finansministeren og regjeringen om Stortingets vilje – og stemme for forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti i dag.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [11:00:50]: Ansvaret for skatteoppkrevjinga er i dag delt mellom skatteetaten, som har det faglege ansvaret, og kommunane, som har det administrative ansvaret.

Bakgrunnen for forslaget om å overføre den kommunale skatteoppkrevjinga til skatteetaten er å få ei betre og meir effektiv skatte- og avgiftsforvaltning. Ei slik samordning vil føre til forenkling for skattytarane og næringslivet, og ein vil oppnå ei meir heilskapleg og effektiv oppgåveløysing.

Det viktigaste argumentet, etter mi oppfatning, er at dette vil medføre ei styrking av kampen mot svart arbeid og svart økonomi. Det blir i for liten grad prioritert i dag, og ved å samle oppgåvene og ansvaret i éin etat vil ein kunne styrkje og samordne kontrollen av arbeidsgjevarane.

Det er 288 kommunale skatteoppkrevjarkontor i dag, og mange av desse kontora har svært små og sårbare fagmiljø. Skatteoppkrevjing er ikkje ei naturleg kommunal oppgåve der lokalpolitiske forhold har innverknad, men ei regelstyrt oppgåve som i liten grad skal vere prega av skjøen. Det skal ikkje vere slik at det er stor skilnad mellom kommunane når det gjeld innkrevjing av skatt. Skattytarane vil derfor få auka rettssikkerheit og likare behandling ved dette forslaget.

Så registrerer me, gjennom høyringsrunden, at motstanden mot forslaget har vore stor frå kommunane; det er berre 25 kommunar som støttar forslaget. Dei aller fleste faginstansar har derimot gjeve positive høyringsuttalar.

Den 19. mai heldt finanskomiteen høyring om revidert statsbudsjett, og i den samanhengen lét KS Oslo kommune argumentere og stå som eksempel på at kommunane framleis skal ha oppgåva med skatteoppkrevjing. Finansbyråden i Oslo kommune peika på og talte varmt om kor viktig det er med kompetente og tverrfaglege fagmiljø. Min refleksjon i den samanhengen var at dette var eit veldig godt innlegg for å overføre skatteoppkrevjinga frå kommune til skatteetat. Eg meiner Oslo kommune ikkje er representativ for dei 288 kemnerkontora, men at dei med sine mange årsverk og sitt sterke fagmiljø nettopp m.a. kan drive ei aktiv kontrollverksemd mot svart økonomi.

Vi ser at forslaget om å statleggjere skatteoppkrevjarfunksjonen frå 1. januar 2016 ikkje har fleirtal i komiteen, men eg er glad for merknaden frå fleirtalet i komiteen, som ser at det er spørsmål knytte til verksemdsoverdraging og tilsette sine rettar som må utgreiast nærare, og at det vil vere naturleg at ei så omfattande endring blir sett i samheng med m.a. andre reformer som er i gang, og oppgåvefordelinga mellom stat og kommune.

Terje Breivik (V) [11:03:53]: Ein merkeleg situasjon, kalla representanten Serigstad Valen det at samarbeidsavtalen gjer at Venstre og Kristelig Folkeparti som samarbeidsparti må røysta imot i saker me er samde i. Vel, det er ikkje meir merkeleg enn at Serigstad Valen og partiet hans

systematisk gjorde det same i åtte år med raud-grønt samarbeid, og som eg sa i mitt hovudinnlegg: Her ligg det til rette for at me raskt kan koma tilbake med ei løysing alle kan stilla seg bak.

Serigstad Valen fann det òg merkeleg at Venstre og Kristeleg Folkeparti er meir lojale overfor samarbeidsavtalen enn eitt av regjeringspartia sjølv er, som han uttrykte det. Utan at eg vil kommentera det siste i detalj, så viser dette at Venstre og Kristeleg Folkeparti òg i praktisk handling tek ansvar for å gje landet ei regjering og eit styringsdyktig fleirtal på Stortinget som landet fortener – med minst mogleg politisk spel og snevre partistrategiske omsyn. Så får regjeringspartiet som Serigstad Valen eventuelt sikta til, sjølv svara på om dei kjenner seg igjen i skildringa eller ikkje.

Hans Andreas Limi (FrP) [11:05:20]: Når det gjelder mindretallsforslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV om endringer i forskriften om land-for-land-rapportering, så støttes ikke det av flertallet. Grunnen til at Fremskrittspartiet ikke kan stå bak det, er at gjeldende regelverk, som ble innført av Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen, ikke har fått tilstrekkelig tid til å virke. Det er ikke god forvaltningspraksis å endre regler før de har fått tid til å virke, og før man har et grunnlag for å evaluere effekten. For private bedrifter som berøres av regelverket, er det viktig med forutsigbarhet, det er viktig at eventuelle endringer blir varslet i god tid, og at konsekvenser og kostnader blir grundig belyst. Jeg oppfatter representanten Serigstad Valen dit hen i hans innlegg at det siste nærmest er underordnet, og det er vi uenige om.

Når det er sagt, er det viktig å understreke at Fremskrittspartiet er tilhenger av åpenhet og innsyn, og jeg tror debatten og Stortingets vedtak om eierskapsregister nettopp viste at det er bred enighet om at dette er viktig, fordi det bidrar til effektiv prising av selskap og kapital, og fordi det bidrar til en bærekraftig kapitalisme og en velfungerende markedsøkonomi som ikke utnytter fattige land. Hvis det er målet, er representanten Valen og jeg helt enige.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:07:05]: Det var et forunderlig svar jeg fikk av finansminister Siv Jensen i sted. Jeg kommer til å få en god sommer, men spørsmålet er om de som vedtar en reform de ikke har utredet grundig nok, får en god sommer. Her ber regjeringen oss i Stortinget om å bevilge 710 mill. kr på fredag. Finansminister Siv Jensen klarer i dag ikke å svare på om det er godt nok utredet. Og hun klarer ikke å svare på om hun er enig eller uenig med skatteetaten, som sier at de grunnet tidspress ikke har fått gjennomført en så god utredning som de pleier å gjøre etter skatteetatens egne standarder. Det ble opplyst til Finansdepartementet i mars, i god tid før Stortinget fikk denne proposisjonen til behandling.

Hvorfor står det ingenting i proposisjonen om at skatteetaten selv mener de har blitt satt under så sterkt tidspress at de er usikre på sine egne anslag? Hvorfor er det utelatt? Det er en ganske vesentlig opplysning for Stortinget når vi skal bevilge nesten 750 mill. kr, å vite at skatteetaten selv er usikker på prosjektet. Hvorfor står det heller ingenting i

proposisjonen om at kostnadene når det gjelder overføring til toll, når det gjelder kartverk, den totale pakken, hovedsakelig ikke blir en del av kostnadsanslaget på 710 mill. kr, som de bevisst i sitt styringsbrev skriver at de har tatt ut fordi de ikke har oversikt?

Da vet vi at når vi er på 710 mill. kr, er vi rett ved grensen for at man skal ha en ekstern kvalitetssikring. Dette prosjektet er kvalitetssikret av skatteetaten selv. Hvorfor det hastverket når de selv sier at det er hastverk? Hvorfor ikke ha en ekstern kvalitetssikring når det er så store beløp det er snakk om? Da må det være et prestisjeprojekt og ingenting annet. Og da nytter det ikke å få et brev til sommeren, vi må ha et brev før fredag, fordi Stortinget skal gi en bevilgningsfullmakt på nesten 1 mrd. kr. I tillegg er vi bedt om å gi en bevilgningsfullmakt på 120 mill. kr til å overføre kommunale skattekontor til staten, når vi i dagens stortingsflertall viser at det er det ikke flertall for. Hvorfor bevilge 120 mill. kr til en reform det ikke er flertall for? Vi vet fra tidligere at det ved den typen dataprojekt fra skatteetat og toll fort blir milliardbeløp. Så her bør en trekke i nødbremsen, og hvis en ikke klarer å komme med et ordentlig, skikkelig brev før fredag, bør Stortinget ikke bevilge nesten én mrd. kr til et prosjekt som vi ikke vet enden på.

Hans Olav Syversen (KrF) [11:09:50]: Et par kommentarer til det som er kommet opp i debatten.

Når det gjelder land-for-land-rapportering, er jeg ganske sikker på at de som fremmer dette i revidert, vet hvilke avtaler som gjelder mellom de fire partiene. Hvis det var et ønske å få det gjennom i revidert eller i en annen sammenheng, hadde man vel lagt an forslaget slik at det også var mulig å få flertall for det. Men vi tar signalet på alvor. Når det sies at det som ikke fungerer, ikke fungerer fordi man ikke har fulgt opp Stortingets vedtak, så har jeg tenkt å følge opp det og komme tilbake for å sikre at den skatte-tilpasningen som vi ønsket å fokusere på da forskriften ble vedtatt, faktisk følges opp.

Når det så gjelder bevilgningene til SAFIR, er det ingen ekstra bevilgninger i revidert budsjett, men det er et kostnadsanslag. Jeg har også merket meg at kvalitetssikringen er gjort av Skattedirektoratet. Ut fra de erfaringer vi har i andre etater knyttet til IKT-prosjekter, vil jeg i hvert fall si at fram mot budsjettet til neste år er vi veldig opptatt av at den nødvendige kvalitetssikringen finner sted, slik at dette er et prosjekt det er god kontroll med.

Til slutt: Når det gjelder kemneren, er det helt på det rene at selv om bevilgningsvedtaket ligger der, så er det p.t. ikke noe flertall for overføring. For meg betyr det at det også er uaktuelt at det brukes penger til noe det p.t. ikke er flertall for. Det er en klar forutsetning.

Så har jeg lyst til å problematisere noe annet rundt kemneren – siden høringen ble nevnt – at tvangsinnkrevingen var svakere fra kemnerens side enn fra den statlige siden. Det har ofte en veldig god begrunnelse: For kommunene hjelper det veldig lite hvis kemneren tvangsinndriver et lite skattebeløp, f.eks. knyttet til en bolig, hvis vedkommende dagen etter står i den kommunale boligkøen og skal ha en bolig som vil være langt dyrere for den aktuelle kommunen. Så jeg kjører ikke alle disse argumentene før man går

nøye inn i det og ser hva som faktisk ligger bak. I mange kommuner har det vært et vesentlig poeng at kemneren ikke skal være i første rekke ved tvangsinnkreving f.eks. når det gjelder bolig, for man vet så utmerket godt at man får den regningen på annet vis i tifold.

Snorre Serigstad Valen (SV) [11:12:59]: Vi har en vår bak oss der representanter fra det ene regjeringspartiet åpent uttaler at de føler seg dolket i ryggen av det andre regjeringspartiet, og der de to regjeringspartiene har skilt lag i voteringer her i Stortinget i to saker som mildt sagt har budsjettkonsekvenser. Det ene er trygdeoppgjøret og kjøpekraften til pensjonister, det andre er spørsmålet om å ta imot flere flyktninger fra Syria. Det respekterer jeg, men det blir unektelig rart når representanten Breivik fra Venstre står fast på at samarbeidet mellom regjeringen og støttepartiene ikke bærer preg av spill, akkurat når vi har denne våren bak oss. For alle oss som står utenfor og ser på, er det helt åpenbart at det er spill dette samarbeidet bærer preg av.

Den sentrale forskjellen mellom Venstre og SV, og som gjør Breiviks innlegg så rart, er at Venstre er et opposisjonsparti. I motsetning til SV i forrige periode sitter ikke Venstre i regjering. Venstre har en partileder som tidligere har uttalt at de skal stemme for det de er for, og mot det de er imot. Det må ha vært en grunn til at Venstre valgte ikke å gå inn i regjering med Høyre og Fremskrittspartiet, og jeg ville tro at den grunnen var at de ville være med og danne flertall for det det er flertall for på Stortinget. Det er mildt sagt oppsiktsvekkende at opposisjonen lar seg plassere på rekke av en mindretallsregjering når regjeringspartienes egne representanter ikke stemmer likt i saker med budsjettkonsekvenser her i Stortinget. Både finansministeren og representanten Limi har i sak i dag uttalt seg svært positivt til målsettingen om sterkere land-for-land-rapportering og hensikten bak et sånt regelverk. Da blir det enda rarere for meg, og jeg vil tro også for Arbeiderpartiet og Senterpartiet, at det ikke er mulig å vedta dette i dag.

Vår invitasjon til et samarbeid for å få dette til er helt oppriktig. Når representanten Syversen sier at vi burde ha innrettet vårt forslag på en måte som gjorde det mulig å få flertall for det, så tar vi det på alvor. Vi har fire dager på å formulere et forslag sammen som vi kan fremme som et løst forslag i salen på fredag. Både vi, Arbeiderpartiet og Senterpartiet går gladelig inn i samtaler med Kristelig Folkeparti og Venstre for å finne en måte å formulere et slikt forslag på som gjør det mulig å danne flertall på Stortinget for det det faktisk er flertall for, uten at det krenker budsjettavtalen Venstre og Kristelig Folkeparti har gjort med Fremskrittspartiet og Høyre.

Truls Wickholm (A) [11:15:36]: Jeg kan bare bekrefte det Serigstad Valen nå sier, at dette forslaget ikke er lagt inn for å gjøre livet vanskelig for Kristelig Folkeparti og Venstre, men for å oppnå reell forandring i verden.

Jeg kan lese forslaget:

«Stortinget ber regjeringen gjøre endring i forskriften om land-for-land-rapportering som kan synliggjøre uønsket skattetilpasning, herunder forslag om utvi-

det land-for-land-rapportering som sikrer en sterkere kobling mellom land-for-land-rapportering og årsregnskap.»

Dette er ikke et veldig ekstremt forslag, som på noen måte søker å ekskludere Venstre eller Kristelig Folkeparti. Det er ganske i bokstav etter det flere talere fra Kristelig Folkeparti og Venstre har vært oppe på denne talerstolen og etterspurt. Jeg får bare slutte meg til det representanten Serigstad Valen sier – vi er gjerne med på å diskutere hvordan vi kan innrette et forslag mot fredag som vi alle kan stå sammen om, sånn at vi kan få bekreftet Stortingets vilje til å innføre en forskrift av denne typen, som gjør at det ikke blir mulig med uønsket skattetilpasning, slik forslaget er i dag. Jeg er veldig glad for at Hans Olav Syversen sier at han tar dette på alvor.

Jeg vil også gi en kort kommentar til det Limi tar opp, for jeg skjønner at ting skal evalueres. Jeg skjønner at informasjon må hentes inn. Men det er også sånn at vi har hatt én land-for-land-rapportering, fra Statoil, her i Norge. Der har det kommet påstander om at Statoil blander oppstrøms- og nedstrøms. Det tok jeg opp også i interpellasjonen her. Jeg har stilt spørsmål til finansministeren om den saken. Hun sier at det er det Finanstilsynet som skal se på, Finanstilsynet kan velge eller ikke velge å se på det, og de vil etter all formodning ta stikkprøver i denne typen saker. Nå er det bare ett selskap som har levert en rapport, så det er ikke så mye å stikke i. For meg signaliserer det uansett ikke noen kjennevilje til å ta tak i sakene. Det måtte være ønskelig at man sikret seg at nettopp den første land-for-land-rapporteringen vi har her i Norge, i hvert fall følger det som er dagens intensjon fra Stortinget. Såpass må man kunne forvente dersom man skal ha troverdighet i at man ønsker å gjøre land-for-land-rapporteringen bedre.

Vi ser fram til videre dialog med de andre partiene og håper virkelig det er mulig å finne fram til et forslag som vi gjerne alle sammen – Høyre og Fremskrittspartiet også – kan stå sammen om på fredag når saken skal behandles på nytt i Stortinget.

Sigurd Hille (H) [11:18:42]: Jeg har bare lyst til å si at i land-for-land-diskusjonen oppfatter jeg at vi kanskje ikke er så uenige som man ønsker å fremstille det. Fra vår side er det i hvert fall helt klart at vi ønsker størst mulig åpenhet også i dette spørsmålet. Og jeg refererer til den diskusjonen vi hadde her om aksjonærregister i landet vårt og det som har vært sagt om land-for-land-rapporteringen. Jeg har fremdeles troen på at størst mulig åpenhet her gir den beste muligheten til en dynamisk, kapitalistisk verden, og det er jeg for.

Når det gjelder akkurat dette forslaget om at det skulle være så veldig lurt å ta dette inn som en revisorbekreftet note i årsregnskapene, kan jeg uten videre fastslå at minst én yrkesgruppe ville synes det var et veldig godt forslag.

Ellers har jeg lyst til å knytte et par merknader til kemnerdiskusjonen. Jeg må si jeg er skuffet over at man ikke fikk til denne reformen. Jeg har sagt det før at undertegnede tidligere har vært formann i det kommunale skatteutvalget i Bergen i åtte år. De skatteutvalgene skulle angivelig være til for å få inn det lokale innslaget og den lokale

vurderingen. Med all respekt må jeg si at arbeidet i det utvalget var rimelig meningsløst – ikke fordi det ikke var ordentlige folk og ordentlig saksbehandling, tvert imot, det var bare det at vi var bundet av et veldig stivt regelverk. Det var ikke rom for noen individuell vurdering av dette. Alle som i det praktiske liv har vært borti disse kemnerkontorene, vet at de er regelstyrt, og at det ikke er noe lokalpolitikk som utøves der. Derfor synes jeg at det momentet ikke er spesielt sterkt.

Så har jeg lyst til å si avslutningsvis at en av de oppgavene som også kemnerkontorene skulle gjøre, er arbeidsgiverkontroll. Da må jeg bemerke at det er satt et nasjonalt mål om at minst 5 pst. av arbeidsgiverne i hvert fylke skal være kontrollert årlig. I mitt og representanten Breiviks hjemfylke har 14 av 33 kommuner gjennomført dette, og det er ikke godt nok.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:21:18]: Jeg merker meg at finansminister Siv Jensen ikke velger å ta ordet etter så tydelige utfordringer når det gjelder å be om en bevilgningsfullmakt og videreføre et prosjekt og en fullmakt til det med en kostnadsramme på 710 mill. kr. Finansminister Jensen sa i sitt svar på min replikk at hun ville komme med et brev der hun skulle begrunne og få fram at dette var grundig nok utredet, at det var gjort etter vanlige prosedyrer, og at man hadde hatt god nok tid til sommeren.

Min utfordring igjen til finansminister Jensen er: Kan Stortinget få det før fredag, når vi skal gi den fullmakten og videreføre et prosjekt som er kostnadsanslått til 710 mill. kr, som skatteetaten selv har sagt ikke er grundig nok utredet ifølge de standarder de pleier å ha, og som de selv har evaluert? Kan finansminister Siv Jensen opplyse Stortinget og avkrefte det skatteetaten sier, og si at dette er grundig nok evaluert, og at det ikke er noe grunnlag for at vi burde hatt en ekstern kvalitetssikring?

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [11:22:27]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om elsertifikater (første kontrollstasjon) (Lovvedtak 94 (2014–2015), jf. Innst. 346 L (2014–2015) og Prop. 97 L (2014–2015))

Ola Elvestuen (V) [11:23:00]: Jeg har en anmerking. Ved første gangs behandling skulle det vedtatte anmodningsforslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre vært fremmet i lovs form. Den innleverte lovanmerkingen vil rette opp dette.

Jeg tar herved opp forslaget på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Lovvedtaket bifalles ikke.

Anmerkning:

Under I antas følgende bestemmelse å skulle endres slik:

§ 8 første ledd bokstav b skal lyde:

b) være et vannkraftverk som hadde byggestart etter 1. januar 2004, eller»

Presidenten: Representanten Ola Elvestuen har tatt opp det forslaget han refererte.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [11:23:47]

Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygdloven mv. (stønader til enslig mor eller far og tilleggsstønader til tiltaksdeltakere) (Lovvedtak 103 (2014–2015), jf. Innst. 353 L (2014–2015) og Prop. 115 L (2014–2015))

Stefan Heggelund (H) [11:24:16]: Ved en inkurie fikk ikke voteringen vi hadde i forrige uke om denne saken, fram Stortingets vilje. Det er altså på vegne av arbeids- og sosialkomiteen at jeg fremmer følgende forslag:

«Lovvedtaket bifalles ikke.

Anmerkning:

Under I antas følgende bestemmelser å skulle endres slik:

§ 15-5 annet ledd skal lyde:

Stønad kan gis til enslig mor eller far som har barn under åtte år. For et medlem som er forhindret fra å arbeide på grunn av omsorg for barn som krever særlig tilsyn, kan det innvilges overgangsstønad inntil barnet fyller 18 år. Det kan gjøres unntak fra aldersgrensen i første punktum i forbindelse med forlengelser etter § 15-8 annet ledd tredje punktum, fjerde ledd og femte ledd.»

Når vi stemmer over dette, vil flere partier stemme for noe som man egentlig er imot, men man gjør det for å gjøre denne voteringen praktisk, enkel og grei, og for å sikre at Stortingets vilje kommer fram i voteringen.

Presidenten: Da har representanten fremmet det forslaget han refererte.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplansen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering over sakene nr. 1, 2 og 3 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag, fra Irene Johansen, på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjøre endringer i forskriften om land-for-land-rapportering som kan synliggjøre uønsket skattetilpasning, herunder forslag om ut-

videt land-for-land-rapportering som sikrer en sterkere kobling mellom land-for-land-rapportering og årsregnskap.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 63 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 11.34.38)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slike vedtak til lover:

A.

L o v

om endringer i lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter

I

I lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter gjer ein følgjande endringar:

§ 5a skal lyde:

§ 5a. Reglene i tolloven §§ 13-5, 13-6 og 16-16 om pålegg om bokføring og vedtak om tvangsmulkt gjelder tilsvarende når *avgiftsmyndighetene* utøver kontroll i medhold av forskrift gitt med hjemmel i denne lov § 1.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Departementet kan bestemme at politiet, skattemyndighetene, *Toll- og avgiftsetaten* og Mattilsynet uten hinder av taushetsplikt plikter å gi *avgiftsmyndighetene* nødvendige opplysninger for behandling av søknader om registrering for avgift på alkoholholdige drikkevarer.

§ 7 skal lyde:

§ 7. Reglene om taushetsplikt mv. i tolloven § 12-1 gjelder tilsvarende for *avgiftsmyndighetenes* arbeid knyttet til denne lov.

II

Endringane under I tek til å gjelde 1. januar 2016.

B.

L o v

om endringer i lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgift vedrørende motorkjøretøyer og båter

I

I lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter gjer ein følgjande endringar:

§ 5a skal lyde:

§ 5a. Reglene i tolloven §§ 13-5, 13-6 og 16-16 om pålegg om bokføring og vedtak om tvangsmulkt gjelder til-

svarende når *avgiftsmyndighetene* utøver kontroll i medhold av forskrift gitt med hjemmel i denne lov § 1.

§ 10 skal lyde:

§ 10. Reglene om taushetsplikt mv. i lov om toll og vareførsel § 12-1 gjelder tilsvarende for *avgiftsmyndighetenes* arbeid knyttet til denne lov.

II

Endringane under I tek til å gjelde 1. januar 2016.

C.

L o v

om endringer i lov 13. juni 1975 nr. 35 om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster m.v.

I

I lov 13. juni 1975 nr. 35 om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster m.v. gjer ein følgjande endringar:

§ 6 nr. 1 til nr. 4 skal lyde:

1. Skattepliktige som driver utvinning og rørledningstransport av petroleum:

a) Skattepliktige som driver virksomhet som nevnt i lovens § 5, første ledd, lignes av *Oljeskattekontoret* for formue i og inntekt av slik virksomhet. Departementet kan gjøre vedtak om at *Oljeskattekontoret* også skal utføre ligning av statskatt på annen formue og inntekt som slike skattepliktige har. Departementet gir nærmere forskrifter om gjennomføringen av denne *bestemmelse*.

b) Klage over ligning av formue i og inntekt av utvinning og rørledningstransport som nevnt i § 5, første ledd, behandles av en særskilt klagemnd. Klagefristen er 3 uker regnet fra det tidspunkt ligningen utlegges. Nemnda avgjør klagen ved kjennelse.

I den utstrekning en klage gjelder et spørsmål som Klagenemnda finner er av liten betydning for den utlignede skatt, kan Klagenemnda uten realitetsbehandling gjøre vedtak om å endre ligningen for vedkommende år til gunst for den skattepliktige. Vedtak etter første punktum får ingen rettsvirkning for samme eller tilsvarende spørsmål i andre inntektsår.

Klagenemnda avgjør klage over bindende forhåndsuttalelser avgitt av Oljeskattekontoret etter § 6 nr. 4.

Vedtak i nemnda skjer ved kjennelse som ikke kan påklages.

Når Klagenemnda endrer en ligningsavgjørelse til gunst for den skattepliktige, skal Oljeskattekontoret tilkjenne den skattepliktige hel eller delvis dekning av sakskostnader. Den skattepliktige kan påklage Oljeskattekontorets sakskostnadsavgjørelse til *Klagenemnda*. Ligningsloven § 9-11 gjelder tilsvarende.

c) Klagenemnda for petroleumsskatt skal ha inntil 7 medlemmer, herav 1 leder og 1 nestleder som begge fyller

kravene etter domstolsloven § 54 første ledd. Medlemmene i nemnda oppnevnes av Kongen.

Klagenemnda kan gjøre vedtak om å dele seg i 2 avdelinger, hver på 3 medlemmer. Nemndas leder og nestleder skal etter slikt vedtak styre hver sin avdeling. Vedtak i avdelingene må være enstemmig.

Klagenemnda gjør vedtak om hvilke saker som blir å avgjøre i avdelingene. Vedtak i klagesak kan ikke angripes på det grunnlag at klagen ikke har vært avgjort i samlet nemnd.

Når en sak avgjøres av den samlede Klagenemnd, skal minst 5 medlemmer delta i avgjørelsen. En av disse skal være nemndas leder eller nestleder.

Departementet kan gi forskrifter om Klagenemndas organisasjon og saksbehandling, herunder om gjennomføringen av inndeling av nemnda i avdelinger. Det er et vilkår at nemnda har hatt anledning til å uttale seg.

d) *Oljeskattekontoret* eller Klagenemnda avgjør hva som skal anses som skattepliktig inntekt og fradragsberettiget kostnad for finansielle poster som nevnt i § 3 d annet til syvende ledd.

Når klage etter bokstav b) er avgjort, treffes avgjørelse om fordeling mellom distrikter i riket av formue og inntekt, herunder utgifter, underskudd eller tap, som ikke er tatt med ved ligningen etter bokstav a), jf. bokstav b), etter bestemmelsene i lov av 13. juni 1980 nr. 24 om ligningsforvaltning (ligningsloven).

e) Saker som skal avgjøres av Klagenemnda legges frem av *Oljeskattekontoret*. *Oljeskattekontoret* har samme rettigheter og plikter som skattekontoret og lederen av skattekontoret er tillagt etter skattelovgivningen. Arbeidsgodtgjørelse til medlemmer av Klagenemnda fastsettes av vedkommende departement.

f) For endring uten klage av ligning av formue i og inntekt av utvinning og rørledningstransport som nevnt i § 5, første ledd gjelder reglene i ligningsloven kapittel 9 med unntak som følger av bestemmelsene nedenfor.

Oljeskattekontoret tar opp spørsmål om endring av ligning etter ligningslovens § 9-5 nr. 1 og 2.

Oljeskattekontoret er vedtaksmyndighet i første instans i alle saker som gjelder endring av ligning uten klage. Endring av ligning etter domstolsavgjørelser behandles etter reglene i ligningslovens kapittel 8 eller 9.

For Oljeskattekontorets avgjørelser om å fravike poster i selvangivelsen under ligningsbehandlingen etter kapittel 8 gjelder ligningsloven § 3-11 tilsvarende.

2. Andre skattepliktige enn de som er nevnt i nr. 1:

Andre skattepliktige enn de som er nevnt i nr. 1 lignedes ved skattekontoret. Skattelovgivningens regler for skattytere som ikke har varig tilknytning til riket og sjømenn bosatt i utlandet, gjelder tilsvarende.

3. Søksmål.

Søksmål om skatt fastsatt etter nr. 1 reises mot staten. Statens partsstilling utøves av *Oljeskattekontoret*. Ligningsloven § 11-1 nr. 3 annet og tredje punktum gjelder tilsvarende. Slikt søksmål kan bare reises mot avgjørelse i klagesak etter nr. 1 bokstav b. Frist for søksmål er 6 måneder fra det tidspunkt klagen er avgjort. Klagenemnda kan i særlige tilfeller gjøre vedtak om at det likevel kan rei-

ses søksmål mot avgjørelse i *Oljeskattekontoret* etter nr. 1 bokstav a.

Søksmål kan uten hinder av bestemmelsen i første ledd reises dersom klagen ikke er avgjort innen ett år etter utløpet av klagefristen.

4. *Oljeskattekontoret* kan på anmodning fra skattepliktig som driver virksomhet som nevnt i § 5 første ledd, avgi forhåndsuttalelse om de skattemessige virkninger av en konkret, forestående disposisjon i slik virksomhet før den gjennomføres. Dette gjelder bare når det er av vesentlig betydning å få klarlagt virkningene før gjennomføring. *Kontorets* avgjørelse om ikke å avgi slik uttalelse kan ikke påklages. Forhåndsuttalelse kan påklages, men ikke prøves for domstol. Avgitt forhåndsuttalelse skal legges til grunn som bindende ved ligningen dersom den skattepliktige krever det og den faktiske gjennomføringen av disposisjonen er i samsvar med forutsetningene for uttalelsen. Ligning hvor forhåndsuttalelse er lagt til grunn for den skattepliktige kan påklages etter de ellers gjeldende bestemmelser. Hvor ikke annet følger av denne lov eller forskrift gitt i medhold av denne lov, gjelder ligningslovens bestemmelser for ligningsvedtak så langt de passer for uttalelser gitt etter denne bestemmelse. For forhåndsuttalelse betales gebyr til statskassen med 25 ganger rettsgebyret. Departementet kan gi nærmere forskrifter til utfylling og gjennomføring av denne bestemmelse.

II

Endringane under I tek til å gjelde straks med verknad frå og med 1. juli 2015.

D.

L o v

om endringar i lov 13. juni 1980 nr. 24 om ligningsforvaltning (ligningsloven)

I

I lov 13. juni 1980 nr. 24 om ligningsforvaltning (ligningsloven) gjer ein følgjande endring:

§ 2-4 skal lyde:

§ 2-4. *Særskilte ligningsmyndigheter*

For skattyter som driver utvinning, behandling og rørledningstransport av petroleum i område som nevnt i petroleumsskatteloven § 1, er *Oljeskattekontoret* og Klagenemnda for petroleumsskatt særskilte ligningsmyndigheter, jf. petroleumsskatteloven § 6. Departementet kan gi nærmere forskrifter til denne paragrafen.

II

I lov 13. juni 1980 nr. 24 om ligningsforvaltning (ligningsloven) gjer ein følgjande endringar:

§ 5-2 nr. 1 bokstav b skal lyde:

b. pensjon, *uføretrygd etter folketrygdloven kapittel 12, uføreytelser fra andre ordninger*, introduksjonsstønad etter introduksjonsloven, kvalifiseringsstønad etter lov 18. desember 2009 nr. 131 om sosiale tjenester i arbeids- og vel-

ferdsforvaltningen, føderåd i jord- og skogbruk, livrente som ledd i pensjonsordning i arbeidsforhold, engangs- og avløsningsbeløp for slike ytelser, underholdsbidrag, foreldrepenger, dagpenger under arbeidsløshet, sykepenger og lignende ytelser som skal regnes som skattepliktig inntekt for mottakeren,

§ 5-2 nr. 1 ny bokstav l skal lyde:

l. engangsutbetalinger til rettighetshaver, begunstiget, bo eller arving etter lov 27. juni 2008 nr. 62 om individuell pensjonsordning eller etter forsikringsbevis eller pensjonskapitalbevis utgått fra en individuell pensjonsavtale etter skatteloven (IPA). Det samme gjelder for engangsutbetalinger etter innskuddspensjonsloven.

§ 5-5 nr. 3 tredje og fjerde punktum blir oppheva.

III

I lov 13. juni 1980 nr. 24 om ligningsforvaltning (ligningsloven) gjer ein følgjande endring:

Ny § 10-10 skal lyde:

§ 10-10. Overtredelsesgebyr ved manglende etterlevelse av pliktene til å registrere og dokumentere kontantsalg

1. Skattekontoret kan ilegge en bokføringspliktig som forsettlig eller uaktsomt overtrer sine plikter til å registrere og dokumentere kontantsalg etter regler gitt i eller i medhold av bokføringsloven § 10 a overtredelsesgebyr.

2. Gebyret skal utgjøre 15 rettsgebyr, jf. rettsgebyrloven § 1 annet ledd. Ved gjentatt overtredelse innen tolv måneder fra ileggelsen av gebyret skal gebyret utgjøre 40 rettsgebyr.

3. Vedtak om overtredelsesgebyr kan påklages til Skattedirektoratet innen tre uker.

4. Gebyret tilfaller statskassen.

IV

Endringane under I tek til å gjelde straks med verknad frå og med 1. juli 2015.

Endringane under II tek straks til å gjelde med verknad for ytingar utbetalte i 2015, men likevel slik at ytingar utbetalte i 2015 kan rapporterast samla ein gong seinast 5. januar 2016.

Endringane under III tek til å gjelde 1. januar 2016.

Endringa under IV tek til å gjelde 1. januar 2019.

E.

L o v

om endringar i lov 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. (alkoholloven)

I

I lov 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. (alkoholloven) gjer ein følgjande endringar:

§ 1-4c første ledd første punktum skal lyde:

Engrossalg av alkoholholdig drikk kan bare skje på grunnlag av registrering som avgiftspliktig virksomhet hos *avgiftsmyndighetene*.

§ 1-4c femte ledd skal lyde:

Kontroll med utøvelsen av engrossalg tilligger *avgiftsmyndighetene*.

§ 1-14 andre ledd andre punktum skal lyde:

Departementet kan gi forskrifter om føring og bruk av registeret, og om bevillingsmyndighetenes, *avgiftsmyndighetenes og tollmyndighetenes* plikt til å avgi opplysninger til registeret.

II

Endringane under I tek til å gjelde 1. januar 2016.

F.

L o v

til lov om endring i lov 29. november 1996 nr. 68 om skatt til Svalbard

I

I lov 29. november 1996 nr. 68 om skatt til Svalbard gjer ein følgjande endring:

§ 3-2 første ledd første punktum skal lyde:

Skatt av lønn, pensjoner og annen ytelse som nevnt i skatteloven 1 § 12-2 bokstavene a, b, c og j beregnes med en prosentvis fastsatt del av ytelsens bruttoverdi, jf. § 5-2.

II

Endringa under I tek til å gjelde straks med verknad frå og med inntektsåret 2015.

G.

L o v

om endringar i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven)

I

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjer ein følgjande endringar:

§ 2-3 fjerde ledd bokstav c skal lyde:

c) utbetalingen skjer for å oppfylle forpliktelse som påhviler annen person, selskap eller innretning på grunnlag av tilskudd mv. som det er gitt fradrag for etter §§ 6-46, 6-47 og 6-72.

§ 5-12 sjettede ledd andre punktum skal lyde:

Fordel etter første punktum regnes ikke som inntekt når det gis fradrag for premiebetalingen etter §§ 6-45 og 6-72.

§ 6-45 første punktum skal lyde:

Fradrag for kostnad til sikring av pensjoner gis bare etter reglene i §§ 6-46, 6-47 og 6-72 når kostnaden ikke er pålagt i eller i medhold av lov.

Overskriften til §§ 6-70, 6-71 og ny 6-72 skal lyde:

Særlige bestemmelser om fradrag for utenlandske arbeidstakere mv. og begrenset skattepliktige

§ 6-70 tredje ledd bokstav c skal lyde:

c. tilskudd til pensjonsordning, jf. §§ 6-47 a og b og 6-72.

§ 6-71 første ledd første punktum skal lyde:

Personlig skattyter med begrenset skatteplikt etter § 2-3 kan kreve fradrag som om skatteplikten gjaldt all formue og inntekt etter § 2-1 niende ledd, når skattyteren er bosatt i annen EØS-stat og hele eller tilnærmet hele skattyterens inntekt av arbeid, pensjon, *uføreytelser* eller virksomhet i inntektsåret skattlegges i Norge.

Ny § 6-72 skal lyde:

§ 6-72. *Frdrag for tilskudd til utenlandsk pensjonsordning*

(1) *Statsborger i en EØS-stat som har inntekt fra arbeid, gis fradrag for tilskudd til utenlandsk pensjonsordning vedkommende er medlem av ved etablering av skatteplikt til Norge. Arbeidsgiver gis fradrag for tilskudd til utenlandsk pensjonsordning som nevnt i første punktum. Fradrag for tilskudd til utenlandsk pensjonsordning etter denne bestemmelsen kan ikke overstige grensene for innskudd etter tjenestepensjonsloven § 4-7 første og annet ledd.*

(2) *Statsborger i en EØS-stat som har inntekt fra virksomhet, gis fradrag for tilskudd til utenlandsk pensjonsordning vedkommende er medlem av ved etablering av skatteplikt til Norge. Fradrag for tilskudd til utenlandsk pensjonsordning etter denne bestemmelsen kan ikke overstige grensene for innskudd etter innskuddspensjonsloven § 2-3 annet ledd.*

(3) *Der medlemskap i en utenlandsk pensjonsordning etter første eller annet ledd kombineres med medlemskap i en norsk tjenestepensjonsordning, gis kun fradrag for tilskudd til den norske ordningen, jf. §§ 6-46 og 6-47.*

(4) *Departementet kan gi forskrift til utfylling og gjennomføring av denne paragraf.*

§ 11-21 første ledd bokstav c skal lyde:

c. *Fra et selskap som nevnt i første ledd bokstav a, b eller e til et tilsvarende selskap hjemmehørende i en stat Norge har inngått skatteavtale med. Ved overføring etter denne bestemmelsen fra selskap som nevnt i bokstav e, er det et vilkår at Norge etter folkerettslig overenskomst med den andre staten kan kreve bistand til innfordring.*

II

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjer ein følgjande endring:

§ 18-3 andre ledd a nr. 3 skal lyde:

3. *Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om verdsetting av kraft som forbrukes i skattyters produksjonsvirksomhet, og kraft som tas ut av eier og forbrukes i egen produksjonsvirksomhet, herunder selskap i samme konsern, til markedspris.*

III

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjer ein følgjande endring:

§ 15-4 fjerde ledd skal lyde:

(4) Er ektefellene skilt eller separert i inntektsåret, kan den ektefellen som det meste av året har forsørget den andre, gis personfradrag i klasse 2 i stedet for fradrag for bidrag etter § 6-52.

IV

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjer ein følgjande endringar:

§ 14-45 tredje ledd skal lyde:

(3) Saldoen skal tillegges gevinster som ikke er inntektsført og fradras tap på driftsmidler som nevnt i § 14-53.

§ 14-51 skal lyde:

§ 14-51. *Avskrivning av vindkraftverk*

Driftsmidler i vindkraftverk ervervet fra og med inntektsåret 2015 til og med inntektsåret 2020, avskrives med like store årlige beløp over fem år. Det samme gjelder for internt nettanlegg og betongfundament for vindkraftverk. Departementet kan gi forskrift til utfylling og gjennomføring av bestemmelsen, herunder presisere hvilke driftsmidler bestemmelsen skal gjelde for

Gjeldande § 14-51 og § 14-52 blir til § 14-52 og ny § 14-53.

§ 14-71 første ledd skal lyde:

(1) Gevinst ved realisasjon av fast eiendom som ikke omfattes av §§ 14-40 til 14-48 eller § 14-53, kan kreves fritatt for inntektsbeskatning i det året da realisasjonen finner sted, så langt skattyteren som vederlag har motatt ny fast eiendom som ledd i makeskifte med kommune, fylkeskommune, staten eller selskap hvor kommune eller fylkeskommune eier minst 50 prosent av aksjene.

V

Endringane under I tek til å gjelde straks med verknad frå og med inntektsåret 2015.

Endringa under II tek til å gjelde straks med verknad frå og med inntektsåret 2016.

Endringa under III tek til å gjelde straks.

Endringane under IV gjelder frå den tid Kongen bestemmer.

H.

L o v

om endring i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring (bokføringsloven)

I

I lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring (bokføringsloven) gjer ein følgjande endring:

Ny § 10 a skal lyde:

§ 10 a. *Særlige regler om dokumentasjon av kontantsalg*
Bokføringspliktige skal registrere og dokumentere kontantsalg ved bruk av kassasystem med produkterklæring

som tilfredsstillter krav i kassasystemlova og krav etter forskrift gitt i medhold av kassasystemlova. Departementet kan i forskrift fastsette krav til bruk av kassasystem mv., herunder fastsette unntak.

II

Endringa under I tek til å gjelde 1. januar 2019.

I.

L o v

om endringar i lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav (skattebetalingsloven)

I

I lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav (skattebetalingsloven) gjer ein følgjande endringar:

§ 2-1 skal lyde:

§ 2-1. *Skatteoppkreverne for kommunene – formues- og inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift*

(1) Formues- og inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift innkreves av den kommunale skatteoppkreveren. Med mindre annet er bestemt gjelder dette også for tilknyttede krav som nevnt i § 1-1 tredje ledd bokstav a og b.

(2) Forskuddstrekk og arbeidsgiveravgift skal betales til skatteoppkreveren for den kommunen hvor arbeidsgiveren er hjemmehørende eller har sitt hovedkontor. Forskuddstrekk fra selskaper og innlånere skal betales til skatteoppkreveren for den kommunen der selskapet eller innlåneren har sitt hovedkontor eller styret har sitt sete.

(3) Forskuddsskatt og restskatt skal betales til skatteoppkreveren for den kommunen skatten er skrevet ut for.

(4) Første til tredje ledd gjelder ikke *formues- og inntektsskatt for skattytere som ikke har varig tilknytning til riket og sjømenn bosatt i utlandet, artistskatt, petroleumsskatt og svalbardskatt.*

(5) Departementet kan i forskrift gi regler om at skatteoppkreveren skal innkreve andre krav, herunder krav som nevnt i § 1-1 tredje ledd bokstav c og d. Departementet kan i forskrift også gi regler om hvem som skal innkreve forskuddstrekk og arbeidsgiveravgift fra utenlandske arbeidsgivere og selskaper, og om hvem slike krav skal betales til.

§ 2-2 skal lyde:

§ 2-2. *Skattekontoret – øvrige skatte- og avgiftskrav mv.*

(1) Skattekontoret er innkrevingsmyndighet for krav som ikke innkreves av skatteoppkreveren etter § 2-1. Statens innkrevingsentral har samme innkrevingsmyndighet som et skattekontor når den innkrever slike krav.

(2) Departementet kan i forskrift gi regler om at krav etter første ledd skal betales til andre enn skattekontoret. Departementet kan i forskrift også bestemme at tollregionen skal innkreve nærmere bestemte krav etter første ledd, likevel slik at kapittel 14 ikke gjelder for tollregionen.

§ 2-3 skal lyde:

§ 2-3. *Departementets instruksjonsmyndighet over skatteoppkreverne og om delegering av myndighet til skatteoppkreverne*

(1) Departementet kan gi instruks for skatteoppkrevernes utøving av den myndighet de har etter loven. Departementet kan også gi instruks for skatteoppkrevernes økonomiforvaltning. Myndighet innenfor skatteoppkreverens virksomhetsområde som i loven er lagt til departementet eller Skattedirektoratet, kan delegeres til skatteoppkreverne.

(2) Departementet kan gi kommunene instruks om nødvendig utbygging av skatteoppkreverkontorene. Departementet kan også gi instruks om teknisk og arbeidsmessig samordning av skatteoppkrevernes og skattekontorenes oppgaver.

§ 2-4 til § 2-8 oppheves.

§ 9-1 andre ledd skal lyde:

(2) Krav belastet dagsoppgjørordningen skal betales kontant. *Skattekontoret* kan bestemme at oppgjøret også kan skje ved elektronisk betaling via bank.

§ 10-40 andre ledd skal lyde:

(2) For virksomheter som er registrert som særavgiftspliktige hos *skattekontoret*, forfaller særavgiften for en periode til betaling samme dag som det skal leveres oppgave over avgiftsplikten.

§ 10-41 tredje ledd skal lyde:

(3) Skatte- og avgiftskrav belastet dagsoppgjørordningen forfaller til betaling første virkedag etter fortolling. *Skattekontoret* kan fastsette en nærmere frist for når på forfallsdagen betaling må ha skjedd.

§ 14-10 annet og tredje ledd skal lyde:

(2) *Skattekontoret* kan begjære varen solgt 14 dager etter at skriftlig varsel er sendt tollskyldneren. Ved salg etter tolloven § 4-2 tredje ledd og § 16-14 skal tollskyldneren om mulig varsles. Har tollskyldneren ukjent adresse, kan salget skje 14 dager etter at varene er hentet inn eller tilbakeholdt etter tolloven §§ 4-2 og 16-12, eller når fristen tollregionen har satt for tollekspedisjon av varene er utløpt.

(3) *Skattekontoret* kan angi om varene skal selges i fortollet eller ufortollet stand.

§ 14-10 nytt sjettede ledd skal lyde:

(6) *Departementet* kan i forskrift gi nærmere regler til utfylling og gjennomføring av denne paragrafen, herunder om *skattekontorets adgang til å kreve dekket omkostninger.*

§ 14-11 skal lyde:

§ 14-11. *Stansning av kjøretøy*

(1) Dersom krav på årsavgift, vektårsavgift, engangsavgift, omregistreringsavgift eller avgift for urettmessig bruk av merket mineralolje ikke betales til rett tid, kan *skattekontoret* bestemme at bruken av det motorkjøretøyet som kravene knytter seg til, skal stanses inntil avgiftene er be-

talt. Det samme gjelder dersom påbud eller bestemmelser gitt i medhold av lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter § 1, ikke etterkommes.

(2) Dersom krav som nevnt i første ledd ikke betales til rett tid, kan registreringsmyndigheten nekte på- eller omregistrering i Statens vegvesens motorvognregister.

(3) Kjøretøy som er bestemt stanset i medhold av første ledd, kan avskiltes. *Skattekontoret* kan be *tollmyndighetene*, politi, lensmann eller annen offentlig myndighet om å gjennomføre avskiltingen.

(4) *Skattekontorets* stansningsrett kan bortfalle ved rettsvinning etter lov 2. juni 1978 nr. 37 om godtroerverv av løsøre. Dette gjelder likevel ikke overfor personer som er ansvarlige for avgiften etter §§ 16-40 og 16-41.

(5) Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om betaling av gebyr til dekning av utgifter påløpt ved avskiltingen, og om fremgangsmåten for stansning.

§ 14-20 første ledd skal lyde:

(1) *Skattekontoret* kan innvilge kreditt for toll og merverdiavgift og særavgifter som oppstår ved innførsel.

§ 14-20 tredje ledd skal lyde:

(3) *Skattekontoret* kan stille vilkår om sikkerhet før kreditt innvilges, eller senere.

§ 14-21 første og andre ledd skal lyde:

(1) *Skattekontoret* skal ved registrering av avgiftspliktige kreve at det stilles sikkerhet for skyldig engangsavgift på motorvogn. De nærmere kravene til sikkerheten, herunder sikkerhetens omfang, fastsettes av *skattekontoret* ved registreringen, og kan senere endres.

(2) *Skattekontoret* kan kreve at virksomheter som er registrert som avgiftspliktige etter særavgiftsloven, stiller sikkerhet for fremtidig skyldig avgift. Krav om sikkerhetsstillelse kan stilles ved registrering av virksomheten eller senere. De nærmere kravene til sikkerhet, herunder sikkerhetens omfang, fastsettes av *skattekontoret* i det enkelte tilfellet.

§ 15-1 andre ledd skal lyde:

(2) Avgjørelser som nevnt i første ledd treffes av innkrevingsmyndighetene. *Skattedirektoratet* fastsetter nærmere regler om innkrevingsmyndighetens kompetanse.

§ 15-2 tredje ledd skal lyde:

(3) Avgjørelser etter denne paragraf treffes av innkrevingsmyndighetene. *Skattedirektoratet* fastsetter nærmere regler om innkrevingsmyndighetens kompetanse.

§ 17-1 tredje ledd skal lyde:

(3) Departementet kan gi instruks om utøvelsen av statens partsstilling generelt og i enkeltsak. Departementet kan i enkeltsaker eller i grupper av saker overta utøvelsen av statens partsstilling eller overføre den til et annet organ i *skatteetaten*.

§ 17-2 første ledd skal lyde:

(1) Rettslig prøving av andre avgjørelser etter skattebe-

talingsloven rettes mot staten som saksøkt. Søksmål anlegges for retten i det distriktet hvor det angrepne vedtak er truffet i første instans når *skatteoppkrever* er innkrevingsmyndighet. Søksmål i saker hvor skattekontoret er innkrevingsmyndighet, skal anlegges etter vernetingsreglene i lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven). Statens partsstilling utøves av innkrevingsmyndigheten for kravet. Bestemmelsene i § 17-1 tredje og sjette ledd gjelder tilsvarende.

II

I lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav (skattebetalingsloven) gjer ein følgjande endringar:

§ 1-1 tredje ledd bokstav a skal lyde:

a) renter etter kapittel 11, omkostninger og gebyrer fastsatt i medhold av *ligningsloven*, *lover* som nevnt i annet ledd bokstavene a til i og *kassasystemlova* § 8.

§ 1-1 tredje ledd bokstav c skal lyde:

c) tvangsmulkt etter § 5-16, lov 19. juni 1964 nr. 14 om avgift på arv og visse gaver § 43, merverdiavgiftsloven § 21-1, *ligningsloven* § 10-6, lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter § 5a, lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter § 5a, *tolloven* § 16-16 og *kassasystemlova* § 7

§ 10-51 bokstav c skal lyde:

c) forsinkelsesavgift etter *ligningsloven* § 10-1 og gebyr etter *ligningsloven* §§ 10-8, 10-9 og 10-10, *merverdiavgiftsloven* § 21-1a og *kassasystemlova* § 8

III

Endringane under I tek til å gjelde 1. januar 2016.

Endringane under II tek til å gjelde 1. januar 2017.

J.

L o v

om endringar i lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven)

I

I lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven) gjer ein følgjande endringar:

§ 4-2 femte ledd skal lyde:

(5) Departementet kan gi forskrift om *adgangen* til å tilbakeholde, innhente, lagre, selge eller tilintetgjøre vare etter denne paragraf, herunder om tollmyndighetenes adgang til å kreve dekket omkostningene knyttet til dette og om varsling.

§ 4-31 andre ledd skal lyde:

(2) Er varen ikke tatt ut innen fristens utløp, kan varen *vangsselges* etter reglene i skattebetalingsloven § 14-10.

II

Endringane under I tek til å gjelde fra 1. januar 2016.

K.

L o v

om endringar i lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven)

I

I lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) gjer ein følgjande endring:

§ 15-4 første ledd andre punktum skal lyde:

Det samme gjelder avgiftssubjekt som er frivillig registrert etter § 2-3 annet og fjerde ledd.

II

I lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) gjer ein følgjande endring:

§ 12-1 nytt tredje ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om at skattekontoret er avgiftsmyndighet når merverdiavgift skal beregnes ved innførsel av varer. Det kan bestemmes at § 13-3 kan fravikes.

III

I lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) gjer ein følgjande endring:

Ny § 21-1 a skal lyde:

§ 21-1 a. Overtredelsesgebyr ved manglende etterlevelse av pliktene til å registrere og dokumentere kontantsalg

(1) Avgiftsmyndighetene kan ilegge bokføringspliktig som forsettlig eller uaktsomt overtrer sine plikter til å registrere og dokumentere kontantsalg etter regler gitt i eller i medhold av bokføringsloven § 10 a overtredelsesgebyr.

(2) Gebyret skal utgjøre 15 rettsgebyr, jf. rettsgebyrloven § 1 annet ledd. Ved gjentatt overtredelse innen tolv måneder fra illeggelsen av gebyret skal gebyret utgjøre 40 rettsgebyr.

(3) Vedtak om overtredelsesgebyr kan påklages til Skattedirektoratet innen tre uker.

(4) Gebyret tilfaller statskassen.

IV

Endringa under I tek til å gjelde straks.

Endringen under II tek til å gjelde 1. januar 2016.

Endringa under III tek til å gjelde 1. januar 2019.

L.

L o v

om endringar i lov 19. desember 2014 nr. 77

I

I lov 19. desember 2014 nr. 77 gjer ein følgjande endringar:

§ 2-4 a nr. 1 og nr. 2 skal lyde:

1. Departementet, Skattedirektoratet, skattekontoret og Oljeskattekontoret kan ikke instruere *Skatteklagenemnda*

eller Klagenemnda for petroleumsskatt generelt eller i enkeltsaker.

2. Med unntak av endringsadgangen etter ligningsloven § 9-5 nr. 1, kan departementet, *Skattedirektoratet*, skattekontoret og *Oljeskattekontoret* ikke endre vedtak fra Skatteklagenemnda og Klagenemnda for petroleumsskatt.

II

Endringane under I tek til å gjelde straks med verknad frå og med 1. juli 2015.

M.

L o v

om krav til kassasystem (kassasystemlova)

§ 1 Virkefelt

Denne lova gjeld leverandørar av kassasystem som nemnt i § 2 bokstav e. Lova fastsett krav til kassasystem mv. som blir tilbode for sal, utleige eller utlån til bokføringspliktig som nemnt i bokføringslova § 2.

§ 2 Definisjonar

I denne lova tyder

- a) kontantsal: sal av varer og tenester der kjøparen si betalingsplikt overfor seljar blir gjort opp ved levering, ved bruk av betalingskort eller kontantar som betalingsmiddel. Sal over internett eller ved oppkrav blir ikkje rekna som kontantsal,
- b) betalingskort: debetkort, kredittkort og faktureringskort,
- c) kontantar: andre betalingsmiddel enn betalingskort,
- d) kassasystem: kassaapparat eller anna elektronisk system for registrering av kontantsal og utskrift av salskvittering,
- e) leverandør av kassasystem: produsent eller importør som enten sjølv eller gjennom forhandlar sel eller tilbyr kassasystem mv. for sal, utleige eller utlån til bokføringspliktig som nemnt i § 1, og forhandlarar og andre som tilpassar kassasystem for dei bokføringspliktige,
- f) ID-nummeret til kassasystemet: ein unik identifikator for kassasystemet.

§ 3 Krav til kassasystem

(1) Eit kassasystem skal vere innretta slik at det enkelt kan vurderast om det er i samsvar med føresegnar gitt i medhald av lova. Opplysingar om modell, type og versjon av kassasystemet, med ID-nummeret til kassasystemet, skal vere lett tilgjengeleg.

(2) Det skal finnast ei systemskildring av oppbygginga til kassasystemet og alle funksjonane i systemet. Systemskildringa skal følgje med kassasystemet ved sal, utleige eller utlån.

§ 4 Bistand og plikt til utlevering av programvare mv.

(1) Leverandørar av kassasystem skal gi skattekontoret naudsynt bistand til innsyn i kassasystemet.

(2) Skattekontoret kan krevje å få utlevert programvare, servicenøklar, servicemanual, programmeringsverktøy

og programmeringsmanual mv. for kassasystemet frå leverandøren av kassasystemet. Det skal fastsetjast ein frist for oppfylling.

§ 5 Produktfråsegn

(1) Leverandøren av eit kassasystem skal levere ei produktfråsegn til skattekontoret om at kassasystemet oppfyller krava i § 3 og krava i føresegnene gitt i medhald av lova. Produktfråsegna skal leverast før kassasystemet blir tilbode for sal, utleige eller utlån og ho skal oppdaterast ved nye versjonar av kassasystemet.

(2) Ved sal, utleige eller utlån skal produktfråsegna følgje med kassasystemet.

§ 6 Utbetring av manglar mv.

(1) Blir ein leverandør av kassasystem merksam på at eit kassasystem ikkje tilfredsstillir krav etter forskrift gitt i medhald av lova, skal leverandøren utan ugrunna opphald melde frå om dette til skattekontoret og utbetre mangelen eller trekkje kassasystemet frå marknaden.

(2) Dersom skattekontoret avdekkjer eller blir merksam på manglar som nemnt i første ledd, kan leverandøren bli gitt ein frist for å utbetre mangelen eller trekkje kassasystemet frå marknaden.

§ 7 Tvangsmulkt

(1) Skattekontoret kan påleggje ein leverandør som ikkje har retta seg etter pålegg om å utlevere programvare mv. etter § 4 andre ledd innan den fastsette fristen, ei dagleg laupande tvangsmulkt fram til utlevering skjer. Tvangsmulka utgjer eitt rettsgebyr per dag, jf. rettsgebyrloven § 1 andre ledd.

(2) Skattekontoret kan påleggje ein leverandør som ikkje har retta seg etter pålegg om å utbetre mangelen eller trekkje kassasystemet frå marknaden etter § 6 andre ledd innan den fastsette fristen, ei dagleg laupande tvangsmulkt fram til utbetring skjer. Tvangsmulka utgjer ti rettsgebyr per dag, jf. rettsgebyrloven § 1 andre ledd.

(3) Samla tvangsmulkt kan ikkje overstige ein million kroner.

(4) Vedtak om tvangsmulkt blir retta mot styret i selskap, samvirkeføretak, foreining, innretning eller organisasjon og blir sendt kvart medlem i rekommandert brev. Tvangsmulka kan inndrivast så vel hos medlemane av styret som hos selskapet, samvirkeføretaket, foreininga, innretninga eller organisasjonen.

(5) Vedtak om tvangsmulkt kan klagast inn til Skattedirektoratet innan tre veker.

(6) Tvangsmulka blir overført til statskassen.

§ 8 Brotsgebyr

(1) Dersom leverandøren av kassasystemet ikkje har levert produktfråsegn etter § 5, eller kassasystemet ikkje oppfyller krava i § 3 eller i forskrift gitt i medhald av denne lova, kan skattekontoret påleggje leverandøren av kassasystemet brotsgebyr.

(2) Brotsgebyr blir ikkje pålagt når leverandøren har følgt føresegna i § 6 første ledd. Dette gjeld likevel ikkje dersom melding om feilen kan reknast som framkalla ved

kontrolltiltak som er eller vil bli sett i verk, eller ved opplysningar som skattekontoret har fått frå andre.

(3) Brotsgebyret utgjer 30 rettsgebyr, jf. rettsgebyrloven § 1 andre ledd. Ved ytterlegare feil i same type kassasystem innan tolv månader etter at førre brotsgebyr blei pålagt, utgjer brotsgebyret 60 rettsgebyr.

(4) Vedtak om brotsgebyr kan klagast inn til Skattedirektoratet innan tre veker.

(5) Brotsgebyret blir overført til statskassen.

§ 9 Forskriftsheimel

Skattedirektoratet kan gi forskrifter som utfyller føresegnene i denne lova, og fastsetje ytterligare krav når det er naudsynt av omsyn til pliktig rekneskapsrapportering eller skatte- og avgiftskontroll.

§ 10 Iverksetjing

Lova tek til å gjelde 1. januar 2017.

Presidenten: Det voteres først over A, B og E.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling til A, B og E ble bifalt med 64 mot 46 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.35.08)

Presidenten: Det voteres så over I, romertall I, og K, II.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling til I, romertall I, og K, II, ble bifalt med 64 mot 46 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.35.41)

Presidenten: Det voteres over resten av I og K samt C, D, F, G, H, J, L og M.

Votering:

Komiteens innstilling til resten av I og K samt C, D, F, G, H, J, L og M ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovenes overskrift og lovene i sin helhet.

Votering:

Lovenes overskrift og lovene i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtakene vil bli satt opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten har Ola Elvestuen satt fram et forslag på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Under første gangs behandling av saken ble forslag nr. 2, fra Kristelig Folkeparti og Venstre, framsatt som et anmodningsforslag. Den foreliggende anmerkning endrer dette til et forslag i lovs form.

Forslaget blir da lydende slik:

«Lovvedtaket bifalles ikke.

Anmerkning:

Under I antas følgende bestemmelse å skulle endres slik:

§ 8 første ledd bokstav b skal lyde:

b) være et vannkraftverk som hadde byggestart etter 1. januar 2004, eller»

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ble bifalt med 69 mot 40 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.37.43)

Presidenten: Anmerkningen til lovvedtak 94 er dermed vedtatt. Lovvedtaket blir da, sammen med den vedtatte anmerkning, satt opp til tredje gangs behandling – det er ikke så ofte – i et senere møte i Stortinget, mer konkret den 18. juni.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har representanten Stefan Heggelund satt fram et forslag på vegne av arbeids- og sosialkomiteen.

Under første gangs behandling kom det som skulle vært første og tredje punktum under § 15-5 annet ledd ved en inkurie ikke med under behandlingen av saken. Den lovanmerkningen som nå foreslås, vil rette opp dette.

Presidenten gjør oppmerksom på at lovanmerkningen kommer fra en samlet komité, og at det dermed forventes at voteringen blir enstemmig.

Forslaget blir da lydende:

«Lovvedtaket bifalles ikke.

Anmerkning:

Under I antas følgende bestemmelser å skulle endres slik:

§ 15-5 annet ledd skal lyde:

Stønad kan gis til enslig mor eller far som har barn

under åtte år. For et medlem som er forhindret fra å arbeide på grunn av omsorg for barn som krever særlig tilsyn, kan det innvilges overgangsstonad inntil barnet fyller 18 år. Det kan gjøres unntak fra aldersgrensen i første punktum i forbindelse med forlengelser etter § 15-8 annet ledd tredje punktum, fjerde ledd og femte ledd.»

Forslaget erstatter § 15-5 annet ledd i lovvedtak 103 for 2014–2015.

Votering:

Anmerkningen til lovvedtak 103 ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket blir, sammen med den vedtatte anmerkningen, satt opp til tredje gangs behandling i et senere møte i Stortinget. Det er også 18. juni.

Dermed er voteringen avsluttet, og vi går videre på Stortingets dagsorden.

Sak nr. 4 [11:40:19]

Innstilling fra næringskomiteen om forutsigbar og miljømessig bærekraftig vekst i norsk lakse- og ørretoppdrett (Innst. 361 S (2014–2015), jf. Meld. St. 16 (2014–2015))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 10 minutter til hver partigruppe.

Presidenten vil videre foreslå at det blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter. – Det anses vedtatt.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [11:41:17] (ordfører for saken): De siste månedene har det pågått en spennende og iherdig prosess i næringskomiteen. Det har vært jobbet for å sikre et bredt politisk flertall for havbruksnæringens rammevilkår. Komiteen har vært samlet om målene: Næringen skal få forutsigbare rammevilkår, og miljøet skal sette premissene.

Oppdrettsnæringen er en svært viktig næring for Norge. Mange peker på den som en av næringene som skal ta over etter oljen. Næringskomiteen ønsker å skape politikk som står seg i lang tid, en politikk som videreføres uavhengig av hvilke partier som sitter i regjeringskontorene. Det gjøres kun gjennom brede politiske forlik. Resultatet er da også noe så sjeldent som en samlet næringskomité.

Jeg vil rette en stor takk til mine kolleger i komiteen. De har vist samarbeidsvilje og evne til å finne gode løsninger, og de har hatt en konstruktiv tilnærming til arbeidet.

Jeg blir fascinert av suksesshistorier – historier om at noen tenker nytt, at man har turt å satse, folk som har tjent både landet, lokalsamfunnet og seg selv. Jeg lar meg impo-

nerer over dem som har evne til å se nye løsninger og skape nye jobber i nye næringer. Det er historien bak et av Norges største eventyr, historien om havbruksnæringen.

Ja, vi har naturgitte forutsetninger som er enestående i verden. Golfstrømmen gir oss perfekte strømmer og vann-temperaturer til å drive med havbruk. Havbruksnæringen var før en attåt-næring for noen spesielt interesserte. I dag er den en multimilliardbedrift som eksporterer verdier for over 45 mrd. kr hvert eneste år. Dette flytter havbruksnæringen helt i front sammen med olje og gass og maritim industri.

Havbruksnæringen er en veldig viktig eksportnæring for Norge. I tillegg er havbruksnæringen veldig viktig for kystsamfunnene våre. Langs hele kysten finnes det oppdrettsanlegg som skaper både arbeidsplasser og inntekter for kommunene. Det er rom for en enorm vekst i havbruksnæringen. Trolig kan vi femdoble produksjonen innen 2050. Men veksten må være bærekraftig. Miljøutfordringene har vært og er fremdeles store. Rømning gjør at oppdrettslaksen truer villaksen i elvene. Mange tilfeller av lakselus både skader fisken i oppdrettsanleggene og tar livet av villfisken. I tillegg kan utslipp fra anlegg, som i dag ikke er et stort problem, bli et problem om produksjonen skal femdobles. Komiteen er helt klar på følgende: Miljøet skal sette premissene for oppdrettsnæringen, ikke omvendt. Derfor går vi inn for en nullvisjon både når det gjelder rømning, og når det gjelder resistens hos lakselus. Det skal utarbeides en strategi mot rømning og en handlingsplan mot resistens hos lakselus.

Det er ingen tvil om at oppdrettsnæringen har et miljøavtrykk. Hvor stort miljøavtrykk hvert anlegg har, er det ingen som kan si. Hvor stort det samlede miljøavtrykket er i de nye produksjonsområdene, er det svak kunnskap om, men ingen stiller lenger spørsmål om hvorvidt oppdrettsnæringen har et miljøavtrykk. Det miljøavtrykket må begrenses. Derfor mener komiteen det vil være uansvarlig å legge til rette for et nytt vekstregime nå. Først må vi ha gode nok modeller for å slå fast oppdrettsanleggenes ansvar for dødelighet på villfisk. Det er viktig i et bærekraftperspektiv. Derfor ber komiteen om mer kunnskap om oppdrettsnæringens påvirkning på villfisken. Vi ønsker å være sikre på at det er miljøet som legger premissene. Da må modellene være tryggere enn i dag. Enn så lenge legger vi opp til at verdens strengeste miljøregelverk skal videreføres. Regjeringen skal kunne gi vekst, men etter svært strenge kriterier, særlig når det gjelder miljøavtrykket til næringen.

Den innstillingen vi nå diskuterer, ivaretar også små og mellomstore aktører. Regjeringen ønsket at prisen aktørene måtte betale for vekst, skulle settes ved auksjon mellom aktørene. Problemet med dette var at små aktører kanskje ikke hadde like mye kapital som store, og at aktører som brukte mye kapital og ressurser på bekjempelse av lus og rømning, ikke hadde like mye kapital igjen til å vinne auksjoner. Med auksjonsprinsippet kunne man dermed risikere at det kun var de få store eller de som ikke hadde brydd seg så mye om lusebekjempelse og rømning, som til slutt fikk veksten. Det hadde vært et uklokt regime når vi forsøker å bli kvitt problemene med lus og rømning og også ønsker at flere små og mellomstore aktører fortsatt skal være

med i næringen. Komiteen har derfor foreslått et nytt regime for prising av konsesjoner. På nye konsesjoner fastsettes prisen gjennom en kombinasjon av auksjon og fastpris, mens fastprisprinsippet brukes på vekst på eksisterende konsesjoner.

Kommunene kommer også godt ut av næringskomiteens behandling. Tidligere har kommunene fått 40 pst. av prisen på nye konsesjoner og 50 pst. av prisen på vekst. Resten har gått til staten. Nå har næringskomiteen foreslått at kommuner og fylkeskommuner skal få 80 pst. av begge tildelingene. Det vil bety at kommuner og fylkeskommuner med oppdrettsvirksomhet får omtrent 400 mill. kr mer annethvert år dersom to av fem oppdrettsanlegg kvalifiserer til vekst. Man må kvalifisere til vekst, og det er det lusa som avgjør. Komiteen legger også opp til at kommuner som i dag har oppdrett, skal få midler fra havoppdrettsfondet.

For meg er det viktig nok en gang å understreke at i den innstillingen vi nå har til behandling, slår vi fast at det er miljøet som skal være premisseleverandør. Derfor var jeg overrasket over responsen fra to av de partiene på Stortinget som selv mener de er best på miljøet. Miljøpartiet De Grønne reagerte på at vi bremset regjeringens vekstplaner. De Grønne mente tiden var overmoden for vekst. Tydeligvis var det ikke så viktig at fagmiljøene først skulle finne fram gode modeller for næringens miljøavtrykk. Fagmiljøene er usikre på den foreslåtte modellen. Det kom tydelig fram gjennom høringene. De er uenige om den er god nok. Derfor mener næringskomiteen at det er lurt å vente med et nytt vekstregime. Modellene som skal måle miljøavtrykket, må først bli gode nok. Men tydeligvis mente Miljøpartiet De Grønne at fagmiljøene her tar feil. De mente det var mulig å vedta 6 pst. vekst annethvert år allerede nå. Jeg må si det overrasker meg, siden vi for noen måneder siden behandlet et forslag fra Miljøpartiet De Grønne der de foreslo stans i veksten i oppdrettsnæringen.

SV bommet like mye i sin kritikk da vi hadde vår pressekonferanse. Hovedkritikken kom fra representanten Knag Fylkesnes. Ifølge ham gikk komiteen imot regjeringens ønske om å innføre lakselus som indikator. Han sa følgende til IntraFish:

«Det er helt utrolig. Alle har bedt om bærekraftindikatorer. Så ender en opp med én bærekraftindikator – lakselus – og så blir til og med det sendt tilbake. Det er ganske tung forskning om dette.»

Dette er rett og slett feil. I innstillingen sier en samlet komité følgende:

«Komiteen støtter at det i første omgang er lusenivået som er miljøindikator for vekst.»

Videre ber komiteen om at også utslipp bør utredes som en miljøindikator, og alle, bortsett fra Fremskrittspartiet, ber om at det må utredes indikatorer for svinn og sykdom. Det er ikke bare lakselus som skal bli indikator. Også svinn, sykdom og utslipp skal utredes som indikatorer.

Det viktigste for Kristelig Folkeparti har vært at vi kan være trygge på at framtidig vekst i næringen er bærekraftig. Miljøavtrykket må være minst mulig. Jeg mener at regjeringen har fått gode verktøy i det videre arbeidet med å legge til rette for et godt vekstregime – et vekstregime som

setter miljøet og det biologiske mangfoldet som premiss-leverandør. Med disse rammene kan oppdrettsnæringen ha en eventyrlig framtid i landet vårt.

Jeg anbefaler med dette komiteens innstilling.

Ingrid Heggø (A) [11:51:15]: Aller først ein takk til saksordføraren for eit godt og beskrivande innlegg.

Dei aller fleste av oss har eit forhold til kysten og havet. For Arbeidarpartiet er det viktig å bruka moglegheitene havet gjev til verdiskaping. Det er ein styrke at det er eit breitt politisk fleirtal som støttar tanken om korleis framtidig bærekraftig vekst skal skje, og at visjonane i bærekraftstrategien ligg fast.

Arbeidarpartiet ønskjer vekst innan havbruk, og veksten skal vera miljømessig bærekraftig. Villaks, sjøaure og havbruk skal leva i sameksistens.

Det er fullt mogleg å foreina bærekraft for miljøet med vekst innan havbruk, og Arbeidarpartiet er nøgd med at ein samla komité peikar ut ei retning for korleis havbruksnæringa skal utvikla seg vidare. Og eg er spesielt glad for at ein samla næringskomité slår fast at visjonen frå Stoltenberg-regjeringa om ein bærekraftstrategi for næringa står fast. Komiteen påpeikar også føre-var-prinsippet som ligg til grunn.

Naturmangfaldlova slår fast at ein påverknad av eit økosystem skal vurderast ut frå den samla belastninga som økosystemet er eller vil verta utsett for. Såleis er inndeling i produksjonsområde eit godt verktøy.

Før produksjonsområde kan etablerast, må ein innhenta meir kunnskap. Det manglar eit historisk arkiv som viser naturlege variasjonar av lakselus på villfisk i forskjellige område. For å sikra at modellen med teljing av lus på villfisk er representativ, må denne kunnskapen på plass, og dette arbeidet må starta straks.

Det må seiest at det har kome fram forskjellige syn og vore usemje både i næringa og i fagmiljøa om utforming av modell og handlingsregel for vekst i havbruksnæringa. Det er sådd tvil om Havforskningsinstituttet, HI, sin modell for dødelegheit på villfisk med bakgrunn i lusenivå i oppdrettsanlegga er klar og treffsikker nok, slik som saksordføraren gjorde greie for. HI seier sjølv at modellen berre er 70 pst. sikker.

Både produksjonsområde og teljing av lus på villaks er omdiskutert. Arbeidarpartiet er spesielt glad for at det før innføring av ny vekstmodell skal på plass kunnskapsbank, at fleire fagmiljø skal inn i bildet, og at dette skal skje i tett dialog med næringa sjølv.

Regjeringa foreslår ein handlingsregel med ein miljøindikator, som i første omgang vert knytt opp mot lus. At det i første omgang berre er lus som er miljøindikator, meiner vi i Arbeidarpartiet er rett. Rømming kan ikkje takast inn som indikator i produksjonsområdemodellen, og ein jobbar med å få på plass indikator for utslepp. Det at det er lus som er indikator, har utløyst diskusjonar om korleis teljinga skal skje, kva metodar som skal nyttast, og ikkje minst om teljinga skal skje som i dag, i merdane eller på villfisk.

Det trengst atskilleg meir kunnskap knytt til havbruksnæringa sin påverknad på villfiskbestandar, og kva påverknad enkeltanlegg har på villfisken rundt. Meir kunnskap

om korleis lusenivået på villaksen vert påverka av naturlege variasjonar som snøsmelting, temperatur, vassføring osv., må på plass. Det er per i dag ikkje eit register som viser dei naturlege variasjonane i lusepåslaget som villaksen har gjennom årstidsvariasjonar og årsvariasjonar i det enkelte elveleiet. Innhenting og lagring av slike data over tid vil gje eit register med faktabaserte opplysningar om naturleg lusenivå. Ein vil også her få faktaopplysningar og kan samanlikna der det er oppdrett, og der det ikkje er oppdrett. Eit anna ankepunkt som har vore i debatten, er at talet på fisk som vert undersøkt, må vera vesentleg høgare enn i dag, og alle område må undersøkjast.

Også dei metodane som vert brukte i dag, er omstridde, f.eks. å fanga laksen i bur, la han stå der og så telja lusepåslaget. Dette vil ikkje gje eit representativt bilde av naturleg lusepåslag av di lusa vil søkja til ein laks som står i ro, noko han ikkje gjer i vill tilstand. Eg vil difor understreka at metodane som ein skal bruka framover, må gje representative resultat, og her må ein jobba saman med næringa for å finna fram til gode representative metodar. Metodane må vera anerkjente også av næringa sjølv, slik at ein slepp diskusjon om faktainnsamlingane er representative. Det må også fleire fagmiljø inn i bildet for å finna best moglege modellar. HI er både forvaltar og forskar, og, som sagt, dei seier sjølv at dei berre er 70 pst. sikre på sin eigen modell. Vi kan ikkje både seia at dette er Noregs framtidsnæring nr. 1, ho som skal overta etter olja, og som er i ei særklasse, og så velja ein modell som er meir usikker enn vèrvarslinga. Difor er det bra at alle parti i næringskomiteen, med unntak av Høgre, har teke inn over seg at det er for prematurt å etablere den foreslåtte modellen som endeleg modell for produksjonsjusteringa i havbruksnæringa.

Arbeidarpartiet har vore oppteke av at Mattilsynet får tilstrekkelege ressursar til at dei kan føra meir tilsyn, justera produksjonen og følgja opp pålegg på anlegg som ikkje følgjer driftskrava. Det er bra at ein samla næringskomité påpeikar dette; då er det håp om at det viser att òg i budsjettala.

Forskarar har peika på at det er mogleg å seksdobra verdiskapinga i dei marine næringane fram mot 2050, og at havbruk vil stå for størstedelen av denne veksten. Arbeidarpartiet meiner næringskomiteen har funne ein god balanse mellom vekst og bærekraft i arbeidet med innstillinga.

Hovudutfordringa til havbruksnæringa i dag er lus og rømming. Når det gjeld rømming, er vi samde i den modellen regjeringa har laga for utfisking, men det er eit krav frå ein samla komité at dette ikkje er nok. Vi vil ha ein strategi for rømming som tek utgangspunkt i ein nullvisjon.

Resistens på lus har etter kvart vorte ei utfordring. Det er difor viktig å påpeika at for strenge lusekrav fører til meir avlusing, som igjen kan føra til større fare for resistens. Det er difor viktig å bruka ikkje-medikamentelle metodar. Handlingsplan for resistens er også eit krav frå ein samla komité.

Når det gjeld forskjellige metodar for å setja i verk tiltak mot lus, er det mykje spennande forskning, som snorkelmerdar og luseskjørt, òg innan lukka anlegg, bruk av forskjellige sortar leppefisk og luse-laser. Her er ein komen

veldig langt, og eg må berre tilstå at metoden med brent kalk også er utruleg spennande. Eg er sikker på at luseproblematikken vert løyst av næringa sjølv, men at ein treng litt meir tid før ein er i mål.

Berekraftig fôr og tilgang på fôrressursar kan koma til å bestemma utviklingspotensialet og strukturen i ein global akvakultur. Knapt med marint basert fôr til oppdrettsfisk medfører at nye råvarer vert tekne i bruk. Bete utnytting av restråstoff frå både raud og kvit fisk må setjast i fokus. Men eg vil også påpeika innblanding av andre ting, som f.eks. skogavfall, etc.

Havbruk er ei av dei viktigaste næringane våre, som bidreg til verdiskaping og arbeidsplassar langs heile kysten. Arbeidarpartiet meiner det er viktig å ha eit mangfald av aktørar i næringa, og at både små og store får høve til å veksa og etablera seg. Det er difor bra at det vert fast pris på veksten i maksimalt tillatt biomasse, MTB, og at ein samla komité påpeikar viktigheita av at vi nettopp skal ha både små, mellomstore og store i næringa.

Arbeidarpartiet er oppteke av at leverandørindustrien får ta del i teknologiutviklinga både til sjøs og til lands, og det er viktig at næringa sjølv vel teknologiløysingane. Om vi kjem dit at det er vi politikarar som skal velja teknologi, er vi på galen veg. Det er næringa sjølv som må velja, og då må vilkåra vera like og ikkje konkurransevridande for den eine eller den andre teknologien.

Eg vil så peika på arealavgifta, som har vore mykje omtala. Intensjonen med ei arealavgift er at vertskommunane skal få inntekter til kommunen for å ha lagt til rette for havbruk. Med den modellen som no ligg føre, er det ein føresetnad at det vert vekst, for at det skal verte nokre kroner å fordela på vertskommunane. Det må seiest frå Arbeidarpartiet si side at dette ikkje var vår ønskte primærmodell. Han hadde gjeve årlege, føreseielege inntekter og ikkje vore 100 pst. avhengig av vekst. Det var heller ikkje snakk om å auka avgiftsnivået utover dagens nivå i primærmodellen vår. Men eg vil påpeika at havbruksfondet no må etablerast raskt, slik at inntektene frå nye konsesjonar som enno ikkje er utbetalte, bør tilfalla dette fondet som ein startpott. Det er bra at det vert slutt på den uretten som gjorde at nye kommunar fekk mange millionar i eingongsutbetaling, og at dei som over år hadde tilrettelagt for vekst, fekk null. Havbruksfondet som vert oppretta, fordelar inntektene. Og eg vil påpeika at av dei 80 pst. må brorparten gå til vertskommunane.

Heilt til slutt vil eg seia at eg er forundra over regjerings totalt manglande evne og vilje til å la Stortinget handsama veksten i havbruk utan å føregripa tiltak som ligg i denne. Den 12. juni kunne vi lesa at fiskeriministeren vil ha fart på utviklinga av grøn oppdrettsteknologi – dette midt under handsaminga av meldinga om vekst i havbruk. Dette er i beste fall eit arbeidsuhell.

Frank Bakke-Jensen (H) [12:01:40]: Takk til saksordføreren for en veldig god jobb. Takk til komiteen for godt samarbeid. Det har vært en veldig interessant prosess å være en del av.

Havbruksnæringen har gjennom fire tiår posisjonert seg som en betydelig del av den norske totale sjømatklyn-

gen. Laks og ørret står i dag for 60 pst. av eksportverdien av all den fisken vi eksporterer. Det er altså en stor næring, og det har vært sagt at den danser på linje med olje og gass. Den skal i alle fall dit, er min mening.

Vi får stadig flere eksempler på at norsk leverandørindustri også leverer innovasjon når havbruksnæringen står overfor nye utfordringer. Vi snakker altså om en komplett sjømatklynge når vi snakker om norsk sjømat. Øyeblikksbildet er veldig bra, men det skal ikke stikkes under stol at det finnes utfordringer.

Etter hvert som produksjonen vokser, vokser også den totale belastningen næringen har på omgivelsene, og i denne debatten er det stemmer som mener at denne belastningen vokser proporsjonalt med næringens vekst, mens andre mener at vi ikke har nok kunnskap om hva som er realitetene.

Her er vi ved kjernen av meldingens hovedinnhold: kunnskap. Hvordan sikre kunnskap, sånn at vi vet hvilket fotavtrykk næringen setter? Hva betyr disse fotavtrykkene, og hvordan begrenser vi de eventuelt negative sidene ved de fotavtrykkene vi får ved å øke produksjonen til en såpass stor næring?

Meldingen har som mål en forutsigbar og miljømessig bærekraftig vekst for havbruk. Det vil si at vi skal forvalte den kunnskapen vi har om hvordan næringen påvirker omgivelsene. Der er modellen med produksjonsområder et godt verktøy. Vi kan i utgangspunktet tenke oss at vi skal ha én regel langs hele kysten, men vi vet at vi har en lang kyst, og vi vet at Norge er havlandet. Omgivelsene er forskjellige alt etter hvor vi befinner oss på kysten – inne ved kysten, ytterst ved kysten eller i fjordene.

Ved å etablere produksjonsområder får man en forvaltning som er mer skreddersydd til de forskjellige områdene enn det vi har i dag. Og det er ved å innhente og forvalte kunnskapen vi har om dette og regulere næringen i tråd med eksisterende lovverk og relevant kunnskap, vi skaper de gode rammene.

Hvordan skape gode indikatorer for vekst i et lengre perspektiv? Meldingen behandler flere mulige indikatorer. Det har vært nevnt rømming, sykdom, lus og utslipp, men det er viktig å poengtere at man har valgt å se bort fra rømming, sykdom og utslipp som bærekraftindikatorer. Det er fordi man ikke kan trekke noen direkte linje mellom forholdet mellom de rømmingene vi har, og næringens vekst og volum. Derfor har man valgt lus som bærekraftindikator. Hvordan påvirker lakselusen villaksen? Hvordan påvirker havbruksaktivitet villaksen, også villaksen i elvene?

Norges elver, kyst og havområder er viktige for villaksen. Vår aktivitet påvirker villaksen, og derfor er vi nødt til å ta hensyn til det. Vi har gjennom internasjonale konvensjoner og den norske naturmangfoldloven pålagt oss å ta hensyn til villaksen. Det er også laget en norsk villaksnorm som sier noe om hva slags grenser man skal sette for aktivitet. Hvilke grenser skal settes? Hvordan påvirker vi villaksen, og hvordan påvirker vi dødeligheten til villaksstammene våre?

I dagens debatt kan det nesten se ut som om det bare er havbruksnæringen som skal forholde seg til den nors-

ke villaksnormen. Jeg må få skyte inn at det faktisk ikke er sånn. Villaksnormen er satt der for at all aktivitet skal være nødt til å ta hensyn til villaksen – det være seg om vi bygger ut kraftindustri, om vi skal ha et reiselivsanlegg, hvor mye vi fisker av villaksen, og hvordan landbruket påvirker villaksstammene våre i elvene. All denne aktiviteten – og havbruk – skal bruke den normen når man ser på sin aktivitet, og regulere aktiviteten i forhold til den.

Meldingen har som mål å skape forutsigbar og bærekraftig vekst, og da er det et mål at vi skal få næringen til å sette inn enda flere ressurser på forskning og utvikling. Forutsigbar vekst gir bedre rammer for markedsarbeid, budsjettering og drift. Det gir også forutsigbarhet når det gjelder nyinvesteringer, innovasjon og det å ta i bruk ny teknologi. Derfor er havbruksfondet, som vi har laget en skisse til, et veldig godt verktøy.

Næringen har vært gjennom en rekke tildelingsrunder tidligere som har det til felles at ingen ligner på hverandre. Når vi ba regjeringen levere på objektive tildelingskriterier, er vi fornøyd med det som er lagt fram nå. Det gjør også at næringen kan forholde seg til vekst og framtidsplanlegging på en helt annen måte. Denne meldingen er i så måte et veldig godt verktøy.

Øyvind Korsberg (FrP) [12:06:53]: La meg få lov å takke saksordføreren for et meget godt innlegg, og ikke minst for å ha ledet denne saken på en utmerket måte i komiteen. Jeg vil også benytte anledningen til å takke de andre i komiteen for å ha vært med og bidratt til å komme fram til en veldig god løsning når det gjelder både behandlingen av meldingen og det å legge til rette for næringen.

Vi i Fremskrittspartiet hadde ett utgangspunkt da vi begynte behandlingen av denne saken, og det var at man skulle få en bredest mulig forankring i Stortinget. Det har vi fått. Det sikrer langsiktighet og forutsigbarhet for næringen, og det er vi veldig glade for.

Som det framgår av innstillingen, er det stor enighet. Det er SV og Miljøpartiet De Grønne som står utenfor. Jeg tror at den erfaringen vi har gjort oss i komiteen, er at vi har økt kunnskapsnivået betydelig. Kanskje det er årsaken til at SV og Miljøpartiet De Grønne reiser kritikk.

Som det står i innstillingen fra komiteen, er dette en viktig næring. Sjømatnæringen produserer 1,25 mill. tonn matfisk til en førstehåndsverdi av over 40 mrd. kr. Det utgjør 14 millioner måltider laks hver eneste dag. Det er klart at det er en svært viktig næring for Norge, men ikke minst er det en helt avgjørende næring også internasjonalt når det gjelder å produsere mat. Det gjør man på en energimessig god måte. Man gjør det på en førmessig og arealmessig god måte. Det er altså en effektiv og klimavennlig matproduksjon, som Norge bidrar stort til. Det er et godt utgangspunkt.

Det har vært nevnt en del om produksjonsområder. Jeg skal ikke gjenta det, men for Fremskrittspartiet har det vært viktig å få mer forskning og kunnskap inn i en eventuell framtidig, ny modell. Det har vært interessant å se på de ulike forskermiljøene, som har litt ulik tilnærming, og da er det naturlig at man bruker mer tid på å innhente nødven-

dig kunnskap for å kunne gjøre de rette grepene for fremtiden for denne næringen. For bærekraft er et nøkkelord som går igjen, og vi ønsker, som resten av komiteen, at det skal bli en optimal arealutnyttelse av kysten – ikke minst for oppdrett, men også når det gjelder slaktning og bearbeiding av råstoff.

Vi i Fremskrittspartiet er veldig glade for at man har funnet en god løsning på spørsmålet rundt dette som blir betegnet som en arealavgift, og at vi nå har fått til en bred enighet om et havbruksfond, setter vi stor pris på. At alle kommuner som har oppdrett, kommer til å ha glede av dette fondet, synes vi er veldig bra. At samtlige partier står bak den modellen man har landet på, er svært bra. Det står seg over tid, det står seg forhåpentligvis også både etter skiftende regjeringer, som kanskje kommer i fremtiden, og i alle fall etter de valgene som kommer framover, slik at det blir forutsigbarhet for disse kommunene. Så jeg er glad for at de partiene som hadde arealavgift med årlig avgift inne i merknadene, har gått bort fra det, for det man vet – bygd på historisk erfaring – er at også oppdrettsnæringen kommer til å møte vanskelige tider, der økonomien blir krevende framover, der det ikke er blå tall på bunnlinjen, men røde tall, og det er krevende å skulle betale inn en avgift når man går i minus. Så jeg er svært glad for at man har landet på denne gode løsningen.

Jeg vil avslutningsvis bare si litt om interregionalt biomassetak. Regjeringen vil evaluere det, og vi vil se på det, men vi er klar over, som også regjeringen er, at en evaluering må tilpasse ordningen til et nytt system, der fleksibiliteten opprettholdes og styrkes. Det er viktig for å sikre nødvendig råstoff til slakteriene og de bedriftene som driver med bearbeiding av råstoff, sånn at man får en god og sikker råstofftilgang også i fremtiden.

Geir Pollestad (Sp) [12:12:05] (komiteens leder): Jeg vil også starte med å takke saksordføreren for den jobben som er gjort, og vil særlig trekke fram at komiteen har lagt opp til bred kunnskapsinnhenting gjennom både høring og befaringer underveis i behandlingen. Det har vært viktig, og det fortjener en så stor og viktig næring som den norske oppdrettsnæringen.

Så er det det å si at utgangspunktet som vi fikk fra regjeringen, var jo ikke det beste. Det var en melding som definitivt manglet forankring i næringen. Jeg tror at skal en løse de store utfordringene som oppdrettsnæringen står foran, var det en feil strategi fra regjeringen å legge fram en melding som næringen selv hadde så mange kritiske innvendinger til.

Næringen, opplevde jeg, har i hele prosessen vår vært mer enn villig til dialog. Det burde også regjeringen hatt før de la fram meldingen. Det er også verdt å merke seg at mange ting i meldingen var svært uklart, og det sier det meste når det gjelder metode for måling av lus, at departementet underveis, mens Stortinget hadde saken til behandling, avholdt informasjonsmøter i både Bergen, Trondheim og Tromsø om hvordan meldingen egentlig skulle tolkes.

Så til historien: Det må ikke skapes et inntrykk av at alt i fortiden har vært kaos i oppdrettsnæringen, og at alt vil bli tydelig og helt klart i fremtiden. Ser en på vekstutvik-

lingen til oppdrettsnæringen, har næringen hatt en rimelig stabil vekst. I framtiden vil den muligheten også ligge der, men forhåpentligvis kommer vi noen steg videre. Men jeg tror det er viktig å være klar over at oppdrettsnæringen er en næring som er bygd opp fra bunnen av, og at en blir mer profesjonell og lærer underveis, er en selvfølge.

Næringen må vokse innenfor miljømessige rammer. Da er hensynet til villaksen svært viktig fordi det er et selvstendig mål – det er viktig for det biologiske mangfoldet – å ta vare på villaksen. Det er ikke en så stor næring, men det er en viktig næring knyttet til villaks og opplevelser rundt villaksfiske. Det er klart at verdien av villaksfiske blir mindre dersom det ikke er laks.

Til spørsmålet om produksjonsområde, som har vært en av de vanskelige tingene: Her støtter en intensjonen med en områdetenkning, men det er kun Høyre som ikke er med på å si at det er prematurt å innføre det nå.

Når det gjelder rømming, har jeg erfart i de befaringene og møtene vi har hatt underveis i prosessen, at det er for slappe holdninger i næringen til spørsmålet knyttet til rømming. Det blir vist til en nullvisjon, men jeg har ofte opplevd at en skylder på menneskelige feil for at sånt skjer. Denne strategien som nå skal lages, må lages med det utgangspunktet at nullvisjonen skal være reell, og da må en ha barrierer, slik at menneskelige feil ikke gjør at rømming skjer. Der ønsker Senterpartiet å støtte en linje, en knalltøff linje, for det må en ordne opp i, det er det mulig å ordne opp i, og en har andre bransjer som har kommet langt i barrieretenkning og sikkerhetstenkning for å forebygge rømming.

Så har det vært viktig for Senterpartiet å legge til rette for de små aktørene. Det gjør vi først og fremst på måten som vi har sagt at vekst og nye konsesjoner skal tildeles på. For de små aktørene vil det være viktig at en har mulighet for iallfall å få veksten som fastpris, og for Senterpartiet har det vært et mål at regjeringen skal se på en modell der en kombinerer auksjon med en årlig betaling i årene etter tildeling for å begrense beløpet en må betale for å komme inn i næringen.

Til slutt vil jeg si noen ord om arealavgift. Det er klart at en arealavgift knyttet til areal for den produksjonen som til enhver tid skjer, ville gitt kommunene økt forutsigbarhet. Jeg tror at hvis en lykkes med de planene som en har, vil den modellen en nå har lagt på bordet, gi kommunene langt høyere inntekter, og for Senterpartiet har det også vært viktig at en liten del av disse inntektene skal tilfalle fylkeskommunene, som har en viktig rolle i tilretteleggingen for oppdrettsnæringen. Så må dette fondet være på plass 1. januar 2016 – det er et definitivt krav – og at det allerede i 2016 kan genereres inntekter gjennom en 80–20-fordeling, som komiteen har pekt på.

Det sies ofte at en god sak har blitt bedre – her er vel situasjonen heller den at en ikke altfor god sak fra regjeringen har blitt betydelig bedre under komiteens behandling. Jeg vil særlig understreke viktigheten av at vi har greid å ha en sivilisert dialog i komiteen og kommet fram til en bred enighet om dette. Så merker jeg meg også, som tidligere nevnt, at Miljøpartiet De Grønne er så pass hissig etter å komme i gang med veksten at de ikke vil vente på

de siste utredningene. Det får vi ta senere i debatten, og jeg vil da også komme tilbake til Senterpartiets holdning til de forslagene som Miljøpartiet De Grønne og SV har lagt fram.

Pål Farstad (V) [12:18:35]: Jeg vil starte med å takke komiteen og ikke minst saksordføreren for en meget god jobb og et konstruktivt samarbeid fram til den innstillingen vi har på bordet i dag – en innstilling som komiteen i all hovedsak er samstemt om.

I dag sender vi en tydelig melding til oppdrettsnæringen om at det er en bred politisk vilje til å finne de beste rammebetingelsene og løsningene for økt verdiskaping i en av landets viktigste næringer. Samtidig slår komiteen ettertrykkelig fast at vekst i havbruksnæringen ikke kan skje uten at næringens aktører er i stand til å håndtere lusutfordringen eller -utfordringene. Dette står helt sentralt for Venstre, slik det står helt sentralt for oss at utfordringen med rømming av fisk fra merdene må løses. Venstre er glad for at det er full enighet i komiteen om å be regjeringen legge fram en strategi mot rømming som tar utgangspunkt i en nullvisjon.

Jeg mener at vi med dette balanserer oppdrettsnæringens interesser og behov knyttet til næringsutvikling, villakssektoren og miljøhensyn på en god måte. Det kan ikke være tvil om at dette er et langt steg mot en mer bærekraftig havbrukspolitik, for uten ivaretagelse av miljøet og en løsning på miljøutfordringene knyttet til oppdrett vil det ikke bli bærekraftig vekst.

I tillegg er jeg fornøyd med at en større andel av inntektene skal tilfalle de kommunene og fylkeskommunene som har oppdrettsvirksomhet. I Venstre er vi opptatt av å ivareta kommunenes økonomi, å øke sysselsettingen og bosettingen langs kysten, å ivareta næringens vekstpotensial og – ikke minst – ivareta miljøet. Skal vi få en bedre håndtering av miljøutfordringene og veksten i oppdrettsnæringen, må vi ha positive kommuner og mer lokalt forankret samarbeid mellom næringen og myndighetene. Med det nye havbruksfondet og mulighet for markant økte inntekter fra vederlag til kommunene i hånden, må kommunene også ta større ansvar for å løse lokale miljøutfordringer i samarbeid med næringen.

Mange aktører har jobbet intenst både i høring, i media og med møtevirksomhet for å påvirke utfallet av denne saken. Det gjelder oppdrettssektoren, villakssektoren, miljøorganisasjoner og også fiskernes organisasjoner. Saken skulle være meget godt opplyst.

Jeg har lånt øre til mange fordi jeg vil sikre framtidig utviklingsmulighet også for de aktørene i kystsonen som på mange måter er i konkurranse med oppdrettsnæringen om areal, som f.eks. fiskerne. Ikke minst er Venstre og jeg opptatt av villaksen – opptatt av å ivareta de som har skapt næring av elvefiske, og de som fisker i elvene. Vi mener det også bør legges til rette for at det skal være lettere å etablere landbaserte oppdrettsanlegg i Norge, og viser til komitémerknadene om dette.

Med de ulike føringene fra komiteen og de ulike tiltakene vi nå ber regjeringen om å utføre, mener jeg at det nå er høye ambisjoner for å løse miljøutfordringene innen-

for oppdrett, samtidig som oppdrettere som er i stand til å håndtere disse utfordringene, gis mulighet for vekst.

Vi ber altså i dag om

- at regjeringen på egnet måte legger fram for Stortinget det endelige forslaget til produksjonsområder
- at regjeringen utreder en utslippsmodell der hver enkelt aktørs tillatte miljøbelastning er definert
- at regjeringen legger fram en handlingsplan mot resistens
- at regjeringen nå utarbeider en strategi mot rømming som tar utgangspunkt i en nullvisjon

Med dette og andre forhold som tas opp i innstillingen, mener vi i Venstre at det nå tas stramme grep for en ansvarlig og grønn kurs framover. Vi legger inn klare forutsetninger til havbruksnæringens aktører om at miljøhensyn må og skal ivaretas for at det kan bli skapt vekst.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [12:23:47]: Oppdrettsnæringa er ei stor og viktig næring for Noreg og for kystfolket. Mange lokalsamfunn langs kysten hadde i dag vore avfolka hadde det ikkje vore for denne næringas framvekst. Historia om oppdrettsnæringa har vore ein slags parallell til oljenæringas framvekst. Begge oppstod for alvor på 1970-talet. Begge har blitt store og viktige næringar langs kysten, og begge er omstridde i møte med andre kystnæringar og miljøinteresser.

Samtidig er det ein avgjerande forskjell på desse to næringane sett frå mitt perspektiv. Oljenæringa vil i eit langsiktig industrielt perspektiv vere ei avslutta næring, iallfall i løpet av dette hundreåret. Oppdrettsnæringa, derimot, dersom ho blir gjord bærekraftig, kan vere forløparen til ein avgjerande modell for akvakulturell matproduksjon globalt. På mange måtar er oppdrettsnæringa framtida og oljenæringa fortida. Men det må gjerast riktig.

Vi blir fleire menneske på denne jorda, og det krev meir mat. Landjorda er allereie meir enn utfordra. Ferskvatn er ei stadig større mangelvare. FN meiner at så mykje som 70 pst. av framtidig matproduksjon må kome frå havet. Mange pilar peiker difor på nettopp oppdrett og akvakultur generelt.

Men skal vi kome dit, må mykje skje. Næringa må bli reelt bærekraftig. Vegene til bærekraft følger to spor: 1. Tøffe krav. 2. Offensiv satsing på forskning og utvikling.

Lat meg ta tøffe krav og bærekraft først. Her vil eg gje fiskeriminister Aspaker ros. Systemet med trafikklys, som byggjer på bærekraftskriterium kombinert med soner, er eit veldig godt system. Her trur eg vi er på veg mot eit system, ei innramming av akvakulturnæringa, som opnar opp for ei kunnskapsbasert forvaltning av kysten vår. Eg trur også dette vil dimensjonere og definere dei politiske debattane vi har i dette rommet.

Samtidig opnar regjeringa for meir vekst i ei næring som enno ikkje er bærekraftig: moderat risikoprofil, 6 pst. vekst, eventuelt 6 pst. nedgang dersom ein ikkje tilfredsstiller krava. Og som ein digresjon kan vi nemne at vekst også skal danne utgangspunkt for kva kommunane skal sitje igjen med. Veksten skal rett og slett dimensjonere heile næringa.

Eg er ikkje ueinig i lysa – om det er raudt eller grønt

eller oransje lys – men eg er ueinig i kva som utløyser dei. Det som utløyser dei, er kriteria, og det er med utgangspunkt i det som regjeringa sjølv vurderer som mangelfulle bærekraftskriterium. Alle er einige i at lakselus er eit viktig kriterium, men det er ikkje eit nøkkelt kriterium. Det er ikkje eit kriterium som fortel alt. Det er mange andre forhold.

Når regjeringa og eit fleirtal i komiteen vurderer det sånn at vi treng å utvikle fleire kriterium for bærekraft, kan det ikkje bli forstått på nokon annan måte enn at det føreslåtte systemet ikkje er ferdig utvikla, ikkje gjev eit fullstendig bilde av økologisk avtrykk frå næringa, ikkje danar godt nok kunnskapsbasert grunnlag for å gjere vedtak. Å forstå noko anna vil vere heilt ulogisk. Det er overraskande at ein samrøystes komité opnar for vekst med utgangspunkt i så mangelfulle kriterium. Da er vi tilbake til føre-var-prinsippet: Er du i rimeleg tvil, bør du ikkje gasse på. Vi bør vere meir opptatt av bærekraft og langsiktig nytte enn av vekst og kortsiktig nytte «i nuet».

Dette er bakgrunnen for at SV i dag føreslår ingen vekst i oppdrettsnæringa før vi har skapt eit fullverdig bærekraftsregime med fleire indikatorar på både produksjonsområde og konsesjonsnivå. Det er ikkje berre for å dimensjonere veksten som skal skje, men for å regulere heile næringa.

På same måte føreslår vi ei skikkeleg arealavgift, som ikkje er vekstavhengig – som det jo faktisk er fleirtal for i denne salen, men som har blitt forhandla bort for kven veit kva.

Dessutan verkar det som om utfordringane knytte til villaks har blitt tilbørleg behandla. Men som fleire har påpeikt, også ulike fagmiljø, er det ein del andre marine artar i nærleiken av oppdrettsnæringa også som ikkje har fått den same kunnskapsbaserte behandlinga. Her meiner eg det ligg ei utfordring i kunnskapsgrunnlaget frå Havforskningsinstituttet, som meldinga i stor grad byggjer kriteria på. Det tar i liten grad inn over seg betydninga næringa har for andre marine artar og andre kystnæringar. Difor føreslår vi ei kunnskapsinnhenting om akkurat det.

Så meiner vi at tida er moden for forbod mot kitinhemmarar og ein sterk reduksjon i bruken av hydrogenperoksid. Kitinhemmarar har vore ulovlege i bruk, men blir brukte stadig meir. Det har dokumentert effekt på skal- og krepsdyr og kanskje andre marine artar, og dermed andre kystnæringar. Hydrogenperoksid er eit fantastisk og naturleg middel, men brukt i for stor grad, slik som vi ser i dag, blir det plutsleg til skade både i merdar og for fisk.

Dette er ikkje ein diskusjon for eller imot oppdrettsnæringa. Eg har djup tru på oppdrettsnæringa som konsept og som leveveg i framtida. Men som ein god ven av oppdrettsnæringa tillèt eg meg også å vere djupt kritisk til den tilstanden ho er i i dag. Skal vi verkeleg klare å bli fleire menneske på denne jorda og samtidig ta vare på naturen, er ei bærekraftig og effektiv akvakulturnæring ein av nøklane. Vi er ikkje der enno.

Ifølgje tal frå Statistisk sentralbyrå bruker oppdrettsnæringa i dag berre like under 1 pst. av omsetninga på forskning og utvikling – dette i ei næring med svært store overskot. Samanlikna med andre næringar er oppdrettsnæringa definert som ei «low tech»-næring.

Skal vi verkeleg ta næringa inn i ein ny divisjon, berekraftig og effektiv, der framtidens merdar både ligg nær kysten og langt til havs, både djupt og grunt, alltid sikker, alltid topp kvalitet – gladlaks – alltid berekraft, kjem vi ikkje utanom at både vi som offentleg myndigheit og næringa sjølv må bruke atskilleg meir på forskning, utvikling og teknologi enn vi gjer i dag. Ikkje å auke satsinga betrakteleg meiner eg både Noreg som nasjon, norsk natur og oppdrettsnæringa sjølv taper på. Sjølv om det har skjedd ein del teknologiske nyvinningar innan oppdrett, er grunnteknologiane dei same som da næringa starta på Hitra på slutten av 1960-talet. Som ein illustrasjon er det framleis open not som rammar fisken inn, og nøter som ofte må byttast ut, og som er sårbare for stadig meir usikkert vær. Grunnteknologien er framleis den same.

Kva om vi bringa saman dei verdsleiande teknologi-miljøa innanfor oljenæringa for å bidra til å utvikle framtidens oppdrettsteknologiar? Kompetanse- og teknologioverføring frå f.eks. offshore er veldig spennande, og i mars tok Norsk Industri, Norsk Olje og Gass, Abelia og Tekna initiativ til Transferit, som nettopp handlar om det. SV er det einaste partiet, ser eg no, som har føreslått det i samband med revidert budsjett, som har følgd opp dette initiativet. Det hadde vore spennande, det hadde verkeleg vore ei omstilling av Noreg.

Av andre område som vil kunne bringe oss framover, kan nemnast Finnfjord smelteverk og deira prosjekt på utvikling av algar for å utvikle før. Kva om vi var sjølvforsynte med før til oppdrettsnæringa i Noreg basert på utnytting av CO₂ frå f.eks. smelteverk og bruk av algar frå Barentshavet? Det ville vore ein vakker visjon, som eg tippar Senterpartiet, som er så oppteke av matvaresikkerheit, ville vore einig i.

Til slutt berre nokre få ord om lokalt eigarskap og gevinst. Eg synest det er problematisk at komiteen har landa på å ha ei arealavgift – om vi kan kalle det det – som berre knyter seg til vekst. Det var eit fleirtal for ei arealavgift i denne sal. Den teknologiske utviklinga gjer at det blir færre arbeidsplassar i oppdrett. Vi ser også at det blir færre aktørar. Meir av verdiane blir faktisk henta ut av lokalsamfunna langs kysten. Da er det berre rett og rimeleg at ein del av omsetninga som skjer der, går til kommunane. Eg håpar iallfall vi vil kome tilbake igjen til forslaget om arealavgift ved seinare behandlingar, og at det framleis eksisterer eit fleirtal i denne sal som er villig til å gå vidare med det.

Presidenten: Representanten skal trolig ta opp forslag?

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) (frå salen): Ja.

Presidenten: Representanten Torgeir Knag Fylkesnes har tatt opp forslagene fra SV.

Rasmus Hansson (MDG) [12:34:11]: Miljøpartiet De Grønne anser i likhet med alle andre partier på Stortinget oppdrettsnæringa som en framtidens næring med store muligheter, ikke bare innenfor den produksjonen næringa har i dag, men som et grunnlag for å utnytte artene,

miljøet og mulighetene som ligger i Norges fabelaktige havnatur.

Men forutsetningen for at dette i det hele tatt er tenkelig, er at denne næringen må være bærekraftig, og bærekraftig i den forstand ordet faktisk må tolkes, dvs. det må være en næring som ikke belaster miljøet rundt seg på en negativ måte. Og nylig kom det altså nok en statusrapport fra Vitenskapelig råd for lakseforvaltning, og der står det:

«Rømt oppdrettslaks og lakselus framstår generelt som de to ikke-stabiliserte bestandstruslene mot norsk villaks. Problemet med lakselus ser ut til å øke i utbredelse, og det er fare for at smittepress fra lakselus kan redusere lakseinnsiget i flere områder i årene som kommer.»

Som kjent har lakseinnsiget i Norge blitt mer enn halvert fra 1983 til 2014, og den eneste grunnen til at vi ikke ser en direkte kollaps i villaksbestanden, er at beskatningen er kraftig redusert. Dette kan ikke være resultat av noe som helst annet enn den måten norsk oppdrettsnæring har blitt forvaltet på de siste 20, 25, 30 åra. Det er fravær av tiltak, fravær av effektiv politikk og fravær av krav som gjør at oppdrettsnæringa har fått lov til å fortsette å vokse voldsomt, selv om disse problemene altså etter helt oppdatert forskning enda en gang blir påpekt å være økende og ute av kontroll.

Miljøpartiet De Grønne har flere ganger rost fiskeriministeren for å foreslå nye tiltak og nye mekanismer som er bedre og mer forpliktende og potensielt mer effektive enn sine forgjengere. Det er bra at vi omsider diskuterer et regime der belastning på ytre miljø legges til grunn for totalproduksjonen, slik at det er prinsipielt mulig å se for seg en reduksjon i produksjonen som resultat av at miljøindikatorer ikke blir overholdt.

Men det forliket som Stortinget nå er blitt enige om, er dessverre noe annet. Det opprettholder nok en gang næringens hovedproblem, åpning for fortsatt vekst, som vil nulle ut miljøforbedringer. Det er den voldsomme veksten i næringen gjennom mange år som er årsaken til at diverse miljøtiltak ikke har fått den effekten på det ytre miljø som tanken var at de skulle få. For det er jo slik at selv om bare de beste anleggene, som holder lusekravene, får vokse, er lusesituasjonen for miljøet på kysten styrt av alle de andre anleggene, som ikke holder miljøkravene. Det er det som er et av de store problemene. Derfor vil det ryddige av næringskomiteen være å innføre en vekststans på f.eks. tre år, slik Miljøpartiet De Grønne har foreslått i Stortinget, og bruke den tida på å løse miljøproblemene en gang for alle, ikke på produksjonsøkning. I stedet har vi altså fått et forlik som åpner for en del gode muligheter, men som skal utrede, som skal utarbeide, som skal vente på planer om lusetiltak, rømningstiltak osv., og som refererer til nullvisjoner som har eksistert i årevis. Dette har vi dessverre hørt før – det er ikke det samme som konkrete tiltak.

Og det er ikke bare trist for miljøet på kysten, det er også trist for oppdrettsnæringa selv at norsk politikk og norsk stortingsflertall ikke greier å gjøre den jobben som den skylder næringa, og som den skylder kystmiljøet, nemlig omsider å få tatt de tiltakene som har vært foreslått i årevis for å løse relativt enkle problemer.

Miljøpartiet De Grønne legger i dag fram tre forslag, for det første om at Stortinget ber regjeringen inkludere rømning og svinn som indikatorer på konsesjonsnivå. Vi snakker altså i dag om et stortingsflertall som vil utarbeide en strategi mot rømning. Hva har egentlig foregått de siste 20 åra, mens millioner av laks har rømt? Å gjøre rømning til en indikator knyttet direkte til konsesjonsvilkår er et helt innlysende tiltak, som vil ha reell effekt. Så må man nesten spørre seg om det er derfor det ikke er innført.

En indikator for svinn er også nødvendig. Bortimot 20 pst. av laksen i dagens produksjon dør i merdene. Det er et tall som reiser svært store spørsmål om fiskevelferden, og det viser behov for langt mer effektive virkemidler for fiskevelferd enn det oppdrettsindustrien er pålagt i dag.

For det andre foreslår vi at Stortinget ber regjeringen innføre krav om individmerking av oppdrettslaks. Det er et eldgammelt forslag. Individmerking er en forutsetning for å kunne spore og gjenfange rømt laks og for å kunne gi effektive sanksjoner ved rømning.

De Grønne er glad for at komiteen trekker fram positive miljøaspekter ved lukkede anlegg, og at komiteen nå fjerner kravet om vederlag for landbasert oppdrett. Det er et stort framskritt i arbeidet med å løfte fram en sånn teknologi. Men derfor foreslår vi, som det tredje forslaget vårt, at det bør etableres et investeringstilskudd for lukkede anlegg eller teknologi med tilsvarende miljøfordeler. Tida må jo være overmoden for å utvikle løsninger som fra starten av fjerner de rømnings- og luseproblemene som helt åpenbart er innebygd i tradisjonell merdteknologi, ikke bare av hensyn til miljøet, men også av hensyn til en oppdrettsnæring som har behov for å få et spark der spark virker, for å bli verdensledende på teknologi.

Det er ganske spesielt å notere seg at det er veldig lenge siden sist Stortinget diskuterte miljøtilstanden i den øvrige norske industrien, som har potensielt utslipp av en bråte med miljøskadelige ting. Men vi diskuterer ikke det, fordi vi for lengst har truffet tiltak som bortimot automatisk holder den industrien innenfor de miljøkravene som Stortinget har vedtatt. Men det er all grunn til å tro at vi kommer til å møtes om kort tid og igjen diskutere miljøproblemene som oppdrettsnæringen har, fordi det fortsatt ikke er vilje til å treffe de konkrete tiltakene som vi vet vil få denne næringen til å løse miljøproblemene sine. Det er ikke å gjøre næringen en tjeneste, det er ikke å gjøre miljøet en tjeneste, og det er ikke å gjøre det grønne skiftet en tjeneste.

Så vi oppmuntrer regjeringen til å kjøre flere nye omdreininger på det tross alt positive som ligger i regjeringens forslag, og komme dit hen som vi vet vi må, til tiltak som faktisk gjør oppdrettsnæringen i Norge til en bærekraftig næring.

Presidenten: Da antar presidenten ...

Rasmus Hansson (MDG) [12:42:18]: Jeg vil gjerne ta opp forslagene fra Miljøpartiet De Grønne.

Presidenten: Da har representanten Rasmus Hansson tatt opp de forslagene han refererte til.

Statsråd Elisabeth Aspaker [12:42:38]: Norsk havbruksnæring har vokst eventyrlig raskt, fra en attåtæring på 1960/1970-tallet til dagens milliardindustri som sysselsetter tusenvis av mennesker og produserer vel ti millioner sunne måltider hver eneste dag.

Norsk sjømat er vår viktigste eksportartikkel etter olje og gass, men forskere har slått fast at det er et potensial for å seksdoble verdiskapingen i de marine næringene fra 2010 til 2050. Den største økningen – nesten en femdobling – skal altså kunne komme fra oppdrett. Dette forutsetter imidlertid at en rekke utfordringer løses. Grepene vi foreslår i denne meldingen, vil være med på å løse noen av disse utfordringene.

Norsk oppdrettsnæring er ikke bare ledende på produksjon av sunn sjømat i rene farvann. Kunnskapen og teknologien vi har utviklet gjennom å bygge opp denne næringen, er også en stor eksportmulighet. I meldingen ønsker vi å stimulere til ytterligere teknologiutvikling gjennom at vi fjerner antallsbegrensningen og vederlag for landbaserte konsesjoner. Lukkede anlegg i sjø vil kunne få grønt lys for vekst uavhengig av lusesituasjonen i området. Og vi vil legge til rette for et nytt virkemiddel i form av utviklingskonsesjoner som kan realisere nye teknologier, eksempelvis offshorebasert produksjon.

Jeg tror at eksporten av sunn norsk sjømat vil flerdoble seg i årene fremover, men også teknologi- og utstyrsnæringen har en meget lys fremtid foran seg. Jeg er derfor glad for at et bredt flertall i næringskomiteen er enig med regjeringen i at denne næringen trenger forutsigbare rammevilkår, og at en konkurransedyktig norsk havbruksnæring fordrer at rammebetingelsene ligger fast over tid.

En samlet komité er også enig i at vekst i norsk lakse- og ørretoppdrett skal være miljømessig bærekraftig. Det er hensynet til miljøet som skal bestemme veksttakten i oppdrettsnæringen, ikke markedet.

Regjeringen har foreslått at vekst i norsk lakse- og ørretoppdrett knyttes til en handlingsregel basert på et system med miljøindikatorer i produksjonsområder. Dette er et system som gir sterke incentiver til å drive miljømessig bærekraftig. Vi vil stimulere til at næringsaktørene investerer i teknologi og driftsformer som bidrar til at det miljømessige fotavtrykket holdes innenfor akseptable rammer.

Dagens oppdrettsanlegg påvirker ikke bare sitt eget nærområde. De påvirker hverandre, men også miljøet i et større område. Lakselus og næringssalter spres med vannstrømmer. Derfor kan vi ikke bare styre produksjonsvekst etter driftskrav på lokalitetsnivå. Vi må også forvalte næringen ut fra hva som er en akseptabel samlet påvirkning fra alle anlegg i et større geografisk område.

En forutsetning for en slik tilnærming er at det finnes et geografisk område der miljøpåvirkningene kan måles. Inndeling i produksjonsområder er en prosess jeg nå vil fortsette. Denne prosessen vil også involvere relevante aktører, slik at både næringen, kommunene og forvaltere kan være trygge på at vi vil finne avgrensninger mellom de ulike områdene som tar hensyn til praktiske forhold – innenfor rammen av hva som er naturvitenskapelig fornuftig. Dagens fleksibilitet med interregionalt biomassetak vil bli ivarettatt i det nye vekstsystemet.

Jeg registrerer at et bredt flertall i næringskomiteen støtter regjeringen på viktige punkter, som at det skal opprettes produksjonsområder, og at grensene for disse områdene skal fastsettes på bakgrunn av naturvitenskapelige vurderinger. Videre konstaterer jeg at det er enighet om et viktig prinsipp, nemlig at aktørene innenfor et område blir ansvarlig for produksjonsområdets samlede belastning.

Det er bred enighet om at lakselus og rømning er havbruksnæringens største miljøutfordringer på kort sikt, og det er bred politisk enighet om at lakselus er egnet som vekstindikator. Det er jeg glad for.

Det er her viktig å generere ny kunnskap, men det er vel så viktig å nyttiggjøre oss den kunnskapen vi allerede har. Vi ønsker å benytte den tilgjengelige kunnskapen fra flere fagmiljøer i ferdigstillingen av en modell for å måle lusebelastning på villbestandene. Fram til systemet blir tatt i bruk vil forskningsmiljøene ha optimalisert modellen, i tråd med næringskomiteens ønske. Jeg er derfor trygg på at modellen vil bli et godt verktøy for å vurdere om det er rom for vekst når vi kommer til årsskiftet 2016/2017.

Det er også enighet om at rømning er mindre egnet som indikator for vekst. Men det betyr ikke at vi forlater nullvisjonen om rømning. Tvert imot: Vi tar denne utfordringen på største alvor.

Gjennom «Forskrift om fellesansvar for utfisking mv. av rømt oppdrettsfisk» har regjeringen sikret en forpliktende avtale med næringen om finansiering av oppfisking av rømt oppdrettsfisk. Avtalen vil være et viktig virkemiddel for å få bedre kontroll på utfordringene knyttet til rømning, men det betyr ikke at vi er i mål.

Rømning kan fortsatt skje – som ved ekstremværet sist vinter. Fiskeridirektoratets gjennomgang av de mange rømningshendelsene har vist at svikt i fortøyninger var den viktigste årsaken til at orkanen fikk så store konsekvenser. Jeg venter nå på direktoratets rapport og konklusjoner og er om nødvendig rede til å iverksette nye rømningsforebyggende tiltak. Jeg vil derfor, slik komiteen ber om, sette i gang arbeidet men en strategi mot rømning, der bl.a. erfaringene fra uværet sist vinter vil bli tatt med i arbeidet.

Jeg er tilfreds med at næringskomiteen slutter seg til at det ikke bør innføres en arealavgift for havbruksnæringen. Kommune-Norge får mye igjen for å være havbruksnæringens verter. De får arbeidsplasser og skatteinntekter, og ikke bare fra selve havbruksnæringen. For hver arbeidsplass i havbruksnæringen skapes fire arbeidsplasser i andre virksomheter.

Det er regjeringens politikk at kommunene skal få store deler av vederlaget ved tildeling av vekst. Komiteen legger nå opp til at en rekordhøy andel av vederlaget, 80 pst., vil gå til kommunal sektor. Regjeringen vil, som komiteen ber om, nå starte arbeidet med opprettelsen av et havbruksfond og utvikle fordelingsnøkler for å sikre en rimelig fordeling av vederlagsinntektene, basert på kommunenes evne og vilje til å være gode tilretteleggere for havbruksnæringen.

Norsk økonomi trenger flere vekstnæringer. Vi trenger som aldri før flere ben å stå på. Det er gode grunner til at havbruk bør være en av de store næringene vi skal leve av fremover. Bærekraftig matproduksjon er kanskje noe av

det mest fornuftige vi kan bruke norskekysten til. Et forutsigbart system for kapasitetsjusteringer i norsk lakseoppdrett vil bidra til en lys fremtid for en næring med et stort vekstpotensial.

Denne stortingsmeldingen er en klar invitt til at oppdrettsnæringen investerer mer i grønnere teknologi. Slik kan næringen effektivt påvirke sine egne vekstmuligheter.

En femdobling av oppdrettsnæringen fram mot 2050 handler både om å gjøre næringen grønnere der den er i dag, og å stimulere teknologiutvikling, slik at næringen de neste tiårene kan ta i bruk nye arealer både på land og lenger til havs. I Norge har vi verdensledende kunnskapsmiljøer og ambisiøse næringsaktører, og dermed de aller beste forutsetninger for å kunne lykkes med dette.

Slik kan altså lille Norge spille en stadig større rolle når det gjelder å levere sunn mat til verden.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ingrid Heggø (A) [12:51:31]: På fredag den 12. juni kunne vi lesa i ei pressemelding at fiskeriministeren foreslår endringer i vekst for havbruk og sender på høring eit forslag om nettopp dette. Det skjer altså midt mellom komitébehandlinga om vekst i havbruk og stortingsbehandlinga om vekst i havbruk.

Korleis vil fiskeriministeren forklara dette, som må sjåast på som ein total mangel på respekt for Stortinget?

Statsråd Elisabeth Aspaker [12:52:09]: Jeg kan vanskelig forstå det spørsmålet eller den anklagen som her fremsettes fra representanten Ingrid Heggø. Fra mange stortingsrepresentanter, fra mange miljøer, har man etterlyst de nye verktøyene for å sikre at denne næringen skal kunne utvikle seg videre. Vi har altså sendt på høring det som skal være forslaget til et nytt verktøy, som disse forskningstillatelsene i dag ikke er i stand til å svare på, når denne næringen ønsker å utvikle seg med større teknologisprang og med mer vekt på det grønne. Jeg kan altså ikke med min beste vilje forstå noe annet enn at et samlet storting, også nå når dette er sendt på høring, burde si seg enig i at det er viktig at myndighetene legger til rette.

Ingrid Heggø (A) [12:53:06]: Det går ikkje på innhaldet. Det går på respekten for det som Stortinget skal handsama – vekst i havbruksnæringa. Vi er midt mellom handsaminga til komiteen og Stortinget når ministeren har det så travelt at ho ikkje kan venta to dagar. Det er urovekkjande å ha ei mindretalsregjering som neglisjerer Stortinget.

Mitt spørsmål er: Kan vi vera trygge på at ministeren tek det inn over seg, og kan ho garantera for at det som Stortinget har kome med av forslag til denne meldinga, vert følgt opp?

Statsråd Elisabeth Aspaker [12:53:51]: Jeg mener at jeg ikke ville gjort jobben min som statsråd dersom jeg ikke var maksimalt opptatt av å legge til rette for en næring som en samlet komité sier det er viktig å videreutvikle. Vi

har sendt på høring et forslag til endringer i en forskrift, som det er statsråden og departementet som fastsetter. Jeg har lest innstillingen og er veldig glad for den store grad av enighet som ligger der, og vi skal selvfølgelig følge opp det som står der, men jeg leser altså innstillingen sånn at det vi nå har sendt på høring, er en sterkt ønsket utvikling fra et samlet storting. Jeg kan fortsatt ikke forstå hvordan man kan kritisere at vi skal finne de nye virkemidlene som skal bidra til at vi utvikler norsk havbruksnæring i grønnere og mer konkurransedyktig retning.

Ingrid Heggø (A) [12:54:56]: Poenget er nettopp at Stortinget ikkje hadde handsama dette før fiskeriministeren sende det ut på høring. Det er, uansett korleis vi vrir og vender på det, oppsiktsvekkjande at ein ikkje hadde tid til å venta på stortingshandsaminga, men fann ut at ein måtte ta det midt imellom.

Så eg spør igjen: Kan fiskeriministeren garantera at dei forslaga som ein samla komité fremjar her i dag, vil verta følgde opp?

Statsråd Elisabeth Aspaker [12:55:29]: Jeg ser ingen motsetning mellom det som ligger i innstillingen her, og det at vi nå legger til rette for nye virkemidler i verktøykassa for å utvikle næringen videre.

Jeg konstaterer at mange partier her på Stortinget, inkludert Ingrid Heggøs eget parti, har etterlyst nettopp de grepene som foreslås tatt. Dette er en forskrift som det ligger til statsråden og departementet å fastsette. Og jeg kan da fortsatt ikke forstå annet enn at det er min jobb, min plikt, å bidra til å tilrettelegge for næringen. Og jeg konstaterer at samtlige næringsorganisasjoner og en rekke enkeltaktører har vært ute og sagt: Ja, dette er den type nye virkemidler vi trenger hvis norsk havbruksnæring skal kunne utvikle seg videre, og hvis leverandørindustrien skal kunne utvikle seg videre. Og det er særlig viktig i en tid hvor vi ser at det butter imot i andre sektorer, og hvor den kompetansen som fins på teknologi- og ingeniørsida, kan tas over og komme havbruksnæringen til gode.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [12:56:38]: Representanten Knag Fylkesnes var opptatt av at havbruksnæringen måtte ha en reell bærekraft hvis det skulle bli vekst. Han ga statsråden ros når det gjaldt å sette tøffe krav, men var vel litt mer usikker når det gjaldt forskning og utvikling i denne sektoren. Komiteen har vært på befarung to steder, bl.a. i Florø. Der møtte vi Karstensens Fiskeoppdrett og Marø Havbruk. Vi så på luseskjørtet, vi så på lakselus, vi så på produksjon av leppefisk, og vi hørte om brønnbåtbestillingen som noen mellomstore oppdrettere hadde gått sammen om, for å ta tak.

Hva er statsrådens inntrykk når det gjelder forskning og utvikling i denne sektoren?

Statsråd Elisabeth Aspaker [12:57:35]: Det er et veldig viktig tema som representanten Hjemdal tar opp. Det er mitt klare inntrykk at næringen bruker stadig mer ressurser, men jeg skulle ønske at næringen hadde tatt enda større sats. Det er fortsatt viktig at myndighetene gjør det vi kan,

men det er også viktig at næringen nå ser, ut fra denne meldingen, at med den innretningen som det fremtidige vekstsystemet får, vil enhver krone mer som de investerer i utvikling av ny teknologi og mer bærekraftige driftsformer, være med på å gi dem selv større sannsynlighet for vekst i det nye systemet.

Sånn sett mener jeg at det skjer mye spennende. Det er veldig gode relasjoner nå mellom kunnskaps- og kompetansemiljøene og forskningsinstituttene på dette området. Regjeringen legger også til rette med Arena-programmet, NCE og GCE. Det gjøres mye, men næringen kan absolutt gjøre enda mer selv.

Geir Pollestad (Sp) [12:58:44]: Jeg vil gjerne utfordre litt på det som gjelder arealavgift, eller havbruksfond, som ble barnets navn. Det skulle komme til erstatning for et bingosystem, som en har i dag, der den kommunale andelen er henholdsvis 50 pst. og 60 pst. enten det gjelder vekst på eksisterende konsesjoner eller nye konsesjoner. Nå skal dette gå opp til 80 pst. Det er også svært bra at dette går via et fond og blir fordelt både til dem som har oppdrett fra før, og til nye.

Mitt spørsmål til statsråden er: Kan statsråden garantere at fra 1. januar 2016 vil alle inntekter fra nye konsesjoner og vekst på eksisterende konsesjoner fordeles ut fra en fordelingsnøkkel på 80 pst. til kommuner og fylker, og 20 pst. til staten?

Ingerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Elisabeth Aspaker [12:59:43]: Jeg er veldig godt fornøyd med det flertallet i Stortinget som nå har pekt på at det er inntektene fra vederlaget som skal inn i et fond, og som så skal utbetales til kommuner som er gode vertskapskommuner og legger til rette for denne næringen. Jeg har fått det jeg oppfatter som en klar marsjordre fra Stortinget, og jeg signaliserte i mitt innlegg at vi omgående vil starte arbeidet med å utvikle det nye systemet, opprette dette fondet, og også lage forslag til disse fordelingsnøkkelene. Dette tror jeg det er ganske viktig å tenke igjennom sånn at vi får noen incentiver som gjør at vi får til den gode tilretteleggingen fremover. For skal denne næringen kunne vokse seg større, er vi avhengige av at vi får flere kommuner som er velvillige, og som gjør sin jobb med å legge til rette for nye arealer.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:00:51]: Eg er nok meir einig med ministeren enn representanten Hjemdal når det gjeld synet på FoU-satsinga i næringa. Eg har òg kome fram til at her treng ein verkeleg ei høgare satsing, og eg vil håpe at ministeren kviskrar dette i øyret til partifellane sine. SV har eit forslag inne i salen i dag, som nettopp skal ha som mål å auke FoU-andelen både hos offentlege myndigheiter og i privat sektor.

Det eg ønskjer å stille spørsmål om, er lakselus. Eg er heilt einig i at lakselus er ein veldig viktig indikator, men det er jo ikkje den einaste indikatoren som er viktig. I meldinga og i komitéinnstillinga peikar ein på at her må det

fleire indikatorar til for å gje eit reelt bilete av påkjenninga dette er.

Korleis vil regjeringa jobbe vidare med dette, og vil det kome indikatorar på f.eks. utslipp, som er ein god indikator på produksjonsområdenivå?

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:01:53]: Det som er viktig med de indikatorene som skal ligge i det fremtidige systemet, er at det er indikatorer som åpenbart påvirker miljøet rundt. Vi har gjort opp status og sagt at per i dag er lus den mest opplagte indikatoren. Systemet er jo dynamisk, så her er det mulig å legge til indikatorer og justere på indikatorer. Vi har også pekt på at størrelsen på næringen i dag ikke tilsier at vi her og nå trenger utslipp som indikator, men skal næringen vokse og bli fem ganger så stor, må vi ta høyde for det. Derfor skal vi allerede nå starte arbeidet med å utvikle en sånn utslippsindikator.

Stortinget har bedt om at man skal vurdere indikatorer for fiskehelse og svinn. Det skal vi selvfølgelig også gå i gang med, men det ligger altså litt lenger fram i tid.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Frank Bakke-Jensen (H) [13:03:09]: Her var det et par innlegg som krever noen korte kommentarer.

Representanten Pollestad sier at vi må være klar over at det har vært levert vekst også tidligere. Det er jeg helt enig i. Men når det har vært viktig for oss å markere at det skal være forutsigbar vekst, og at det skal være objektive kriterier, har det sin bakgrunn i bl.a. at de to tildelingsrundene som var under det rød-grønne styret, ennå ikke er kommet ut av rettssalen – de er faktisk ikke avklart ennå. Tildelingsrundene går i rettsvesenet i dag. Det er det som er litt av tanken bak dette med objektive tildelingskriterier. Det skal være lettere, og det skal være et rent konkurransemoment, slik at det kan være større forutsigbarhet for næringen, og at næringen på den måten skal legge flere ressurser i forskning og utvikling. Det er det ene.

Så til replikken fra representanten Ingrid Heggø. Den må jeg si jeg har store problemer med i det hele tatt å forstå. I innstillingen sier komiteen – og det er altså en enstemmig komité, og jeg kan ikke minnes at Arbeiderpartiet i det hele tatt hadde noen reservasjoner når det gjaldt dette:

«Komiteen deler regjeringens oppfatning om at det er nødvendig å øke både den offentlige og den private FoU-innsatsen.

Komiteen merker seg videre at regjeringen i større grad enn for dagens forskningstillatelse åpner for tildeling til utviklingsformål. Komiteen støtter dette.

Komiteen mener at flere tildelinger av FoU-konseksjoner må bidra til teknologiløftene i næringen, og at disse bør få et tidsperspektiv som bedre kan forsvare store investeringer.»

Dette sier komiteen enstemmig i innstillingen. Så er det sendt ut på høring en forskriftsending som oppfyller dette.

Det er ganske merkelig at Arbeiderpartiet kan mene at dette er å gå imot Stortinget, og at timingen er dårlig. Timingen kan da ikke være bedre, hvis det ikke er slik at Ar-

beiderpartiet mener at dette må man vente med – all positiv utvikling skal man vente med. Det er den eneste motivasjonen jeg kan finne for noe slikt. Vi har jobbet mye for å finne ut hva slags vei replikkene kunne komme. Denne skjøt de slik at jeg nesten satt forstyrret igjen.

Her får vi klare merknader, en klar innstilling fra komiteen og en klar henstilling om at vi skal satse mer på forskning og utvikling. Statsråden leverer nesten ordrett – og så er altså timingen for dårlig. Det skjønner jeg ikke.

Ingrid Heggø (A) [13:05:51]: Poenget med den replikken eg hadde, går ikkje på innhaldet. Eg har ikkje sagt at Arbeidarpartiet er imot noko av det som er sendt ut på høyring – men det går på prosessen. Stortinget har ikkje behandla vekst i havbruksnæringa. Når ein er så ivrig at ein midt mellom komitéhandsaminga og Stortingets handsaming sender ut på høyring, synest eg det er eit alvorleg varsku om kva vi har i vente.

Statsråden svarte heller ikkje på kvifor ein ikkje ville venta på stortingsbehandlinga. Det var snakk om to dagar. Det kan då ikkje vera så om å gjera å få ting ut før Stortinget har uttalt seg om saka. Stortinget er, uansett om representanten Bakke-Jensen meiner det eller ikkje, overordna regjeringa.

Eg er uroleg over manglande svar frå statsråden. Eg er uroleg når ein ikkje kan gje den garantien eg bad om tre gonger, om at Stortingets vilje skal verta gjennomført. Eg har enno ikkje fått noko svar på det.

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:07:19]: La meg starte med å si til representanten Ingrid Heggø at i mitt siste svar til henne viste jeg til at jeg har lest innstillingen nøye, jeg har merket meg alle de henstillinger som er kommet fra komiteen, jeg har merket meg forslagene som ligger der, og det er selvsagt regjeringens oppgave å følge opp det som er komiteens og Stortingets vilje i denne saken.

Men det er altså ikke mange uker siden jeg fikk et skarpt spørsmål fra representanten Trond Giske om hvor det ble av mulighetene til å realisere f.eks. denne offshore havmerden som SalMar har på tegnebrettet, og hvor NTNU og fagmiljøene i Trondheim er tungt inne. Så sendte jeg det på høring nå på fredag – etter at komiteen hadde avgitt en enstemmig innstilling hvor man ber om det samme, og utålmodigheten har vært stor hos mange representanter her og fra næringen – og så skal altså det være galt.

Jeg skjønner at Arbeiderpartiet sliter med at de sitter i opposisjon og kanskje skulle gjerne vært avsender av de kloke forslagene selv, men jeg mener fortsatt at det er min jobb å legge til rette for at vi kan bruke de virkemidlene vi har på FoU-området.

Vi er i en situasjon hvor dynamikken i havbruksnæringen har vært sånn at den har vokst forbi og ut av de virkemiddelporteføljene vi hadde for å ta de store teknologiskrittene. Det å gjøre dette i en tid hvor olje- og gassnæringen sliter, hvor vi har ledige ingeniører, hvor vi har ledige teknologer – timingen kunne vel antagelig ikke ha vært bedre.

Dette er virkelig å ta grep for å få til omstilling og for

å posisjonere norsk havbruksnæring og norsk leverandørindustri i fremste rekke, slik at også andre land sier «Look to Norway», kommer til Norge og ønsker å lære av oss, få til teknologioverføring og kjøpe det vi kan greie å produsere, og det bidrar til at vi kan utvikle oppdrettsnæringen i en grønnere retning.

Så igjen må jeg bare si: Jeg stiller meg undrende til den kritikken jeg her får, men jeg merker meg at representanten Heggø er en enslig svale, og at alle andre som har kommentert forslaget, faktisk har tatt det imot og nærmest gitt det applaus.

Gunnar Gundersen (H) [13:10:16]: Jeg synes det er ganske bemerkelsesverdig at en næring med sånn vekstkraft – og i og for seg også med noen utfordringer – har gått gjennom Stortinget med så stor enighet som dette, og at Arbeiderpartiet velger å bruke tre replikker på en ren formalisme og kanskje egentlig, som statsråden sa, ønsket å være avsender på disse tingene selv.

Til Pollestad, som sa at det ikke var en altfor god melding: Jeg synes det er mye som tyder på at det er en strålende melding. Statsråden har store ambisjoner, også når det gjelder miljøet. Det tror jeg næringen skal være veldig glad for, for det er klart at er det én ting som kan være en utfordring for oppdrettsnæringen, er det miljøproblematikken. At statsråden har større ambisjoner enn flertallet på Stortinget, tror jeg man skal være veldig godt fornøyd med.

Jeg synes egentlig replikkordskiftet her viste akkurat det vi har hatt en følelse av: at Arbeiderpartiet egentlig har veldig lyst til å være forslagsstiller og å være pådriveren bak mye av dette selv, og jobber intenst for å legge litt hindringer i veien for en statsråd som har meget store ambisjoner på vegne av næringen. Det tror jeg kysten skal være meget glad for.

Geir Pollestad (Sp) [13:11:54]: Først: Når det gjelder høringen, skal jeg ikke bruke de store ordene. Men en kunne godt ha forventet de to dagene til Stortinget har behandlet saken, som altså skjer i dag. Jeg skal ikke drøye debatten lenger på det.

Men det var representanten Gunnar Gundersens innlegg som fikk meg til å gå opp her, for det må komme fram i debatten at jeg sjelden har opplevd så sterke reaksjoner i noen næring på grunn av en melding, som det som har kommet fra havbruksnæringen i denne saken. Det har blitt brukt sterke ord, og det har også – oppfatter jeg – vært bred enighet om at det opplegget som opprinnelig lå i meldingen, ville være et opplegg som ville føre til nedgang på kort sikt. At reaksjonene har vært sterke, framkom både på befaringskomiteen har hatt, på høringen og i det offentlige ordskiftet.

Men så mener jeg at komiteen, og også Høyre og Fremskrittspartiet, har bidratt konstruktivt i de samtalene vi har hatt, sånn at vi nå har fått en melding og en innstilling som næringen har funnet grunnlag for å gi ros til. Det er bra, og det var mitt poeng i mitt første innlegg.

Presidenten: Representanten Ingrid Heggø har hatt

ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Ingrid Heggø (A) [13:13:44]: For siste gong i dag iallfall: Det er ikkje sjølv forslaget Arbeidarpartiet er imot – det trur eg eg har poengtert veldig mange gonger – men det er sjølv prosessen eg set eit stort spørsmålsteikn ved. Ein minister må faktisk halda seg til Stortinget og ikkje til ei komitéinnstilling, og eg er veldig uroleg over den manglande respekten for det som Stortinget står for, og for den vidare oppfølginga av eit stortingsfleirtal.

Så meiner eg at komiteen har bidrege til at den meldinga som låg på bordet, som vart veldig dårleg motteken av næringa sjølv, har gått i heilt riktig lei. Eg meiner òg vi har funne ein rett balanse mellom villfiskinteressene og oppdrettsnæringa.

Presidenten: Representanten Frank Bakke-Jensen har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Frank Bakke-Jensen (H) [13:14:53]: Jeg vil bare avklare med hensyn til mesteparten av den harde kritikken som kom fra næringen da meldingen kom. Den kom fra dem i næringen som mener at det ikke er noen sammenheng mellom lusepåslog på oppdrettslaks og villaks. Der er jeg veldig fornøyd med at komiteen er ganske klar. Denne sammenhengen ser man, og i den grad det sàs tvil om det, sier man at føre-var-prinsippet skal gjelde, så der treffer meldingen veldig godt. Det kan ikke skapes et inntrykk av at det kom en melding fra statsråden som hele næringen var imot. Store deler av de sterke stemmene mener at den sammenhengen ikke finnes. Det kan godt hende at vi en eller annen gang finner ut at det stemmer, men den kunnskapen har vi ikke nå. Derfor har meldingen truffet i forhold til kunnskapsinnhenting og modellene.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [13:15:55]: Takk for denne debatten. Jeg synes vi inntil et visst tidspunkt har klart å løfte fokus og ha de riktige visjonene og vyene for denne næringen. Det er riktig at vi i næringskomiteen gjennom denne innstillingen har funnet et balansepunkt, og det er det det dreier seg om, å finne et balansepunkt som er fremtidsrettet for havbruksnæringen. Vi har funnet balansepunktet der villfiskens venner er fornøyd, og der de som driver egen næring, er fornøyd, og så gir vi noen utfordringer til forskningen for å bli enda bedre der vi ikke har nok kunnskap.

Komiteen legger til grunn et føre-var-prinsipp. Vi legger til grunn at det må være bærekraftig vekst, og da må næringen ha kontroll på lus, kontroll på rømning osv. Vi har en naturgitt forutsetning i landet vårt gjennom Golfstrømmen, og den sier komiteen at vi skal bruke.

Nettverk fjord- og kystkommuner er glade for det fondet som komiteen kom fram til for å gi ressurser tilbake til kommunene – de er skuffet over at det ikke ble en arealavgift som de hadde pekt på, men de er tross alt glade for at det etableres et fond – så vi har klart å gi mer midler til kommuner og fylkeskommuner, og vi har funnet et bedre

balansepunkt for denne næringen, der vi vekter miljøet framfor noe.

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:17:51]: Jeg har lyst til å takke komiteen for stort engasjement i denne saken. Dette er en kolossalt viktig næring, og jeg synes det engasjementet som komiteen har vist, også reflekterer hvor viktig næringen er. Jeg tror det var representanten Knag Fylkesnes som sa at for en del av disse kystsamfunnene som i dag lever av oppdrettsnæringen, hadde alternativet kanskje vært at det hadde vært få igjen, og den siste kom til å slukke lyset. Så næringens betydning for kysten og Norge kan det ikke herske noen tvil om.

Så har jeg også lyst til å si at det er helt rett at det har vært kritiske røster fra næringen. Men det er altså et politisk ansvar å tenke helhet, og naturmangfoldloven pålegger oss å tenke helhet. Vi kan ikke bare se på en og en bedrift, ett og ett selskap, men jeg skjønner at næringsaktørene gjerne kan se ting fra et sånt perspektiv. Men det er vårt ansvar å ta det helhetlige ansvaret, og det mener jeg at komiteen har gjort på en veldig god måte, og jeg mener vi har fått tilslutning til det som er hovedgrepene i meldingen.

Så har vi en vei å gå nå i den videre prosessen, hvor vi skal foredle, hvor vi skal få på plass modeller, hvor vi skal innhente kunnskap fra flere fagmiljøer, og hvor vi skal sikre oss at det systemet vi ender opp med, blir et godt og fremtidsrettet system for næringen. Men jeg minner om at da vi gjorde det forrige store grepet i norsk havbruksnæring, i 2005, da vi innførte MTB-regimet, var næringen den gangen svært skeptisk til det. I dag omfavner man det systemet, og ingen vil tilbake til førkvoter og det som på en måte var regimet før det. På samme måte tenker jeg at ja, det er en utfordring og en overgang nå, men jeg mener at så viktig som denne næringen er, og når vi ser den i et 35-årsperspektiv fram til 2050, legger vi nå på plass et system som er levedyktig i møte med det som er ambisjonen, at vi skal kunne femdoble produksjonen innenfor norsk havbruksnæring. Jeg vil også våge den påstand at ingen regjering har, før denne regjeringen, lagt fram en melding med så sterke incentiver til næringen selv om å utvikle ny teknologi og om å utvikle nye driftsformer som skal bidra til at vi blir best i verden også i fremtiden på produksjon av mat gjennom akvakulturnæringen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [13:20:37]:

Innstilling fra næringskomiteen om evaluering av forvaltningen av kongekrabbe (Innst. 350 S (2014–2015), jf. Meld. St. 17 (2014–2015))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer

av regjeringen innenfor den fordelte taletid, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Frank Bakke-Jensen (H) [13:21:27] (ordfører for saken): Når det gjelder forvaltning av kongekrabbe, er det en introdusert art som man har forvaltet kommersielt siden tidlig på 2000-tallet i Norge. Forvaltningsmodellen er slik at man har en kommersiell sone fra Russergrensen og øst til Nordkapp. Vest for den grensen har man en desimeringssone, eller en sone der man skal fiske opp så mye som mulig.

På mange måter er forvaltningen av kongekrabben en suksesshistorie. Man er bekymret når en ny art blir introdusert, dette med hensyn til hvordan den skal påvirke områdene, biologien og hvordan man skal holde den under kontroll.

I den kommersielle sonen har man jobbet i 15 år med et merkevareprosjekt der det har vært dyktige fiskere og kjøpere som har funnet ut at de skal selge kongekrabben – norsk kongekrabbe – eksklusivt, under merkevaren Varanger. Det har gjort at de har skapt betydelige verdier, og det har gjort at man har kunnet bygge opp en flåte med markedskompetanse når det gjelder dette fisket. Tidligere fisket man krabbe, fryste den og solgte «cluster», altså klør. Nå har man kommet så langt at man for en stor del fisker krabben, tar den levende på land og eksporterer den levende. Paradokset er at dyktige utøvere fisker krabben som kommer spaserende fra russisk side, og leverer den levende tilbake til Moskva for litt over 450 kr per kilo. Det må kalles god butikk midt i det som egentlig er en litt trist historie om en introdusert art som ikke skal være der.

I meldingen viderefører man for en stor del prinsippene i forvaltningen som har vært. Man beholder de to områdene, men for å profesjonalisere fisket litt mer og oppfylle det som har vært intensjonen både i den forrige kongekrabbemeldingen og i denne, skal fisket og verdiene gå til dem som har mistet andre fiskerier da krabben kom. Man stiller en del krav. For det første stiller man krav til størrelse på båt. Man stiller også krav til aktivitet i annet fiskeri for å få tildelt kvote i kongekrabbefisket. Alle disse er godt mottatt i stort sett alle fiskerimiljøene, og det er grep som er med på å fremme et mer profesjonelt og bedre fiske.

Man endrer også kvoteåret slik at man kan strekke sesongen og ha tilgjengelig krabbe hele året. Det øker verdien hos forbruker, og det gjør at man øker verdiskapingen.

Man har i denne saken konsultert Sametinget, og i de konsultasjonene har man oppnådd stor enighet på de aller fleste felt. Det er stort sett bare diskusjonen rundt størrelse på båt som det har vært uenighet om. Argumentasjonen fra regjeringen og i meldingen er at en båt over seks meter gjør at man er i stand til å ivareta krabben på en ordentlig måte. Det er også et sikkerhetsaspekt når det gjelder disse fiskeriene. En krabbetein er ganske stor å hanskes med, og man bør ikke drive den typen fiskeri med for små båter.

Det er stort sett enighet om alt i komiteen. Det er et mindretallsforslag når det gjelder en litt spesiell sak. Det har gjennom noen år vært drøftet om fiskerne i Måsøy

kommune kan få en egen kvote. Måsøy er en grensekommune til Porsanger, der grensen går. Måsøy kommune er således utenfor det kommersielle området, og det har vært diskutert om Måsøy-fiskerne kan få en kvote i det kommersielle området. For fire-fem år siden var dette høyaktuelt, for da var verdien av det kommersielle fisket såpass stor at det faktisk betydde en god del for en fisker som ville delta. Måsøy kommune opplevde bl.a. at folk flyttet østover fra kommunen, tok båtene med seg og etablerte seg i stedet i Øst-Finnmark for å få delta i dette fisket.

I dag har ting endret seg. For det første foregår et mye større desimeringsfiske i vest. For det andre har man nå et kjøp som gjør at man tjener like mye på den krabben man fisker i vest, som man tjener på den man fisker i øst. Den store økonomiske fordelingen med å ha en kvote i det kommersielle området er altså ikke der lenger, og regjeringen innstiller derfor på at man skal ha sonene og inndelingen som de har vært.

Det er også en begrunnelse med hensyn til kontroll og forvaltning av sonen som gjør det enklere hvis man er helt sikker på at man har en grense. Derfor har man i meldingen sagt nei til det, flertallet i komiteen sier også nei.

Ingrid Heggø (A) [13:26:44]: Som saksordføreren gjorde greie for, er det einigheit om at modellen for forvaltninga av kongekrabbe har vore sær sars vellukka. Ein har med det todelt forvaltningsregimet faktisk greidd å utvikla kommersielt fiske i aust samtidig som ein evnar å halda bestanden under kontroll med utreinskingsfiske i vest.

Arbeidarpartiet er òg einig i å innføra krav til aktivitet om omsetning i andre fiskeri for å få tildelt kvote i kongekrabbefisket, som ordføreren òg gjorde greie for.

Arbeidarpartiet vil i denne samanhengen òg peika på at enkelte tradisjonelle fiskeri er vanskeleggjorde på grunn av kongekrabben – f.eks. fjordfisket etter rognkjeks og flyndre – slik at ein til ein viss grad vil kunna vera negativt påverka av kongekrabben sjølv om ein ikkje har levert fangst.

Vi viser òg til at skiljet mellom fiskarar på blad A og B med høvesvis halv og heil kvote er slutt. Derfor ber vi om at øvre og nedre grense i den føreslegne modellen vert nøye overvaka og evaluert etter ei tid.

Vi har vore opptekne av at det er viktig med miljøovervaking, og vi peikar også på at tilskotsordninga framleis er eit viktig tiltak for å avgrensa spreinga av kongekrabbe.

Det er usemje i komiteen på to felt. Den eine handlar om dei med båtar under seks meter skal få delta i krabbe-fiske, den andre om fiskarane i Måsøy kommune skal få delta.

Først om båtar under seks meter: Hovudgrunnen for å gje kvotar til kongekrabbefangst var at dei som var mest plaga av at kongekrabben kom inn, og som av den grunn mista tilgang til fiske, var dei som skulle få kvotar. Dette vil òg gjelde dei med båtar under seks meter. Med aktivitetskrav og kvotefordelingstabell vil kvoten som går til fartøy under seks meter, vera svært avgrensa. Det bør ikkje utløysa dei store ekstra kontrolltiltaka. Dessutan er det eit tvilsamt argument regjeringa legg til grunn når alle skal straffast på grunn av at nokre få juksar.

Vi vil påpeika at det må stillast strenge krav også til dei med båtar under seks meter som sikrar god dyrevelferd ved at fartøya har dekksplass for krabben om bord, og som bidreg til å vareta sikkerheita og gjennomføringa av fisket. Når vi ikkje fremjar eige forslag om dette, har det ein klar samanheng med at det i komiteen berre er Arbeidarpartiet og Senterpartiet som deler dette synet.

Heile komiteen er oppteken av og kjend med at fiskarane frå Måsøy kommune har etterlyst moglegheit til å kunna delta i det kommersielle fisket. Måsøy er ein grensekommune, og også kommunen har påpeikt det dilemmaet at ein med garn og linefiskeri får problem med at kongekrabbe-fisket opptek gamle fiskefelt og på den måten er til hinder for det tradisjonelle fisket.

Ein kan sjølv sagt argumentera med at det alltid vil finnast ein grensekommune, men hovudprinsippet for å få krabbekvote har vore og er at dei som er mest plaga av at kongekrabben har kome inn, er dei som bør ha kvote. Det at krabben har kome inn, vedkjem fiskarane frå Måsøy både ved at krabben kan vera til hinder for tradisjonelt fiske og indirekte gjennom grenseproblematikk mot det kommersielle fangstområdet. Det bør vera mogleg å laga ei ordning der dei som ønskjer det, kan søkja om å få kvote i det kommersielle området, men at dei då vert avskorne frå å driva desimeringsfiske i den perioden dei driv det kommersielle fisket – dette for å koma i møte kontrollaspektet. Ein båt som søkjer om å få delta i det kommersielle fisket, må gje opp perioden det skal fiskast, f.eks. januar eller februar. Når kvoten i det kommersielle fisket er teken opp, kan ein igjen fiska i desimeringsområdet. Det må på same måten vera lov for båtar som har kvote, og om ein er busett aust for Nordkapp – grensa for det kommersielle området – å få driva med desimeringsfiske etter at den kommersielle kvoten er teken opp.

Det er ønskjeleg at flest mogleg av fiskarane i Måsøy skal driva med desimeringsfiske. Ved å gje dei tilgang til det kommersielle fisket vil dei få ei sikrare inntekt slik at dei kan investera i utstyr for krabbe-fiske. Arbeidarpartiet er opptekne av at ein også i desimeringsfisket må ta med eit forpliktande og konkret utforma aktivitetskrav, f.eks. i form av levert kvantum desimeringskrabbe, for at ein skal få kvote i dei kommersielle områda.

Frå Arbeidarpartiets side vil eg understreka at det er viktig å konsultera Sametinget før det eventuelt vert gjort endringar. Eg tek hermed opp framlegget frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet.

Presidenten: Representanten Ingrid Heggø har tatt opp forslaget hun refererte til.

Geir Pollestad (Sp) [13:31:37] (komiteens leder): Når vi først har fått en uønsket art inn i landet vårt, er det jo heldig både at den smaker svært godt, og at det er stor betalingsvilje for den. Når det gjelder hovedtrekkene i komiteens innstilling om forvaltningen av kongekrabbefisket, støtter jeg det som representanten Bakke-Jensen, som saksordfører, og også representanten Heggø til nå har sagt.

Jeg vil rette oppmerksomheten inn mot spørsmålet om Måsøy-fiskernes deltakelse i det kommersielle fisket. Det

er rett at desimeringsfiske, eller frifiske, har fått et betydelig omfang, men jeg får også signal fra vår ordfører i Måsøy om at det er viktig for bosettingen i Måsøy at en også får mulighet til å delta i det kommersielle fisket. Det gir mer forutsigbare og stabile inntekter enn deltakelse i frifiske.

Jeg har også registrert – jeg kan ikke dokumentere det – at saksordføreren, Bakke-Jensen, i valgkampen hadde et litt annet syn på saken da han besøkte Måsøy, enn det som kommer til uttrykk i innstillingen i dag. Jeg vil understreke at forslaget som Arbeiderpartiet og Senterpartiet har lagt fram, er et forsiktig forslag. Vi sier at vi ønsker en deltakelse i et begrenset omfang. Det vil si at de vurderingene som er gjort i proposisjonen, av hvilke konsekvenser en åpning for Måsøy-fiskerne i det kommersielle fisket vil ha for dem som allerede deltar i det fisket, er betydelig overvurdert. Så jeg håper en kan få et flertall for å be regjeringen se på dette og vurdere om Måsøy-fiskerne skal få en mulighet til å delta i det kommersielle fisket. Og det er viktig å understreke at når det gjelder grensen, er ikke den foreslått flyttet. Den ønsker vi skal gå der den går i dag. Det er kun et spørsmål om også noen få fiskere fra Måsøy skal kunne delta i det kommersielle fisket. Det vil styrke Måsøy-samfunnet, det vil forhåpentligvis også gi økt deltakelse i desimeringsfisket og samlet sett bidra til en enda bedre forvaltning av kongekrabben.

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:34:22]: Det har vært en intensjon at kongekrabbefisket i det kvoteregulerte området i Øst-Finnmark skal forbeholdes dem som er mest berørt av bifangstproblemer med kongekrabbe i andre fiskerier, altså dem som har fått til dels ødelagt sitt tradisjonelle fiskeri og tapte inntekter etter kongekrabbens inntreden. Samtidig har det vært et mål å begrense spredningen vestover. Derfor har vi hatt et fritt fiske og en tilskuddsordning vest for det kvoteregulerte området.

Denne forvaltningsmodellen fikk Stortingets tilslutning i 2008, og denne stortingsmeldingen gjennomgår erfaringene med det reguleringsregimet.

Men vi løfter også blikket og ser fremover. Den todeltede forvaltningen videreføres, men vi ønsker å legge til rette for at høstingen av bestanden i Øst-Finnmark kan gi enda høyere verdi for samfunnet.

Vi har klart å begrense spredningen av kongekrabbe videre vestover i norske farvann, samtidig som vi har opprettholdt og forvaltet bestanden i et kvoteregulert område. Dette gir grunnlag for inntekt til de fiskere som har fått reduserte inntektsmuligheter i tradisjonelle fiskerier etter kongekrabbens inntreden.

Jeg er glad for at de endringene vi har foreslått for deltakelse i fisket og kobling til aktivitet i andre fiskerier ved kvotefordeling, støttes av et flertall i komiteen.

En nedre fartøygrense handler om sikkerhet og en forsvarlig råstoffbehandling. Den nye modellen for kvotefordeling vil bidra til større aktivitet i andre fiskerier og vil dermed også kunne bidra til å opprettholde mottaksstasjoner og infrastruktur på landsida, noe bl.a. Sametinget har vært meget opptatt av.

Men det viktigste med modellen er at de som er mest

negativt berørt av kongekrabbe som bifangst i andre fiskerier, også blir de som får størst kongekrabbekvote.

Denne modellen ekskluderer ingen fra å fiske kongekrabbe. Man kan fiske 10 pst. av en hel kongekrabbekvote uten omsetning fra annet fiskeri, dersom man ellers fyller vilkårene for å delta i fisket.

Vi høster av naturressurser, og vi ønsker profesjonelle aktører i våre kommersielle fiskerier. Vi leverer en råvare, og vi leverer en merkevare. Vi mener at vi vil oppnå høyest verdiskaping ved å legge til rette for profesjonelle fiskere – de som har best forutsetning for å utøve et rasjonelt fiske og håndtere fangsten best mulig.

Det har de siste årene åpnet seg nye markeder for eksport av levende kongekrabbe, med stor etterspørsel og svært gode priser. Dette har vært medvirkende til økt verdiskaping og er et ytterligere argument for å dyrke fram mer profesjonelle aktører. Det er gledelig at komiteens flertall støtter regjeringen også på dette punktet.

Måsøy kommune ligger tett opp til det kvoteregulerte området, men vestgrensen går lenger øst, omtrent midt i Nordkapp kommune, så Måsøy er ikke en direkte grensekommune til det kvoteregulerte området. Det kan argumenteres for at også fartøy fra Måsøy har mistet tradisjonelle fiskeplasser etter kongekrabbens inntreden, men det må likevel kunne sies at fartøy hjemmehørende i Måsøy kommune ikke er like direkte berørt som fiskerne i Øst-Finnmark.

Vest for Nordkapp har vi et fritt kongekrabbefiske og en tilskuddsordning som flere fartøy fra Måsøy kommune har gode inntekter fra. Dette må kunne betraktes som en kompensasjon for de ulempene kongekrabben medfører i dette området.

Jeg vil til slutt nevne at kongekrabben også har blitt en del av opplevelsesturismen i Finnmark. Kongekrabben kan slik bidra til verdiskaping også utenfor selve sjømatnæringen. Vi tar sikte på en forenkling av prosessen rundt tildeling av turistfisketillatelse til reiselivsbedrifter, slik at vi også innenfor denne næringen kan utnytte kongekrabben på en best mulig måte.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Ingalill Olsen (A) [13:38:41]: Saksordfører Frank Bakke-Jensen sa at forvaltningen er en suksesshistorie. Er statsråden enig i at det er en suksesshistorie for Måsøy-fiskerne også, all den tid vi har opplevd at fiskere flytter fra Måsøy kommune og østover for å få den meget ettertraktede kvoten? De gjør ikke det fordi de vil forlate kommunen sin. De gjør det fordi det er en urimelig forvaltning, og det har store konsekvenser for kommunen.

Jeg registrerer at også statsrådets parti i Måsøy kommunestyre ikke er enig i Høyres vurderinger av dette. Mitt spørsmål er da: Hvorfor vil ikke regjeringen rette opp denne urimeligheten, eller gjør det kanskje ikke noe at Måsøy-fiskerne forlater Måsøy og flytter østover?

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:39:33]: Det er selvsagt synd hvis en kommune i Finnmark, som Måsøy, mister innbyggere, og at folk flytter på seg.

Hvis vi går til fangststatistikk og ser på fangstverdier, har det utviklet seg sånn at de som driver og fisker utenfor det kvoteregulerte området, kan få større inntekter gjennom desimeringsfiske enn det man har i det kvoteregulerte området. Det skyldes at det er blitt så mange der at det har gått utover kvotestørrelse. Da tenker jeg at man er i en situasjon hvor man må gjøre noen valg. Vi er opptatt av at vi skal ha et fiske som det skal være interessant å drive i det kvoteregulerte området, og derfor har vi kommet til den konklusjonen at det per i dag, slik som det har utviklet seg, faktisk også er til gunst for de som driver og fisker i det området som er uregulert, og som har desimeringsfiske.

Ingalill Olsen (A) [13:40:37]: Mener statsråden at det ikke er urimelige forskjeller mellom Måsøy-fiskerne og de som har kvote i dette kvotebelagte området? Jeg ønsker et svar, et helt klart svar på om statsråden mener det er urimelig, eller om hun mener det er rimelig.

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:40:57]: Vi har lyttet til de rådene som vi har fått. Vi har sett på fangststatistikk. Vi har sett på verdien av den fangsten av krabbe som fiskere tar på land, når man sammenlikner det som skjer i det kvoteregulerte området, og det som skjer i desimeringsfiske. Vi ser nå at de som deltar i desimeringsfisket, sånn som Måsøy-fiskere kan gjøre, sitter igjen med større verdier på grunn av at det er så mange som fisker i det kvoteregulerte området at kvotene er blitt små per fisker. Vi har som sagt lyttet til de råd vi har fått. Vi bygger videre på det todelte forvaltningssystemet fra 2008, og vi har konkludert med at av hensyn til at det skal være attraktivt å drive i det kvoteregulerte området, er det ikke tilrådelig at flere skal få komme inn i det området.

Geir Pollestad (Sp) [13:42:00]: Selv om desimeringsfisket gir gode inntekter per nå, må det jo være åpenbart at det stiller seg noe annerledes f.eks. når det gjelder å bruke disse inntektene som grunnlag for finansiering av ny båt. Det er tryggere å ha kvote i det regulerte fisket.

Grunnen til at jeg tok replikk, var at statsråden sa at det per i dag ikke var aktuelt å gjøre endringer. Da er mitt spørsmål: Vil statsråden vurdere dette framover, og, hvis forholdene endrer seg, være åpen for at også Måsøy-fiskerne i et begrenset omfang kan få ta del i det ordinære kongekrabbefisket?

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:42:47]: Med de kvotestørrelsene vi har i dag, har vi vært opptatt av én ting: Vi må greie å ha et så godt fiske på krabben i det kvoteregulerte området at det faktisk gir grunnlag for å ha motaksstasjoner, og at vi kan få fiskeværene og fiskeriene til å fungere med de ulempene det hadde at krabben har kommet inn i det området. Da er det per i dag, med de kvotene som er på krabben, ikke tilrådelig å dele de kvotene på flere. Jeg er opptatt av å lytte til hva bl.a. Sametinget har sagt i denne sammenhengen, hvor man har vært opptatt av ikke å bidra til å uthule kvotesystemet i det kvoteregulerte området på en sånn måte at vi faktisk kanskje sparker beina under alle.

Geir Pollestad (Sp) [13:43:37]: Jeg registrerer at det i beregningene en har gjort i meldingen, er lagt opp til en voldsomt stor deltagelse fra Måsøy-fiskerne hvis det blir åpnet for det, og så er konsekvensen av det vurdert. Det er jeg enig i, og derfor har Senterpartiet og Arbeiderpartiet i sitt forslag brukt begrepet «begrenset omfang».

Men mitt spørsmål tilbake igjen, og som jeg ikke fikk svar på i den første replikken, er: Når statsråden bruker uttrykket «per i dag», kan det da åpnes for at vurderingene som blir gjort senere, blir annerledes?

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:44:19]: Man kan aldri utelukke at forutsetningene kan endre seg, som gjør at man på et senere tidspunkt kan komme til en annen konklusjon. Men som jeg sier: Per i dag, med den kvotestørrelsen vi har innenfor det kommersielle området, er det ikke tilrådelig og bærekraftig å slippe inn flere for å fiske på de kvotene.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:44:54]: Ministeren viste til fangststatistikk, og det er påfallende at det er overraskende store fangstar heilt vest på Sørøya. Krabben krabbar både innover i fjordane og vidare vestover i Finnmark.

Er det ikkje berre eit spørsmål om tid før ein begynner å utvide dagens ordning?

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:45:22]: Vi følger nøye med på hvordan krabben krabber, og om det desimeringsfisket som er, er effektivt nok til at vi greier å stoppe den på den grensen som er satt. Vi er opptatt av at dette er en introdusert art, og det er ikke ønskelig at den skal spre seg ytterligere. Det går klart fram av meldingen at det må gjøres et forskningsmessig arbeid for å kontrollere og sørge for at vi hele tida tar inn over oss konsekvensene av at kongekrabben er kommet. Så må man se om det er behov for å iverksette ytterligere tiltak hvis det skulle oppdages at den sprer seg videre, og at desimeringsfisket ikke er tilstrekkelig sånn som det organiseres i dag.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:46:16]: Desimeringsfiske er jo bra, men samtidig veit vi at prisar knytte til f.eks. skada krabbe og sånt er noko heilt anna. Difor er det viktig å ha gode støtteordningar til desimeringsfisket, sånn at det fungerer etter intensjonen. Med den auken ein anta-keleg ser i vandring vestover, meiner ministeren at ein har gode nok rammer for desimeringsfisket i dag?

Statsråd Elisabeth Aspaker [13:46:45]: Vi følger dette nøye og kommer til å gjøre det også i fortsettelsen. Så vil vi komme tilbake dersom vi mener det er behov for å sette inn ytterligere tiltak.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Ingalill Olsen (A) [13:47:13]: Det er ingen tvil om at kongekrabben er en verdifull ressurs for dem som lever av

og skal ha inntekten sin fra havet. Fiskerne har vært plaget av kongekrabbe, og der den har fortrent annet fiskeri, har det å få kvoter kompensert for det. Grensene for det kommersielle fisket, som er nevnt her, går tilfeldigvis mellom Nordkapp og Måsøy kommune. Hvis man var bosatt på Nordkapp da grensene ble trukket, fikk man den verdifulle kongekrabbekvoten. Men bodde man på naboøya Måsøy, eller i Måsøy kommune, fikk man kun krabbepagene. Dette er en tilfeldighet – en tilfeldig grense som er satt, og det rammer Måsøy-samfunnet.

Og for å vise enda et eksempel på hvor urimelig dette er, kan jeg vise til at fiskere som fisket i Øst-Finnmark da kvotene ble tildelt, også fikk kvote. Så de kommer f.eks. fra Nordland, passerer forbi Måsøy og kan gå og hente sin verdifulle kvote i Øst-Finnmark. Dette er et urimelig system.

Nå har vi hatt en gyllen anledning til å gjøre noe med dette urimelige og urettferdige systemet, og det er en gåte at regjeringspartiene ikke vil gjøre noe med det. Og som finnmarksrepresentant må jeg også innom Sametingets konsultasjoner, og jeg er meget skuffet over det punktet som står der, hvor jeg opplever at de aktivt motarbeider Måsøy-fiskerne.

Men det er flere som motarbeider. Sakens ordfører, Frank Bakke-Jensen, lovt i media, frekt og freidig, at hvis Høyre kom i posisjon ved siste stortingsvalg, skulle han fikse tilgang for Måsøy-fiskerne. Det skulle han attpåtil gjøre lett. Nå kan vi lese hva saksordfører Frank Bakke-Jensen sier:

«(...) støtter likevel regjeringens syn der Måsøy-fiskerne ikke tillates kvote i den kommersielle sonen med begrunnelsen at eventuelt inntektstap kompenseres med krabbefisket i fri sone (...)»

At Frank Bakke-Jensen går fra sine lovnader i media, er for øvrig ikke første gang, men at han til og med antyder at det er Måsøy-fiskerne som vil utløse kontrollproblemer, som det står i merknaden i innstillingen, er intet mindre enn frekt. Juks i kongekrabbefisket er velkjent i Finnmark. Det jukset foregår i det kvoteregulerte fisket, og her må man sette inn kontrolltiltak.

Den dobbeltkommunikasjonen som saksordfører Frank Bakke-Jensen har bedrevet på sin vei fra Finnmark til Stortinget, er nesten på Fremskrittsparti-nivå, men jeg mener at det faktisk kvalifiserer til å be om unnskyldning for overfor Måsøy-fiskerne, for det var lovet at dette skulle ordnes opp i hvis de kom i regjering.

Frank Bakke-Jensen (H) [13:50:36]: Først til det med Måsøy-fiskerne. Det stemmer ikke at grensa er satt vilkårlig. Det er en grunn til at grensa er satt der den er satt, og det er at der er kontinentalhylla smalest. Naturen har gitt oss et punkt der det er enkelt å sette en grense og drive kontroll. Sökkelen er smalest der, og det går fortest ut på dypet. Det er begrunnelsen for den.

Så til hva som ble sagt i valgkampen. Jeg må be representanten Olsen om å dokumentere fra media at jeg lovde den kvoten til Måsøy-fiskerne. Dette er en sak vi har jobbet med i ganske mange år, og som jeg innledet med i innlegget mitt. For seks år siden så bildet litt annerledes

ut. Det kommersielle fisket var så mye mer verdt enn det man klarte å tjene på desimeringsfiske. Da satt representanten Olsen i Stortinget med eget parti i regjering. Det ble sendt skriftlig spørsmål fra undertegnede til fiskeriminister Lisbeth Berg-Hansen om hun kunne vurdere situasjonen til Måsøy-fiskerne. Arbeiderpartiet redegjorde ganske greit da for at man ikke så noen grunn til at Måsøy-fiskerne skulle få del i den kommersielle kvoten.

Vi lovde at vi skulle ta det opp, og vi har tatt det opp. Arbeiderpartiet leverte ingen ny kongekrabbeforvaltning – det har denne regjeringen vurdert. Vi har et eget kapittel der vi behandler situasjonen til Måsøy-fiskerne. Det er også slik at man kan ikke bare snakke om Måsøy-fiskerne. Det er flere grensekommuner. Fiskerne i Kvalsund må også få rett på en slik kvote hvis man skal endre den forvaltningen som er i dag.

Til slutt: Det desimeringsfisket som foregår i dag, er mye mer verdifullt enn det var for seks år siden. Jeg skal gjenta hva som er begrunnelsen for det. For det første er det mer krabbe tilgjengelig. For det andre har man nå et kjøp i Vest-Finnmark på lik linje med det man har i Øst-Finnmark. Man kjøper levende kongekrabber og flyr det nå også ut fra Vest-Finnmark, slik at fiskerne som deltar i desimeringsfisket, utfører et like verdifullt arbeid som de gjør østpå.

Så til eksemplet: I desimeringsfisket i dag opplever vi at man kommer opp med dagfangster på opp mot 2 000 kg krabbe. På en dag fisker man altså akkurat like mye i vest som det man kan få på en hel kvote i det kommersielle fisket. Det mener jeg er et godt bilde på at den store forskjellen på inntjening som det var for seks år siden, den er faktisk ikke der i dag. Da er det viktig at man har en forvaltning som er rett.

Når det gjelder kontrolljuks, har ikke jeg sagt at det vil øke hvis Måsøy-fiskerne deltar i dette. Men jeg har sagt at en trafikk til og fra og over grensen har vært et problem når det gjelder juks tidligere. Det vil også bli et problem hvis man skal ha et sånt regime i vest.

Ingalill Olsen (A) [13:53:51]: Saksordføreren, Frank Bakke-Jensen, burde avklare om han benekter at han har uttalt til media og til fiskere i Måsøy at Høyre skulle endre dette hvis de kom i regjering.

Så til Arbeiderpartiets holdning til dette. Daværende statsråd Lisbeth Berg-Hansen sendte ut en melding før valget om at det skulle komme en kongekrabbemelding, hvor hun også pekte på at situasjonen for Måsøy skulle tas opp. Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet som foreligger her i dag, om at Måsøy-fiskerne kan få delta «i et begrenset omfang», er et skritt i riktig retning for å rette opp ulempene for Måsøy-fiskerne. Jeg mener at dette viser at det har vært jobbet godt i Arbeiderpartiet med denne problematikken.

Når det gjelder juks og hvor man på en måte sier noe om hvor jukset er, står det i innstillingen at begrunnelsen for at man sier nei til Måsøy, er at «eventuelt inntektstap kompenseres med krabbefisket i fri sone, og at det ville bli store problemer med kontrollen om et grenseoverskridende fiske skulle tillates». Det må være rimelig å anta

at dette problemet ville bli større hvis Måsøy-båtene kom inn.

Det er meget lett å tolke det som at det er juks som bestrides av Måsøy-båter, og det synes jeg er svært urimelig.

Jeg vil gjerne at Frank Bakke-Jensen, som ordfører for saken, avklarer om han har lovt at Høyre – hvis de kom i regjering – skulle endre dette.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [13:55:50]

Innstilling fra næringskomiteen om Noregs fiskeritavtalar for 2015 og fisket etter avtalane i 2013 og 2014 (Innst. 256 S (2014–2015), jf. Meld. St. 15 (2014–2015))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til seks replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Pål Farstad (V) [13:56:51] (ordfører for saken): Meldingen til Stortinget om Norges fiskeritavtalar blir det vanligvis bred enighet om under næringskomiteens behandling. Slik ble det også denne gangen da komiteen behandlet meldingen fra Nærings- og fiskeridepartementet om fiskeritavtalene for 2015 og fisket som er gjennomført etter avtalene i 2013 og 2014. Det er en samlet komité som står bak innstillingen vi nå behandler, og jeg vil takke komiteen for samarbeidet om det.

Norge deler oppimot 90 pst. av havressursene vi høster av, med andre land. Det betyr at det er særdeles viktig å inngå gode, framtidsrettede avtaler. Komiteen viser til at fiskeritavtalene bygger på et langsiktig forvaltnings-samarbeid, som gir grunnlag for at vi i dag kan høste fra sterke fiskebestander og drive lønnsom næringsaktivitet i havområdene våre, og som gir god effekt også på land. Internasjonalt samarbeid er avgjørende for en vellykket og bærekraftig fiskeriforvaltning og for nedkjemping av bl.a. fiskerikriminalitet.

Komiteen peker også på at Norges gode renommé som forvalter av store fiskebestander gir oss et fortrinn i andre møter og forhandlinger med nasjoner vi samarbeider med. Denne posisjonen må Norge tilstrebe å ha også i framtiden, og god ressurskontroll er et viktig element i dette.

Det er grunn til å framheve Norges arbeid i det internasjonale kontrollsamarbeidet, et samarbeid hvor mange, både tjenestemenn og folk i næringen, arbeider sammen mot ulovlig og urapportert fiskeri. For min del gir jeg gjerne honnør til fiskeriministeren for måten det blir jobbet på.

Et annet eksempel på hvordan Norge gjør et godt arbeid, er Havforskningsinstituttets deltakelse i Det interna-

sjonale råd for havforskning, hvor Havforskningsinstituttet bidrar med både bestandsvurderinger og rådgivning. Norge har betydelige vitenskapelige fortrinn og kompetanse, noe som bidrar til en bedre utnyttelse av ressursene – noe som igjen er til fordel både for Norge og for de land Norge samarbeider med gjennom ulike typer fiskeritavtaler.

Samtidig som det er viktig med omforente avtaler på bestander vi deler med andre land, er det særdeles viktig å være hard i klypa for å ivareta norske interesser, og komiteen legger til grunn at hovedfokus er de norske interessene.

Forholdet til Russland er på ulike områder utfordrende for tiden, og da er det særdeles positivt at det er framforhandlet gode, tosidige fiskeritavtaler med Russland både i 2014 og nå i 2015.

Når det gjelder EU, har komiteen pekt på at Norge må videreføre samarbeidet med EU, med sikte på best mulig forvaltning av fellesbestandene.

Til slutt understreker en samlet næringskomité at det fortsatt er nødvendig og viktig å prioritere bestandsforskning høyt. Ved en slik prioritering vil Norge få et mer presist grunnlag for å fastsette kvoter og bedre ressursutnyttelse. Økt bestandsforskning vil også i framtiden kunne skape vekst og verdiskaping for næringen.

Jeg vil derfor også framheve at det i statsbudsjettet for 2015 ble satt av 10 mill. kr ekstra til Havforskningsinstituttet for å styrke bestandsforskningen. En samlet komité sier at det er nødvendig med høyere prioritering til bestandsforskningen.

For øvrig vises det til innstillingen.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Elisabeth Aspaker [14:01:11]: La meg starte med å si at jeg er tilfreds med at komiteen trekker fram viktigheten av god ressurskontroll. Det å fremme en bærekraftig forvaltning av de levende marine ressursene er ett av de tre overordnede målene som ligger til grunn når Norge deltar i internasjonale fora. Jeg er desto mer glad for å orientere Stortinget om at vi har fått på plass både en ny landings- og sluttsekkforskrift og en ny innmeldingsordning for den minste flåten. Spesielt innmeldingsordningen, som foregår elektronisk, er en moderne løsning og ett av flere verktøy som skal ivareta behovet for god ressurskontroll i årene framover.

Komiteen trekker fram det internasjonale kontrollsamarbeidet, hvor vi også oppnår resultater. Norge og Russland er enige om å videreføre sitt kontrollsamarbeid, bl.a. om en felles analysegruppe, men også med tiltak for å redusere utkast av fisk samt prosjekter som skal bidra til felles retningslinjer for gjennomføring av inspeksjoner. Den internasjonale konferansen om fiskerikriminalitet som vi arrangerte i Tromsø i fjor høst, har fått svært gode tilbakemeldinger, også fra internasjonale deltakere, og er noe vi planlegger å gjenta.

Gjøremålene som jeg nevner her, medvirker alle på sitt vis til at vi klarer å nå ett av de andre av våre overordnede

mål: det å sikre tilfredsstillende kontroll og håndheving i fiskeriene.

Arbeidet som pågår i regionale fiskeriorganisasjoner og i FN, har betydning for vår fiskeriforvaltning her hjemme. Jeg støtter derfor komiteens syn om viktigheten av at Norge deltar i dette arbeidet.

NEAFC utvidet virkeområdet for havnestatskontroll i 2014. Havnestatskontrollen er nå fullt på linje med den internasjonale havnestatsavtalen som er forhandlet fram under FAO, noe som er enda et skritt i riktig retning med tanke på det internasjonale kontrollarbeidet. En annen effekt av vårt internasjonale arbeid er at Norge i 2014 kunne gjenoppta fisket etter makrellstørje i norske farvann etter mange års stopp.

God bestandsforskning er viktig, og det er oppløftende at komiteen også ønsker å prioritere dette høyt. Til tross for at bestandssituasjonen i dag er god for flere arter, har vi overvåkings- og forskningsutfordringer knyttet til økt bestandsutbredelse og økt aktivitet langs kysten vår. Regjeringen styrket derfor Havforskningsinstituttets arbeid med å håndtere marine data med 10 mill. kr i 2015-budsjettet, og i behandlingen styrket Stortinget innsatsen ytterligere med 10 mill. kr til bestandsforskning. Jeg har også opprettet et nytt rådgivende utvalg hvor formålet er å få gode innspill fra næringen om forskning og bestandsovervåking.

I tillegg er regjeringen opptatt av å sikre at samfunnet får mest mulig igjen for den ressursinnsatsen som benyttes til marin forskning og overvåking. Havforskningsinstituttet er i gang med å vurdere framtidig behov for marin datainnhentingsinfrastruktur, det vil si fartøy, bøyer etc. Selv er jeg i gang med en masterplan for marin forskning. Der vil vi videreutvikle den marine forskningspolitikken og angi de marine forskningsprioriteringene. Begge disse arbeidene vil bli ferdigstilt i løpet av kommende høst.

Jeg innledet med å si noe om ett av hovedmålene som ligger til grunn når Norge deltar i internasjonale forhandlinger. Jeg vil runde av med det tredje og siste hovedmålet – som er å sikre Norge en rettfærdig del ved kvoteregulering av felles, regulerte bestander.

Etter mange og lange forhandlingsrunder fikk vi til slutt en trepartsavtale på makrell, noe som er svært positivt. Vi vil fortsette å arbeide for at alle kyststatene tilknytter seg avtalen på sikt. Det gjenstår også noen utfordringer i forhandlingene om kolmule og sildeavtaler, hvor våre forhandlere arbeider utrettelig for å komme i mål.

Det har i de senere årene vært en prosess for å endre rammeverket for Skagerrak-avtalen slik at den blir mer i tråd med moderne havrett. Det har nå resultert i en ny avtale om norsk, dansk og svensk fiske i Skagerrak, som ble undertegnet 15. januar i år.

For første gang er det nå enighet med russerne om å innføre kvotefleksibilitet på torsk og hyse. Samtidig har vi for første gang kommet til enighet med Russland om felles totalkvote og fordeling av uer i Barentshavet. Begge deler er viktige milepæler i vårt langvarige samarbeid med Russland.

Det må ikke herske noen som helst tvil om at det er viktig for oss å inngå omforente avtaler. Samtidig er det sånn at vi ikke kan inngå avtaler for enhver pris – i tillegg til å

være gode avtaler for Norge som fiskerinasjon skal de også være bærekraftige.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [14:06:17]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett vei – reformer i veisektoren (Innst. 362 S (2014–2015), jf. Meld. St. 25 (2014–2015))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 40 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 30 minutter, Høyre 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter og medlemmer av regjeringen 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere og inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Hans Fredrik Grovan (KrF) [14:07:25] (ordfører for saken): Meld. St. 25 for 2014–2015 På rett vei handler om å ta i bruk nye virkemidler for å få til en mer sammenhengende og effektiv veiutbygging i vårt land. Meldingens tre hovedelementer for å oppnå dette er opprettelse av nytt veiselskap, rammeverk for offentlig–privat samarbeid samt en bompengereform hvor en legger til rette for overgang fra mange til et fåtall bompengeselskaper.

Forbedret framkommelighet bidrar til økt verdiskaping og knytter fylker og landsdeler sammen på en ny måte. God kvalitet og godt vedlikehold av veiene er avgjørende for både næringsliv og befolkning i hele landet. Komiteen er derfor opptatt av at det må satses på flere, bedre og tryggere veier både i distriktene og mellom regioner og byer. Det er interessant å minne om at da handlingsregelen ble innført i 2001, ble det forutsatt at det økte handlingsrommet oljeinntektene ga, skulle benyttes til å styrke den langsiktige vekstevnen i norsk økonomi, bl.a. gjennom investeringer i infrastruktur.

For en samlet komité er det viktig å understreke at det trengs større forutsigbarhet for utbyggingsprosjekter som går over tid. Avbrudd er lite effektivt. Komiteens flertall, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at en veireform slik regjeringen foreslår i meldingen, vil bidra til en mer helhetlig veiutbygging med forutsigbar finansiering. Det samme flertallet er tilfreds med at det nå innføres et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter kan gjennomføres i sammenheng. Nye finansieringsmuligheter og alternative organiserings-

former skaper større forutsigbarhet samtidig som investeringstakten øker. Til sammen vil et nyopprettet veiselskap, forutsigbar finansiering og bruk av OPS være sentrale elementer i fornyelsen av norsk veipolitikk. For det er en fornyelse av norsk veipolitikk vi nå ser, takket være et nytt og offensivt politisk flertall.

Også de rød-grønne partiene erkjenner behov for endringer. Men jeg er forundret over at landets største opposisjonsparti ikke har noen nye ideer å legge fram for framtidig organisering av denne sektoren.

En samlet komité er opptatt av å understreke at et godt veinett sammen med en godt utbygd og vedlikeholdt jernbane er selve livsnerven i transportsystemet på land.

Veiselskapet er foreslått organisert som et statsaksjeselskap. Utbygging skal skje innenfor TEN-T-veinettet, de største europaveiene i Norge. Statens vegvesen skal fortsatt ha ansvaret for resten av riksveinettet. Det er gjennom rulleringen av NTP at selskapets utbyggingsportefølje fastlegges.

Flertallet i komiteen, de fire samarbeidspartiene, understreker at gjennom etableringen av veiselskapet legger man til rette for en kostnadseffektiv og rask utbygging. Man oppnår en mer helhetlig og sammenhengende utbygging av hovedveinettet i Norge, man reduserer planleggingstid, legger til grunn en forutsigbar finansiering og etablerer et veiselskap med en spisset profil for å rigge en mer effektiv europaveiutbygging i Norge.

De nye strategiske grepene bidrar til å styrke verdiskaping i vårt land og gir innbyggerne bedre framkommelighet og tryggere veier. Etableringen av det nye veiselskapet gir derfor en merverdi utover bygging i tradisjonell forstand. Selskapets portefølje tar utgangspunkt i prosjekter som ble prioritert i NTP 2014–2023, med tillegg av noen mellomliggende veistrekninger.

For å oppnå en mer helhetlig og sammenhengende utbygging mener flertallet det er riktig å inkludere de mellomliggende veistrekningene allerede ved oppstart av selskapet. Det forutsettes at porteføljen gradvis utvides, og at selskapet kan gis kraftigere økonomiske muskler, slik at selskapet etter hvert kan gis ansvaret for flere prosjekter. Det er viktig å understreke at det må være samsvar mellom de oppgaver selskapet har fått ansvaret for, og de økonomiske ressursene som stilles til disposisjon for selskapet.

De veiprojektene som inngår i oppstartsporteføljen, er valgt ut på faglige premisser, og er samtidig et tydelig uttrykk for at man tar målsettingen om sammenheng og helhet på alvor. For å få til en effektiv og målrettet utbygging støtter flertallet at selskapet gis en forventet slutt dato for oppstartsporteføljen på 20 år etter at selskapet er etablert. Utbyggingen vil finansieres gjennom statlige midler og bompenger.

Selskapet skal også ha ansvar for drift og vedlikehold av vei det har bygd. Flertallet merker seg at regjeringen vil arbeide videre med et samlet opplegg for selskapets ansvar for drift og vedlikehold, herunder finansiering.

Jeg registrerer at mindretallet, Arbeiderpartiet og Senterpartiet, frykter for faglig oppsplitting gjennom etablering av veiselskaper og mener at løsningen heller burde

være en egen prosjektorganisasjon innenfor Vegvesenet, med forpliktelser over flere år for et utvalg av prosjekter. Vel, dette må de nesten selv gå nærmere inn på.

Flertallet, de fire samarbeidspartiene, gir klart uttrykk for at Statens vegvesen fortsatt skal være navet i norsk veiutbygging, med ansvar for utbygging av de fleste veier som skal bygges i framtiden. Veiselskapet og Statens vegvesen vil være to likeverdige parter som får ansvar for ulike oppgaver av veiutbygging. Det er viktig at en finner gode grenseoppganger, slik at de samlede ressursene utnyttes best mulig.

Flertallet er opptatt av at en gjennom etablering av det nye veiselskapet får til en god håndtering av de personalmessige forhold, som kan sikre god kompetanse både i det nye selskapet og i Statens vegvesen.

Offentlig–privat samarbeid, OPS, har vist seg å være en svært nyttig utbyggingsform med hensyn til å få til en kortere utbyggingsperiode sammenlignet med den vanlige måten. Kritikken mot OPS har vært måten utbyggere har måttet finansiere prosjektene på. Derfor er flertallet svært tilfreds med at en nå legger opp til en justert OPS-modell gjennom å gi statlige garantier for utbyggingsselskapets låneopptak. Gjennom å benytte seg av statens kredittverdighet senker en lånerenten. Flertallet støtter at regjeringen vurderer å bruke samme modell for utbygging også på jernbanesektoren. Mindretallet, Arbeiderpartiet og Senterpartiet, uttrykker skepsis til OPS-modellen.

Regjeringen foreslår en ny bompengerreform, som har som mål å redusere antallet bompengeselskaper. Videre skal utstederrollen skilles ut rent organisatorisk, og regjeringen foreslår at det etableres en rentekompensasjonsordning. En samlet komité mener det er et uutnyttet potensial for effektivisering av bompengesektoren, og er opptatt av at en får til ordninger som gjør at minst mulig av bilistenes innbetalinger går til innkrevingskostnader og mest mulig til vei.

Også Riksrevisjonen har påpekt at det er stordriftsfordeler som ikke er utnyttet godt nok i den etablerte bompengeforvaltningen. Komiteen støtter at det igangsettes et arbeid for å få til en ordning med færre bompengeselskaper, en omorganisering som kan bidra til økt profesjonalitet med hensyn til innkreving og forvaltning.

Komiteen viser til Riksrevisjonens påpekning av at manglende bruk av bompengebrikker har ført til betydelige kostnader, noe som etter Riksrevisjonens anbefaling burde tilsi at flere trafikanter bruker brikke. Komiteens flertall, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er av den oppfatning at bompengebrikke bør være valgfritt, men understreker likevel at det er administrative forenklinger ved bruk av bompengebrikke, noe som burde avstedkomme ulike incentiver for å få flere bilister til å ta det i bruk. Flertallet mener likevel at kravet om obligatorisk bompengebrikke vil kunne være til ulempe for mange.

Mindretallet, Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, mener at innføring av obligatorisk bompengebrikke for alle kjøretøy over 3,5 tonn er et skritt i riktig retning, og mener at dette også bør innføres for lettere kjøretøy for å sikre at mest mulig bompenger kan gå til vei.

Flertallet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet og Venstre, er også opptatt av å gi brikken utvidet bruksområde, noe som kunne være et incentiv for å få flere til å ta den i bruk. Det samme flertallet støtter at utstederrollen skilles fra bompengeselskapene for å bidra til en mer effektiv drift og lavere kostnader.

Komiteen har merket seg at regjeringen foreslår en rentekompensasjonsordning for bompengelån for etablerte og nye bompengeprojekter som inngår i et av de nye bompengeselskapene. Det gjelder bompengeprojekter på riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Kompensasjonen er tenkt som en ordning som utformes som årlige tilskudd til de aktuelle prosjektene i inntil 15 år.

Komiteen viser til statsrådets svar, hvor det framgår at det er usikkerhet knyttet til beregning av størrelsen på det årlige beløpet til denne ordningen. Et grovt anslag for riksveinettet tilsier et beløp for 2016 på ca. 600 mill. kr.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er glade for at regjeringen legger opp til en bompengereform som kan bidra til en mer effektiv organisering og drift av bompengeinnkrevningen. Disse ser på rentekompensasjonsordningen som en stimulans for å få etablerte bompengeselskaper til å gå inn i de nye selskapene. Medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er skeptiske til rentekompensasjonsordningen, da den ikke vil bidra til mer utbygd vei.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre tar ikke prinsipiell stilling til en eventuell rentekompensasjonsordning, da bevilgningene til dette formålet må vurderes i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.

Vei skal bygges raskere og bedre. Et nytt politisk flertall omsetter velgernes vilje til konkret handling. Nå tas nye grep i samferdselspolitikken. Jeg er glad for at det nye stortingsflertallet har et helt annet ambisjonsnivå for samferdselssektoren, slik at vi nå kan få til en omfattende fornyelse av sektoren. Nå endres de politiske rammebetingelsene for bygging av vei i Norge. Det er på tide. Uten betydelige reformer skaper vi ikke et moderne og trafiksikkert veinett.

I 1962 la samferdselsminister Bratteli fram motorveiplanen, en plan for bygging av ca. 800 kilometer firefeltsvei, motorvei, i Sør-Norge innen 1980. I Sverige ble tilsvarende planer presentert samtidig. I Sverige bygde de fire felt, i Norge bygde vi to felt. Sikre og effektive veier bidrar til vekst som trygger framtidens velferd. Det er investering i trygghet og framtidig verdiskaping.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ingvild Kjerkol (A) [14:17:46]: Regjeringen har lagt fram en veireform der Kristelig Folkeparti og Venstre støtter hovedinnholdet, bl.a. etablering av et veiselskap, også bruk av OPS som gjennomførings- og kontraktstrategi, som det heter i meldingen, og en del tiltak for å effektivisere bompengeinnkrevningen. Mange av dem er omtalt allerede i den vedtatte Nasjonal transportplan, som saksordføreren redegjorde godt for.

Under behandlingen av Nasjonal transportplan i 2013 sto Høyre og Kristelig Folkeparti bak et forslag om å om-

danne hele Statens vegvesen til et veiselskap. Nå er det ett veiselskap på siden av Statens vegvesen flertallet går inn for, og mitt spørsmål til representanten Grøvan er: Ønsker man en oppsplitting av de fagmiljøene på vei som finnes, og tror man dette fører til mer eller mindre byråkrati?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:18:49]: Vi tror at gjennom etablering av et veiselskap så lager vi et selskap med en veldig spisset profil inn mot utbygging av stamveinettet som vi har savnet i vårt land. I tillegg gir vi dette selskapet noen andre muskler enn det vi har gitt tidligere gjennom den type utbygging, ved å garantere for en forutsigbar økonomi over flere år. Hvis vi ser hvordan de har klart veiutbyggingen i utlandet, ikke minst i Østerrike, ser vi at forutsigbarheten når det gjelder økonomi, i tillegg til sammenhengende utbygging, har vært noe av drivkraften som har gjort at de har fått til forholdsvis mye mer veiutbygging enn i Norge. Vi tror at det er oppskriften også når det gjelder en satsing på vei i vårt eget land. Derfor tror vi den type spissing gir bedre resultater og på den måten også bidrar til mer verdiskaping.

Ingvild Kjerkol (A) [14:19:55]: Nå svarte ikke Grøvan på spørsmålet mitt. I og med at Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å omdanne hele Statens vegvesen, er det for undertegnede nærliggende å tro at man ønsker en annen modell enn det man er med og skaffer flertall for i dag. Jeg gjentar mitt spørsmål: Synes man det er hensiktsmessig å splitte opp fagmiljøene som bygger vei i Norge i dag, ytterligere, og tror representanten Grøvan det blir mer administrasjon med den nye modellen, eller tror han det blir mindre administrasjon med den nye modellen?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:20:35]: Når vi har gått inn for dette, er det nettopp fordi vi tror at dette blir en mer effektiv utbyggingsform, og – som jeg nevnte – vi har eksempler fra utlandet på at en har lyktes med dette på en god måte.

Statens vegvesen vil fortsatt være en viktig aktør. I denne sammenhengen har det aldri vært en diskusjon omkring å gjøre hele Statens vegvesen om til et veiselskap. Vi tror at det er behov for begge deler. Det er to likeverdige parter, og de får en tydelig grenseoppdeling når det gjelder hva de får ansvaret for, og jeg tror to faglige miljøer – statlig eid, begge to – vil være en positiv tilvekst når det gjelder å få mer fart på veiutbyggingen. Det synes jeg virkelig vi har behov for.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:21:36]: Jeg registrerte at representanten Grøvan ikke var veldig lysten på å snakke om byråkrati. Det ser vi også i innstillingen når vi har spurt om kostnader knyttet til etablering av selskapet – til både etablering, administrasjon, lønn og drift – at man ikke er villig til å svare på det. Jeg håper at representanten Grøvan kanskje kan være litt mer tydelig når han blir utfordret på om ikke dette øker byråkratiet, for det ligger jo an til en dobbeltetablering og at man splitter opp miljøer som allerede ikke har altfor mange konkurrenter, for å si det sånn, når det gjelder arbeidstakere – enten det er ingeniører eller

planleggere. Tror ikke representanten at dette går ut over satsingen på vei, og at man får splittet opp et miljø, noe som betyr mer byråkrati?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:22:27]: Det jeg tror en må måle resultatene av en omorganisering på, slik som vi har gjort her, med etablering av et eget veiselskap, er hvor mye nybygd vei vi får framover. Her synes jeg vi har veldig gode eksempler og erfaringer fra flere andre land i Europa, der et eget selskap håndterer én type veiutbygging, nemlig stamveinettet. Jeg viser igjen til Østerrike. Jeg tror at byråkratiet her vil vise seg å være på akkurat riktig nivå.

Man har ikke tenkt å legge opp til et selskap med mange parallelle funksjoner. Vi har et godt miljø i Statens vegvesen. Her ønsker vi å etablere et utbyggingsselskap som skal håndtere utbyggingskontrakter og en del detaljplanlegging. Her tror jeg vi kan låne av hverandre – Statens vegvesen og det nye selskapet – og jeg tror resultatet klart vil vise at her får vi mer bygd vei og ikke først og fremst mer byråkrati.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Ingvild Kjerkol (A) [14:23:45]: For Arbeiderpartiet er veipolitikken et av beina som transportpolitikken står på. Sammen med jernbane, sjøtransport, kollektivtransport, gange og sykkel utgjør det helheten. Riksveinettet vårt er pulsårene i det nasjonale transportsystemet som binder byene og landsdelene sammen, og som knytter Norge til nabolandene. Dette er en del av landets realkapital og en helt integrert del av et konkurransedyktig nærings- og arbeidsliv.

Sammenhengen mellom mobilitet og økonomisk utvikling lar seg ikke bestride. Én ting er at varene skal ut til markedene, men i dag skjer altså fortsatt 87 pst. av persontransporten på vei. Denne transporten skal etter vårt syn skje med så få personskader som mulig.

Regjeringen har lagt fram en reform på vei med noe nytt og noe gammelt. Det nye er veiselskapet og at Fremskrittspartiet går inn for bruk av bompenger til finansiering av vei og binder opp bompengerekravet mange tiår fram i tid og over flere stortingsvalg.

Arbeiderpartiet er opptatt av at veisektoren organiseres på en sann måte at fellesskapet får mest mulig vei for pengene. Vi ønsker nye og smarte modeller for å bygge vei, sånn at vi får mer effektiv veibygging. Vi ser derfor med litt forundring på grepet med å etablere et nytt statlig veiselskap. Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti i behandlingen av Nasjonal transportplan var å omdanne hele Statens vegvesen til et aksjeselskap. Nå skal det etableres et selskap til på siden, som skal gjøre akkurat det samme som Statens vegvesen allerede gjør, men på et begrenset utvalg av strekninger. I tillegg får de ikke de tunge myndighetsoppgavene som Statens vegvesen utfører, og de skal heller ikke borti storbyproblemene, som det står i meldingen. Det gir økt administrasjon og binder opp flere ressurser, ressurser som i stedet kunne blitt brukt til å bygge mer vei. Vi kan ikke se at det er noen fordeler med å splitte opp

ansvaret for riksvei mellom to aktører, og vi kan heller ikke se at det legges fram gode, faglige argumenter for dette i stortingsmeldingen.

Arbeiderpartiet mener at det er behov for å gjennomføre utbygging, drift og vedlikehold av riksveinettet enda mer effektivt, men her er det viktig å treffe med riktig analyse før man gjør endringene. Regjeringen skriver selv i meldingen at Statens vegvesen er en effektiv gjennomførerorganisasjon. Arbeiderpartiet vil derfor i motsetning til regjeringen heller styrke Statens vegvesen, som allerede innehar kompetanse og erfaring med å gjennomføre storstilte veiutbygginger. Arbeiderpartiet vil derfor sørge for at Statens vegvesen kan porteføljestyre utbygging av riksveiprojekter på samme måte som det foreslåtte veiselskapet, slik at man slipper å etablere et nytt, dupliserende selskap, splitte opp fagmiljø og konkurrere om begrenset veikompetanse, ingeniører og planleggere. Vi mener det er gode argumenter for en mer porteføljestyrt framdrift på store prosjekter, som f.eks. på ferjefri E39, det aller største og sammenhengende veiprojektet i vår tid.

Et annet element i regjeringens veireform er større satsing på offentlig-privat samarbeid, omtalt som OPS, når det gjelder veiutbygging. Tradisjonelt har OPS-kontrakter vært sånn at staten over 20–30 år betaler private firma for å finansiere, bygge og vedlikeholde offentlige veier eller bygg. Det har blitt beskrevet som «høl i hue» av en tidligere statssekretær, så stortingsrepresentant igjen.

Arbeiderpartiet ønsker selvsagt velkommen nye og smartere modeller for å bygge og vedlikeholde vei, sånn at vi får mer effektiv utbygging, men vi er skeptiske til tradisjonell OPS-utbygging og mener at OPS-prosjekter ikke er en framtidsrettet, moderne måte å finansiere samferdselsprosjekter på. Arbeiderpartiet mener at privat lånefinansiering av vei er dårlig forvaltning av fellesskapets penger, og at privat finansiering av offentlige veianlegg gir større finanskostnader, som til syvende og sist må betales av fellesskapet. Vi ønsker nye kontraktsformer som gjør det mer mulig med innovative løsninger og et bedre samspill mellom staten som byggherre og entreprenørene, som får oppdragene med å utføre investeringene.

Det tredje elementet i regjeringens veireform er en såkalt bompengereform. Arbeiderpartiet støtter bruk av bompenger, ikke fordi vi ønsker å plage folk, men fordi det er et spleiselag mellom dem som bruker veien, og myndighetene, som gjør at fellesskapet kan få bygge ut flere veier raskere.

Arbeiderpartiet er opptatt av at det skal være mest mulig effektivt når vi krever inn bompenger, slik at bilistene får mest mulig vei igjen for hver krone de betaler når de passerer bomstasjonene. Vi er derfor positive til at regjeringen er opptatt av tiltak for å effektivisere og forbedre bompengesektoren, og at Høyre og Fremskrittspartiet i regjering følger opp vedtakene om dette fra Nasjonal transportplan. Her er de sentrale elementene for effektivisering av denne sektoren å slå sammen bompengeselskaper og å samordne takst- og rabattsystemer, noe som vil gi reduserte administrasjonskostnader og en mer effektiv drift. Det er veldig bra. Men Arbeiderpartiet mener at her kunne regjeringen ha gått enda lenger i å effektivisere bompenge-

innkrevningen. Obligatorisk bompengebrikke er det tiltaket som i seg selv gir størst reduksjon i innkrevingskostnadene.

Vi leser også et smått desperat forsøk fra Fremskrittspartiet på å pynte på det faktum at de i regjering er for bompenger og binder opp bompengennekningen for mange tiår og generasjoner framover med denne meldingen. Regjeringen foreslår en rentekompensasjonsordning for bompengelån, som støttepartiene Kristelig Folkeparti og Venstre interessant nok har valgt å stå utenfor. Arbeiderpartiet er veldig skeptisk til regjeringens forslag til rentekompensasjonsordning. Det er dessverre bare en annen og langt mer byråkratisk metode for å bevilge penger til vei. Men det vil ikke bli bygget noe mer vei for de midlene regjeringen bevilger til denne ordningen. Faktisk innebærer rentekompensasjonsordningen at det vil bli mindre midler totalt til bygging av nye og viktige veier for fellesskapet, iallfall hvis regjeringen skal holde seg innenfor handlingsregelen, som de bedyrer i meldingen.

Oppsummert: Arbeiderpartiet har mange tanker om å forbedre veisektoren, men ikke slik saksordføreren beskriver Arbeiderpartiets tanker om det som skjer på veiene våre. Vi vil organisere veisektoren på en slik måte at fellesskapet får mest mulig vei for pengene. Vi sier nei til løsninger som fordyrer og skaper mer administrasjon. Arbeiderpartiet sier ja til nye og smartere modeller for å bygge vei, sånn at vi får mer effektiv veibygging og mer vei for pengene. Vi sier nei til OPS som finansieringsløsning.

Vi i Arbeiderpartiet vil styrke Statens vegvesen, som allerede innehar kompetanse og erfaring med å gjennomføre storstilte veiutbygginger, og vi vil sørge for at Statens vegvesen kan porteføljestyre utbygging av riksveiprojekter gjennom særskilt prioriterte prosjekter, f.eks., hvis det videreføres som en budsjettmulighet i framtiden.

Vi sier nei til å etablere et veiselskap, til delt ansvar, nye grenser og økt administrasjon. Arbeiderpartiet vil ha en mest mulig effektiv innkreving av bompenger, sånn at bilistene får mest mulig vei igjen for hver krone. Vi sier derfor også nei til regjeringens rentekompensasjonsordning, som innebærer at det blir mindre penger til bygging av ny vei, og ikke det vi ønsker: veier over det ganske land, som binder byene våre sammen, landsdelene sammen, og som kobler oss til nabolandene.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Torill Eidsheim (H) [14:32:48]: I 2011 uttalte Navarsete, på den tida samferdselsminister for Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV: «Me treng ei systemreform».

Då vi overtok i 2013, hadde det framleis ikkje skjedd noko. Vi såg ingen nye og smarte idear – som Kjerkol viste til frå talerstolen. Den norske modellen var klattvis utbygging og uføreseieleig finansiering. Dette synest òg å vere ei ålmann oppfatning, og i BT sin leiar den 16. april stod det: «Et nytt selskap kan løse noen av de store utfordringene i norsk veibygging». Og samferdselsministeren viser sterk vilje til å reformere ein nokså stivna og gamaldags sektor.

Kan representanten Kjerkol dele oppfatninga om re-

formbehovet – ei systemreform for ein overmoden vegsektor?

Ingvild Kjerkol (A) [14:33:47]: Den rød-grønne regjeringen gjorde veldig mye på vei. Det gjorde det behagelig for et nytt regime å komme inn og ta over stafettpinnen og å være like ambisiøs som det foregående, da de sa at de ønsket å oppfylle den NTP-en som Stortinget vedtok i juni 2013.

Det ble også lagt på plass en del nye måter å finansiere infrastrukturprosjekter på, veiprojekter og jernbaneprojekter, gjennom bl.a. ordninger med prioriterte prosjekter som gir forutsigbar finansiering, i den forstand at Stortinget gjør egne vedtak, det er egne organisasjoner, og man har sånn sett en større forutsigbarhet og binder på et visst nivå Stortinget opp til å gjenta bevilgningen året etterpå.

Dette er jo måter å finansiere på som regjeringen har lagt inn i sin reform også nå, så det er litt underlig for meg at representanten Eidsheim karakteriserer det som fattige tanker og lite nyskaping. Veiselskapet følger samme logikk som for prioriterte prosjekter.

Roy Steffensen (FrP) [14:35:05]: Representanten Kjerkol nevnte flere ganger at hun ønsket mest mulig vei for pengene. Det ble i 2006 bygd 10,7 km motorvei i Norge. I 2013, på tross av at den rød-grønne regjeringen økte bevilgningene til veiformål, ble det kun bygd 10,6 km motorvei. Noe av årsaken til dette er at kostnadene har skutt i været, og vi har hørt fra entreprenører at så mye som 1/3 av kostnadene ved veiprojektene har bestått i montering, rigging og demontering av utstyr, fordi de ikke har hatt lange nok strekninger eller forutsigbar finansiering.

Arbeiderpartiet tror åpenbart at hvis medisinen ikke virker, må man bare øke doseringen. Økte bevilgninger og å fortsette som før er svaret, og de nekter å se på organiseringen. Hvordan vil Arbeiderpartiet få ned kostnadene ved veibyggingen ved å fortsette i samme spor, som sørger for mer enn en dobling av kostnadene?

Ingvild Kjerkol (A) [14:35:59]: Kostnadene til veiprojekter har økt, og de vil nok også øke i tiden som kommer. Staten Norge er en veldig forutsigbar kunde på dette markedet. Vi planlegger for ti år av gangen, og det er veldig godt kjent i markedet hva som skal gjennomføres – hvis man da forutsetter at regjeringen holder det den lover.

Den forrige regjeringen var veldig tydelig på et par ting. Vi skulle bygge mer sammenhengende, og vi skulle planlegge mer sammenhengende. Blant annet i mitt hjemfylke utredet man vei og bane mellom Trondheim og Steinkjer sammenhengende, riktig nok med forskjellig finansiering på vei og bane, men en helhetlig utbygging. Det som nå skjer med regjeringens etablering av det statlige veiselskapet, er at den veistrekningen stykkes opp. Deler av den overlates til veiselskapet, mens Statens vegvesen får i oppgave å bygge ut det som ikke er prioritert, og sånn sett blir det mindre helhetlig og mer stykkevis og delt.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:37:11]: Jeg sliter litt med å få tak i hva slags fornyelse av samferdselsektoren

når det gjelder veiutbygging, Arbeiderpartiet her gjør seg til talspersoner for. Forrige periode, i forbindelse med NTP, ble begrepet «særskilt prioriterte prosjekter» introdusert. Det begrepet ser jeg er brukt også i merknadene denne gangen. Det som det gikk ut på, var at de ble ført opp med en egen post i budsjettet, og så ble det kalt prosjektfinansiering – ingen andre virkemidler, en er fortsatt avhengig av årlige budsjettvedtak.

Er det dette som representanten Kjerkol mener er den fornyelsen som Arbeiderpartiet ønsker å bidra til når det gjelder utviklingen av stamveiutbyggingen i Norge?

Ingvild Kjerkol (A) [14:38:06]: I motsetning til representanten Grøvan skal jeg gjøre ham den ære å svare på spørsmålene.

Hans reservasjoner mot prioriterte prosjekter må jeg si forundrer meg litt, for det var faktisk en enstemmig transportkomité som i behandlingen av Nasjonal transportplan pekte på prosjekter som var egnet for denne type organisering og finansiering, og som pushet på framdriften av det – og Kristelig Folkeparti var et av partiene som var med på det.

I tillegg sier vi at Statens vegvesen kan drive samme type porteføljestyling som flertallet har tenkt at veiselskapet skal gjøre. Det er jo ingenting i veien for det. Vi har, i likhet med flertallet, sympati for den måten å drive fram prosjektene på. Vi tror at hvis Statens vegvesen kunne ha forhandlet med regjering og storting om f.eks. framdriften på E39, kunne det ha optimalisert måtene vi både rigger investeringene på og også drifter og vedlikeholder dem.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed over.

Helge Orten (H) [14:39:23]: La meg aller først starte med å takke saksordføreren for en ryddig og god jobb i arbeidet med meldinga og innstillinga. Jeg vil også takke komiteen for godt samarbeid, selv om vi tydeligvis ikke er enige om alle deler av denne meldinga.

Meld. St. 25 for 2014–2015, På rett vei, representerer en milepæl i norsk samferdselspolitikk. For første gang på mange år blir det tatt vesentlige grep for å redusere planleggingstida og bygge mer vei raskere.

Ser vi på utviklinga i norsk veibygging, kan vi slå fast følgende: Vi har for lang planleggingstid. Det tar i gjennomsnitt ca. ti år å planlegge et vei-prosjekt. For det andre: Vi har manglete forutsigbarhet. Prosjektene blir bygd ut stykkevis og delt heller enn sammenhengende og helhetlig, og det mangler forutsigbarhet i finansieringa. Det er ikke en effektiv måte å planlegge og bygge vei på. For det tredje: Vi har et forsømt vedlikehold. Vedlikeholdsetterslepet på veinettet er formidabelt, og det har økt hvert år helt fram til nå.

Jeg tror det er relativt stor enighet om at dette er sentrale utfordringer i norsk veibygging. Også opposisjonen, som fram til oktober 2013 hadde regjeringsansvaret, ser i sine merknader ut til å erkjenne at dette er utfordringer og «er åpne for, og ønsker velkommen, nye og smartere modeller for å bygge (...) veg». Men der stopper den konstruktive tilnærminga. Heller enn å komme med konkrete forslag

til hvordan vi kan bygge vei raskere, er Arbeiderpartiet og Senterpartiet kun opptatt av å kritisere de løsningene regjeringa foreslår. De er altså enig i diagnosen, men mangler egne løsninger.

Økt satsing på vei ender ofte opp i en diskusjon om hvor mye penger vi bruker på forskjellige formål. Det er viktig. Uten tilstrekkelige bevilgninger blir det heller ikke bygd nok vei. Regjeringa har i sine budsjett for 2014 og 2015 løftet satsinga både på vei og på bane. Denne opptrappinga gjør at vi er foran skjemaet til å overoppfylle NTP, både i kroner og i antall prosjekt. I tillegg har vi løftet satsinga på vedlikehold, som gjør at vi for første gang på flere tiår reduserer vedlikeholdsetterslepet, både på riksvei og jernbane. Der forfallet økte under det rød-grønne styret og vi faktisk hadde en reell nedgang i midlene tilgjengelig for vedlikehold, ser vi nå en positiv utvikling og et redusert etterslep.

Økte bevilgninger er likevel ikke nok. Vi må også sørge for å få mest mulig igjen for pengene ved å redusere planleggingstida – en halvering er målet – og bygge raskere og smartere. Og det er det denne meldinga i hovedsak handler om. Hvordan kan vi bruke de midlene vi setter av til samferdselsformål, på en best mulig måte? Den forrige regjeringa skrøt av at det var brukt mer penger enn de lovte, på å bygge mindre vei enn de lovte. Denne regjeringa skal måles på hvor mye vei vi bygger, ikke bare på hvor mye midler vi bruker.

Meldinga definerer tre hovedgrep – for det første etablering av et utbyggingsselskap for vei, for det andre økt bruk av offentlig–privat samarbeid, OPS, og for det tredje en bompengereform.

Etablering av et utbyggingsselskap er et viktig grep for å skape større forutsigbarhet og oppnå mer helhetlig, sammenhengende og rasjonell utbygging. Selskapet blir gitt en finansiering med en andel av veiavgiften og bevilgninger over statsbudsjettet. I tillegg kan selskapet benytte bompenger i finansieringsgrunnlaget. Selskapet vil også ha en begrenset lånemulighet, som vil kunne bidra til å sikre jevn framdrift i byggeperioden.

Utbyggingsselskapet vil ha en oppstartsportefølje som i hovedsak omfatter viktige transportkorridorer i og mellom de mest befolkningstette områdene våre og der det i hovedsak er grunnlag for firefelts vei. Det betyr viktige strekninger både på E18, E39 og E6. Porteføljen er på ca. 130 mrd. kr målt i dagens kroneverdi og skal bygges ut innenfor et 20-årsperspektiv, eller gjerne raskere. Prioriteringer av hvilke strekninger som skal tilføres selskapet, vil skje i NTP-prosessen. Dermed vil veiselskapet bli sett i sammenheng med den samlede prioriteringa i Nasjonal transportplan, og vi sikrer en god balanse, til beste for hele landet.

Siden selskapet vil få ansvaret for lengre og sammenhengende strekninger, vil det være opp til selskapet selv å definere utbyggingsrekkefølgen. Politikken skal handle om de overordnede prioriteringene, fagfolkene bygger vei. Det er også viktig at selskapet har et totalansvar. Det vil stimulere til smarte valg av løsninger, som gir god økonomi i et livsløpsperspektiv.

Jeg registrerer at opposisjonen er bekymret for at etab-

lering av et veiselskap vil føre til en oppsplitting av fagmiljøene. Det mener jeg det ikke er noen grunn til. Vi vil få to kvalitativt gode fagmiljø på bygging av vei som vil utfordre hverandre på en positiv måte og stimulere til nytenkning. Og så er det viktig at disse fagmiljøene også samarbeider der det er naturlig.

Opposisjonen er også bekymret for at dette skal gi økt byråkrati. Men hvorfor skulle det det? Antall medarbeidere må jo dimensjoneres etter de oppgavene som skal løses, og den porteføljen selskapet til enhver tid har, samtidig som valg av kontraktsform også vil ha betydning for hvor mange ansatte selskapet vil ha behov for. Det skal heller ikke være parallelle organisasjoner. Når Vegvesenet gir fra seg ansvaret for en strekning, trenger de heller ikke å ha noen som jobber med det. Når selskapet får ansvaret for helhetlige og sammenhengende strekninger, vil det være enklere å disponere egne ressurser effektivt sammenlignet med den stykkevis-og-delt-tankegangen som de rødgrønne har vært eksponent for i mange år.

Offentlig–privat samarbeid, eller OPS, har vist seg å være en effektiv gjennomføringsstrategi. Å se planlegging, gjennomføring og drift og vedlikehold i sammenheng over en 25-årsperiode vil stimulere til smartere investeringsløsninger sett i et livsløpsperspektiv. Det har vi gode eksempler på fra bygging av strekninga mellom Klett og Orkanger, der entreprenøren var tidlig ute med å velge LED-belysning, rett og slett fordi det ga en bedre driftsøkonomi. Dette er ikke noen stor sak, men det illustrerer poenget.

OPS er en gjennomføringsstrategi. Ved å sette ut veistrekninger til en privat aktør som også har ansvaret for drift og vedlikehold, overføres risikoen for kostnadsoverskridelser til den private aktøren, og staten vil ha en forutsigbar standard på veien i kontraktsperioden. Det betyr også at selskapet vil ha sterke incentiver for å gjennomføre prosjektet så raskt som mulig.

Jeg registrerer igjen at opposisjonen fremdeles viser til ulempene ved at private finansierer veiutbygginga, og at staten betaler ned over f.eks. 25 år. Så enten har representantene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ikke lest stortingsmeldinga, eller så vil de ikke forstå det. Den modellen som regjeringa nå legger opp til, rendyrker OPS som en gjennomføringsstrategi ved at hovedtyngden av kontraktsbeløpet vil bli utbetalt tidlig i kontraktsperioden, etter at veien er ferdigbygd. På den måten reduseres ulempen ved at private finansierer dyrere enn staten, samtidig som vi kan ta ut alle fordelene ved OPS som en effektiv gjennomføringsstrategi – altså det beste fra to verdener.

Vi har tradisjon for å etablere ett bompengeselskap per veiprojekt. Det har ført til at det i dag er ca. 60 bompengeselskap i Norge. Vi vil redusere antallet bompengeselskap til ca. tre–fem fylkeskommunalt eide selskap. Målet er å legge til rette for økt profesjonalisering, redusere administrasjons- og finansieringskostnader og legge til rette for økt brukervennlighet for bilistene.

Når vi har valgt å bruke bompenger som et viktig element i finansieringa av veiprojekt, er det bare rett og rimelig at vi også legger til rette slik at bilistene opplever ordninga som rettferdig og enkel å forholde seg til. Et viktig

grep for å få til det er utskilling av utstederrollen fra bompengeselskapet og tilrettelegging for mer kommersielle utstedere. Her kan det finnes et utall av løsninger som vil gjøre hverdagen enklere for bilistene.

Regjeringa har også en ambisjon om å etablere en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det er et virkemiddel for å redusere takster eller redusere nedbetalingstida til beste for bilistene. Det vil også være et viktig element for å stimulere til sammenslåing av bompengeselskap, siden det er en betingelse for å få tilgang til ordninga. Jeg registrerer at vi ikke fikk avklart alle de prinsipielle sidene av det nå, men vi kommer til å ta det igjen i forbindelse med statsbudsjettet for 2016.

Til slutt er det unaturlig å snakke om en veireform uten å komme inn på navet i norsk veibygging. Statens vegvesen er navet i veibygginga i dag og vil være det også i framtida. Selv om vi etablerer et veiselskap, vil hovedtyngden av prosjektene i NTP fremdeles bli gjennomført av Statens vegvesen. Derfor er det viktig å presisere at dette betyr at vi fortsatt skal ha et sterkt Statens vegvesen. I stedet for å ha ett fagmiljø som er opptatt av veibygging, vil vi nå ha to fagmiljø, som utfyller og utfordrer hverandre, og som skal samarbeide der det er formålstjenlig.

Summen av de grepene som blir presentert i denne meldinga, sammen med det gode fagmiljøet vi har i Statens vegvesen, vil i årene framover bidra til at vi bruker samferdselspengene våre smartere. Dette er ikke en trylleformel for mer penger, men det er gode grep for å bygge mer vei mer effektivt enn vi gjør i dag, og det er ikke en dag for tidlig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjell-Idar Juvik (A) [14:49:06]: I denne saken ligger det flere ting, og det ene er OPS. Representanten var inne på det i sitt innlegg, og var litt overgitt over at Arbeiderpartiet ikke har fått med seg hva man egentlig mener. Da skal representanten få anledning til å utdype det, slik at vi kan forstå det litt bedre. Vi kjenner i hvert fall veldig godt til både Fremskrittspartiets og Høyres tidligere syn på OPS, som har vært vidt forskjellige.

I denne saken står det at man ønsker å benytte OPS som en gjennomføringsstrategi, men så skriver man videre i samme merknad:

«Flertallet mener at det er viktig å ta i bruk virkemidler for å redusere OPS-selskapenes finansieringskostnader.»

Og så blir det sagt at man skal ta grep så det blir kortere perioder hvor man låner. Jeg er fortsatt i tvil. Er det sånn at man ønsker å iverksette OPS med eller uten finansiering?

Helge Orten (H) [14:50:27]: Jeg tenker at det som står i stortingsmeldinga, er den politikken vi legger til grunn for framtidige OPS-prosjekt. Det som er viktig for oss å poengtere og lage en modell for nå i denne prosessen, er at OPS skal være en gjennomføringsstrategi. OPS har mange positive sider som gjør at en får lavere kostnader og forutsigbart vedlikehold, og en oppnår faktisk å realisere mange prosjekt raskere. Å få disse elementene innbakt i

norsk samferdselspolitikk synes jeg er en god måte å jobbe på.

Og så er det spørsmålet knyttet til finansiering. Måten vi legger det opp på i denne stortingsmeldinga og i framtidige OPS-prosjekt, innebærer at størsteparten av oppgjøret knyttet til investeringer vil komme relativt raskt etter ferdigstilling av prosjektet, ergo vil det heller ikke være et stort lånebehov i 25 år, f.eks., slik det var ved tidligere OPS-prosjekt. Den modellen som nå blir lagt til grunn, reduserer den finansieringsulempen som måtte ligge der.

Kjell-Idar Juvik (A) [14:51:13]: Da har vi for så vidt oppfattet det riktig, at dere skal ha en modell med finansiering, men med kortere finansieringstid, så da har Fremskrittspartiet også beveget seg i denne saken – vi konstaterer det.

Spørsmålet er da hvis man ikke ønsker en finansieringsmodell: Det er under utprøving nå en såkalt utviklingskontrakt som ble underskrevet i forrige uke på Helgeland, der man har tatt ut finansieringsbiten, slik som for så vidt Fremskrittspartiet mente tidligere, og som vi mener i denne saken også – og da lurer jeg på hva som er den store forskjellen på en utviklingskontrakt og den OPS-modellen som man viser til, for hvis man ikke skal ha den OPS-modellen som var tidligere, som alle var enige om var veldig kostbar for alle parter, må det jo være fornuftig å se på noe som er rimeligere. Så jeg er litt nysgjerrig på hvorledes man beskriver forskjellen mellom den modellen vi prøver ut nå med utviklingskontrakt, og den nye OPS-modellen som dere ønsker å ta i bruk.

Helge Orten (H) [14:52:15]: Det forsøket vi nå gjør med utviklingskontrakt, er et spennende forsøk, rett og slett fordi det kan være en framtidsrettet og god måte å tenke på for å se lengre strekninger samlet sett og se investering, drift og vedlikehold i sammenheng. Den har mange fellestrekk med det vi finner i en OPS-modell. Men samtidig er det sånn at i en OPS-modell involverer du en privat aktør i denne kontrakten, og den private aktøren vil ta på seg risiko. Det vi ser i veldig mange sammenhenger, er at det faktisk er et gode også for staten. Vedkommende selskap vil ta på seg risiko både for utbygging, drift og vedlikehold f.eks. i en 25-årsperiode. Den risikooverføringa gjør at vedkommende entreprenør, aktør, vil ha store incentiv både for å realisere prosjekt raskere og for å sørge for smartere løsninger. Jeg tror at den viktigste forskjellen mellom disse to modellene vil nok være den risikooverføringa vi ser ved at private tar på seg risiko for staten.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:53:27]: Jeg vil tilbake til etableringen av veiselskapet. Vi ser nå at man land og strand rundt kjemper for å få lokaliseringen, og man har store vyer for hvor mange ansatte det skal være i selskapet, hundrevis av ansatte. Det må jo komme til å koste, og det må jo komme til å bli krevende å ha to parallelle miljøer.

Jeg ønsker å spørre representanten Orten direkte: Hvor mange ansatte skal dette selskapet ha? Er det rett, som man

sier, at man spekulerer i 200–300 ansatte og mer, eller er det ikke rett?

Helge Orten (H) [14:54:05]: Hadde jeg visst svaret på det, hadde jeg søkt på stillinger og kanskje prøvd å skaffe meg en annen jobb, men det skal jeg ikke gjøre.

Det som er viktig å ta med seg her, er at når vi lager et veiselskap, er det fordi vi ønsker å bygge mer effektivt, og vi legger til rette for å bygge mer effektivt. Vi skaper større forutsigbarhet både økonomisk og også ved at vi tenker lengre sammenhengende strekninger og skaper større forutsigbarhet innenfor en større utbyggingsportefølje. Det gjør – det er jeg ganske overbevist om – at vi vil kunne bygge prosjekt mer effektivt, og en mer effektiv både planlegging, bygging, drift og vedlikehold vil bety at vi trenger færre folk, ikke flere folk. Så er det sånn at dette selskapet ikke bare skal komme som et tillegg til Statens vegvesen, det skal være et supplement til Statens vegvesen, og det vil gjøre at antall ansatte vil måtte følge prosjektene, det er det aller viktigste. Vi vil ikke kunne ansette flere folk i disse selskapene enn det prosjektene trenger for å gjennomføres.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Roy Steffensen (FrP) [14:55:21]: Fremskrittspartiet fremmet i 2007 forslag om eget veiselskap. Forslaget ble slaktet av både opposisjon, posisjon og daværende samferdselsminister og fikk kun støtte av Fremskrittspartiets representanter.

Jeg er på denne bakgrunn på partiets vegne veldig stolt av at regjeringen gjennom dagens stortingsmelding nå har presentert flere ulike grep for å gjøre utbygging av veinettet raskere og mer effektivt. Et av de grepene som presenteres i meldingen, er etableringen av et eget utbyggings-selskap for vei. Gjennom mer helhetlig, sammenhengende utbygging, kombinert med mer langsiktig og forutsigbar finansiering, vil utbyggingsselskapet raskere kunne bygge ut hovedveinettet.

Jeg har tidligere nevnt at det er tre hovedområder som går igjen i vår samferdselssatsing. Det ene er vedlikehold. Det neste er planlegging. Det tredje punktet er reformarbeid – årsaken til at vi står her i dag.

Jeg ønsker å benytte anledningen til å gi litt ros til de rød-grønne for at de i sin regjeringstid også satset på samferdsel. De økte bevilgningene til veiformål – fra å være 12 mrd. kr i 2006 til å foreslå 21 mrd. kr i 2014. Det er bra, og det har vist at de også har hatt vilje til å satse mer på samferdsel. Men selv om viljen har vært til stede, har det tydeligvis skortet litt på evnen. For hva ble de faktiske resultatene av denne satsingen? Det er jo det som må være det interessante, og ikke bare at man kan skryte av at man har brukt mer penger. Det er som å komme hjem etter handel i butikken og skryte av at man har brukt opp alle pengene, men ikke har fått med seg alle varene hjem. Det synes jeg ikke er noe særlig å skryte av.

I årsrapportene til Statens vegvesen kan man finne mye, og i 2006 kan vi lese at det ble åpnet 10,7 km firefelts motorvei. Med en nesten doubling av bevilgningene til veifor-

mål ble det likevel ikke åpnet mer enn 10,6 km firefelts motorvei i 2013. Dette burde fått varsellampene til de rød-grønne til å blinke, men det har tydeligvis ikke bekymret dem.

I 2006 kostet det 125 000 kr per løpemeter firefelts motorvei, mens det i 2014 kostet 275 000 kr per løpemeter firefelts motorvei. Dette er bl.a. et resultat av at veibygging i Norge har lang planleggingstid, at entreprenørene må forholde seg til årlige bevilgninger, og at de fleste veistreknningene deles opp i små deler. Det er åpenbart at endringer er nødvendig, og vi kan ikke løse alt bare ved å sørge for økte bevilgninger. Vi må også gripe tak i hvordan vi organiserer oss.

Vi må tenke nytt når det kommer til planlegging, når det kommer til prosjektering, og når det kommer til gjennomføring. Et utbyggingsselskap for vei med et mer forutsigbart, tilstrekkelig og langsiktig finansieringsgrunnlag vil sørge for at vi får mer vei for hver krone som blir investert.

I utbyggingsselskapets oppstartsportefølje har regjeringen lagt opp til raskere utbygging for flere av prosjektene enn det som var forutsatt i NTP 2014–2023, og vi har samtidig løftet inn flere prosjekter som ikke var i NTP, men som henger naturlig sammen.

Bedre veier sørger for at elektrikere, tømmermenn, varer og pendlere kommer raskere fram, noe som både er samfunnsøkonomisk lønnsomt og også bedre for klimaet. I et klimaperspektiv handler det nemlig ikke om å la være å bygge vei, det handler først og fremst om hva som kjører oppå veien, og om hvordan veien er utformet. Vi skal ikke slutte å bygge veier. Tvert imot – vi skal bygge mer, bedre og smartere.

Neste generasjon kjøretøy kommer til å være tilnærmet utslippsfri, og da er det meningsløst ikke å investere mer i infrastruktur. Gjennomsnittsbilen på norske veier er i dag en 2004-modell, som slipper ut 180 gram CO₂ per km. Gjennomsnittsutslipp for nye biler solgt i 2015 har litt over 90 gram CO₂ per km, altså omtrent halvparten så mye utslipp. Når vi i 2025 har fornyet bilparken slik at gjennomsnittsbilen er en 2015-modell og ikke en 2004-modell, vil det ha stor betydning for lokale utslipp. Klarer vi å kombinere dette med bedre veier som gir færre trafikkulykker, bedre trafikkflyt, mindre køkjøring og færre lokale utslipp, vil vi ha et samfunn som fungerer bedre.

Før har det viktigste vært å få på plass en ny bro eller tunnel eller å oppgradere noen kilometer av motorveien fra tofelts til kanskje trefelts, for så å lede hovedveien inn igjen i tettsteder og byer, hvor veien alltid har gått. Vi er opptatt av å lede de tunge kjøretøyene og gjennomgangstrafikken utenom lokaltrafikken, bort fra lekeplasser, barnehager og skoler, og ut på hovedveier uten rundkjøringer og masse køkjøring. Dette vil sørge for bedre trafikkflyt og lavere lokale utslipp. Skal vi få til det, må vi imidlertid begynne å tenke nytt, ta nye grep og planlegge å bygge større og mer helhetlig.

Et annet viktig punkt vi skal vedta i dag, er en bompengereform. 90 nye bomstasjoner og 97 mrd. kr i bompenger – det er hva den rød-grønne regjeringen vedtok i Nasjonal transportplan sommeren 2013, rett før den gikk

av. Enkelte av de bomprosjektene ville hatt driftskostnader på over 10 kr per passering. De siste fire årene under rød-grønt styre ble bompengegjelden doblet til over 35 mrd. kr. Det sier litt om en bompengebrauk ute av kontroll.

I regjering har Fremskrittspartiet allerede fått gjennomslag for å fjerne en del bomprosjekter, vi har redusert satsene i om lag 20, og med dagens vedtak står flere for tur. Et resultat av vår kamp for å redusere bompengesatser kommer ekstra godt til syne på E18 i Vestfold, hvor det i utgangspunktet var tenkt en takst på 112 kr, mens den nå er nede i 57 kr per passering.

Fremskrittspartiet gikk til valg på å kutte bompenger. Med dagens stortingsflertall, hvor man ikke får flertall for å fjerne alle bompengene, må vi forhandle og kompromisse. Og i den situasjonen klarer vi å redusere bompengesatser og kutte driftsutgifter. Det er meningsløst å ha 50–60 bomselskaper, når deres eneste oppgave er å kreve inn bompenger. Vi vil med dagens vedtak stimulere til en kraftig reduksjon i antall bomselskaper, slik at drifts-, administrasjons- og finansieringskostnader vil bli redusert. Denne reduksjonen vil komme bilistene til gode, enten i form av mindre bompenger, kortere nedbetalingstid eller høyere rabatt for dem som velger å bruke bombrikke.

Jeg registrerer at Arbeiderpartiet og Senterpartiet påpeker at de også ønsker en bompengereform, og at de har tatt til orde for dette i NTP. Det stemmer, men forskjellene er betydelige. De ønsket en fylkesreform, med 19 bomselskaper, samtidig som de ikke har kommet med en eneste løsning som skal sikre at selskapene faktisk ønsker å ta del i bompengereformen.

De har ikke fremmet ett eneste forslag som skal stimulere bomselskapene til frivillig å bli med i bompengereformen, mens vi har foreslått en rentekompensasjonsordning. Vi ønsker med den å gi et incentiv til bomselskapene ved at staten kan betale en del av bomselskapenes låneutgifter om de velger å bli en del av reformen. For mange selskaper kan dette bli en enorm besparelse. VG kunne tidligere i år vise til at man kan få opptil 30 pst. rabatt på enkelte prosjekter med regjeringens forslag.

Rogfast, et tunnelprosjekt i Rogaland og en del av ferjefri E39, ville med rød-grønne forutsetninger fått en bomtakst på nærmere 350 kr. Med bompengereformen og full rentekompensasjonsordning kan taksten krype under 200 kr.

De rød-grønne har altså ingen forslag, og deres bompengereform ville strandet – hvis det var den vi skulle vedtatt i dag. Skal man få velfungerende og effektive bomselskaper til å slå seg sammen med andre, må det være fordi det er en gulrot for dem – en liten bonus.

I 1962 hadde vi, som saksordføreren nevnte, noe som het Nasjonal motorveiplan. Tidligere regjeringer har lagt denne i en skuff. Vi tar den fram som en del av kommende Nasjonal transportplan, og veiselskapet blir et viktig virkemiddel for oss i arbeidet med å nå målsettingen om et effektivt høyhastighets motorveinett for Norge.

Med Fremskrittspartiet i regjering får vi nå på plass et utbyggingsselskap for vei, som skal sikre mer helhetlig planlegging og utbygging av store veiprojekter og mer effektiv bruk av skattebetalernes penger, og vi vil se at

bompengebelastningen går sakte, men sikkert i en bedre retning.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Magne Rommetveit (A) [15:03:37]: Før var Framstegspartiet veldig imot bompengar. Dei snakka imot det, og dei stemte imot det kvar gong dei hadde ein sjanse til det, både i lokale og i regionale politiske organ – og ikkje minst her i salen.

Etter at me fekk ei regjering med Framstegspartiet i, og som òg har ein samferdsleminister frå Framstegspartiet, så stemmer representantane for partiet for bompengar. Men Framstegspartiet snakkar framleis om at dei vil ha slutt på at bompengar skal brukast til å finansiera vegbygging.

Mitt spørsmål til representanten vert då: Det nye vegselskapet skal ha 20 år på seg til å få bygd desse prosjekta, og bompengane vil då måtta vara til år 2050. Kva tid meiner Framstegspartiet at det skal verta slutt på bompengar her i landet – eller landevegsrøveriet, som dei òg har kalla det?

Roy Steffensen (FrP) [15:04:26]: Fremskrittspartiet har vært veldig offensive når det gjelder å bygge mer vei, og det er vel ingen hemmelighet at hadde Fremskrittspartiet styrt dette landet alene, ville representanten sett enda mer penger til vei, enda mer penger til jernbane – og ingen bompenger – rett og slett fordi vi som parti mener en skal spare litt mindre i oljeformuen og litt mer i realkapital i Norge.

Så er det sånn at vi sitter og forhandler og blir enige med tre andre partier, og da har vi fått til en langt større samferdselssatsing enn de rød-grønne, og vi har fått en bompengandel som er lavere enn den de rød-grønne la opp til.

Med dagens sak, med veiselskap og bompengereform, skal vi bygge mer vei enn det de rød-grønne planla, og vi skal ha en lavere bompengandel. Da synes jeg det er bedre å sitte i posisjon og være med og påvirke ting i rett retning framfor å sitte i opposisjon – som Fremskrittspartiet gjorde i 40 år – uten å få gjennomslag i et eneste bompengeprojekt og bare se at bompengeutgiftene for norske bilister vokste himmelhøyt under den forrige regjering.

Magne Rommetveit (A) [15:05:25]: Eg har ikkje førebudd eit ekstra spørsmål, fordi eg rekna med at eg kunne stilla det første spørsmålet ein gong til, for eg trudde ikkje eg kom til å få svar.

Så eg spør igjen: Kva tid meiner Framstegspartiet at me skal få slutt på bompengar her i landet?

Roy Steffensen (FrP) [15:05:41]: Det er ingen tvil om at vi i Fremskrittspartiet mener at bompenger er en lite effektiv måte å finansiere våre infrastruktursatsinger på. Men vi konstaterer at det er en løsning som et overveldende stortingsflertall vil ha. Da er det, synes jeg, i hvert fall gledelig at vi kan være i posisjon, og at vi gjennom den stortingsmeldingen som er fremmet i dag, har en rekke tiltak, som rentekompensasjonsordning, som bompengereform,

som nytt veiselskap, som sørger for at bompengandelen i veiprosjekter vil bli redusert. Mer penger vil gå til vei, og så vil vi selvfølgelig drive valgkamp på ny i 2017 med at vi vil redusere bompengandelen.

Som jeg nevnte i mitt innlegg, sa VG at vi kunne få opp til 30 pst. reduksjon i bompenger med denne ordningen. Hvis Fremskrittspartiet med 16,3 pst. i oppslutning klarer å få 30 pst. reduksjon i bompenger, er det bare fantasien som setter grenser for hva vi kan klare ved neste valg hvis vi blir større.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:06:48]: Jeg registrerer at Fremskrittspartiet har gitt opp kampen mot bompenger. Nå handler det mer om smartere måter å kreve inn bompenger på. Men jeg skal gjenta spørsmålet fra forrige replikant: Når blir det slutt på bompenger med Fremskrittspartiet?

Roy Steffensen (FrP) [15:07:09]: Jeg er veldig glad for at Senterpartiet nå har blitt opptatt av bompenger. Vi er veldig opptatt av det, for vi mener det handler om respekt for skattebetalernes penger. Med dagens regjering er bevilgningene til vei rekordhøye. Vi har satset mer på samferdsel, og vi har redusert bompenger.

I 2013 vedtok stortingsflertallet en NTP som legger opp til en økning på 97 mrd. kr i bompenger for de neste ti årene – en så stor økning at Senterpartiet var nødt til å stille spørsmål om hvor mye bompenger de egentlig hadde vedtatt for de neste ti årene, for de hadde ikke kontroll. Med Fremskrittspartiet i regjering får vi ikke fjernet alle bompenger i denne perioden, men vi får utgjort en forskjell. Vi får redusert bompengegjelden til norske bilister.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:08:07]: Senterpartiet vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem der trafikkavviklingen blir enklere, raskere og tryggere. Det vil bidra til å styrke konkurransekraften til næringslivet, krympe avstander mellom landsdeler og bidra til regionforstørring og bedre bymiljø.

For Senterpartiet henger samferdsels- og næringspolitikken tett sammen. Med gode samferdselsinvesteringer legges grunnlaget for verdiskaping langs kysten, inne i landet og i alle landsdeler. Industri, fiskeri, havbruk, matproduksjon, reiseliv, bergverk og petroleum er alle næringer som er lokalisert landet rundt, og mange har lang vei til markeder. Disse næringene er viktige for Norges økonomi, og skaper lokale arbeidsplasser. Ved å investere i et transportsystem som får vareflyten til å henge bedre sammen, et system som får mer gods over på kjøll og bane, bidrar vi til næringsutvikling, trafikkikkerhet og god klimapolitikk.

Senterpartiet er opptatt av at veisektoren skal organiseres på en slik måte at fellesskapet får mest mulig vei for pengene, og med minst mulig byråkrati. Som Nasjonal transportplan 2014–2023 la opp til, ønsker Senterpartiet nye og smartere modeller for å bygge vei, slik at vi får en effektiv utbygging.

Flere av de tiltakene regjeringen nå kaller reformer av

ulike slag, er løsninger som vi la fram i Nasjonal transportplan for 2014–2023:

- effektivisere planprosessene, bompengeskivingen og etatene
- sikre forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring av store infrastrukturprosjekter ved å etablere en ordning for særskilt prioriterte prosjekter
- redusere antall bompengeselskap
- få en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger, slik at man får en bedre ressursutnyttelse
- effektivisere gjennom samordning, som igjen vil medføre mer effektiv bruk av ressursene gjennom samlet planlegging og gjennomføring av tiltak som samordnes i tid

Den store forskjellen er at de blå-blå splitter opp og etablerer selskap, mens vi mener at dette kunne vært løst gjennom eksisterende selskap. Her smaker det av keiserens nye klær!

Vi ser med forundring på løsningen regjeringen har valgt. Lanseringen var et nasjonalt veiselskap, men er et veiselskap for noen få deler av landet og for TEN-T-nettet. Det bygger på svake faglige vurderinger som vil duplisere mange av oppgavene til Statens vegvesen, gi økt byråkrati og binde opp ressurser som i stedet burde vært brukt til å bygge mer vei. Det er kritikkverdige at regjeringen ikke kan gjøre rede for hvor mange ansatte det nye utbyggingselskapet skal ha, og hvilke administrative kostnader dette selskapet fører med seg knyttet til etablering, lønn og drift.

Senterpartiet minner om at riksvei i dag finansieres med bevilgninger over statsbudsjettet, bompenger og lån. Regjeringens veireform endrer ikke på det, men slår fast at budsjettpolitikken er basert på handlingsregelen for bruk av oljepenger. Vi mener at i stedet for å etablere et nytt selskap, splitte opp fagmiljø og konkurrere om begrenset veikompetanse, ingeniører og planleggere burde Statens vegvesen styrkes og gis samme vilkår og muligheter som det planlagte veiselskapet.

La Statens vegvesen få porteføljestyre utbyggingen, og gi bevilgninger over flere år. Senterpartiet og den rødgrønne regjeringen vedtok ordningen med særskilt prioriterte veiprojekter i gjeldende Nasjonal transportplan, med egne romertallsvedtak, egne prosjektorganisasjoner og forpliktelser over flere år. Det mener Senterpartiet ville gitt god forutsigbarhet når det gjelder veiutbygging.

Senterpartiet mener det er uklart hvordan drift og vedlikehold skal gjennomføres, og at det er fare for at dette stykkes opp og blir utført mindre helhetlig.

Senterpartiet forutsetter at prosjektene som ligger inne i Nasjonal transportplan, får bevilgninger i tråd med planen, og at bevilgninger til nye prosjekter utenom NTP kommer som et tillegg. Vi viser igjen til at dette ikke er et nasjonalt veiselskap – til det er den geografiske skjevheten i veiselskapets portefølje for stor og har heller ikke vært igjennom normal demokratisk behandling.

Senterpartiet mener at staten skal ha det overordnede ansvaret for utbygging av vei i Norge. Lånefinansierte statlige veiprojekter bør derfor ha statlig garanti, og jeg fremmer forslag i saken i tråd med det.

Presidenten: Representanten Janne Sjelmo Nordås har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Helge Orten (H) [15:12:40]: Senterpartiet hadde de tre foregående samferdselsministrene før Solvik-Olsen da de satt i regjering i perioden 2005 til oktober 2013. Det som kjennetegnet samferdselspolitikken i disse årene, var at planleggingstida var lang, vi har hatt utbygging stykkevis og delt, og vi har sett at vedlikeholdsetterslepet har økt. Mitt spørsmål til Senterpartiet er: Er Senterpartiet fornøyd med denne utviklingen siden de kun kritiserer det vi foreslår, og har de egne forslag til løsninger?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:13:16]: Den siste nasjonale transportplanen la jo opp til en forenkling av planprosessene gjennom flere grep, etter et utvalg som ble satt ned av daværende samferdselsminister Meltveit Kleppa. Det var stor enighet om at det var behov for å gjøre det, og det ble fulgt opp gjennom vedtak ved behandlingen av transportplanen i 2013. Vi mente også at det var behov for å effektivisere utbyggingen, ønsket å se på lengre strekninger og la opp til nye kontraktsformer og også ordninger med særskilt prioriterte prosjekter. Så jeg mener at de tiltakene vi la inn i Nasjonal transportplan, var gode og burde ha blitt fulgt opp videre.

Helge Orten (H) [15:13:55]: Siden det er blitt en vane her å stille det samme spørsmålet flere ganger, så kanskje jeg også kan prøve meg: Er Senterpartiet fornøyd med den utviklinga de så da de satt i regjering? For vi har fremdeles en situasjon, etter den arven som de leverte fra seg, med lang planleggingstid, stykkevis og delt utbygging og vedlikeholdsetterslep som øker.

Jeg synes de svarene som representanten Nordås gir, ikke er særlig tilfredsstillende, for det er bare en småflikking i forhold til Nasjonal transportplan. Hvilke store grep så Senterpartiet for seg da de satt i regjeringskontorene – og som kanskje fremdeles ligger der i skuffen? Hvilke store grep så de for seg skulle bidra til å løfte samferdselssektoren over i en helt annen – kall det – divisjon, eller få til et skikkelig taktskifte? Jeg har litt problemer med å få øye på det, men jeg tar gjerne imot et godt svar.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:14:46]: Det kan jo hende at man leser det man vil lese. For jeg mener at det som ligger inne i Nasjonal transportplan, er ganske store grep, som man ønsket å forbedre sektoren med, bl.a. å få ned planleggingstiden og å få en mer helhetlig utbygging. Vi fremmet særskilt det prosjektet som ett grep, nye kontraktsformer som et annet grep, og det er flere typer tiltak som vi mente var de rette tiltakene å komme med – i tillegg til at vi overoppfylte to nasjonale transportplaner, som var et krav fra mange. Man hadde en jevn opptrapping, som entreprenørene ønsket at vi skulle ha, og det har ført til at vi nå ser at det skjer mye rundt omkring i landet, både på veisektoren, på jernbanesektoren, når det gjelder havner og når det gjelder fly.

Åse Michaelsen (FrP) [15:15:40]: Vi har snakket mye om NTP. NTP er jo bare en plan, og det betyr at slik som NTP har blitt behandlet fram til nå, måtte en da det kom en ny regjering på plass, slåss for å få midler fra år til år.

Jeg registrerer Statens vegvesens synspunkt når det gjelder å bygge opp og bygge ned, at en av grunnene til det var nettopp at man ikke visste om man fikk penger på budsjettet neste år for å kunne fortsette. Senterpartiet satt ved makten i departementet i åtte år. Fremskrittspartiet har hele tiden vært for langsiktig budsjettering nettopp for å unngå at en bygger opp og bygger ned og bygger opp og bygger ned, klattvis, 2 kilometer osv. Er nå Senterpartiet på rett vei med også å tenke langsiktig budsjettering, for nettopp å kunne bygge mer helhetlig, slik som representanten sa her i forrige replikkrunde?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:16:43]: Det første som er viktig her, er de særskilte prosjektene som man kunne ha egen organisasjon på og følge opp gjennom årlige bevilgninger, som sikret at man fulgte opp det behovet som var i prosjektene. Det var et grep som jeg mener var rett, og som burde vært utviklet videre.

Så mener jeg også at det hadde vært viktig med en litt mer langsiktig finansiering over flere år. Det foreslo Senterpartiet, men hadde ikke flertall for det. Vi ser imidlertid at det veiselskapet som etableres med portefølje, ikke er et nasjonalt veiselskap. Det er heller ikke fasett inn penger på en slik måte at man får en hensiktsmessig finansiering av prosjektene som ligger inne i porteføljen.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Abid Q. Raja (V) [15:17:48]: Jeg vil innledningsvis takke saksordføreren for godt og grundig arbeid med innstillingen og for at vi har klart å samle flertall rundt det jeg mener er en smartere og raskere og rimeligere måte å bygge vei på.

Det må vi gjøre. Vi må bygge vei både smartere, raske og rimeligere. Disse reformene som vi er i ferd med å vedta nå, tror jeg er med på å sikre dette. Vi får flere verktøy i kassen når vi skal bygge ut infrastruktur. Det er positivt. Det er også svært positivt at vi får flere fagmiljøer, slik at vi kan øke innovasjonsgraden når det gjelder teknologi, planlegging og gjennomføring av veiprosjekter. Det vil lønne seg økonomisk. Det vil også lønne seg faglig, antar jeg, fordi flere fagmiljøer tenker bedre enn ett.

Sist vi var i regjering, startet samferdselsminister Torild Skogsholm arbeidet med å modernisere og organisere veiutbygging i Norge, slik at vi kunne få mer vei for pengene. Venstre har, sammen med de tre andre borgerlige partiene, siden 2005 arbeidet med å følge dette videre og finne nye løsninger for finansiering, planlegging og utbygging av vei.

En av løsningene er offentlig-privat samarbeid. OPS kan være en klok måte å bygge, drifte og vedlikeholde vei på. Vi tror vi kan få mer vei for pengene på den måten. OPS-strategien er et viktig element i veireformen.

En av de andre løsningene er å etablere et veiselskap som skal stå for utbygging av enkelte riksveistreknninger.

Vi tror det er et riktig grep for å bygge raskere, smartere og rimeligere. Samtidig får vi som nevnt et nytt fagmiljø. Det er helt nødvendig for å øke kreativiteten og konkurransen i veisektoren.

Det er også positivt at det blir gitt flerårig finansiering til veiselskapet. Det blir også gitt til infrastrukturselskap som vi oppretter i forbindelse med jernbanereformen. Jeg har også behov for å understreke at reformen vi gjør i veisektoren, ikke er ment å forskyve forholdet mellom investeringer og offentlig pengebruk mellom kollektivtrafikk og jernbane på den ene siden og vei på den andre siden. Dette forholdet må avgjøres i Nasjonal transportplan, og flertallet i Stortinget ønsker at klimamål skal være førende for dette arbeidet. Samtidig vil jeg understreke at det er viktig at vi bygger vei. Det er særlig viktig for verdiskapingen i hele landet. Veireformen er med på å støtte opp om dette.

Jeg har også behov for å gå i detaljer i en sak, og det gjelder det at deler av komiteen ønsker at det blir obligatorisk bompengebrikke på kjøretøy under 3 500 kg. Vi er skeptiske til dette og er med i flertallet som ønsker at dette skal være valgfritt. Det finnes mange som ikke reiser særlig ofte gjennom en bom, og i tillegg kan det stilles spørsmål rundt personvern og overvåking. Vi er enig i at obligatorisk bombrikke vil medføre lavere innkrevingskostnader, men er kommet til at andre hensyn i dag er viktigere.

Jeg vil på vegne av Venstre varsle at vi kommer med et representantforslag om temaet personvern i samferdselssektoren. Vi er opptatt av at personvernet blir godt ivaretatt. Det må veies opp mot behovet vi har for overvåking for å unngå uønskete hendelser.

Venstre er som kjent i utgangspunktet noe skeptisk til rentekompensasjonsordningen. Vi ønsker at pengene skal brukes direkte på å bygge ut infrastruktur, ikke gjennom en ordning der staten må betale for dyre lån. Venstre tar imidlertid på nåværende tidspunkt ikke prinsipiell stilling til dette. Vi mener dette må gjøres i forbindelse med konkrete forhandlinger om statsbudsjettet.

Til slutt: Venstre er glad for at vi fornyer og forbedrer veisektoren. Vi er med på å ta ansvar for å bruke pengene bedre og organisere sektoren smartere. Det er det grunn til å være stolt av.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [15:22:02]: Vi hører Høyres og Fremskrittspartiets talere snakke om hvor mye ny motorveg som nå skal bygges – endelig skal det bli fortgang i planene.

Seinere i dag skal vi diskutere E18. Venstre har et forslag om at E18 skal planlegges i tråd med klimaforliket. Spørsmålet mitt til representanten Raja er: Hvordan er de nye vegprosjektene, som vi nå hører skal bygges raskere enn tidligere, vurdert opp mot klimaforliket?

Abid Q. Raja (V) [15:22:38]: I en ideell verden skulle vi hatt høyhastighetsbaner i Norge som gikk på kryss og tvers over landet, slik at behovet for bruk av bil ville

blitt veldig redusert. Men, dessverre, det er det jo ikke noe politisk flertall for å få til.

Komiteen var på reise i Japan, hvor vi så at man hadde denne høyhastighetsbanen – og hadde hatt det i 40–50 år. Man blir jo litt misunnelig på andre land, som har gode løsninger. Men folk er avhengig av bil også, og det er bra at vi bygger trygge veier. Nye, trygge veier reduserer også dødelighet på veiene.

Vi må samtidig jobbe på mange andre måter for å få ned klimagassutslippene. En annen måte å gjøre det på er fortsatt å tilrettelegge for at bilparken i stadig større grad blir fornybar. Her har Venstre gått foran. Vi startet dette da vi selv hadde ministeren i Samferdselsdepartementet. Jeg er glad for at stortingsflertallet fortsatt ønsker at vi framover skal beholde den satsingen som vi har hatt på nullutslipp.

Sverre Myrli (A) [15:23:40]: Da jeg hørte Raja prate i et minutt, tenkte jeg på det diktet som – det er vel av Haldis Moren Vesaas – heter «Tung tids tale», for dette var sannelig ikke enkelt å begripe. Jeg skjønner dette er vanskelig for Raja, og jeg tolker det som at dette ikke er planlagt ut fra klimaforliket.

Da forrige spørsmål tydeligvis var litt vanskelig, skal jeg stille et enklere spørsmål: Hva er det Venstre har fått til i den saken vi nå har til behandling, om vegreform? Hva hadde sett annerledes ut i saken vi nå har til behandling, uten Venstres medvirkning i prosessen?

Abid Q. Raja (V) [15:24:15]: Den andre replikken her fra representanten Myrli virker som en sånn innøvd greie, at man tenkte at uansett hva representanten på den andre siden svarer, er det dette jeg har tenkt å si – uansett.

Sverre Myrli (A) [15:24:25]: Det var ikke noe svar.

Abid Q. Raja (V) [15:24:26]: Jeg forsøkte – nå er det faktisk min tur. Er det det, president?

Presidenten: Raja, vær så god.

Abid Q. Raja (V) [15:24:30]: Så vidt jeg har notert spørsmålet, var det om hvordan man tenker seg å nå klimamålene og reduksjonen i klimagassutslipp. Jeg mener jeg adresserte det spørsmålet på en ganske all right måte innenfor det ene minuttet som jeg hadde anledning til å gjøre det.

Når det gjelder det andre spørsmålet, hva Venstre har bidratt til: Alt dette er noe vi står samlet bak. Det går ikke an å løsrive én enkelt ting og si at dette er vår greie, når vi står samlet bak dette. Jeg har ikke noe problem med å stå bak det flertallet som vi utgjør. Vi er veldig stolte av det vi leverer her. Dette vil være en smartere, raskere og rimeligere måte å bygge vei på. Jeg ser hva Arbeiderpartiet selv gjorde da de satt i regjering – man har ikke hatt noen særlig grunn til å være stolt av det.

Så er det veldig lett å stå på den andre siden og harselere over at denne regjeringen og samarbeidspartiene forsøker å gjennomføre nye ideer og nye løsninger.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:25:29]: Jeg har et litt åpent spørsmål til representanten Abid Raja, og det er følgende:

Hvis man sammenligner de to reformene som legges fram i dag, en veireform og en jernbanereform, er veireformen fylt av både prioritering av prosjekter, øremerking av penger gjennom avgifter og økte driftskreditter til selskapet – en klar prioritering der man løfter en god del samferdselsprosjekter vekk fra politikerne og sier at dette skal være prosjekter der dette investeringsselskapet, det nye veiselskapet, selv skal få prioritere ut fra hva som er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Sammenligner vi med jernbanepakken, er det i mye mindre grad en ambisiøs satsing. Det er en annen form for omorganisering. Vi skal ikke ta den debatten nå.

Spørsmålet mitt er rett og slett: Er representanten Raja bekymret for at vi ser en økt satsing på vei – særlig rundt de store byene – med den veipakken som kommer nå, som kommer til å gå på bekostning av miljøet?

Abid Q. Raja (V) [15:26:33]: Jeg er veldig langt på vei enig i en del av betraktningene som representanten gjør seg. Jeg tror ikke det å bygge mer vei rundt storbyene kommer til å bidra til f.eks. at vi får ned kø, kork og kaos som vi har rundt på veiene. Alle undersøkelser som er gjort på dette, viser at bygger man ut motorveien, vil det bare bidra til at vi får mer trafikkvekst. Det vil ikke redusere køene.

Det som er viktig å ha med i det helhetlige regnestykket som representanten Eidsvoll Holmås bringer inn, er at vi gjennom de siste budsjettene har bidratt til å redusere ettersteppet på jernbanen, som økte under den rød-grønne regjeringen med ca. 1 mrd. kr i året. For første gang går dette ned.

Det er riktig at omorganisering i jernbanesektoren i seg selv ikke umiddelbart kommer til å bringe med seg friske penger, slik det ligger i disse prosjektene. Men denne omorganiseringen er ment på den måten at man bruker pengene effektivt.

Som jeg sa i mitt innlegg, det som ligger som en fast nøkkel mellom regjeringspartiene og samarbeidspartiene, er at man her skal ha en noenlunde lik fordeling, slik at når man øker satsingen på vei, skal det også komme en tilsvarende økning i jernbanesektoren.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:27:57]: La meg bare, siden SV ikke sitter i komiteen, begynne med å si at vi i hovedtrekk slutter oss til merknadene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

La meg trekke fram to positive sider som jeg ser ved den pakken som ligger her i dag. Det ene er at vi er positive til å gjennomføre en bompengereform. Jeg mener at det er riktig å tenke: Hvordan kan vi redusere antall bompengeselskaper? Om man har landet på det magiske tallet med det framlegget som ligger her, er ikke jeg den rette til å si – jeg kan ikke si at det er verken rett eller galt – men jeg mener det er positivt å gjennomføre en bompengereform.

Jeg er derimot negativ til den rentekompensasjonsordningen som ligger i opplegget. Jeg tror at det vil føre til

ytterligere sentralisering, fordi det vil gjøre det enda billigere å investere i veier der det er mange mennesker som er i stand til å betale, og jeg tror også at for lokalpolitikkere som skal velge – skal vi satse på vei, eller skal vi satse på mer kollektivtransport – vil dette være en ekstra gulrot for å velge vei framfor kollektivtransport. Det registrerer jeg at både Kristelig Folkeparti og Venstre er komfortable med. Vanligvis har de hatt en annen inngang til akkurat det spørsmålet.

Det andre er at jeg er glad for at man i pakken blir avskåret fra å finansiere offentlig–privat samarbeid gjennom privat kapitalbelåning. Jeg synes det er bra at det er avskåret. Jeg synes det er positivt at disse kontraktene, OPS-avtalene som inngås, bærer mer preg av å være utviklingskontrakter som kan bidra til innovasjon opp mot næringslivet, sånn som næringslivet har bedt om, og at det er veldig tydelig avgrenset at disse pengene som kommer inn på denne måten – altså de som ligger her, både i OPS-avtaler og i andre former for avtaler – føres opp mot handlingsregelen på lik linje med andre ting.

Så til det tredje som jeg vil komme inn på, og nå begynner jeg på hovedkritikken av det som ligger i reformen: Jeg oppfatter at dette er en byråkratiserende reform, og jeg vil be statsråden i sitt innlegg redegjøre for hvorfor han mener det ikke er det. Det man gjør, er at man oppretter et statlig veiselskap, med mye folk fra Statens vegvesen, som skal gjøre akkurat det samme som deler av Statens vegvesen gjør i dag, akkurat det samme som det de gjør, drive fram prosjekter og gjennomføre dem. Det å opprette to Statens vegvesen i et land med 4,5 millioner mennesker på denne måten, kan ikke jeg forstå er fornuftig bruk av samfunnets ressurser, og jeg krever at statsråden i de årlige budsjettene kommer tilbake igjen til Stortinget og gir klar beskjed om utviklingen av byråkrati og kostnadene til byråkrati, enten de er lempet over på private selskaper eller ligger i veiselskapet eller i Statens vegvesen – at dette klart framkommer, for dette er jeg bekymret for.

Jeg er helt enig med Arbeiderpartiet og Senterpartiet, som sier tydelig at mye av det positive som man ønsker å oppnå gjennom veiselskapet, ville man kunne oppnådd dersom man hadde gjennomført romertallsvedtak og hatt egne prosjektplanorganisasjoner som gjennomførte vei-prosjektene. Det er jeg enig i.

Det fjerde punktet er det som jeg oppfatter som en forakt for demokratiske beslutninger, som kom fram da vei-planen ble presentert, der man sier veldig tydelig at man skal fjerne en del prosjekter fra politisk innflytelse, og så skal man styre etter hva som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Vel, folk som er naive, tror kanskje at samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en eksakt vitenskap. Med all respekt, det er det virkelig ikke. Alle vet at et prosjekt kan gå fra å være lønnsomt til å bli ulønnsomt og omvendt gjennom bare å endre på noen små forutsetninger. Derfor er det så viktig at samfunnsøkonomiske analyser er støttehjul til politiske beslutningsprosesser og ikke opphøyes til en religion som nærmest av seg selv skal avgjøre om et prosjekt er fornuftig eller ikke. Jeg synes det er fascinerende at Fremskrittspartiet, som har brukt hele sitt partis levetid på å kritisere skredderøkonomer i Finansdepartemen-

tet, nå opphøyer samfunnsøkonomisk analyse nærmest til en religion som skal styre hva slags prosjekter vi skal gjennomføre eller ikke.

Den andre delen av grunnen til at jeg er bekymret for akkurat dette, er at de stedene og de prosjektene som er mest samfunnsøkonomisk lønnsomme, ofte er de stedene der det er mest folk, der det er mest penger å spare – men det er også de stedene rundt byene der vi er interessert i å satse kollektivt istedenfor. Den muligheten mister vi med det opplegget som er lagt fram.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Helge Orten (H) [15:33:14]: Jeg prøvde å lytte til innlegget til representanten Eidsvoll Holmås og –

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:33:19]: Det var hyggelig!

Helge Orten (H) [15:33:19]: Jeg prøver alltid å følge med når Holmås snakker!

Det som er poenget, er at jeg prøvde å oppfatte hva som er SVs politikk for raskere, bedre og mer korrekt organisering av bygging av vei. Gjennom hele innlegget opplevde jeg bare en kritikk av det regjeringa foreslår. Men jeg tenkte jeg skulle gi representanten Eidsvoll Holmås 1 minutt ekstra taletid til å forklare: Hva er SVs politikk for en mer effektiv organisering av bygging av vei, i den grad de i det hele tatt er interessert i å bygge vei?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:33:53]: Vi er interessert i å bygge vei, men vi er interessert i å prioritere kollektivtransport der det er fornuftig. Det opplegget som ligger nå, der man putter alle vei-prosjekter inn i en egen organisasjon og sier at de som er mest samfunnsøkonomisk lønnsomme, skal et eget veiselskap gjennomføre, uten noen videre politisk behandling og prioritering opp mot andre ting, mener vi er en dårlig idé.

Dessuten er det hyggelig å høre at representanten lyttet til mitt innlegg. Men han mistet åpenbart poenget der jeg beskrev akkurat svaret på det spørsmålet han stilte. Han stiller spørsmålet: Hvordan ønsker SV å gjennomføre vei-prosjekter raskere? Jeg må si at jeg er enig med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i at en god måte å gjøre dette på er gjennom romertallsvedtak, med tydelig mulighet for prioritering av budsjettmidler utover selve årets budsjett. Prosjektorganisering er prøvd ut f.eks. i Bjørvikatunnelen i Oslo, det prøves ut på jernbanestrekninger og andre steder, og jeg mener det er en fornuftig måte å gjøre dette på.

Helge Orten (H) [15:34:55]: Bare en kort oppfølging av det: Svaret på spørsmålet er at representanten egentlig ikke har noen nye ideer eller nye tanker om å endre på organisering eller endre på måten vi jobber med veisektoren på. Representanten vil bare fortsette som før. Er det riktig oppfattet?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:35:10]: Det var en fryktelig defensiv måte å tenke på. Det handler om hvordan man velger å planlegge helhetlig på vei, men det handler også om hvor mange av denne typen prosjekter man ønsker å putte inn og ha som romertallsvedtak å gjennomføre den form for prosjektorganisering på.

En av de tingene som er et tankekors ved disse politiske beslutningene, enten det går på jernbane, eller det går på vei, er at veldig mange politikere har behov for å melde hjem og gi beskjed om at se her, vi har fått til og satt i gang vårt veiprojekt her og vårt veiprojekt der. Det ser vi spor av også i budsjettene som er vedtatt av regjeringspartiene og støttepartiene. Jeg tror at en helhetlig planlegging – det å sikre at når man satser på noe, gjennomfører man prosjektene og gir tilstrekkelig budsjettrom for det – er en god måte å prioritere på, en god måte, der vi også har en fordel av å disiplinere oss selv bedre.

Roy Steffensen (FrP) [15:36:21]: SV har mange ganger vært skeptiske til å bygge firefelts veier. Firefelts og møtefrie veier reduserer antall dødsulykker med 80 pst. En rapport fra SINTEF viser at man ved å erstatte en sterkt trafikkert tofelts vei med en firefelts, kan redusere CO₂-utslipp med 26 pst., til tross for forventet økt trafikk.

I store deler av Norge er man avhengig av personbilen, og behovet vil bare øke i framtiden. Når vi vet at bedre veier reduserer antall dødsulykker og bidrar til bedre trafikkflyt og lavere utslipp, lurer jeg på hvorfor SV ikke vil ta nødvendige grep som sikrer raskere utbygging, sånn at vi får lavere utslipp og sikrere veier for dem som ikke har et alternativ til å kjøre bil.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:37:12]: Her var det mange påstander. Men hvis jeg tar fatt i det som var hovedpoenget til representanten, nemlig at firefelts og møtefrie veier reduserer antall dødsulykker med 85 pst., er jeg helt enig. Jeg er sterk tilhenger av å bygge møtefrie veier. Jeg synes det er fornuftig å sørge for utbygging av midtdelere. Jeg synes det er fornuftig å bygge trefelts veier der det er mulighet for forbikjøring, på steder der det er aktuelt. Men med all respekt er det ikke slik at de stedene der Fremskrittspartiet pusher mest på for motorveier, er de stedene der man er avhengig av bil. I distriktene bygges det ikke mange motorveier. Det er særlig rundt de største byene man får de store motorveiprojektene, og der mener jeg at de store pengene istedenfor burde vært brukt på jernbane og andre kollektive løsninger, som f.eks. på E18, som vi skal diskutere senere her i dag.

Og så hadde det vært flott om man også hadde vært med på å støtte gjennomsnittsfartsmålinger, som også har beviselig effekt på antall dødsfall.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:38:35]: Dette er en god dag. Vi skal både vedta en veireform og senere i dag vedta en jernbanereform. Det viser at vi på nesten 20 måneder har fått gjort mye viktig når det gjelder økte bevilgninger til vei- og jernbanesektoren, men også når det

gjelder systemendringer – systemendringer som har vært etterlyst i lang tid, kanskje ikke fra rød-grønne politikere, merker jeg meg, men fra folk som jobber i veisektoren, og fra folk som jobber i jernbanesektoren.

I Aftenposten – både før og etter stortingsvalget – var det mange nyhetssaker der folk som jobbet i veisektoren, var ute og påpekte at det tar unødvendig lang tid å planlegge ting. Når vi har kjørt E6, E10, E18 og sågar E105, har vi møtt mange folk som jobber i Vegvesenet. De har stort sett hatt den samme historien: Ting blir stykkevis og delt, og det er manglende forutsigbarhet. Det var ikke kritikk mot egen organisasjon, men kritikk mot måten vi som politikere har organisert dem på. Derfor har det vært viktig å gjøre endringer.

Jeg registrerer at en del av de rød-grønne politikere her i dag mener at ting egentlig var ganske bra. Det er da litt interessant å lese f.eks. Aftenposten fra november i fjor, da representanten Rommetveit fra Arbeiderpartiet innrømte at jo, det hadde gått for trått under den forrige regjeringen. De hadde ikke vært tøffe nok, de hadde ikke tatt skikkelige grep. Da er det litt rart at vi i salen i dag får høre: Nei, det ble egentlig gjort de grepene som trengtes. Prosjektfinansiering var visst løsningen. Når vi vet at den løsningen betyr at hvert veiprojekt får sin egen post i budsjettet, og at en, hvis en skal gjøre en eneste endring, må tilbake til Stortinget for å flytte penger fra en post til en annen, sier det seg selv at det ikke gir økt framdrift i prosjekter.

Andre forslag til alternativ har det ikke vært. Vi har altså en veireform uten et eneste alternativt forslag til stortingsmeldingen. Jeg tar det egentlig som et godt tegn når en er misfornøyd med at ting skjer, men ikke helt klarer å sette fingeren på hvordan en mener ting burde vært gjort annerledes.

Det å lage gode veier, det å ha god infrastruktur, det å bygge god jernbane og gode sykkel- og gangstier er med på å gi oss mobilitet i hverdagen. Det er med på å gi folk muligheten til å reise til og fra jobb, til og fra barnehage, skole og kulturtilbud på en god måte. Det å bygge gode bo- og arbeidsregioner er viktig for å utvikle samfunn. For næringslivet betyr det at de får større tilgang på arbeidskraft innenfor en viss reiseavstand. Det å ha gode veier og god jernbane betyr at næringslivet får lavere transportkostnader. De får økt fleksibilitet, og det gir oss økt konkurransekraft.

Dette har vært noen av de viktige tingene som vi har lagt vekt på når vi har sett på hvordan vi kan endre måten vi bygger og vedlikeholder vei på i dette landet. En del grep er allerede gjort: I statsbudsjettet for 2015 har vi, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, sørget for at vedlikeholdsetterslepet på vei reduseres for første gang på mange tiår. Det å vedlikeholde det vi allerede har, er en veldig viktig faktor for oss. For når vi reiser rundt i landet og møter folk, er det mange som sier at de gjerne vil ha en bedre E6 og en bedre E18. Men hvis adkomstveiene til hovedveiene også er dårlige, fulle av hull og vinterstengte, hjelper det ikke å spare et par minutter på hovedveiene hvis en bruker en halvtime mer enn nødvendig på sideveiene. Så det å gjøre grep når det gjelder vedlikehold, er en del av den store satsingen.

Noen har sagt at det nok hadde vært kjekkere å klippe snorer enn å vedlikeholde det vi har. Ja, det er nok en kultur som har levd lenge, men med dagens flertall er det en kultur som nå er under endring.

Så spør vi oss selv samtidig: Når vi skal bygge nye veier – fordi det gir oss enten bedre trafiksikkerhet, raskere framkommelighet eller en blanding av begge deler – hvordan skal vi sørge for at det skjer på en bedre måte? For et par år siden kunne en i Teknisk Ukeblad se at det ofte tar ti år å planlegge nye veiprojekter. Folk i Vegvesenet mener at dette kan halveres ved måten man organiserer det på. Det synes jeg er en spennende utfordring.

Rett etter regjeringsskiftet reiste vi til Vestfold for å se på E18, som i mange år, før regjeringsskiftet, hadde vært omtalt, bl.a. i Aftenposten i 2012, hvor det ble sagt at veiprojektet mellom Sandefjord og Tønsberg kunne ferdigstilles raskere. Entreprenørene bekreftet det, Vegvesenet bekreftet det, men ingen hadde egentlig fullmakt til å gå inn og bevilge ekstra penger til å sette det i gang. De pengene kom med dagens flertall, og veien ble ferdig nesten et halvt år før tiden – i tide til sommerferien. Det var også et viktig trafiksikkerhetsprosjekt, for i løpet av anleggsperioden var det over 100 ambulanseutrykninger til den veistrekningen, og det hadde vært tre dødsfall. Ved å bli tidligere ferdig, og ikke minst før den store sommertrafikken kom, fikk en gjort noe med det.

Vi har vært på E18 og snakket med prosjektledere der om hvordan veistrekkningene ble stykket opp i åtte–ni parceller, og om hvordan en satt med masseoverskudd på den ene parsellen og visste det ville være nødvendig å ha det på neste parsell, men de hadde ikke fullmakt til å ta det i bruk. Det er litt av de problemene vi har ønsket å løse. Det er litt av de tingene som gjør at vi ser at når vi har årlige bevilgninger i statsbudsjettet til Vegvesenet, når Stortinget sitter og vedtar hvor mye penger som skal gå til planlegging, hvor mye som skal gå til vedlikehold, hvor mye som skal gå til investeringer, og vi må tilbake til Stortinget når vi skal gjøre endringer på dette, ønsker vi å gi større fullmakter til dem som faktisk skal gjøre jobben. Der er veiselskap en del av løsningen.

Noen sier at dette kunne en ordnet ved bare å ha gjort om på Stortingets budsjettssystem. Ja, det kunne vi, men hvor lang tid hadde ikke det tatt hvis en skulle endret hele systemet for Stortinget?

Noen sier at disse fullmaktene har Vegvesenet allerede. Det er litt rart i så fall. Hvorfor endte vi da opp som vi gjorde med E18 i Vestfold?

Vi tror at de endringene vi gjør, er fornuftige, naturlig nok. Noen sier at her blir det byråkrati, for en vil komme til å ha parallelle organisasjoner i Vegvesenet og i veiselskapet. Nei, selvsagt vil en ikke ha parallelle organisasjoner. Når en flytter ansvaret for E18 til veiselskapet, sitter ikke Vegvesenet og har sin egen organisasjon som skal følge med på hva veiselskapet gjør. Da har en flyttet oppgavene og ansvaret, og da flytter en også behovet for folk. Det betyr at det er færre folk i Vegvesenet til den oppgaven, og så har en folk i veiselskapet i stedet.

Så er det en del folk som gir inntrykk av at dette veiselskapet vil ha mange hundre ansatte – 500 ansatte, hører jeg

fra noen. Ja, hvis det ble tilfellet med den porteføljen, ville jeg også vært litt bekymret. Men jeg merker meg at det er primært rød-grønne politikere som ser for seg mange lokale arbeidsplasser. Det veiselskapet som deres stortingsrepresentanter er imot, håper de rød-grønne politikere allikevel å få på plass lokalt. Jeg tror de ser for seg at dette vil være et varig selskap, som ikke vil bli lagt ned ved regjeringsskifte en gang i framtiden. Det er bra. Men styret i veiselskapet ser for seg et tosifret antall ansatte, ikke tresifret. Det synes jeg er en veldig god holdning, for det vitner om et styre som ser for seg at en her skal ha en spisset, slank og effektiv organisasjon – ikke et svulmende byråkrati.

Vi har sagt at vi skal gjøre endringer i måten vi krever inn bompenger på. Ja, jeg vet det er mange her som er ute etter å ta Fremskrittspartiet, og som FrP-er skulle jeg mer enn gjerne blitt kvitt bompengene, men der er ikke Stortinget per i dag. Da handler det om å få til det nest beste, og det er å sørge for at takstene går ned så mye som mulig, fordi vi driver bomselskapene mer effektivt og får ned finansieringskostnadene. Det er ikke første gang en snakker om en bomreform. Den rød-grønne regjeringen snakket om det i 2013, og de snakket også om det i 2009, men det materialiserte seg aldri. Nå, etter 20 måneder, er den framlagt for Stortinget, klar til vedtak. Men det oppsiktsvekkende er jo at da er Arbeiderpartiet og Senterpartiet imot det viktigste virkemiddelet som vil gi lavere takster.

På onsdag får jeg besøk av en tidligere fylkesordfører fra Arbeiderpartiet, Tom Tvedt fra Rogaland. Han har ett krav når han møter meg, og det er lavere takst på Rogfast. Forresten, han har to krav: Han skal også ha lavere takst på E39. Nei, forresten, han skal visst også ha lavere takst på Nord-Jærenpakken. Han skal ha lavere takster overalt, men hans stortingsrepresentanter uttrykker seg i dag negativt om en reform som gir lavere bompengetakster. Det bør være en sammenheng mellom det partiene lover lokalt, og det de lover nasjonalt – det mangler nå fra den rød-grønne siden.

Det har vært diskusjon om OPS. OPS er en gjennomføringsstrategi, og den blir tatt i bruk. Det er ingen ny gjennomføringsstrategi, som en del politikere gir inntrykk av i denne debatten. Det er en strategi som har vært brukt mange ganger over hele verden. Det er kanskje nytt for noen partier at det diskuteres igjen, men det er faktisk en strategi som har vært brukt mange steder, og stort sett med god erfaring.

Så har det vært en diskusjon om det er fornuftig at vi låner penger til et prosjekt når staten har så mye kapital allerede. I den OPS-strategien som vi har, skal ikke disse OPS-selskapene låne penger i lang tid. Men jeg synes det er litt rart når enkelte gir inntrykk av at når et OPS-prosjekt låner penger fra staten, blir det dyrt for staten. Men den samme gjennomføringsstrategien velger de samme partiene når en har andre bompengeprojekter og bilistene skal betale hele regningen. Da gjør det plutselig ikke noe at det er en kostbar måte å finansiere på. Da er det helt greit. Når andre tar regningen, er det ikke noe problem, men når staten får regningen, er det et kjempeproblem. Her er det ingen logikk.

Og jeg registrerer at Arbeiderpartiet sier de er imot å

lånefinansiere vei, men de har altså etablert 60–70 bomselskaper, nettopp for å lånefinansiere vei. Nå gjør vi en endring på det. Vi samler dette i få selskaper, vi gjør endringer i måten det er organisert på, vi får ned kostnadene ved måten det er finansiert på, og dermed kan vi også få lavere takster.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ingvild Kjerkol (A) [15:48:53]: Fremskrittspartiet lovte et infrastrukturfond på 500 mrd. kr, og Høyre og Kristelig Folkeparti lovte å omdanne Statens vegvesen til et aksjeselskap. I dag har man blitt enige om 100 mrd. kr i fond og statlig veiselskap for noen utvalgte strekninger.

I debatten i media – og også så sent som i dag, fra talerstolen – hevder statsråden at vi som mener at Statens vegvesen kunne gjort det samme, tar feil. Derfor har jeg lyst til å spørre statsråden: Hvorfor kan ikke Statens vegvesen få samme rammebetingelser som veiselskapet, sånn at de kunne ha gjort jobben og man hadde sluppet å etablere et nytt selskap, med den grad av administrasjon det fører med seg?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:49:43]: Det er litt interessant å oppleve Arbeiderpartiet i denne debatten, for mens representanten Kjerkol prøver å gi inntrykk av at denne veireformen er en puslete affære – det var det mange oppslag om den første dagen da den ble framlagt – så en rundt ti dager senere i Klassekampen at fraksjonslederen til Arbeiderpartiet i transportkomiteen var ute og advarte mot en veibonanza. Det var altså det stikk motsatte budskapet, at her kunne det bli så mye ny vei at det var et problem for kongeriket.

Da synes jeg at Arbeiderpartiet burde bestemme seg: Er dette fæle greier og puslete greier, eller er dette fæle greier og svære greier? Det er ingen sammenheng mellom det.

Vegvesenet er en etat som er avhengig av årlige budsjetter. Veiselskapet er et aksjeselskap med et styre, der vi inngår en langsiktig avtale med langsiktig finansiering. Jeg skulle mer enn gjerne sett at vi kunne utviklet flere etater til å ha en langsiktig tilnærming, men jeg konstaterer at med måten vi i dag har satt opp starten og budsjettene på, vil det være vanskelig. Jeg er opptatt av at vi skal vise resultater, at vi skal komme i gang, og da har jeg valgt denne tilnærmingen som den beste.

Ingvild Kjerkol (A) [15:50:50]: Svaret er altså at statsråden har valgt denne tilnærmingen som den beste. Så er det flott å bli dosert i hva som er etater, og hva som er selskaper – det kler statsråden når han får lov til å gjøre det, så det tar vi til oss.

Men jeg synes ikke statsråden svarer på hva som er barrierene for å gi Statens vegvesen de samme fullmakter til å utøve den fleksibiliteten statsråden snakker varmt for at selskapet skal få, en fleksibilitet som – jeg tror han har hele Stortinget bak seg – man ønsker å gi til dem som har ansvaret for å bygge ut vei i dette landet.

Det er også et poeng til som statsråden hadde, og det er poenget om Tom Tvedt og Rogaland. Tom Tvedt og

Rogaland må jo selv få bestemme hva de ønsker å bruke effektiviseringsgevinsten av bompengerreformen til. Statsråden har sagt at det skal kun gå til reduserte satser. Der er forskjellen mellom oss. Men jeg etterlyser igjen svar på hva som må til for at Statens vegvesen skal få samme fullmakter som selskapet.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:51:58]: Dette handler bl.a. om debatten om flerårige budsjetter. Det har Fremskrittspartiet i opposisjon vært veldig ivrig for, det har vi gått til valg på. Men det er altså ikke et flertall i denne salen for å ha flerårige budsjetter.

Jeg synes det er veldig interessant når Arbeiderpartiet nå gir inntrykk av at de vil støtte opp om alt som handler om dette, men Arbeiderpartiet har altså sagt nei til flerårige budsjetter. Da har vi sagt at den måten vi kan løse dette med å ha en langsiktig tilnærming på, er å ha et selskap der vi inngår en kontrakt mellom stat og selskap for å få langsiktig finansiering av dette – hvis vi hadde gjort om på Stortingets budsjettssystem for å ha flerårige budsjetter, mer enn gjerne.

Det andre som er viktig her, er at man får en organisasjon som blir målrettet og skreddersydd for en type veiprojekter – europaveiprojekter, stort sett fire felt, stort sett i områder der det ikke er politisk komplisert, i den forstand at det ikke er mye annen offentlig infrastruktur. Mye blir på jomfruelige områder, men det gjør at man får en effektiv organisasjon som kan gjennomføre på en god og fin måte.

Ingvild Kjerkol (A) [15:53:03]: Det er ikke min intensjon å trøtte verken statsråden eller forsamlingen, men vi har i Norge i dag både statlige etater og egne forvaltningsnivåer som rammestyres, og som har stor frihet i hvordan de utfører oppgavene sine. Da er det litt merkelig at man ikke kan gi en faglig begrunnelse for dette når man legger fram en stortingsmelding som skal ramme inn politikken på dette området, og at man også svarer på det viset som statsråden gjør her.

Et nytt oppfølgingsspørsmål fra min side: Hvilke fullmakter får selskapet som ikke Statens vegvesen får, og hvis det er veldig viktig at selskapet får disse fullmaktene for å lykkes med utbyggingen effektivt, slik statsråden beskriver, hvorfor er det da ikke viktig at Statens vegvesen får de samme fullmaktene?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:54:05]: Hvis det Arbeiderpartiet signaliserer, er en vilje til å gjøre om på måten Stortinget budsjetterer penger på, til å ha langsiktige eller flerårige budsjetter, synes jeg det er et veldig interessant innspill som Arbeiderpartiet kommer med nå.

Derimot, som en del av veidebatten, blir jeg litt undrende til hva Arbeiderpartiet egentlig vil. Vi har lagt fram et forslag, vi har synliggjort at en får en langsiktighet i det som gjøres, en samler ansvaret for en finansiering ved at vi sier at de skal få en gitt sum i året – i tillegg til en mulighet til å låne penger, i tillegg til at de vil få bompenger, så lenge bompenger brukes. Så vil de selv kunne gjøre mange flere prioriteringer av hvordan pengene brukes. Når bruker en

penger til planlegging, når bruker en penger til investering, når bruker en penger til vedlikehold?

Den friheten har ikke Vegvesenet i dag. Hvis en ville, kunne vi godt gjort om alt til en sekkepost, flerårige budsjetter. Hvis Arbeiderpartiet mener at vi skal begynne å budsjettere sånn i Stortinget, med flerårige budsjetter, ser jeg med glede fram til det. Men akkurat nå føler jeg at Arbeiderpartiet mer er på det sporet der en person sier én ting, en annen person sier noe annet, og så er det egentlig bare for å være kritisk.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:55:22]: Da komiteen hadde høring om veireformen, var flere av dem som var på høringen, opptatt av finansieringen av veiselskapet. Det var flere som ga uttrykk for at finansieringen nærmest var litt puslete i forhold til behovet, hvis man først skulle etablere det. Poenget måtte jo være at når man etablerte et selskap, skulle man fase inn penger i tråd med framdriften av prosjektene. Flere av dem som var inne på høring, mente at det ikke ville kunne gjøres, slik som det var lagt opp til nå.

Hvorfor har man ikke lagt opp til en ordning som faser inn penger i tråd med framdriften på prosjektene?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:56:08]: Selskapet vil ha en forutsigbarhet som er langt større enn det Vegvesenet har i dag. Det er ikke sånn i dag at Vegvesenet automatisk får penger hvis de bygger mer vei enn det som var planlagt, snarere tvert imot.

Når de rød-grønne partiene her inne snakker om at de overoppfylte Nasjonal transportplan, skylder de å si at rundt 20 veiprojekter på en eller annen måte var forsinket i løpet av den samme nasjonale transportplanen. Mange av disse forsinkelsene skyldtes rett og slett at det ikke var penger. Senterpartiet prøver å gi et inntrykk av at det automatisk kom penger, noe som ikke er tilfellet.

Vi har sagt at vi skal prioritere mer penger til veisektoren enn det som er planlagt i Nasjonal transportplan, men vi har også sagt at vi må bruke pengene mer effektivt. Succes innenfor infrastrukturbygging handler ikke om hvor mye penger man bruker, men om hvor mye man får bygd. Det er her dette veiselskapet vil få en del fullmakter og muligheter til å bruke pengene og prioritere prosjekter ut fra en faglig begrunnelse – i stedet for en oppstykket utvikling. Vegvesenet har selv sagt til oss at i de fleste veiprojektene de har, kunne de spart mellom 5 og 20 pst. ved å organisere prosjektene mer helhetlig, slik som vi nå gjør.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:57:16]: Jeg registrerte at statsråden ikke ville svare på det jeg spurte om. Poenget var jo at hvis man først etablerte et veiselskap, måtte man sørge for at bevilgningene ble faset inn på en sånn måte at man fulgte opptrappingen av prosjektet. Hvorfor valgte man ikke en sånn modell?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:57:36]: Selskapet får en portefølje. Vi har et kostnadsanslag over porteføljen – vi sier hvor mye penger de vil få hvert år. De har mulighet til å låne penger, og de har mulighet til bompenger-

lån i tillegg. Det betyr at selskapet vil ha stor innflytelse på hvordan de gjennomfører prosjektene. Selv om vi har sagt at det er en 20-årsperiode på gjennomføringen, må de for min del mer enn gjerne gjennomføre det raskere enn det. Men det er viktig for oss at det er en forutsigbarhet her, og spesielt med tanke på at alle partiene her i Stortinget, kanskje med unntak av Fremskrittspartiet, mener at handlingsregelen er Guds gave til Stortinget, burde man være opptatt av forutsigbarhet nettopp når det gjelder pengebruken.

Fremskrittspartiet som parti har sagt at man ønsker å investere mer av oljeformuen i veisektoren, men vi ser at de andre partiene sier at handlingsregelen her skal styre og holde igjen. De fire partiene som legger fram denne reformen, har funnet en god balanse, noe som gjør at vi har en forutsigbarhet når det gjelder pengebruken, samtidig som selskapet får en dynamikk i hvordan de gjennomfører prosjektene, og det er en god måte. Men jeg er ikke overrasket over at Senterpartiet er kritisk, for Senterpartiet mener at dette setter norsk veibygging ti år tilbake i tid, ifølge Geir Pollestad. Da er vi bare uenige.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:58:55]: Jeg hadde egentlig tenkt å spørre om byråkratisering, men jeg synes denne debatten som nå har gått mellom de ulike representantene, er såpass interessant at jeg vil gjerne følge den videre opp – og jeg føler at vi ikke får noe ordentlig svar på spørsmålene som blir stilt fra Arbeiderpartiet.

Veiselskapet skal nå få stor frihet til å prioritere penger. Alle skjønner at hvis du har mer penger, får du mer vei. Har du mer penger, får du mer vei, og da har du muligheten til eventuelt å fullføre veiprojekter raskere. Derfor vil jeg stille følgende spørsmål: I valget mellom å igangsette flere veiprojekter – og dermed kunne komme i en situasjon der veiselskapet kan komme til å måtte stille spørsmål til samferdselsministeren og Stortinget om man kan få mer penger bevilget enn det man egentlig har fått tildelt – vil samferdselsministerens klare beskjed da være at man skal sette i gang så få prosjekter at man er helt sikker på at man ikke sprenger budsjetttrammene og det handlingsrommet som er gitt?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:00:02]: Vi er veldig opptatt av å få mer vei for pengene, ikke bare diskutere hvordan vi skal bevilge mer penger til vei. Én av de tingene som har bekymret ikke bare meg, men også veldig mange av dem som er opptatt av god samfunnsøkonomi og ikke minst god infrastrukturbygging, er den enorme kostnadsveksten som har vært. Mange vil si at det bl.a. handler om for mye oppstykket av prosjekter, eller at man har brukt for mye tid på planlegging – alle de tingene som koster ut over det å legge stein og asfalt.

Vår klare tilnærming er at vi har sagt til veiselskapet at når det er en portefølje – 5 mrd. kr i året – er det for å gi en forutsigbarhet til styret. Da er det et styringssignal som styret må forholde seg til. Så kan dette endres i Nasjonal transportplan, og det kan endres ved vedtak i Stortinget. Men det ligger ingen fullmakter der om at jeg som statsråd skal kunne begynne å legge inn ekstra penger i dette selskapet. Det er jo det som gjør at vi tror at vi klarer å finne

balansen ved det å være offensiv og bygge mye mer vei enn det som de rød-grønne planla, samtidig som det ligger en tilnærming her fra selskapet om å bruke pengene slik at de får mest mulig vei for de bevilgningene de får.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Magne Rommetveit (A) [16:01:24]: Eg vil også takka saksordføraren for framlegginga hans og for at han har losa komiteen gjennom denne litt krunglete, smale vegen fram til i dag.

Me er på god veg til å byggja dette landet, også med betre og sikrere vegar. Den vedtekne nasjonale transportplanen for inneverande periode, åra 2014–2023, er ein svært ambisiøs plan, ikkje minst innan området veg. Den sitjande regjeringa har heldigvis stadfesta at denne vedtekne planen skal følgjast, også innanfor vegområdet.

Så langt er me ikkje berre på god veg, men også «På rett vei», som er hovudtittelen på denne meldinga. Når det gjeld resten av meldingstittelen, Reformar i vegsektoren, så er mykje av det som vert lansert, også ei direkte oppfølging og iverksetjing av det som vart lagt fram i NTP-en, og som altså også er raud-grøn politikk.

Når statsråden i innlegget sitt gjer meg den ære å sitera noko eg skal ha sagt til Aftenposten i fjor, om at ting gjekk noko seint, så kan jo det ha noko å gjera med det at med dei nye grepa som kom i den nasjonale transportplanen som vart vedteken i slutten av juni – men der regjeringa måtte gå av og vart skifta ut med ei ny kort tid etterpå – så låg det ein god del arbeid, både i NTP og i det som var gjort i departementet, som var klart, og at det difor var nokså lågthengande, lett plukkbare raud-grøne frukter som den nye regjeringa då kunne leggja fram som om det var deira handlekraft og deira arbeid som no viste seg igjen.

På ein del vesentlege felt skil denne meldinga seg frå det som er Arbeidarpartiet si oppfatning av kva som er rette vegen å gå, også når det gjeld strukturreformar innan sektoren.

Eit nytt utbyggingsselskap for veg, utanfor Statens vegvesen, verkar unødvendig byråkratiserande. Her kunne det same vorte oppnådd innanfor rammene av det eksisterande vegvesenet. Og sjølv om dei prosjekta som er varsla i meldinga, vert kalla oppstartsportefølje, så er den geografiske fordelinga slik at det i alle fall så langt er vanskeleg å kalla dette for eit nasjonalt vegselskap.

Eg fann det då heller ikkje så rart at Hordaland fylkeskommune, under komitéhøyringa, leverte inn ei fråsegn der dei ville ha både E39-prosjektet Hordfast og fellesprosjektet med veg og bane på E16 mellom Arna og Voss inn i det nye selskapet sin portefølje.

Medan me sit her no og skal debattera saka og av og til gløttar litt på telefonen vår, har me som er representantar og medlemmar i transport- og kommunikasjonskomiteen, fått inn ein e-post frå kontoret til ordføraren i Kristiansand, der det òg ligg ved ein PowerPoint som eg ikkje har fått tid til å sjå på enno, men det heile er reklame for at ein må leggja det nye vegselskapet til Kristiansand. Både der og i ein del andre byar rundt om har dei visst svært store og mange kontorlokale å by på, så forventningane til at dette

skal koma både her og der, og at det vert eit stort selskap, er i alle fall nokså store.

Før dette stortinget tredde saman i 2013, var OPS eit heitt valkamptema i samferdselspolitikken, og dåverande transportpolitiske talsperson i Framstegspartiet, Bård Hoksrud, karakteriserte Høgre si OPS-finansiering av vegbygging som «høl i hue». På ei anna side stod den same Hoksrud fram som garantisten mot bompengefinansiering av veg.

No er det vel ikkje Høgre eller Framstegspartiet sine valprogram som gjeld mest lenger, men heller regjeringserklæringa, og me ser i denne meldinga at bompengar skal vera ein viktig del av vegfinansieringa i mange tiår framover, i alle fall til 2050, at OPS som finansieringsmåte er tona ned, og at det no meir er snakk om OPS som gjennomføringsstrategi. Og lat det vera sagt igjen: Arbeidarpartiet vil, også i framtida, bruka private firma både til å byggja og til å drifta veganlegg, men me meiner at privat finansiering av offentlege veganlegg vil innebera større finanskostnader, som til sjuande og sist må betalast av bilistane og fellesskapet.

Den varsla bompengereforma er langt på veg ei oppfølging av gjeldande NTP, og i så måte er regjeringa på rett veg, sjølv om endringane til færre bompengeselskap kunne ha kome tidlegare. Og det stemmer ikkje, som representanten Roy Steffensen påstod i innlegget sitt, at Arbeidarpartiet ville ha 19 bompengeselskap. Me synest at dette med nokre få er akkurat passeleg, medan Framstegspartiet, då dette vart diskutert i NTP-samanheng, ikkje ville vera med på diskusjonen fordi dei ville ha null selskap. Me vil ha få selskap. Framstegspartiet vil ha null fordi dei vil ha null bompengar.

Det må vera eit klart mål at mest mogleg av bompengane skal gå til å finansiera vegbygging, og at minst mogleg vert brukt til innkrevjingskostnader og bakanforliggjande administrasjon.

Men sjølv om meldinga legg opp til forenklingar, er det på eitt punkt ein vesentleg mangel når det gjeld bompengar. Riksrevisjonen har i ein rapport påpeika at manglande bruk av brikke inneber store kostnader ved bompengeinnevjinga. Dette, saman med at det er store tap på fordringar som følgje av at trafikantar ikkje betaler for passeringane sine, gjer at obligatorisk brikke vil vera det enkeltiltaket som vil gje størst effekt.

Innføringa av obligatorisk brikke for køyretøy over 3 500 kg har vore eit steg i rett retning, men obligatorisk brikke bør også innførast på lettare køyretøy, nettopp for å sikra at mest mogleg av bompengane går til veg, og altså at minst mogleg av bompengane skal gå til innkrevjing og bakanforliggjande administrasjon.

I komiteen sine merknadar vil ikkje regjeringspartia og Venstre vera med på innføring av obligatorisk brikke. Ved tidlegare rundar der dette har vore tema, har desse partia brukt omsynet til personvernet som argument for ikkje å innføra obligatorisk brikke. I ei anna sak frå transportkomiteen, som skal behandlast her i salen no på torsdag, har Venstre lagt inn merknad der dei viser til at partiet tidlegare var motstandar av streknings-ATK ut frå omsynet til personvern:

«Dette medlem anser nå at dette argumentet er bortfalt, og viser til at Personvernemnda i 2011 konkluderte med at streknings-ATK ikke strider mot personvernloven.»

Eg meiner at den same vurderinga kring personvernet må gjelda ved brikkebruk, og at regjeringspartia og Venstre her gjer ein tabbe. Eg er veldig glad for at Grøvan understreka dette i innlegget sitt. Kristeleg Folkeparti har skjont dette.

Det som no er argumentasjonen i merknadsform ifrå regjeringspartia og Venstre, er at ein meiner at:

« (...) krav om obligatorisk bombrikke vil være til ulempe for mange. Det er veldig mange bilister som i dag bor titalls mil fra nærmeste bomstasjon, og som sjelden eller aldri kjører gjennom en bomstasjon, som med krav om obligatorisk bombrikke vil risikere bot om de ikke har brikke i bilen de til vanlig bare kjører i sitt lokalsamfunn.»

Då har eg eit spørsmål til Høgre, Framstegspartiet og Venstre: Viss ein legg opp til ei ordning som er sånn at ein kan køyra utan brikke viss ein køyrer berre titals mil vekk frå der det er bomstasjonar, men at dersom ein skal køyra gjennom ein bomstasjon, må ein ha brikke – er det ei ordning som desse partia kunne ha vore med på? For her føler eg at ein skilr når det gjeld argumentasjonen.

Det som òg er ein fordel med obligatorisk brikke, er at det eigentleg vil kunna fungera som eit elektronisk vognkort. Ein kan betala ut frå tid, kva for tid ein køyrer, ut frå kor hen, og ein kan ha miljødifferensiering ut frå utslepp. Eg synest det hadde vore litt greitt viss regjeringspartia og Venstre kunne avklart dette, for då kunne ein kanskje ha kome til ei løysing der ein kunne ha innført dette på ein fornuftig måte.

Torill Eidsheim (H) [16:11:35]: I fleire år har det vore snakk om behov for radikale endringar innan norsk vegbygging. No er det blitt ein realitet, og vi skal sjå til at vi held det vi har lova. Vi treng meir heilskapleg bygging, meir effektiv organisering og ikkje minst meir veg for kvar krone.

Velfungerande infrastruktur er heilt vesentleg for at vi skal kunne innfri dei forventingane som finst blant innbyggjarane og i næringslivet om at vi skal sikre eit konkurransedyktig Noreg – eit Noreg som er klar for omstilling, der nye arbeidsplassar skal skapast og næringslivet skal styrkjast.

Vegreforma er grunnfundamentet for raskare realisering av etterlengta infrastruktur. Den raud-grøne regjeringa tok ikkje dei fornyingsgrepa som var nødvendige. Det blei plukka lite av dei påståtte løysingane som representanten Rommetveit viste til i innlegget sitt. Den norske modellen var lang planleggingstid, klattvise utbyggingar og uføreseieleg finansiering. Det var ikkje mykje å vere stolt av.

Dagens politiske fleirtal etterlyste, og fremja forslag om, eit finansieringssystem der planlagde og påbyrja prosjekt i større grad kunne gjennomførast i samanheng, men vi blei nedstemde av dei raud-grøne gong på gong.

No presenterer vi ei reform – eit heilt nytt verk-

tøy og ein heilt ny måte å planleggje og byggje veg på i Noreg – med vegselskap, OPS og bompengereform. Når det gjeld vegselskapet, vil eg berre kort poengtere at det er eit viktig prinsipp at selskapet har ansvaret for vesentlege hovudvegar. Gradvis bør òg selskapet få utvide ansvaret til heile TEN-T-vegnettet i Noreg.

Det neste grepet som blei gjort i vegreforma, er OPS. Ved behandlinga av Prop. 97 S for 2013–2014 bad Stortinget om at det blei fremja ein strategi for bruk av offentlig–privat samarbeid i utbygginga av infrastrukturtiltak. Det er svært gledeleg at OPS-strategien no er blitt ein del av vegreforma, og at det allereie er vedteke å starte planlegginga av tre prosjekt som skal gjennomførast som OPS. Desse prosjekta er: E10 / rv. 85 i Nordland og Troms, rv. 3 / rv. 25 i Hedmark og rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland.

OPS er valt som ein gjennomføringsstrategi, for å gje meirverdi i prosjekta. Løyvingar skal skje i tråd med aktiviteten i det enkelte prosjektet, og mesteparten av investeringskostnadene skal utbetalast kort tid etter opninga av prosjektet. Tidleg utbetaling av investeringskostnadene vil redusere finansieringskostnadene.

Så til bompengereforma: Bompengar har vore ein del av den norske vegfinansieringa i mange år. Betaling for bruk av vegnettet, bruer og ferjer oppstod faktisk for fleire hundre år sidan. Noreg har gjort seg avhengig av brukarfinansiering som eit vesentleg bidrag for å kunne realisere planlagd vegutbygging i Noreg, men utvikling av og tilrettelegging for ei effektiv innkrevjing har ikkje vore politisk prioritert.

No tek vi grep òg i denne sektoren, for å leggje til rette for ei betre forvaltning som skal sikre meir veg for pengane. Det blir lagt opp til færre selskap, og i den prosessen er det viktig at fylka sikrar at regionane blir hensiktsmessige og store nok. I tillegg er det grunnlag for å overføre nokre oppgåver frå Statens vegvesen, og reindyrke dei rollene og oppgåvene ein har, slik at ein legg eit godt grunnlag for samarbeid, for effektivitet og ikkje minst for modernisering. Vi har peika på at Statens vegvesen bør fokusere på sin forvaltningstekniske funksjon og styrkje denne. Dei bør òg trekke seg ut av driftsoppgåver der det er mogleg.

AutoPASS er eit velfungerande nasjonalt system for kundane, med einskapleg innkrevjingsløysing overalt i Noreg. Dette skal vi behalde. Regionale løysingar overfor kundane vil kanskje berre verke mot si hensikt. Det er viktig at det blir lagt til rette for gode incentiv for auka brikkebruk, og det bør vurderast om ein bør opne for konkurranse på oppgåvene til utferdaren. Utferdning av brikker er etter vår meining ikkje optimalisert i dag. Her bør ein gje fleire moglegheit til å etablere ny næringsverksemd, òg norske bedrifter. Det burde ikkje vere grunnlag for å monopolisere utferdarrollen. Konkurranse kan gje betre service og nye tenester på sikt. Difor er det godt at regjeringa no i vegreforma signaliserer vidare arbeid, og at det er ei prioritert oppgåve å finne gode kundetilpassa løysingar.

Å innføre obligatorisk brikke ville løyst ein del utfordringar, spesielt knytte til tap på krav – altså at pengar frå dei som ikkje betaler, aldri blir kravde inn – men det ville òg

skapt nye utfordringer når forholda ikkje er lagde til rette for det. Difor ønskjer ikkje vi på dette tidspunktet å innføre obligatorisk brikke. Vi er meir opptekne av å finne dei gode incentiva for at folk faktisk skal velje å bruke brikke, enn å krevje at alle skal ha brikke i bilen sin.

Det overordna er òg her at vi skal leggje til rette for effektiv vegutbygging, og vi skal sikre vel fungerande infrastruktur for eit konkurransedyktig Noreg.

Vi tek no grep gjennom vegreforma fordi vi er overtydde om at dette vil gje oss betre utnytting av dei ressursane vi bruker til vegbygging. Og vi treng kvar krone vel investert.

Truls Wickholm (A) [16:19:17]: Først av alt: Det som avgjør om man kan bygge mer vei, er at man bevilger mer penger til vei. Det er en selvfølgelighet. Så kan man selvfølgelig bruke pengene på smartere eller mindre smarte måter, men mer penger gir mer vei.

Etter Bondevik II-regjeringens slette samferdselssatsing gikk Arbeiderpartiet til valg på at det skulle bygges mer samferdsel, det skulle bevilges mer penger til vei. I den valgkampen kalte Kristelig Folkeparti og Høyre det for «tomme løfter» og «luftmilliarder». Den delen av historien synes å være glemt nå.

Glemt synes det også å være at når Erna Solberg virkelig skulle slå til og love en samferdselssatsing i 2009, var løftet hennes at vi skulle bruke 60 mrd. kr mer enn nullforslaget fra Statens vegvesen. Fasiten ble Arbeiderpartiets forslag, med 100 mrd. kr mer.

Så skulle det vedtas en transportplan sommeren 2013. Klok av skade skulle Høyre og Fremskrittspartiet virkelig slå på stortromma. Problemet med den tromma var at den sprakk så fort partiene fikk makt den påfølgende høsten, og det var nivået på Arbeiderpartiets plan som ble videreført.

Det er altså dette nivået som saksordføreren i sitt første innlegg omtaler som helt andre ambisjoner enn de rødgrønne. Det blir spesielt at det er en fra Kristelig Folkeparti som står her oppe med den type påstander, særlig med tanke på det partiets koblinger til de ti bud.

Arbeiderpartiet ønsker seg mest mulig vei for pengene. Da er det dumt å opprette et selskap som vil ha mange av de samme oppgavene som Statens vegvesen, og dermed gjøre at penger som kunne vært brukt på vei, blir brukt på mer byråkrati. Det er dessverre ikke noe nytt at denne regjeringen velger løsninger som medfører mer byråkrati. TV 2 kunne fortelle at det ansettes mer enn dobbelt så mange byråkrater hver dag med denne regjeringen som under den forrige. Og vi har sett at denne regjeringen er en mester i å innføre nye ordninger som gjør at det påløper økte byråkratkostnader.

I RNB har vi en rekke eksempler på at regjeringen ikke så konsekvensene av egne vedtak:

- gradert foreldrebetaling i barnehagen, påløpte byråkratkostnader 41,7 mill. kr
- endringer i barnehagetillegget, påløpte byråkratkostnader 24,2 mill. kr
- overføring av særavgifter fra toll- og avgiftsetaten, anslag nye driftsutgifter 25 mill. kr

- forberedelse av reform i skatteetaten, ikke sett i høst, 120 mill. kr

Samlet i RNB byråkratkostnader på 210 mill. kr. Så når regjeringen står her og sier at denne reformen ikke vil føre til flere byråkratkostnader, snakker vi altså om en regjering som strengt tatt ikke vet helt hva den snakker om.

Arbeiderpartiet mener veibyggning bør skje mer helhetlig og uten disse ideologiske krumspringene som fordyrer prosessen. I regjering foreslo vi en ordning med særskilt prioriterte veiprojekt, som ble beskrevet også i NTP, med egne prosjektorganisasjoner og forpliktelser over flere år. Det fungerte godt i eksempelvis Bjørvika. Denne løsningsen ville gitt forutsigbarhet og effektivitet i veiutbyggingen uten ekstra byråkratkostnader, som denne regjeringen legger opp til i samferdselssektoren, men også på en rekke andre sektorer, som helse og skole.

Selv om Arbeiderpartiet synes det er positivt at regjeringen nå følger opp arbeidet med å effektivisere bompengereinnkrevningen, er det med noe undring vi registrerer at samferdselsministeren legger opp til bompengefinansiering i uoverskuelig framtid. Garantisten for ingen bompenger – selve garantisten, Bård Hoksrud, sitter også i salen – har nå krevd inn mest bompenger i historien. På sine to første år vil Ketil Solvik-Olsen ha krevd inn 17,5 mrd. kr i bompenger. Argumentet som vi har hørt her tidligere i dag, at Fremskrittspartiet ikke har flertall alene, holder ikke. Alle andre partier på dette huset måles opp mot hva de lover, og hva de faktisk leverer. Det blir interessant å se om Fremskrittspartiet før valget i 2017 vil avstemme sine løfter til velgerne med den nye realiteten de har oppdaget her på Stortinget og i regjering. Bompenger fram til 2017 er for mange et evighetsperspektiv. Det burde Fremskrittspartiet vært ærlige på.

Kjell-Idar Juvik (A) [16:24:23]: For å slå det fast med en gang: Arbeiderpartiet er opptatt av mest mulig vei og mest mulig vei for pengene. Derfor vil Arbeiderpartiet organisere veisektoren på en slik måte at fellesskapet får mest mulig vei for pengene. Vi sier nei til løsninger som fordyrer og skaper mer byråkrati, som vi mener dette veiselskapet vil gi.

Posisjonen etterlyser hva opposisjonen vil, og jeg la merke til at ministeren var litt i tvil om hva Arbeiderpartiet egentlig mente. Det var litt spesielt å høre det fra en fra Fremskrittspartiet – bekymringene for at Arbeiderpartiet hadde flere budskap. Jeg kan i hvert fall si det sånn: Vi har registrert det fra andre partier i andre saker.

Arbeiderpartiet vil styrke Statens vegvesen – det har vi sagt noen ganger fra talerstolen i dag, og det kan jeg gjenta på nytt – som vi mener har kompetansen og erfaringen med å gjennomføre storstilte veiutbygginger. Og vi vil sørge for at Statens vegvesen kan porteføljestyre utbygging av riksveiprojekt gjennom særskilt prioriterte prosjekt. At ministeren ikke har klart å få det med seg, beklager jeg, men det har vært gjentatt av flere av våre representanter i dag.

Et nytt veiselskap som bare skal gjøre det samme som Statens vegvesen allerede gjør, mener vi gir økt byråkrati og binder opp ressursene. Dette er ressurser som heller burde blitt brukt til å bygge mer vei. Vi kan ikke se at det er

noen store fordeler med å splitte opp ansvaret for riksveier mellom to aktører. Vi mener dette gir mer byråkrati. Og som regjeringen selv skriver i sin melding, har Statens vegvesen en effektiv gjennomføringsorganisasjon i dag. Behovet for at nye virkemidler må tas i bruk for å gjøre utbygging raskere og mer effektiv, er vi for så vidt enig i, men virkemidlene må rettes inn mot det som er de største hindringene for raskere og mer effektiv gjennomføring av prosjektene, som i hovedsak er ting vi er enige om, dvs. forutsigbar finansiering og mer effektive planprosesser. Det får man ikke bare ved å splitte opp selskapet. Man får én forskjell, og det er forskjellen mellom Statens vegvesen og det nye selskapet knyttet til kompleksiteten i prosjektporteføljen, for det nye veiselskapet skal kun bygge på strekninger med lavt konfliktnivå, som det står, og heller ikke i kompliserte byområder. Statens vegvesen skal fortsatt gjøre de kompliserte jobbene, sier man.

Man velger altså å løfte ut åtte strekninger i et nytt byråkratisk utbyggingsselskap i stedet for å løse dette innenfor Statens vegvesen. Det synes vi virker merkelig. Man velger altså å lage et mini-vegvesen på siden av dagens organisering.

På høringen i komiteen fikk vi høre fra flere at de var bekymret for de ansatte og bekymret for tilstrekkelig kompetanse i framtida. De var også bekymret for at det nye selskapet skulle ta kompetanse fra Statens vegvesen. Kompetanseflukten er der uansett hva vi gjør, men vi synes i hvert fall ikke at det blir bedre ved at man splitter dette opp.

I forslaget til veiselskap og portefølje på 130 mrd. kr til åtte strekninger, som er foreslått, finner man ingen satsing i Nord-Norge. Det ligger ikke inne et eneste prosjekt nord for Trøndelag. I tillegg er kun 40 pst. av prosjektene hentet fra NTP. Det betyr at over 60 pst. av rammen på 130 mrd. kr er lagt inn utenom vanlige prosesser som man er kjent med, f.eks. i NTP-sammenheng. Og det er ikke slik at det bare er Nord-Norge som er utelatt. Nei, vi ser at det er en helt klar geografisk skjevhet i porteføljen.

Jeg la merke til komitéleder Linda C. Hofstad Helleslands kommentar under pressekonferansen, om begrunnelsen for et nytt veiselskap, som skulle gi mer forutsigbarhet og mer sammenheng i utbyggingen. Vi er jo ikke uenig i det, men dette må man få til uten å lage et nytt byråkratisk selskap. Videre sa hun at nå fikk man et selskap med en portefølje uten at man hele tiden hadde ordførere som ville mene noe og «henge på nakken». Det synes jeg beskriver godt at man faktisk legger opp til en begrenset involvering i framtida.

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

Tone Merete Sønsterud (A) [16:29:34]: I debatten har det vært mye klaging over historien til de rød-grønne, spesielt Arbeiderpartiets, men i hele forrige stortingsperiode og i valgkampen hørte vi bl.a. dette fra Fremskrittspartiet: Det var null problem å sende mullaen ut av landet. Det skulle skje så snart de kom til makta, i løpet av hundre dager, hvis jeg ikke husker helt feil. Han er fortsatt i landet.

Drivstoffavgiftene skulle umiddelbart kuttes. I dag koster en liter bensin rundt 16 kroner. Nok om det – jeg trodde aldri de ville klare å innfri løftet. Alle bommene skulle rives. For meg var det helt utrolig at noen kunne tro på det – det var selvfølgelig helt urealistisk.

Og dette er bare et lite knippe av lovnader som ble gitt, og som det umiddelbart skulle ryddes opp i. Jeg kunne ha gjort lista mye lengre – alt fra klaging over altfor høye matpriser til NRKs lisensavgift. Vi skulle visstnok ha sett vår siste – den er der ennå. Da de ble konfrontert med dette, fikk vi beskjed om at vi ikke visste hva vi snakket om, vi var frekke, og fra et litt fornærmet Fremskrittspartiet fikk vi beskjed om at vi kun var ute etter å svartmale. Vel, nå har de regjert i to år, og som sagt kunne jeg gjort lista mye lengre over løfter de ikke engang har vist antydning til å kunne innfri.

Men det var to saker jeg faktisk trodde Fremskrittspartiet på, og den ene var at byråkratiet skulle slankes. For vi hørte mye om det de beskrev som dette store, unyttige byråkratiet, om at det var altfor mange ansatte i offentlig sektor, spesielt i staten, og den gangen var det aldri snakk om å skille mellom statsansatte i produksjon, statsansatte som saksbehandlere og de som jobbet i sentraladministrasjonen. Vel, vi har aldri hatt flere byråkrater enn i dag, og vedtaket som flertallet nå fatter, betyr at byråkratiet vil øke enda mer.

Den andre saken jeg trodde dem på, var deres nei til OPS. Som tidligere sagt i debatten, ble OPS av representanten Bård Hoksrud kalt «høl i hue». I forrige periode var hovedsaken til Høyre ja til OPS, og de sa også ja til bompenger. Jeg skjønner at de er veldig fornøyd i dag. Fremskrittspartiets hovedsak var nei til bompenger og nei til OPS. I dag kommer flertallet i denne sal – med Fremskrittspartiets stemmer – til å stemme for at det skal opprettes et eget selskap som skal jobbe med OPS. Vi tar inn mer penger i bomavgifter enn noen gang før, og det er varslet 90 – nitti – nye bomstasjoner, og ikke nok med det, det skal bindes opp i flere tiår framover. Så når Fremskrittspartiet i dag står og skryter av egen bompengopolitikk, er det nesten ikke til å tro! Det finnes bare én konklusjon på dette, og det er strykkarakter i troverdighet.

Jeg ser at reformen kalles «På rett vei», men når det framstilles som at det nå bygges mye mer vei enn det som ble vedtatt i denne sal i juni 2013, har vi problemer med å se at det er tilfellet. At man oppretter et nytt selskap, tømmer Statens vegvesen for kompetanse, lager en lønns spiral og øker byråkratiet, er mildt sagt oppsiktsvekkende. At man i tillegg gir monopol på driftskontrakter over mange, mange år, er også en merkelig blå-blå-politikk. Her er man plutselig ikke for konkurranse, noe som er veldig viktig i alle andre saker. Her skal det altså være et monopol.

Presidenten: Presidenten vil vise til at «høl i hue» er et parlamentarisk uttrykk, og nå er det blitt brukt nok ganger.

Siri A. Meling (H) [16:33:00]: Investeringer i infrastruktur er noe av det viktigste et samfunn kan gjøre for å tilrettelegge for gode rammebetingelser for næringsliv og

befolkning. Det er også en investering for fremtidige generasjoner. På samme måte som vi i dag har gleden av å benytte veier, tunneler og broer som generasjoner før oss har løftet frem og bygget, vil generasjoner som kommer etter oss, ha glede av de investeringene og løftene som vi gjør bl.a. i den saken som er til behandling i dag.

Veireformen markerer et skifte, en vilje til å tenke nytt og til å prøve nye strukturer, både for å få ned planleggingstiden og for å komme bort fra denne stykkevis-og-delt-utbyggingspraksisen, som flere har vært inne på tidligere i denne debatten, både når det gjelder planlegging og når det gjelder finansiering.

Denne regjeringen har ambisjoner om å bygge landet. Vi har i regjeringsplattformen forpliktet oss til å overoppfylle Nasjonal transportplan, og vi har forpliktet oss til å etablere et eget veiselskap som skal bidra til å oppnå en mer helhetlig og sammenhengende utbygging av hovedveinettet i Norge. Dette veiselskapet skal også bidra til større kostnadseffektivitet i forbindelse med disse utbyggingene. Selskapet vil ha alle muligheter for en langsiktig planlegging og helhetlig gjennomføring av prosjekter gjennom den tidsrammen på 20 år for oppstartporteføljen som i dag vedtas av Stortinget.

Denne regjeringen er opptatt av å tilrettelegge infrastruktur som vil binde større bo- og arbeidsregioner sammen. På den måten klarer vi som samfunn å ta ut et større potensial for verdiskaping og effektiv utnyttelse av samfunnets vekstmuligheter, og dette er det jo også lagt vekt på med tanke på den oppstartporteføljen som er valgt ut.

Derfor er jeg glad for at strekningen mellom Kristiansand og Stavanger ligger inne i veiselskapets oppstartportefølje. Kristiansand- og Stavanger-regionen er to vekstkraftige områder som har mye industri og næringsliv med sammenfallende aktiviteter. Kortere reisetid vil styrke samarbeidet og utnyttelsen av kompetansen i sterke næringsklynger. Næringslivet får større tilgang til arbeidskraft når reisetiden blir kortere, og effektive veier gjør at transportkostnadene blir lavere og bedriftene mer konkurransedyktige. Også områder mellom disse to byene vil ha stort utbytte av en mer effektiv veiforbindelse og kortere reisetid. Det gjør at mulighetsbildet blir større, både for nye bedriftsetableringer og for valgmuligheter når det gjelder arbeidsplasser.

Regjeringen arbeider for økt trafikksikkerhet, og dessverre er det altfor mange ulykker langs denne sterkt trafikerte strekningen. Jeg ser derfor frem til realiseringen og vil håpe og tro at denne strekningen vil være blant de prioriterte, også i tid, innenfor den 20-årshorisonen som er lagt for gjennomføringen i det nye veiselskapet.

Bård Hoksrud (FrP) [16:36:13]: Strutsen stikker hodet i sanden hver gang den blir redd – og håper at det skal gå over. Og sånn har jeg vel følt at det har vært i åtte år med de rød-grønne i regjering også – man ønsket ikke å gjøre noen verdens ting når det gjaldt omorganisering. Jeg hadde kanskje håpet at man hadde løftet hodet opp av sanden og begynt å se – og kanskje kommet med et alternativ til regjeringens forslag. Men det eneste jeg har hørt i debatten i dag fra arbeiderpartirepresentantene, er at de

er opptatt av nye, smarte modeller – nye, smarte måter å gjøre ting på. Hva er det konkrete? Jo, det eneste konkrete er at vi i de åtte foregående årene har fått en post på statsbudsjettet, og det er den posten på statsbudsjettet som skulle sørge for å redde prosjektene. Vi vet også at en post på statsbudsjettet er noe man kan endre på hvert eneste år, og det skjedde også. De postene som sto på dette statsbudsjettet, ble flyttet opp og ned etter som man ville bruke penger eller ikke bruke penger på det. Konsekvensen av å ha en post på statsbudsjettet var altså at prosjekter som ikke hadde en post på statsbudsjettet, men som var viktige, da ble prioritert ned hvis det ikke var penger til å gjennomføre de postene som sto på statsbudsjettet i de prioriterte prosjektene.

Denne regjeringen gjør noe helt annet. Vi sørger faktisk for å opprette et statlig veiselskap som får en forutsigbar finansiering, som gjør at man ikke er like avhengig av de årlige statsbudsjettene som det man er med dagens måte å finansiere veibygging på. Om man legger til grunn at når selskapet er på plass, skal det komme inn ca. 5 mrd. kr årlig, som selskapet vet at de får, og som gjør at de kan slutte å holde på å bygge klattvis og delt, men faktisk kan begynne å bygge større og mer helhetlig.

Det er altså sånn at når man slutter å planlegge ting seks ganger gjennom et fylke som Vestfold, på under åtte mil, og planlegger det én gang isteden, så sparer man faktisk byråkrati, for da gjør man det bare én gang istedenfor å gjøre den samme jobben seks ganger, som man gjorde i Vestfold fordi man drev med klattvis og delt utbygging. Det er jo det dette handler om. Det er det denne veireformen handler om – det faktisk å sørge for at vi gjør ting mer helhetlig, og at vi gjør det én gang istedenfor å gjøre det mange ganger. Det er greit å vite, for det er interessant å høre på debatten når jeg hører en arbeiderpartirepresentant si at ja, de vil bygge mye mer vei, men vi ser jo at det på E39 var «bonanza», det var farlig at man skulle bygge firefelts vei mellom Kristiansand og Stavanger. Vi synes det er bra hvis vi klarer å få på plass en firefelts vei mellom Kristiansand og Stavanger. Jeg er glad i dag. I 2007 ville ikke dette blitt en realitet – da ble vi nedstemt første gangen.

Så er det noe med bompenger og den typen ting som Fremskrittspartiet fortsatt er imot, og med 29 av 169 har vi ikke flertall, men vi har fått til mye mer enn det antallet representanter tilsier, og det betyr at vi har mye spennende fremover, med større oppslutning.

Ingebjørg Amanda Godskesen (FrP) [16:39:27]: I mange, mange år har Fremskrittspartiet snakket om at vi ønsker å få på plass et veiselskap. I dag behandler vi saken, og veiselskapet vil bli en realitet. Jeg er stolt over å være med på dette, et arbeid som Fremskrittspartiet også jobbet med i forrige periode, da jeg satt i transportkomiteen, i opposisjon.

Målet er å få til en helhetlig veiutbygging, med mer vei for pengene. Under de rød-grønne ble veiene bygd stykkevis og delt, noe som vi i alle år har visst fordyrer prosjektene. Med veiselskapet på plass vil det bli en effektiv og helhetlig veiutbygging, som også gjelder drift og vedlikehold

av kommende trafikksikre riksveier. Finansieringen vil bli mer forutsigbar, og veinettet vil bli raskere utbygd.

Prosjekter som er lagt inn, er f.eks. prosjektet mellom E18 og E39 fra Oslo til Stavanger. Her finnes gryteklare prosjekter som i løpet av de siste to årene er blitt helt klare for byggestart, slik som f.eks. E18 Arendal–Tvedestrand.

E18 og E39 mellom Oslo og Stavanger er den samme strekningen som i sin tid ville bli prioritert når det var snakk om de rød-grønnes lyntogsatsing. Sørlandsbanen var den første banen som skulle få lyntog, om det hadde blitt aktuelt. Argumentene var at det ville være sterkest vekst i de områdene og på strekningen Oslo–Stavanger – for det meste. Dette gjelder også ved bygging av vei.

Når det gjelder bompenger og den betalingsformen vi har i dag, vet vi at utrolig mye av pengene går til administrasjon og innkreving, og når man først skal betale bompenger – noe jeg er totalt imot – skal i alle fall det meste av pengene gå til det formål de er tiltenkt. Overskudd fra bompengeneinnkreving skal ikke gå inn i driften av f.eks. Kristiansand kommune, som vi har hørt henter ut millioner av kroner fra Agder Bomdrift. Det er en hån mot bilistene.

Når vi går fra 60 bompengeselskap til tre–fem bompengeselskap, vil det frigjøre midler som vil gå til det pengene var tiltenkt.

Det er en gledens dag i dag, og i dag er vi ett skritt nærmere en raskere utbygging av viktige veier for mennesker og bedrifter som er avhengige av en trygg og god vei.

Roy Steffensen (FrP) [16:41:45]: Dette har vært en litt merkelig debatt, der vi som vanlig har fått forskjellige typer kritikk fra Arbeiderpartiet. Representanten Kjerkol nevnte bl.a. at hun var fornøyd med at mye av det vi gjør, ligger i NTP. Magne Rommetveit fulgte opp med det samme, mens representanten Kjell-Idar Juvik kritiserer oss for at 60 pst. av porteføljen er utenfor NTP.

Jeg klarer ikke å ta kritikken fra opposisjonen særlig tungt, da kritikken tydeligvis bærer preg av hvilken fot man har stått opp først med, eller hvilken arbeiderpartirepresentant som snakker. Opposisjonen har, som ministeren nevnte, kalt satsingen vår for en «veibonanza». Samtidig krevde de for et år siden en snarlig gjennomgang av NTP, fordi de mente vi gjorde altfor mye. I dag mener de visst at vi holder oss til deres planer, samtidig som vi løfter ut 60 pst. Jeg tror det hadde vært bedre debatter i stortingssalen om opposisjonen fant en argumentasjon som de kunne enes om, ikke slik som det er i dag, hvor de kritiserer stortingsflertallet for å gjøre for lite, samtidig som de kritiserer oss for å gjøre for mye. Det blir dessverre en uryddig debatt.

Et konkret eksempel som viser at påstanden som Kjerkol kom med om at vi bare følger NTP, er feil, er at veiselskapet skal jobbe med bl.a. fire felt mellom Kristiansand og Stavanger. I NTP ligger det riktignok inne midler til strekningen Søgne–Lyngdal og Ålgård–Hove, men det ligger ikke inne en eneste krone til Lyngdal–Ålgård. Her har Arbeiderpartiets transportpolitiske talsperson sagt at hun er skremt over satsingen vi har lansert, og at de i hvert fall ikke ønsker fire felt. Dette prosjektet lå altså ikke inne

i NTP, og det er en tydelig satsing hvor regjeringen og de rød-grønne skiller lag.

Kjerkol nevnte også i replikkutvekslingen at et nytt veiselskap ville føre til en enda mer stykkevis og delt bygging. Det tyder for meg på at det er opplagt at opposisjonen ikke har lest meldingen som ligger her. Det er det også et bevis på når en leser merknadene. Det står klart og tydelig at de viser til at det i meldingen står «ord som håper, tror og mener» flere steder. Et enkelt søk i dokumentet viser tvert imot at det ikke står «håper» eller «tror» en eneste gang.

Når vi ser at det ikke er et eneste konkret forslag fra opposisjonen, tror jeg vi kan oppsummere med at etter regjeringsskiftet er det helt klart at posisjonen har blitt mye bedre. Det er synd at vi ikke kan si det samme om opposisjonen.

Geir Pollestad (Sp) [16:44:44]: Det nye veiselskapet kunne ha vært en god idé, men det er dessverre organisert på en måte som gir det store svakheter. Sånn som regjeringen nå legger dette fram, og flertallet går inn for, er det først og fremst nye bokser i et organisasjonskart, det innebærer mer byråkrati, og det gir en reell fare for rykk-og-napp-utbygging, som vi hadde i Norge for noen tiår siden. Da statsråden dagen før Stortinget fikk høre om denne saken, var på NRK og viste hvordan dette skulle finansieres, viste han til at det skulle bevilges 5 mrd. kr årlig til dette selskapet. Det som ikke ble sagt, som en fikk lese i meldingen dagen etter, når blitzlyset hadde lagt seg, var at nei, i 2016 og 2017 ligger det ikke inne 5 mrd. kr. Like fullt ble det hevdet at bevilgningen skulle utgjøre 100 mrd. kr, altså 20 år ganger 5 mrd. kr, men når de pengene forsvinner i 2016 og 2017, er det altså ikke snakk om 100 mrd. kr. Det er svakhet nummer én.

Skulle veiselskapet ha vært en god idé, burde en hatt en mer fleksibel finansieringsmodell som gjorde at dette selskapet fikk fullmakt til å bygge ut disse veiene så fort det lot seg gjøre. Låneordningen som ligger inne, er svak og vil gjøre at en må porsjonere prosjektene ut gjennom alle de 20 årene, og en vil gå tilbake til en situasjon der det er pengene som styrer framdriften, og ikke framdriften som styrer pengene til prosjektet. Det vil gi oss rykk-og-napp-utbygging.

Mange plasser i landet jubler en for dette veiselskapet. Saksordføreren har et stort engasjement for E39 mellom Kristiansand og Stavanger. Det engasjementet deler jeg. Men er veiselskapet godt nytt f.eks. for strekningen Lyngdal–Ålgård? Det står svart på hvitt at en skal prioritere de mest lønnsomme veistrekningene først. KVU-en for Ålgård–Søgne, med firefelts standard, viser at Lyngdal–Ålgård med sine mellom 4 500 og 8 000 i ÅDT kommer dårlig ut. Så her jubler en for en vei som mest sannsynlig står ferdig i år 2036. Jeg ønsker å gjøre det raskere.

I tillegg skal en i dag gjøre tidenes største bompengevedtak. Vi vet ikke hvor stor den regningen er – 30–40 mrd. kr i bompenger? Det er fortsatt uavklart.

Roy Steffensen sammenligner denne planen med åtte gjenværende år i NTP-en. Det blir feil å sammenligne en åtteårsplan med en tjueårsplan. Vi må våge å tenke

nytt, men det er ikke sånn at enhver ny idé er god. Vi må sikre forutsigbar finansiering, men da må ikke svaret være mindre forutsigbar finansiering og rykk-og-napp-utbygging.

Ingvild Kjerkol (A) [16:48:01]: Det har vært en debatt om meldingen som er framlagt. Jeg har hørt på representanten Hoksrud, som klaget over å ha hatt hodet i sanden i åtte år med rød-grønt styre. Det kan være greit å huske at man må ta inn litt oksygen innimellom, for det var nemlig sånn at da det var regjeringsskifte siste gang, for ti år siden, så fikk både samferdsel og ikke minst veibyggingen et skikkelig magadrag og et taktskifte. Det viser bevilgningene, og det viser prosjektene.

Vi vil ha mer vei for pengene i Arbeiderpartiet, og da mener vi at vi må organisere veisektoren med det formålet. Nok en gang legger man fram en melding med til dels svake faglige vurderinger, med lite erfaring og lite forskning. Om dette er et godt grep, å etablere et veiselskap og dele opp byggherrekompetansen, får vi først vite om ganske mange år.

Vi i Arbeiderpartiet tror på en kunnskapsbasert politikk hvor vi analyserer riktig først, og så organiserer på en måte som gjør at vi har noen indikasjoner på forhånd som sier om man lykkes eller ikke. Det har ikke regjeringen lagt fram i det som behandles i dag.

Bare å gjøre noen ting er ikke nok, man må gjøre det som er riktig: mer helhetlig, ikke mindre helhetlig, og ha gode kontraktstrategier som gir nyskaping, og som også ivaretar vedlikeholdsbehovet etter utbyggingen, og ikke minst en effektiv bompengerekrav, hvor det mest effektive grepet er å innføre obligatorisk brikke, noe representanten Hoksrud fortsatt framholder at han ikke vil ha i sin bil.

Fremskrittspartiet binder med denne meldingen og den behandlingen som Stortinget slutfører i dag, faktisk opp bompengerekravingen for mange tiår, over flere generasjoner, og ikke minst over flere stortingsvalg. Da kan man ikke med samme autoritet påberope seg å være mot denne måten å finansiere vei på. Når man legger fram politikk som tar grep for å utvikle dette som finansieringsverktøy, har man svak troverdighet overfor de velgerne man møter ansikt til ansikt før valget.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [16:50:41]: Jeg vil benytte anledningen til å takke komiteen for samarbeidet om denne viktige reformen, selv om vi har skilt lag på noen sentrale punkter.

Jeg registrerer at det er stor grad av enighet om å få mest mulig vei for pengene, det er bra. Vi snakker om kortere og mer effektiv planlegging. Vi er enige om en mer effektiv og ikke minst sammenhengende veiutbygging. Vi er enige om bompengereformen, det å få færre bompengeselskap er en god organisering. Og vi er også enige om de nye grepene når det gjelder finansiering av OPS-prosjekt. Det synes jeg er bra.

En ting er at ikke alle applauderer alle de forslagene som denne veireformen legger opp til, det må man ha forståelse for. Det jeg ikke forstår, er at de som har styrt dette

landet med rent flertall i åtte år, og som sier at de nå ønsker mest mulig vei for pengene, ikke klarte å få til noen endringer i måten norsk veiutbygging skulle foregå på gjennom disse årene. Jeg opplever at man heller ikke i debatten i dag klarer å komme opp med noen nye forslag.

Så registrerer jeg at representanten Wickholm er veldig tilfreds med egen regjeringens bevilgninger til samferdsel, det synes jeg han må få lov til å være, men det som er et faktum, er at i den perioden – til tross for kraftige økninger i bevilgninger til samferdsel – økte etterslepet på riksveier hvert eneste år. Først i 2015 begynte dette etterslepet å bli redusert. Hvor er da de grepene som man ønsker å få til for å følge opp intensjonene om mest mulig vei for pengene?

Så nevner representanten Pollestad E39 spesielt – at dette vil være en måte å organisere vei på som gjør at det vil ta veldig lang tid å gjennomføre de ulike strekningene. Ja, det vil ta tid. Vi skal forholde oss til handlingsregelen, det har vi sagt, og det er lagt opp til et visst pengeforbruk i utgangspunktet. Så kan et storting velge å endre på det underveis. Men når det gjelder spesielt den strekningen som han nevner, binder man sammen to vekstsentre, som ikke bare gjør at man kan telle ÅDT og bruke det som et begrep, dette skaper også nye verdier gjennom et utvidet bo- og arbeidsmarked.

Nå etableres det et nytt selskap med en målrettet og spisset profil mot stamveitbygging. Gjennom flerårig budsjettering, sammen med OPS og bompengesatsingen, som vi skal fortsette med, er jeg overbevist om at dette vil gi en raskere og mer sammenhengende og effektiv veiutbygging.

Helge Orten (H) [16:53:56]: Vi nærmer oss slutten av denne debatten. Det har vært en interessant debatt på mange måter. Jeg begynner av og til å lure på, når både mulla Krekar og de ti bud blir trukket inn i debatten, om det kanskje er mangel på argumenter. Men ikke for det – hvis alle kunne ha levd etter de ti bud, hadde det gått godt med oss.

Så er det et voldsomt behov for å fortelle historien – for å fortelle sin egen historie. Jeg registrerer at det kanskje setter noen begrensninger på evnen til nytenking.

Når vi lanserer de forskjellige tankene om hvordan vi kan effektivisere veisektoren i Norge, ønsker vi å etablere et veiselskap. Hvorfor ønsker vi det? Jo, vi ønsker å gjøre veibygginga mer effektiv, mer rasjonell og sørge for at vi får mer vei for pengene. Vi ønsker å se på måter vi kan organisere planlegging, gjennomføring og drift og vedlikehold av veiprosjekter på, slik at vi faktisk får mer igjen for hver krone vi putter inn i denne sektoren. Det er ambisjonen.

Det er akkurat den samme ambisjonen vi har når vi snakker om OPS. Nå snakker vi om OPS som en gjennomføringsstrategi. Av og til lurer jeg på om spesielt representantene fra Arbeiderpartiet leser fra en gammel valgplakat, eller om man faktisk har lest meldinga. Det som står i meldinga, er at vi skal rendyrke OPS som en gjennomføringsstrategi. Det betyr at vi fjerner den ulempen som ligger i at prosjektet blir nedbetalt med like beløp over 25 år. Vi flytter altså nedbetalinga av prosjektet mye nærmere slutføringsdatoen for anleggsarbeidet. Det gjør at vi eliminerer

finansieringsulempen som måtte ligge her, men samtidig tar vi med oss alle de gode sidene av OPS, nemlig at det ofte gir raskere gjennomføring av prosjekter, vi ser investering, drift og vedlikehold i sammenheng, vi får smartere løsninger og økt innovasjonskraft. Dette er nytenking. OPS i seg selv er jo ikke noe nytt, men det har, på en måte, ligget i skuffen litt for lenge – nå er det på tide å ta det fram.

Vi ønsker også å redusere antall bompengeselskap, og det er et bredt flertall for det i Stortinget. Det er jo noe vi er enige om. Hva finnes av virkemidler for å få det til? Det er derfor vi foreslår denne rentekompensasjonsordningen som stimulus til å få færre bompengeselskap, samtidig som det også vil bety lavere takster, kortere nedbetalingstid og en bedre løsning, sett fra bilistens ståsted, og det oppfyller de forpliktelsene vi har hatt, ved å redusere bompengandelen.

Det har vært en interessant debatt på mange måter. Jeg savner bare litt større grad av selvransakelse, litt større grad av evne til å tenke nytt, det å kunne legge historien bak seg og se framover, for å se om det ikke kan være en god del ideer i den meldinga som ligger på bordet – vi ser det.

Bård Hoksrud (FrP) [16:57:14]: Jeg tror jeg bare skal ta et par oppklaringer. Først til representanten Heikki Eidsvoll Holmås, som var inne på dette med samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Han pekte på at det var i de store byene at dette ofte var problemet – at de ble samfunnsøkonomisk lønnsomme. Da vil jeg bare peke på at et av de minst samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene er Operatunnelen, og det er vel ikke så mange steder hvor det kjører flere biler gjennom i døgnet, så det er ikke fullt så enkelt. Det handler faktisk om tid, som ofte er det som betyr noe når det gjelder samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Så til representanten Sønsterud, som var opptatt av at undertegnede nå plutselig var for OPS. Vi har vært for OPS som utbyggingsmetode, men vi har vært veldig motstander av OPS som finansieringsmetode. Det har vi poengtert hele tiden, og det er nettopp det vi også har fått gjennomslag for her, og det som er bra med det som ligger i forslaget her.

Så er det personvernet. Jeg vet at Arbeiderpartiet ikke er så veldig opptatt av personvernet, og personvernet blir ofte svekket – og det er blitt svekket mange ganger de siste årene. Man prøver å fremstille det som at Datatilsynet synes dette er veldig greit, Datatilsynet er ganske skeptisk når det gjelder private. De var mye mer positive til obligatorisk brikke når det gjelder tung bil og den typen ting, for da går det som næringsvirksomhet. Men de er veldig kritiske til det mindretallet nå ønsker å gjøre, nemlig å innføre obligatorisk brikke også i personbil. Det er greit å ha med seg.

Så var representanten Kjerkol inne på at strutsen hadde pustet i de åtte årene – Arbeiderpartiet, altså – ja, det gjorde de jo, men etterslepet klarte man definitivt ikke å ta igjen, og det er nå for første gang tatt igjen, og vi er nå i ferd med å redusere forfallet på veinettet. Det er vi veldig glade for.

Ellers viser vel debatten i dag til fulle at alt som er nytt og litt spennende, er for noen veldig skummelt, og

det kan man ikke tørre å prøve ut. Men representanten Kjerkol sa at dette ville man ikke se resultatet av før om mange år, og det betyr vel at man ikke har tenkt å reversere denne reformen. Da vil den jo bli gjennomført, og det blir veldig spennende. Så får vi sørge for at Fremskrittspartiet blir størst mulig, så det blir minst mulig bompenger i fremtiden.

Geir Pollestad (Sp) [16:59:55]: Først til representanten Hoksrud, som sa at han ikke hadde tenkt å reverse det. Det var jo tidlig å ta stilling til hva som kommer til å skje etter valget i 2017 – men jeg håper han har rett.

Så litt til historieskrivingen om det som har vært, for i debatten i dag er det nærmest blitt framstilt som om ingenting skjedde i åtte år. Det har vært en gjenganger. Jeg mener de viktigste grepene til den forrige regjeringen var å løfte nivået på investeringer – på bevilgningene til samferdsel.

Så har man en mengde eksempler på at man har tatt nye grep. Egen post er nevnt. Det var et virkemiddel. Helgelandspakken er et opplegg for å se drift, vedlikehold og investering i sammenheng. En har fellesprosjektet langs Mjøsa, som enkelte partier valgte å gå imot da det var til behandling i Stortinget, men som definitivt er en suksess. Og kanskje aller viktigst er det tiltaket en foreslo da Nasjonal transportplan ble behandlet, nemlig at Stortinget skulle gjøre et prinsippvedtak for ett veiprojekt og dermed sørge for at finansieringen kom på plass. Den listen kunne vært gjort lengre. En prøvde ut nye modeller. Nå mener jeg en er i ferd med å prøve ut en modell som har store svakheter.

Så vil jeg tilbake til strekningen E39 Søgne–Ålgård, for det er rett som saksordføreren sier, at det er ikke bare ÅDT-en som bestemmer lønnsomheten. Det står i meldingen at en skal prioritere selskapene med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet foran dem med lav. Da en lagde KVU-en for Søgne–Ålgård, beregnet en jo ut fra et firefelts alternativ på hele den strekningen, og det kom beklageligvis ut i et voldsomt minus.

Jeg klarer ikke å se hvilke andre prosjekter i denne listen som vil få prioritet, etter E39 mellom Lyngdal og Ålgård. Det er beklagelig, men jeg tror representantene må være forberedt på å fortelle velgerne sine at det vedtaket en gjør i dag, er ny E39 Ålgård–Lyngdal i år 2036. Så får de komme på åpningen, de som ønsker. Senterpartiet har større ambisjoner for den strekningen og ønsker å gjøre dette raskere. Det er en dårlig idé å skape jubel og falske forhåpninger i dag, når en legger opp til en modell som åpenbart gjør at det vil gå mange, mange år før en ser realitetene.

Dersom det foreligger noen nye lønnsomhetsvurderinger som gjør at det jeg nå har sagt, er feil, kunne det vært greit å få det oppklart. Men dagens vedtak er ikke godt nytt for E39 mellom Ålgård og Lyngdal.

Magne Rommetveit (A) [17:03:08]: Me må vedgå at det er ikkje berre berre å vera i opposisjon – me får høyra

at me er altfor negative, og me får òg høyra at me er altfor positive.

Då må eg berre seia at det er sånn med oss at me er for det me er for, og så er me imot det som me er imot. Og då vert det sånn at me ikkje seier at alt er berre heilt dårleg. Me seier at noko er me for, og det er me for. Så er det nokre av oss som snakkar om at det som me er imot, er me imot. Sånn må det vera.

Viss det er sånn at posisjonen er så mykje betre enn posisjonen var før, kan eg seia at delar av den posisjonen som før var opposisjon, opplevde eg veldig på den måten at ein var imot alt. Me er ein litt nyansert opposisjon. Det hender innimellom det er ting me synest er greie. Ein god del av det som ligg i saka – det har fleire vore inne på – er òg ting som vart gjorde klare av førre regjering, og som eigentleg stod klare til å verta effektuerte.

Så litt til Hoksrud og dette med personvern. Eg vil be han om å sjå i merknadene frå komiteen. Det er ein merknad frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet der ein viser til at «regjeringen burde gått enda lenger i å effektivisere bompengerevningene», og at det er knytt til obligatorisk brikke. Me seier òg i merknaden:

«Disse medlemmer forutsetter samtidig at personvernet blir ivarettatt ved et slikt tiltak.»

Så påstanden – også frå representanten Hoksrud – om at Arbeidarpartiet ikkje bryr seg om personvern, er ikkje sann. Me har skrive det temmeleg nyleg at me bryr oss om personvern. Det er òg ein teknisk og elektronisk framgang som er sånn at når ein registrerer betaling, og ein har betalt og gjort opp for seg, kan det fort verta sletta. Personvernet skal ikkje vera noko problem i så måte. Det eg opplever, er heile tida vikarierende motiv og skiftande grunngevingar for å unngå obligatorisk brikke, av ein eller annan grunn.

Eg har spurt dei tre partia om dei kan vera med på ei ordning der ein kan få lov til å køyra på heimtraktene utan å ha ei sånn brikke, viss ein bur fleire titals mil frå bomstasjonar, men at ein, når ein køyrer gjennom bomstasjonar, skal ha ei sånn brikke.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [17:06:24]: Ingenting av det jeg har hørt i dag, får meg til å tro at veireformen ikke blir en byråkratiserende reform. Vi har stilt spørsmål – vi har egentlig fått svært lite svar. Det ser ut som om det nærmest går inflasjon i å opprette statlige selskaper eller nye direktorater. Hvis ikke det er byråkratiserende, så skjønner ikke jeg.

Regjeringen kan ikke gjøre rede for hvor mange ansatte det nye selskapet skal ha, hvilke administrative kostnader det vil få, og heller ikke kostnader knyttet til etablering, lønn og drift. Samarbeidspartiene kan heller ikke være tydelige på hvordan drift og vedlikehold skal gjennomføres. Jeg tror det er en stor fare for at det stykkes opp og blir utført mindre helhetlig.

Så blir vi avkrevd svar på hva som er våre løsninger. Våre løsninger la vi fram i Nasjonal transportplan, som ble behandlet i 2013. De to foregående nasjonale transportplaner har vært overopplyft. Det var det viktigste og det kravet

som vi tydelig fikk fra både næringsliv og befolkning. Så la man opp til en rekke effektiviserende tiltak og planprosesser, en mer helhetlig utbygging og nye kontraktsformer. Tiltakene i NTP er våre løsninger. Det er ingen grunn til at vi skal endre på det, selv om regjeringen kommer med et forslag i dag.

Flertallet har tydeligvis ikke ønsket å følge opp en del av de vedtatte tiltakene som lå i NTP, eller de legger tiltakene til sine prosjekter, og tar æren for dem.

Når vi ikke er positive til veisekapet, er det rett og slett fordi vi ikke tror det er noen god idé.

Så til slutt noen få ord om Senterpartiets forslag, som ble framlagt i dag. Vi mener at det er på tide at staten tar garantiansvar for statens egne veier. Det er ikke logisk at kommuner og fylkeskommuner skal garantere for statens veier. Vi mener at vi må rydde opp i det.

Helt til slutt: Som representanten Rommetveit var inne på, er personvern viktig. Det er viktig for Senterpartiet også. Vi sa at hvis vi skulle gått inn for obligatorisk brikke, måtte man sikret at det var en løsning som ivaretok personvernet. Det mener vi at det finnes muligheter for. Derfor kunne det vært et nytt effektiviseringstiltak når det gjelder bompengerevning.

Åse Michaelsen (FrP) [17:09:06]: Ja, nå har jeg skjont det. Nå gikk det opp et lys for meg. Hvorfor har vi ikke bygd ut E39 tidligere? Hvorfor har ikke strekningen Kristiansand–Stavanger tidligere vært på planen? Kan det være at Senterpartiet har sittet med departementet? Eller kan det være at representanten Pollestad har sittet i departementet? Jeg har i alle fall skjont litt tydeligere nå den motstanden som har vært mot å løfte denne strekningen. For det har jo noe med den måten en ser på samfunnsøkonomisk lønnsomhet på.

Dette har vært noe av det som den nye regjeringen har sagt at den ønsker å jobbe med: Hva er samfunnsøkonomisk lønnsomhet? Er det bare å telle antall biler som passerer i løpet av et døgn? Nei, det er det faktisk ikke. Det er nå engang sånn at tidsbesparelse er en viktig greie. Tungtrafikk på en strekning, sånn som vi kjenner den fra Kristiansand til Stavanger, er en viktig greie. Én av fire biler som kjører på den veien, er en trailer. Ulykkesfrekvens og antall døde på en vei har også noe med samfunnsøkonomisk lønnsomhet å gjøre. Det samme har miljø. Når en vei er bygd slik at den går opp og ned i dalstrøkene, og ikke med mye lavere kurvatur som gir mulighet til lavere utslipp, har det faktisk også noe med samfunnsøkonomisk lønnsomhet å gjøre. Representanten Meling var innom disse to store vekstregionene. Ja, det har også noe med samfunnsøkonomisk lønnsomhet å gjøre.

Og så tilbake til ÅDT-en, den ÅDT-en som også Senterpartiet har vært talsperson for – det at det blir laget en standardmal for hva en ÅDT legger til grunn når en teller. Da tar en ikke høyde for typisk helgetrafikk, når rogalandsrepresentant Pollestad, f.eks., skal besøke Sørlandet. En tar ikke høyde for turisttrafikk om sommeren, og en tar heller ikke høyde for at enkeltstrekninger ligger langt over den standarden som er satt for en slik strek-

ning, som tilfellet er på strekningen mellom Kristiansand og Stavanger.

Nei, jeg tenker meg, sånn som den nye regjeringen har staket ut kursen, at det å være samfunnsøkonomisk lønnsom på en strekning faktisk har langt flere elementer i seg enn det som representant Pollestad synliggjorde. Det er veien å gå. Vi bygger Norge. Vi bygger et samfunn som faktisk også har dette i seg.

Til slutt vil jeg si om vedlikehold: Hadde den rødgrønne regjeringen fortsatt i 2013, kan det jo se ut som, etter debatten i dag, at også vedlikeholdsetterslepet hadde fortsatt. Hva da med de kostnader som vi nå har til nybygging av vei? Jeg ville nesten ha sagt noe uparlamentarisk: Det hadde gått ad undas.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [17:12:12]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett spor – reform av jernbanesektoren (Innst. 386 S (2014–2015), jf. Meld. St. 27 (2014–2015))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 40 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene: Arbeiderpartiet 30 minutter, Høyre 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter og regjeringen 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalerne og inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Dette anses vedtatt.

Nils Aage Jegstad (H) [17:13:32] (ordfører for saken): Den 12. mai la regjeringen fram Meld. St. 27 for 2014–2015 På rett spor – reform av jernbanesektoren. Dette er nok et eksempel på godt samarbeid mellom de to regjeringspartiene og samarbeidspartiene Kristelig Folkeparti og Venstre. Det er i grunnen forbløffende at en mindretallsregjering klarer å løse den ene store reformen etter den andre gjennom Stortinget. Det kan kun gjøres når endringsviljen er til stede hos alle samarbeidspartnerne. Hvis ikke den er det, blir det fort et minste felles multiplum.

For meg som saksordfører ble det ganske fort klart at grunnlaget for felles merknader var mikroskopisk – og sånn ble det. Kort fortalt begrenser enigheten seg til hvem som sitter i komiteen, og at vi behandler samme sak. Skjønt

– det siste kan man lure på hvis en følger den offentlige debatten.

Som saksordfører vil jeg imidlertid påpeke at opposisjonen bruker lange merknader på å omtale at saken behandles på fem uker. Dette har vært vurdert av komiteen og også av presidentskapet, og flertallet har valgt å fremme reformen for Stortinget.

Jernbanereformen peker ut en retning og gir noen detaljer for hvor vi vil gå, og med hvilken organisering. Det har vært varslet siden vi tiltrådte, at konkurranse i persontogtrafikken kommer, så det kan ikke være noen overraskelse. Mange spørsmål i reformen er fortsatt åpne og skal finne sine løsninger i det videre arbeidet. Derfor mener flertallet at det var viktig og riktig å behandle reformen før sommeren, slik at de konkrete løsningene kan finnes og omorganiseringen starte. I det videre arbeidet inviterer vi alle berørte parter til å være med og diskutere de konkrete løsningene som er gjennomførbare, som er de mest effektive, og som ivaretar de ansatte i sektoren og kompetansen som sitter der.

I det følgende vil jeg bruke tiden til å presentere flertallets merknader. Der kan jeg glede meg over at Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre står sammen om alle merknadene.

Hvorfor en jernbanereform? Kortversjonen er som følger: På en del områder er oppgavefordelingen i jernbanesektoren uklar og uhensiktsmessig. Jernbaneverket er både myndighetsorgan og driver med daglig drift av jernbanelinjer. Ansvar for jernbaneeiendommer er delt mellom Rom Eiendom og Jernbaneverket på en måte som skaper problemer. NSB, som én av flere kommersielle aktører, driver ruteplanlegging opp mot regionale myndigheter. Samferdselsdepartementet kjøper persontransporttjenester direkte fra NSB som eneste tilbyder. Kostnadene kan dermed ikke markedstestes.

Vi her i salen, som bevilger penger til kjøp av transporttjenester for å halvere kostnaden av hva en togbillett faktisk koster, vet ikke om vi kunne fått et enda bedre tilbud for de reisende hos andre.

Det er svake incentivmekanismer for Jernbaneverket til å holde jernbanenettet åpent for trafikk og for NSB til å drive innovasjon og effektivisering, i forhold til om de hadde måttet forholde seg til konkurranse med andre togselskaper.

Det er for lite overordnet og langsiktig styring, f.eks. lite fokus på mål med jernbanepolitikken knyttet til hvilket transporttilbud jernbanesystemet skal gi på kort og lang sikt. Det er også for lite fokus på om tiltakene som settes inn, er de mest effektive for å oppnå målene. Det har vært for mye fokus på enkeltprosjekter, enkeltavganger og stasjoner.

Alt var ikke bedre før – det meste er bedre nå: flere tog, flere avganger og stadig bedre tog. Det har aldri vært bevilget mer penger til jernbanen enn nå. Men til tross for stadig økende bevilgninger er det forsinkelser og driftsproblemer nesten daglig. Ikke alle er så store at de får medienes oppmerksomhet, men de merkes av de reisende. Jeg tenker: Det må kunne gjøres bedre. Ja, sier departementet, ja, sier

jernbanedirektøren, og ja, sier konsernsjefen i NSB. Derfor har vi en jernbanereform til behandling i Stortinget her i dag.

Den skal forhåpentlig bidra til å løse både de store utfordringene og de små. Hvordan kan vi få pengene som bevilges, til å rekke litt lenger? Hvordan kan vi sørge for at pengene går til de riktige prosjektene? Det handler om å organisere seg bedre, bygge ned kunstige hindre og rendyrke skillet mellom myndighet, utbygger og transportør. Det er befriende at Jernbaneverket og NSB har sett dette og selv har kommet med nyttige innspill til jernbanereformen. Det samme har Flytoget.

Motstanderne av reformen bruker mye energi på å finne fram til eksempler på hva som ikke fungerer i andre land. Det er jo egentlig en avsporing, for i meldingen står det klart og tydelig at den nye reformen må være tilpasset norske forhold. Vi har færre innbyggere, bor mer spredt, og landet er, når sant skal sies, ikke spesielt tilrettelagt for kollektivtransport. Derfor legges det opp til at jernbanen fortsatt skal være et offentlig ansvar, og at det offentlige skal ha eierskap til all infrastruktur, inklusiv togmateriell.

Hvordan kan det så ryddes opp i dette? Regjeringen peker på tre hovedelementer, som støttes av våre samarbeidspartnere, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Det må skilles klart mellom styrende og utførende enheter, ved at myndighetsoppgaver er samlet i rene forvaltningsorganer uten tjenesteproduksjon. Her foreslår reformen et nytt jernbanedirektorat som får ansvar for langsiktig styring gjennom f.eks. kapasitetsanalyser, utvikling av rutemodeller, samfunnsøkonomiske analyser, overordnet utrednings-, plan- og budsjettarbeid og koordinering av ressursene i sektoren og dessuten oppgaven med kjøp av persontransporttjenester med tog, som i dag ivaretas av Samferdselsdepartementet, og nye oppgaver som kommer som følge av reformen. Dette gjelder bl.a. å styrke deltagelsen fra regionale aktører i sektoren og ivareta avtalestyring på nye områder.

Det foreslås at infrastrukturforetaket som skal forvalte eksisterende og bygge ny jernbaneinfrastruktur, skal ha ansvar for trafikkstyring og forvalte og utvikle eiendom. Foretaket skal forvalte statens klare ansvar for infrastrukturen og ha en forretningsmessig innretning. Regjeringen vil samle og rendyrke miljøet som skal ha som hovedoppgave å bygge og drive jernbanen. Deler av Jernbaneverket vil videreføres i en virksomhet som gjøres om til statsforetak. Rom Eiendom overføres til statsforetaket for å samle eiendomsforvaltningen på ett sted i sektoren. Det vil gi bedre muligheter for å skape mer effektive knutepunkter.

Med en forretningsmessig organisering av infrastrukturen legges det også opp til flerårige avtaler mellom staten og infrastrukturforetaket, noe som vil gi større forutsigbarhet og helhetlig bruk av ressursene.

Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre vil påpeke at det er behov for å forbedre jernbanens infrastruktur. Det er derfor en del av reformen. Det er det nye infrastrukturforetakets hovedoppgave å bygge ut

og vedlikeholde infrastrukturen. Det gjelder både skinner og andre eiendommer. Gjennom å gi infrastrukturforvalter hensiktsmessige rammebetingelser, operasjonell frihet og tydelig definerte oppgaver overfor togselskapene vil infrastrukturforetaket bedre være i stand til å gjøre denne oppgaven. Ved å legge til rette for konkurranse om å kjøre persontog, slik det for så vidt allerede er for godstog, vil dette komme både privatpersoner og næringslivet til gode gjennom bedre tjenester. Summen av dette vil bidra til at kundens – privatpersoner og næringslivet – behov blir bedre ivaretatt enn i dag.

NSB videreføres som et samlet transportselskap, heid av staten, bestående av NSB Persontog, CargoNet, Tågkompaniet AB, Nettbuss og NSB Gjøvikbanen. Men NSB Persontog vil etter hvert møte konkurranse på samme måte som CargoNet, Tågkompaniet og Nettbuss gjør det i dag. Blant annet vil Flytoget få mulighet til å bli en aktiv aktør utover tilbringertjenesten til Gardermoen. Spør man dem som jobber i Nettbuss, vet de at det å vinne en anbudsrunde innebærer en tidsbegrenset rett og plikt til å transportere passasjerene på tildelt strekning. Det er ikke det samme som å ha monopol på strekningen.

En reform skal ha noe å strekke seg etter. I stortingsmeldingen tilkjenner regjeringen sine visjoner for norsk jernbane.

For det første: Jernbanen skal være sentral i løsningen på transportutfordringene. Norge står overfor betydelige transportutfordringer i årene som kommer. Befolkningsveksten, spesielt rundt storbyene, og veksten i godstransporten må håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte. Jernbanen skal være en sentral del av løsningen på denne utfordringen, og det må derfor legges til rette for at jernbanen blir en integrert del av utviklingen av trafikkknutepunkter og bymiljøer. Det må også legges til rette for at godstransport flyttes fra vei til sjø og bane.

For det andre: Jernbanetilbudet skal fortsatt være et offentlig ansvar. Beslutninger om hvor det skal gå tog, og hvor ofte de skal gå, skal fortsatt fattes i organer under politisk kontroll, som ivaretar samfunnets, brukernes og kundenes behov, og som ser hen til mer enn bedriftsøkonomiske vurderinger. Ansvar for jernbaneinfrastrukturen skal ligge til offentlig eid virksomhet.

For det tredje: Kunden skal settes i sentrum. Uklart og varierende kundefokus bidrar til at sektoren mangler tilstrekkelige incentiver for at kunden skal komme i sentrum for organisasjonens prioriteringer. Jernbaneverket har ingen økonomiske egeninteresser av å holde togtrafikken i gang. Lav kjøreveisavgift gjør at Jernbaneverket ikke framstår som en leverandør med klare forpliktelser overfor togselskapene. NSB, som har avgrenset monopol, har svakere incentiv til å utvikle et bedre produkt for kunden enn om selskapet konkurrerte med andre.

For det fjerde: Langsiktige mål skal være styrende for utviklingen. Regjeringen legger opp til å videreføre dagens modell for ansvarsdeling. Det er imidlertid viktig at regionale og lokale myndigheter og kommuner i større grad enn i dag involveres i arbeidet med planlegging av togtrafikken. Fylkeskommunene har ansvaret for hoveddelen av

kollektivtransporten her i landet, og det er derfor viktig at det nye direktoratet tar dette innover seg.

For det femte: Det skal tilrettelegges for konkurranse. Et av de sentrale grepene i den framlagte jernbanereformen er å legge til rette for konkurranse om sporene gjennom følgende tiltak: Det tilstrebes at statlig eide selskaper ikke gis fordeler i konkurransen gjennom særfordeler eller kontroll over strategiske innsatsfaktorer. Det skisseres en løsning hvor noen definerte strekninger blir konkurranseutsatt. Det offentlige stiller krav som er aktuelle for norske forhold. Operatørene får disponere norsk materiell hvis ikke annet er avtalt.

Det er ingen som trekker NSB og de ansattes kompetanse i tvil. Tvert imot er NSB en dyktig transportør, og det skal de fortsatt være. Det er interessant at NSB i dag, gjennom Tågkompaniet, kjører i Sverige etter å ha vunnet konkurranser der. I disse dager konkurrerer selskapet om en kontrakt som har flere kunder enn NSB har i Norge. Jeg synes mange i debatten har vist en stor mistillit til NSB når de tror NSB vil tape alle oppdrag og forsvinne. Ingen har bedre forutsetninger enn de som kjører tog i Norge i dag, til å vinne konkurranser.

Regjeringen foretar noen viktige avgrensninger i reformen. Meldingen vurderer ikke hvordan jernbanenettet bør utvikles i årene som kommer. Jernbanereformen omhandler heller ikke utbygging eller nedlegging av jernbanestrekninger eller endringer i togtilbudet. Dette er vurderinger som i første rekke må gjøres som ledd i Nasjonal transportplan-arbeidet. Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre finner derfor en opprømsing av konkrete jernbanetiltak å ligge utenfor rammen av denne saken. Det samme gjelder forholdet til Flytoget AS.

I debatten er det fra arbeidstagerorganisasjonene særlig vektlagt kapitlene som omhandler eventuell konkurranseutsetting av togstrekningene. Som togpassasjer fikk jeg utdelt flyers om hvor farlig reformen er. Innholdet er imidlertid sterkt farget av organisasjonenes politiske ståsted og uten reell forankring i stortingsmeldingen. Her er noen eksempler: Det framstilles som om konkurranseutsetting skal erstatte offentlige innkjøp. Det er ikke riktig. Kollektivtransporten vil fortsatt bli subsidiert, uavhengig av operatør.

Konkurransen blir ikke om kunden, men om statens penger, hevdes det. Svaret på det er at reformen dreier seg om hvordan vi kan oppnå et best mulig togtilbud for de pengene vi faktisk bruker.

NSB og Flytoget gir staten 900 mill. kr i utbytte, sto det – underforstått at det er dumt å kvitte seg med NSB og Flytoget. Reformen innebærer ikke at vi kvitter oss med NSB og Flytoget. Begge vil fortsatt være offentlige eie. Dessuten er ikke formålet med reformen å maksimere det statlige overskuddet, men å sikre et best mulig togtilbud.

Infrastrukturen er svært dårlig og årsak til 70 pst. av alle togforsinkelser. Det er helt riktig at de største utfordringene på jernbanen skyldes dårlig infrastruktur. Jernbanen har ikke tålt det rød-grønne forfallet som den ble utsatt for i åtte år, der vedlikeholdsetterslepet nesten doblet seg

fra 9 mrd. kr til nesten 18 mrd. kr. Men vi har ambisjoner for 100 pst. av jernbanen. Dersom hele 30 pst. av jernbanen kan bli bedre med bedre organisering, er det sannelig god grunn til å komme i gang med reformarbeidet.

Det har blitt fokusert mye på konkurranseutsetting. Det er ikke uventet, men allikevel litt rart, for det er ganske vanlig i kollektivtransporten. I vårt område er det ingen motstand mot at Ruter AS setter bussrutene på anbud i sykluser på sju-åtte år. Spørsmålet er: Lønner det seg? TØI foretok en underveisvurdering av konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen. Konklusjonen er interessant: Driftskostnadene ligger gjennomsnittlig 12 pst. lavere i perioden 2007–2009, sammenlignet med beregnet kostnad i 2015.

Takk for oppmerksomheten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [17:28:47]: I et oppslag i VG 4. september i fjor med overskriften «Tut og kjør!» og «Skal knuse NSB-monopolet» uttalte lederen av transportkomiteen, Linda Hofstad Helleland:

«Vi skal skvise så mye tannkrem ut av tuben at Ap ikke får puttet det tilbake.»

Spørsmålet mitt til representanten Jegstad er: Er det dette som er utgangspunktet for det stortingsflertallet nå går inn for, og hvordan smaker tannkremen som nå presses ut?

Nils Aage Jegstad (H) [17:29:33]: Det utsagnet hen-spiller på, er for det første det at man ønsket å oppheve monopolet, og det var jo det man var i ferd med å gjøre. NSB har hatt et monopol, og det monopolet ønsket vi ikke. Men det betyr ikke at man ikke ser at NSB har kompetanse til å kjøre tog og har store fordeler – det var jo derfor de vant anbudet på Gjøvikbanen i sin tid, og det er derfor de nå konkurrerer for fullt i Sverige. Så det er monopolet som er hovedfokuset i den uttalelsen som lederen kom med om dette. Det andre poenget er at vi har erfaring med at når det gjelder de reformene de borgerlige regjeringene har gjort – det har stort sett vært de som har gjort det – har Arbeiderpartiet, når de uheldigvis har kommet til makten like etterpå, ikke reversert dem. Det tror vi heller ikke de kommer til å gjøre med den reformen vi er i ferd med å gjennomføre nå.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [17:30:40]: Vi var alle sammen samlet utenfor Stortinget her i dag, hvor det var en storstilt markering. De jernbaneansatte mobiliserte sterkt, og det skjønner jeg godt når jeg hører at de har vært så lite involvert som de har vært.

Da spør jeg representanten Jegstad: Hvorfor ville man ikke involvere de ansatte før reformen var vedtatt?

Nils Aage Jegstad (H) [17:31:04]: Min opplysning er at de ansatte har vært informert underveis, og da vi hadde høringen i Stortinget, var det ulike meninger om det blant de ansattes organisasjoner, for noen var faktisk fornøyd med den informasjonen de hadde fått. Jeg stusser litt over

at man sier at man ikke har vært informert, og så kan man si hvor mye man har informert. Det kan også henge sammen med at hvis man ikke får de svarene man ønsker, så føler man seg ofte litt uinformert. Men det kommer jo en videre prosess, og jeg sa i mitt innlegg at dette er rammeverket, og nå skal dette gjennomføres, og da vil det være prosesser hvor de ansatte får den informasjonen de skal ha i forhold til gjeldende regler, arbeidsmiljøloven osv.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [17:31:58]: Representanten Jegstad har jo lang erfaring fra Akershus fylkeskommune, som bl.a. er eier av deler av Ruter sammen med Oslo kommune. I Ruter, Akershus og Oslo, har man valgt å la være å konkurransesette sporveisdriften, og man har beholdt den med monopol nettopp fordi man har konkludert med at det ikke er fornuftig med konkurransesetting. Da er spørsmålet: Hvorfor i all verden mener, og mente, stortingsrepresentanten, den tidligere fylkesrepresentanten, Jegstad at det som ikke var egnet for Sporveien og for Ruter i Oslo, er kjempelurt å gjøre for NSB i hele landet?

Nils Aage Jegstad (H) [17:32:52]: Det skyldes vel at jeg som fylkesordfører i Akershus ikke hadde noen makt over Sporveien i Oslo, det er et Oslo-selskap.

Jeg er som kunde veldig interessert i at jeg får den rette prisen på Ruter-billetten min. Hvis man ser på sammensetningen av min Ruter-billett, utgjør den 12 pst. jernbane, 32 pst. sporveien, 1 pst. båt og 45 pst. buss. Bussen er konkurransesatt, men jeg tror Ruter har en utfordring når de skal handle opp 55 pst. av tjenesten sin i et offentlig monopol uten mulighet til å konkurrere om det monopolet har den riktige prisen. Jeg som kunde ville være interessert i å vite om de 1 740 kr jeg betaler for periodekortet, faktisk er den prisen jeg skal betale, og at servicen er den beste jeg kan få. Det er på en måte monopolets problem, at når vi handler opp 55 pst. i et monopol, vet vi ikke helt sikkert om prisen på månedsbilletten blir den riktige.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Sverre Myrli (A) [17:34:20]: I dag har tusenvis av jernbanefolk demonstrert, demonstrert mot regjeringens privatiseringsreform. De ansatte på jernbanen er glad i jernbanen og glad i jobben sin. Nå er de bekymret med god grunn.

Skal en forskrive medisin, er det en fordel først å stille en diagnose, men det ønsker ikke regjeringen, Venstre og Kristelig Folkeparti. Det minner meg litt om han eldre karen i hjembygda mi under min oppvekst som uansett hva som feilte han, sverget til Dispril. Dispril hjalp mot alt, mente han.

For denne regjeringen er det privatisering som er medisinen, privatisering er rett medisin, uansett. Jeg brukte begrepet «diagnose». La oss heller bruke et mer parlamentarisk språk og si at utfordringen på dagens jernbane ikke er at vi har for få trafikkelskaper, men at vi har for mye gammel og for mye enkeltsporet jernbane. Når de reisende i dag opplever forsinkelser og innstillinger, skyl-

des det som oftest feil i sporet. Stor grad av enkeltspor og gamle tekniske anlegg vanskeliggjør et attraktivt togtilbud mange steder. Derfor er det aller viktigste jernbanepolitiske grepet å øke investeringene til bygging av nye spor og samtidig vedlikeholde eksisterende spor. Det hjelper ikke hva selskapet heter, eller om vognene er røde, blå eller gule når sporet ikke fungerer. For å sikre rask utbygging og god ressursutnyttelse bør Jernbaneverket moderniseres og effektiviseres. Planleggingskapasiteten må bli større, og kompetansen må styrkes på sentrale områder.

Etter Arbeiderpartiets mening må også NSB styrkes som transportselskap. Modernisering av togmateriellet er sentralt i styrkingen av togdriften. Feil på tog er den viktigste årsaken til de forsinkelsene og innstillingene NSB selv har skylda for, og det er mer feil på de gamle togene enn på de nye togene. På kort sikt må derfor NSBs opsjon på kjøp av ytterligere 70 Flirt-tog utløses. Det vil kreve statlige garantier, og det mener Arbeiderpartiet staten må gi.

Etter at Nordlandsbanen sto ferdig i 1962, ble det ikke bygd nye jernbanestrekninger i Norge før Osלותunne-len sto ferdig i 1980, og så Gardermobanen i 1999 – to nye jernbanestrekninger på 40 år. 1970- og 1980-tallet var privatbilismens tiår i Norge. Som sagt: I 1999 sto Gardermobanen ferdig som Norges første høyhastighetsbane. Gardermobanen og Flytoget var en viktig årsak til at den rød-grønne regjeringen i 2005 bestemte seg for å starte den store gjenoppbyggingen av jernbanen. I løpet av få år ble Jernbaneverkets investeringsbudsjett sjudoblet, og snart ble dobbeltspor på Jærbanen og nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Asker åpnet. Det ble etablert et forbedret togtilbud både på strekningen Sandnes–Stavanger og i Vestkorridoren. Passasjertallet har økt på begge strekningene, og NSB opplever nå en kraftig passasjervekst på Romerike etter etableringen av 10-minutters rute Lillestrøm–Asker og tre avganger i timen Eidsvoll–Drammen. Lillestrøm er blitt den tredje største jernbanestasjonen i Norge målt i antall passasjerer, og Eidsvoll Verk stasjon har hatt en passasjervekst på 60 pst. de siste åra.

Jernbanesatsingen de siste ti åra har gitt resultater. I de siste åra har togtilbudet blitt vesentlig bedre, punktligheten har økt, færre tog er innstilt, mange flere reiser med toget, og kundetilfredsheten har gått opp. Hvorfor skal vi da gjøre det så vanskelig som regjeringen nå legger opp til? Vi må se hva som har fungert: Det er å bygge mer jernbane. Hvis du reiser til Lillestrøm stasjon i dag og spør, så møter du bare fornøyde togpassasjerer. Men reiser du til Hauketo eller Kolbotn, møter du misfornøyde togpassasjerer fordi det er gammel jernbane med gammelt teknisk utstyr som medfører forsinkelser og innstillinger. Hvorfor skal vi gjøre dette så komplisert? Vi vet jo at løsningen er å bygge mer ny jernbane. Vi må øke bevilgningene til jernbanens infrastruktur, og så må vi ha noen ambisjoner for jernbanen i stedet for bare å snakke om struktur, enheter, selskaper og hva det måtte være. Hva vil vi egentlig med jernbanen? Hva vil stortingsflertallet med jernbanen? Jo, jernbanen må rett og slett bygges ut til å ta større deler av transportvolumet for dem som bruker toget til daglige arbeidsreiser. Her kan toget spesielt spille en rolle på Østlandet og langs Jærbanen, Vossebanen, Trønderbanen og Saltenpendelen.

Jernbanetilbudet må bygges ut, slik at tog kan være et reelt alternativ på strekningene Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen, Oslo–Stockholm, Oslo–Gøteborg, Oslo–Kristiansand og på sikt også Oslo–Stavanger. Etter flere år med vekst i godstrafikken på jernbanen på begynnelsen av 2000-tallet har utviklingen de siste åra vært negativ. Det er behov for en kraftsatsing for å få mer gods fra veg til jernbane.

Regjeringen og stortingsflertallet forskriver feil medisin. Resultatet blir en mer oppsplittet jernbane, med nytt direktorat, nytt foretak og nye selskaper. Arbeiderpartiet er ikke imot omorganiseringer. Vi omorganiserte og opprettet Jernbaneverket i 1996, men skal vi omorganisere, må det være for å få et bedre tilbud og ikke på grunn av ideologiske prinsipper, slik vi nå ser. Den framlagte stortingsmeldingen bærer preg av at det er ideologisk tankegods som presenteres. En forventer og antar en rekke ganger, men har svært lite konkret å vise til, f.eks. erfaringer fra andre land, som har gjort det regjeringen og stortingsflertallet nå går inn for. Faktisk er det i stortingsmeldingen et kapittel som heter «Kvantitative effekter» – jeg understreker: «Kvantitative effekter». Det kapitlet inneholder ikke et eneste tall, enda det altså heter «Kvantitative effekter». Det hadde vært stryk på metodeeksamen å presentere noe slikt. Det hele er politisk synsing og er ikke faglig begrunnet i det hele tatt.

Jernbanen ble omorganisert i 1966. Hvis vi skal ta lærdom av den omorganiseringen, må det være at det har blitt veldig mange ulike enheter og selskaper på jernbanen. Er løsningen da å splitte opp enda mer? Er løsningen å lage enda flere enheter og selskaper? Nei, det er feil. Vi bør heller samle i stedet for å splitte opp enda mer. Og hvorfor er det slik at store jernbaneland som Tyskland, Østerrike, Frankrike og Sveits mener at samordning av togtrafikk, infrastruktur og ruteplanlegging er løsningen for å skape vekst for jernbanen? Forskning viser også at land med integrert jernbane jevnt over presterer bedre resultater i form av trafikkvekst og bedre togtilbud enn land som har splittet opp jernbanen. Erfaringer fra så å si alle europeiske land er at det ikke først og fremst er organisatoriske endringer, men viljen til å bruke penger på jernbanen som avgjør om jernbanen går bra eller ei. Erfaringene fra en storstilt privatisering, som i Storbritannia, er ikke særlig positive.

Regjeringens jernbanemelding er proppfull av planer om privatisering og konkurranseutsetting, og det er førende for de forslagene og de tiltakene som foreslås. Det kan Arbeiderpartiet ikke være med på, selv om det i meldingen måtte finnes positive enkeltelementer. Vi ønsker mer samordning og fremmer derfor forslag, sammen med Senterpartiet, om å utrede en integrert modell. Arbeiderpartiet ønsker å slå fast at NSB skal styrkes og videreutvikles, og at Flytoget ikke skal selges, og fremmer forslag også om det sammen med Senterpartiet.

La meg helt til slutt summere opp Arbeiderpartiets ti punkter for en bedre jernbane. Det er å

- bygge mer moderne jernbane
- tilby de reisende flere avganger
- kjøpe flere nye tog
- styrke NSB som et moderne transportselskap
- ha felles ansvar for tog og skinner

- si nei til privatisering av Jernbaneverket
- gi Jernbaneverket større myndighet og gjennomføringskraft
- si nei til salg av Flytoget
- si ja til å samle eierskap til stasjoner i Jernbaneverket
- si nei til sosial dumping på jernbanen

Helt til slutt vil jeg ta opp de tre mindretallsforslagene som er referert i innstillingen, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har tatt opp de forslagene som han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [17:44:43]: Representanten Myrli snakket om visjoner for jernbanen. Da tenkte jeg: Hvilke visjoner hadde Arbeiderpartiet i de åtte årene de satt ved makten? De hadde jo muligheter til å komme med forslag til omorganisering, for det er tydelig at de heller ikke har vært helt fornøyd med tingenes tilstand, og de påpeker jo for så vidt at det er nødvendig å gjøre noe både med Jernbaneverket og med NSB. Men det de ender opp med som kanskje det mest konkrete, er en lang rekke forslag om enkelttiltak på jernbanesektoren i Norge, og jeg lurer på: Hvor lang tidsperiode skal de ganske mange jernbaneprosjektene som de nå ramser opp, gjennomføres over? Har de noen plan for hvordan det skal gjennomføres, og i hvilket tempo?

Sverre Myrli (A) [17:45:33]: For det første tror jeg ikke jeg brukte begrepet visjoner, men jeg snakket om ambisjoner – i den grad det er noen forskjell på det. Jeg mener ambisjoner er mer konkret.

Vi gjorde en rekke ting da vi tok over regjeringmakten i 2005. For det første stanset vi den nedbyggingen av ansatte i Jernbaneverket som tidligere regjering hadde lagt opp til. Heldigvis fikk vi stoppet det og fikk styrket kompetansen i Jernbaneverket. Vi sjudoblet investeringene til Jernbaneverket, vi tredoblet Jernbaneverkets budsjett totalt sett, vi ga mer penger for å planlegge og bygge mer jernbane. Vi åpnet for prosjektfinansiering, f.eks. av Follobanen, og vi innførte en rekke tiltak for rett og slett å få mer fart i utbyggingen av jernbanen, bygge mer jernbane og vedlikeholde mer jernbane. Og det er det som er poenget til Arbeiderpartiet: Det går ikke an å se de tingene adskilt. Det er en sammenheng mellom togdrift og infrastruktur.

Ingebjørg Amanda Godskesen (FrP) [17:46:51]: Jeg vil gjenta noe av Jegstads spørsmål, for jeg er i grunnen ikke helt fornøyd med svaret. Vi har hørt at Arbeiderpartiet snakker om en jernbanereform, men intet er gjort. Vi har også hatt utredninger for lyntog, men intet ble gjort. Åtte år med rød-grønn regjering førte ikke til noe som helst, sånn som jeg ser det. Nå har de rød-grønne med Arbeiderpartiet i spissen hatt iallfall de siste ti årene på å komme fram til hvordan deres jernbanereform eller planer skal være. Åtte år i regjering og to år i opposisjon – jeg har ikke sett noe ennå. Det viser med andre ord at de ikke er på sporet. Derfor blir mine spørsmål: Når kommer Arbeiderpar-

tiets alternative jernbanereform på banen? Har Arbeiderpartiet i det hele tatt noen planer, og når kommer de ut av sidesporet?

Sverre Myrli (A) [17:47:34]: Det er jo litt søtt at representanten stiller med et ferdigskrevet spørsmål der hun åpner med å si at hun ikke er fornøyd med svaret jeg ga på den forrige replikken. Jeg kan gjenta det jeg sa: Vår tilnærming er at vi må bygge mer jernbane, mer dobbeltspor på jernbanen, for å få en bedre togdrift. Og når Godskesen sier at det ikke skjedde noe som helst, tror jeg hun egentlig ikke mener det når hun får tenkt seg om. Budsjettene ble mangedoblet, det ble bygd mye dobbeltspor – jeg kan nevne Lysaker–Asker, Jærbanen, Vestfoldbanen, og så kan Godskesen ta en tur oppover langs Mjøsa og se den store utbyggingen som nå foregår langs Mjøsa på Dovrebanen. Det er løsningen på framtidens jernbane. Vi ønsker å fortsette dette, og så ønsker vi også å foreta visse organisatoriske endringer, men de skal gå i motsatt retning. Vi ønsker å samle mer og fremmer forslag om at regjeringen skal utrede det.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [17:48:51]: Arbeiderpartiet har presentert denne reformen som om det dreier seg om nærmest å slakte NSB. Etter min oppfatning er det langt unna sannheten, og jeg opplever at det er på grensen til å drive skremmelspropaganda.

Geir Isaksen sier til NTB 5. mai i år:

«De som reiser med jernbanen i dag, får ikke et godt nok tilbud. NSB er opptatt av at reformen skal bidra til bedre togleveranser for kundene og en mer effektiv utnyttelse av ressursene som investeres i jernbanen».

Tar konsernsjefen i NSB helt feil?

Sverre Myrli (A) [17:49:34]: Jeg har ikke sett at noen fra Arbeiderpartiet har brukt begrepet «slakte NSB», men jeg selv og andre har brukt begrepet «vingeklipping» av NSB. Og det mener jeg, fordi vi vil se et NSB i framtiden som er «bare» et vanlig transportselskap på linje med andre som måtte konkurrere. Det står i meldingen at NSB ikke skal ha noen særfordeler – ja, faktisk er det sånn at en med det som ligger i meldingen om materielldisponering, gir NSB ulemper i konkurransesituasjonen opp mot andre som måtte legge inn anbud på det som anbudsutsettes. Så en er altså fra flertallets side så opptatt av å få inn andre aktører at en er villig til å vingeklippe NSB – NSB skal ikke ha noen særfordeler. Vi ønsker å gå motsatt vei, vi ønsker å styrke NSB, beholde NSB som det dominerende og store kraftselskapet innenfor jernbanen, tilføre NSB mer materiell og videreutvikle det som et sterkt selskap.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Åse Michaelsen (FrP) [17:51:05]: Regjeringen har sørget for en betydelig oppgradering av jernbanesektoren gjennom statsbudsjettene de siste to årene. Bevilgningene øker med mer enn 14 pst. for 2015. Det blir mer penger til investering og planlegging av nye prosjekter. Vi har fått flere avganger på de viktige persontogstrekningene, og for

første gang på mange tiår reduseres vedlikeholdsetterslepet på jernbanen etter sammenhengende vekst under den forrige regjeringen. Det er et beregnet etterslep i fornying av jernbanesektoren på anslagsvis 17 mrd. kr. I tillegg kommer behovet for å fornye signalanleggene.

Arbeidet med reduksjon av vedlikeholdsetterslepet er regjeringen nå i gang med. Men vi vil mer enn bare reduksjon. Vi mener at hele vedlikeholdsetterslepet må fjernes. Det hjelper ikke å være god på å bygge nytt hvis man lar det man allerede har, ruste vekk. Derfor har vi nå i forbindelse med arbeidet med ny NTP lansert en strategi for å avvikle etterslepet av vedlikeholdet.

Hvorfor er dette så viktig i forbindelse med jernbanereformen? Nedslitt og gammel infrastruktur gir unødige mange driftsavbrudd og mye forsinkelser. Infrastrukturmanglene svekker togets konkurransekraft i en tid der vi trenger det motsatte. Skal vi greie å ta unna for den betydelige transportveksten vi kommer til å få rundt byområdene, må dette fungere. Regjeringen skal styrke jernbanens konkurransekraft som transportalternativ for pendlere rundt de store byområdene og ikke minst også for godstransporten over lengre reiseavstander. Derfor har vi bl.a. økt antallet avganger på de viktigste persontogstrekningene for å gjøre tilbudet mer fleksibelt. Skal toget bli det foretrukne alternativet som hverdagstransport for flere, holder det ikke bare med mer penger. Det må også etableres et rammeverk rundt jernbanen som sørger for at vi får nok jernbane ut av alle de pengene som investeres.

Jernbanens grunnleggende utfordring er godt dokumentert. Men skal dette løses på en effektiv måte, må det sørges for en modernisering av rammevilkårene som gir klare ansvarsforhold. Vi må invitere alle gode krefter, også i privat sektor, til å bli med på å utforme framtidens norske jernbanesektor.

Dagens jernbaneorganisering, slik den har vært, har ligget fast siden 1996, og vi vet jo alle hva hovedutfordringene er. De er velkjente: uklare ansvarsforhold og manglende incentiver til å kunderette tilbudet. Til tross for dette valgte den rød-grønne regjeringen å møte framtiden baklengs – ingen endringsvilje på åtte sammenhengende år. Vi har hatt en fullstendig reformtørke i samferdselssektoren i disse årene. Kanskje var det fordi Senterpartiet, som satt i Samferdselsdepartementet, var redd for om en satsing på kollektivtilbud i byene ville ha gått ut over distrikt og vei. Kanskje var det derfor. Dermed ble det nada.

Med ny regjering kommer nå de nødvendige endringene i et godt fellesskap mellom regjeringen og samarbeidspartiene på Stortinget. Vi får nå både en veireform og en jernbanereform. Vi skal bygge ut masse ny infrastruktur de kommende årene, og vi skal ta bedre vare på det vi allerede har bygget. Da trenger vi en mer overordnet og langsiktig styring av sektoren enn vi har i dag.

Vi beholder myndighetsoppgavene i Jernbaneverket. I dag har Jernbaneverket et for stort spenn i sine oppgaver. Direktoratet vil få en sentral posisjon i styring og ikke minst i koordinering av sektoren, ved at det eksempelvis vil være kjøper av infrastruktur og utbyggingstjenester samt kjøper av togtransport.

Vi etablerer noe helt nytt – et infrastrukturforetak. Ja,

det er et tungt ord, men dette er bare en begynnelse. Her vil en lang rekke oppgaver av operativ karakter ivaretas. Foretaket vil ha en oppgave som leverandør av fungerende jernbaneinfrastruktur samt ivareta byggherrefunksjonen i viktige utbyggingsprosjekter. Foretaket skal gis operasjonell frihet og incentiver til effektiv drift.

Når vi nå skal forme framtidens jernbanesektor, er det viktig at vi inkluderer alle gode krefter i samfunnet, både offentlig og privat sektor. Det gjøres bruk av private leverandører i jernbanesektoren i dag. Dette er bra, men vi mener at muligheten for å skaffe oss mer innovative og effektive transporttjenester må benyttes mer. Dette gjør vi i de fleste andre deler av transportsektoren, med gode resultater.

Gjøvikbanen er foreløpig den eneste persontogstrekningen der flere aktører har vært invitert med. Erfaringer fra denne strekningen er sabla gode. Dette er noe vi vil videreutvikle til andre deler av persontrafikken og persontognet. En av våre viktigste grunner til å gjøre dette er at vi har ønsket at søkelyset skal rettes mer mot kundens behov. Vi ønsker et mer kundetilpasset togtilbud, og erfaringer fra andre samfunnssektorer viser oss at det å slippe til flere tjenesteleverandører i et mangfold gir oss best mulig tjenesteinnovasjon.

Vi vil at flere mennesker bosatt rundt de store byene skal ønske å bruke togene. Skal dette la seg gjøre, må vi sørge for at togtilbudet blir så fleksibelt og kundeorientert at det passer inn i folks hverdag. Vi mener sporet fram til flere togbrukere ikke går gjennom regulering og tvang, men ved å gi togleverandørene de beste forutsetninger for å konkurrere. Så er det opp til dem å gjøre tilbudet sitt attraktivt for folk flest – herunder også å samkjøre et billettsystem.

For veldig mange vil bilen og veien uansett være eneste mulige praktiske transportmiddel i hverdagen. Et mer fleksibelt togtilbud som setter kundebehovet i første rekke, vil gjøre at langt flere enn i dag vil foretrekke toget til sin daglige transport, av egen fri vilje. Vi satser på gulrot og ikke pisk, rett og slett fordi toget leverer transporttjenestene mest effektivt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [17:57:42]: Fremskrittspartiet har veldig stor tro på konkurranseutsetting. Det har vi sett i mange saker. Og mitt spørsmål til representanten Michaelsen er egentlig ganske konkret: Hva får Fremskrittspartiet til å tro at man skal lykkes med oppsplitting og markedsretting av jernbanen, som bl.a. Sverige og Storbritannia har gjort, hvor man ser ganske nedslående resultater så langt? Og når store land som Tyskland og Frankrike gjør det stikk motsatte, hvorfor tror representanten at det skal bli så bra i Norge?

Åse Michaelsen (FrP) [17:58:13]: Vi mener først og fremst at vi ikke splitter opp, men omfordeler. Vi måletter – vi lager tydelige mål som skal nås – og vi skiller ikke minst mellom det styrende og det utførende organ.

Vi ser faktisk at konkurranse virker. Hvis man på strek-

ningen mellom Oslo og Karlstad tar NSB og kjøper en vanlig billett, koster den én vei ca. 490 kr. Tar du den andre veien og kjøper en billett med Värmlandsbanen, som går i motsatt retning, fra Karlstad til Oslo, koster samme billetten 179 kr. Det å samkjøre dette, der kundene blir satt i fokus og kan ta et valg, ønsker vi i mye større grad.

Så må man se på dette litt som man har i luftfarten: Ved å være tilbyder på en strekning, vil man kunne gi et bedre tilbud, så man gjør det attraktivt for kunden å velge – ikke slik at staten velger for kunden. Her skal kunden settes i fokus.

Magne Rommetveit (A) [17:59:30]: Fleirtallet legg no opp til at det skal opprettast eit nytt direktorat, eit nytt foretak og fleire nye selskap på jernbanen. Er Framstegspartiet stolt over å bidra til ein slik vekst i administrative einingar? Og er ikkje representanten redd for at meir av ressursane no kjem til å gå til byråkrati, og derfor mindre til å gjø jernbanetilbod til passasjerane?

Åse Michaelsen (FrP) [18:00:05]: Først: Jeg er kjempeglad for at Arbeiderpartiet er like opptatt som Fremskrittspartiet av at vi ikke skal ha et byråkrati som bare fortsetter å bli større og større. Jeg er veldig fornøyd med at vi er på lag for å redusere byråkratiet, og det gjør vi absolutt. Som jeg også sa til representanten som hadde det første spørsmålet, ønsker vi å omfordele oppgavene. Her er det ikke snakk om å splitte opp, men om å omfordele.

Så kan det faktisk være sånn at vi på sikt kan se dette i en mye større sammenheng, i en litt mer transportovergripende sammenheng. Kanskje en på sikt bør slå sammen deler av Statens vegvesen med det nye direktoratet, f.eks. Det vil også gi oss en mulighet til å kunne se samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sammenheng i forhold til vei versus bane.

Jeg tror vi skal klare å holde kontrollen på byråkratiet. Og så er jeg sikker på at ved å klare å innføre tydelige mål oppnår en mye lettere å kutte i byråkratiet.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:01:21]: Det forventes en betydelig befolkningsvekst i Norge de neste tiårene. Dette skaper økt behov for transport. Ikke minst gjelder dette i og rundt de største byene. Vi har et stort uutnyttet potensial på godssiden, og med nedkorting av reisetid med jernbane mellom flere av de større byene vil jernbanen framstå som et attraktivt alternativ også på de lengre strekningene.

I klimaforliket har vi forpliktet oss til at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. På denne bakgrunn og av hensyn til framkommelighet og jernbanen som et kapasitetssterkt og arealeffektivt transportmiddel framstår toget som den helt sentrale løsningen på framtidens transportutfordringer. Det er derfor Kristelig Folkeparti står bak dette forslaget til jernbanereform – fordi vi ønsker å gjøre transporttilbudet jernbanen representerer, viktigere for flere kunder på person- og godssiden.

Samtidig er det viktig fra Kristelig Folkepartis side å understreke det som er en premiss for reformen, at jernbanen skal være et offentlig ansvar. Beslutningen om hvor det skal gå tog, og hvor ofte det skal gå, skal fortsatt tas i organer som er under politisk kontroll, for nettopp å ivareta samfunnets og brukernes behov. Det skal ikke være bedriftsøkonomiske vurderinger som bestemmer hvor og når toget skal gå, og infrastrukturen skal være eid av den norske stat.

Så er det viktig at vi i arbeidet med å legge til rette for å gjøre jernbanen viktigere for flere mennesker tar vare på det som fungerer godt i dag. Da vil jeg nevne det aller viktigste først, nemlig sikkerheten. Det er ingen som kan betvile at sikkerheten på norsk jernbane er meget god. Også regularitet og punktlighet beveger seg i riktig retning, med en punktlighetsoppnåelse på mer enn 90 pst. de senere årene.

Hva er da begrunnelsen for å gjøre endringer? La meg nevne noen sentrale årsaker.

Det er stor enighet om at det er en uhensiktsmessig og til dels uklar oppgavefordeling innenfor jernbanesektoren i dag. Det er en sammenblanding av myndighetsoppgaver og operative oppgaver. Jernbaneverket er både et myndighetsorgan og en leverandør av togselskapenes viktigste innsatsfaktor: en velfungerende infrastruktur.

Ansvar for jernbaneeiendommer er et annet område hvor det har vært et delt eierskap mellom Jernbaneverket og Rom Eiendom i NSB, en deling som har skapt utfordringer for f.eks. knutepunktutvikling. Utviklingen av eiendomsmassen har ikke i tilstrekkelig grad blitt sett i en helhetlig sammenheng. Virksomhetene har hatt ulike mål, og det har oppstått uenigheter.

Jernbanesektoren har i dag svake incentivmekanismer. Dagens finansieringssystem inneholder få incentiver for å holde jernbanen åpen for trafikk. Jernbanesektoren har i for stor grad hatt fokus på enkeltelementer i jernbanepolitikken, f.eks. knyttet opp mot konkrete togavganger og avgangstider. Vi trenger et økt kundefokus. En jernbane som skal bli tatt i bruk av stadig flere mennesker og eiere av gods i årene framover, trenger incentiver som styrker kundefokuset.

Det er behov for en bedre koordinering mellom jernbanen og øvrig kollektivvirksomhet i storbyområdene spesielt, men også over resten av landet. Det er et klart behov for å koordinere billettsystemet og takster og informasjon på tvers av kollektivtilbudene og over fylkesgrensene, slik at reisen blir mest mulig sømløs for den reisende. På dette området har Samferdselsdepartementet et ansvar for at de nødvendige verktøy blir utviklet med en klar ansvarsfordeling og tilstrekkelig kapasitet og kompetanse hos de ansvarlige.

Gjennom etablering av et direktorat direkte underlagt Samferdselsdepartementet overfører man de myndighetsoppgavene som tidligere lå i Jernbaneverket, til det nye direktoratet. Dette vil da få en sentral rolle med hensyn til strategisk planlegging, faglig støtte til departementet i arbeidet med statsbudsjettet, overordnet ansvar for drift og vedlikehold, kjøp av transporttjenester og forvaltning av økonomiske virkemidler. Gjennom de grepene som gjøres

nå, ligger det godt til rette for at vi i framtiden også kan tenke enda mer helhetlig. Transportsystemet er komplekst, og alt henger sammen med alt.

Vi trenger en mer helhetlig utvikling av transportsystemet og hele transportsektoren, slik at vi får utnyttet de ulike transportformene enda bedre, så det blir mest mulig sømløst for trafikantene. Det må være målet.

Derfor synes vi i Kristelig Folkeparti at det er en spennende tilnærming fra departementets side å vurdere om det som nå gjøres, kan danne grunnlag for å etablere et sektorovergripende transportdirektorat for både jernbane og vei. Da snakker vi ikke om at dette skal skje umiddelbart. Her må vi ta utviklingen trinnvis. Men på sikt bør man se på dette. I forrige stortingsperiode fremmet Kristelig Folkeparti et representantforslag om å få utredet nettopp en felles transportetat. Ikke minst hva gjelder strategisk planlegging for å se vei og jernbane i sammenheng og for å løse framtidens transportutfordringer, tror vi det kan være noe å hente gjennom et sektorovergripende direktorat.

Jeg vil også understreke at selv om dette er et forvaltningsorgan direkte underlagt Samferdselsdepartementet, er det viktig at det blir en aktør som har rammer og muligheter for å initiere og utvikle nye initiativ. Det trengs et direktorat som kan være på høyde med utviklingen, være i forkant av utviklingen, både når det gjelder kollektivtransport og jernbane, i lys av de økte transportbehovene som vil komme.

Etablering av et eget infrastrukturforetak som skal eie, forvalte, drifte, vedlikeholde og fornye jernbaneinfrastrukturen, samt utføre trafikkstyring og forvalte eiendom, tror vi er et godt grep for å koordinere og samle de oppgaver som ikke er innunder myndighetsområdet.

Det er viktig å understreke at ROM Eiendom som en del av det nye statlige foretaket fortsatt skal være en samlet, profesjonell eiendomsforvalter, som gis mulighet til å skape verdier og utvikle kollektivknutepunkt. Dette må skje gjennom en helhetlig forvaltning av verdiene gjennom et samspill med private og offentlige aktører. Driftsuhengige utviklingsprosjekter kan selges når markedet er til stede, og når eier får best mulig avkastning på investert kapital.

Når en i meldingen gir uttrykk for at det skal innføres gradvis konkurranse om persontransport på tog, handler det om å bidra til å skape et best mulig togtilbud for kundene. Fra Kristelig Folkepartis side handler ikke dette om ideologi, men om muligheten for å utvikle et enda bedre togprodukt for kunden. Togselskapene får en egeninteresse i å beholde og tiltrekke seg nye kunder og utvikle reiseopplevelsen for den reisende.

Det er likevel av avgjørende betydning at dette gjøres trinnvis. Det er viktig at en bruker erfaringene fra konkurranseutsettingene før en tar neste skritt, og at en og en pakke legges ut av gangen. Det bør også være en forutsetning at strukturen i den nye reformen er på plass før man starter konkurranseutsettingen på den første strekningen.

For Kristelig Folkeparti er det viktig at man fortsatt har et sterkt NSB, et statlig selskap som kan være en sentral aktør i det norske markedet. Derfor har det vært vesentlig at NSB AS videreføres som et samlet transportselskap be-

stående av NSB persontog, Tågkompaniet AB, NSB Gjøvikbanen, Nettbuss, CargoNet og konsern- og fellesfunksjoner, 100 pst. eid av staten.

Det å åpne opp for at det kan komme flere persontogoperatører på banen, samt at en legger opp til bruk av flere private aktører innen drift og vedlikehold, tror vi kan resultere i gode effekter også på utviklingen av nye løsninger. Forslaget til ny organisering legger til rette for bedre samordning og koordinering. Opposisjonen kaller den nye organiseringsmodellen for «oppsplitting», men jeg vil påstå at det faktisk er det motsatte som er foreslått.

Et nytt jernbanedirektorat med konsentrerte planressurser vil se utbygging av infrastruktur i sammenheng med framtidig ruteproduksjon og materiellbehov. En ny ordning med kjøreveisavgift og innføring av en ytelsesordning styrker koordineringen mellom infrastrukturselskap og togoperatører. En samling av all eiendom i infrastrukturselskapet, hvor det profesjonelle forvaltermiljøet fra ROM Eiendom utgjør kjernen i dette samlede, nye miljøet, gjør at en unngår den type konflikter man tidligere har hatt f.eks. når det gjelder utvikling av knutepunktsfunksjoner.

Så er det viktig å tilføye: En omorganisering av jernbanen er ikke tilstrekkelig for å gjøre jernbanen bedre og viktigere for flere mennesker. Vi er veldig klar over at det å kunne utvikle jernbanen til noe bedre enn en har i dag, også krever tilførsel av økonomiske ressurser. Gjennom de to siste budsjettårene har de fire samarbeidspartiene vist at de er villige til å satse på jernbanen gjennom økte bevilgninger til investering, drift og vedlikehold.

For Kristelig Folkeparti er det av helt avgjørende betydning at denne ressursinnsatsen til jernbanen skal øke i årene framover. Vi har et stort vedlikeholdsetterslep å ta igjen. For første gang på mer enn 15 år begynner vi å ta igjen noe av etterslepet i 2015.

Samtidig har vi opplevd i denne perioden at bevilgningene til jernbane har økt. Det gjorde det også i forrige periode, og det vil jeg gjerne gi de rød-grønne honnør for. Det var bra – det var veldig bra. Samtidig opplevde vi i Kristelig Folkeparti å snakke for døve ører hver gang vi foreslo radikale grep. Vi vil ha fornyelse. Det er viktig at vi nå tenker framtid. Jernbanen skal bli viktigere for flere. Nå tas de grepene som Kristelig Folkeparti har kjempet lenge for. Det er bra, og det skjer i et godt samarbeid med en offensiv statsråd.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjell-Idar Juvik (A) [18:11:33]: Regjeringen skryter i meldingen av de ansatte:

«Dagens ansatte er den viktigste ressursen for å få til en vellykket omstilling i sektoren. Regjeringen vil derfor legge vekt på å ha en inkluderende og forutsigbar prosess for de ansatte.»

Hva har man gjort i prosessen så langt? Under høringsen var i hvert fall LO tydelige på at de ikke var involvert. De er sågar innkalt til møte nå etter at vi har fattet vedtak – 17. juni, altså etter behandlingen.

Ansatte ble informert samme dag som ministeren, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti hadde sin presse-

konferanse 11. mai. Her legger altså regjeringen opp til en storstilt omorganisering uten å lytte til de ansatte. De ansatte er overkjørt, og det fikk vi med all tydelighet høre utenfor her i dag. Nei, her bør man bruke mer tid, ikke minst av hensyn til de ansatte. Hvorfor har man det så travelt?

Er Kristelig Folkeparti fornøyd med måten denne saken har blitt tvunget gjennom i ekspressfart på, eller er det sånn at man blir påvirket av de tilbakemeldingene som man har fått i dag?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:12:40]: At det skulle komme en reform på jernbanesektoren, har vært kjent over lang tid, selv om en ikke har vært direkte kjent med det konkrete innholdet. Så det kan ikke ha kommet som noen overraskelse.

Jeg tror at en framlagt reform skaper forventninger, men den skaper også usikkerhet – hvor skal dette lande? Jeg tror det da er viktig å få til avklaringer, sånn at ansatte og andre berørte slipper å leve i usikkerhet over mange, mange måneder. Ellers har vi hatt normale høringsprosesser i Stortinget, som man har ved andre reformer. Jeg opplever at politisk sett har det vært mulig å komme med innspill i hele prosessen. De ulike partiene har hatt mulighet til å møte de forskjellige gruppene, så jeg opplever at vi har ivaretatt dette. Så kunne man selvfølgelig ønske seg enda mer tid, det kan jeg være åpen for, men jeg føler vi har ivaretatt dette på en måte som er forsvarlig.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:13:59]: Konkurransetsetting skal skje i pakken, og vi er kjent med at det skal strekkes over litt tid.

Mitt spørsmål gjelder langdistansetrafikken, som sannsynligvis ikke vil bli like attraktiv å drive. Dersom NSB mister inntektene av de mest lønnsomme strekningene til konkurrerende selskaper, blir spørsmålet: Hvordan skal vi sikre langdistansetrafikken som er i dag, og som vi mener er en viktig del av det jernbanetilbudet vi har?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:14:34]: For det første vil jeg si at det første skrittet, og det som er det aller viktigste å få på plass nå, er den nye strukturen rundt hvordan jernbanen skal organiseres – med direktorat, med statlig foretak og rydding med tanke på myndighetsoppgaver og de operative oppgavene.

Når det gjelder konkurransetsettingen, synes vi det er viktig at dette tas trinn for trinn. Man må gjøre noen erfaringer før man tar neste trinn. I hele dette opplegget som vi har lagt opp til nå, sammen med de tre andre samarbeidspartiene, er det snakk om kjøp av tjenester. Kjøpene blir ikke redusert selv om man ønsker å drive konkurransetsetting. Så vi tror at de statlige kjøpene faktisk må øke framover for å kunne sikre gode tilbud til kundene. Og konkurransetsetting er ikke et ledd i et tiltak eller en strategi som skal gjøre at kjøp fra staten blir mindre viktig framover enn det det er i dag.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [18:15:48]: Konkurransetsetting av jernbanen har vært prøvd på gods. Siden

2007/2008 har det vært en nedgang i gods som transporteres på jernbane. På hvilken måte vil representanten si at konkurranseutsetting av godstransport har vært en suksess?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:16:10]: Konkurransutsetting av gods i seg selv er ikke et virkemiddel som alene fører til at man får mer gods over på jernbane. Det som man har sett i den senere tid – og som jeg hører når jeg snakker med dem som har ansvaret for gods, og jeg spør om hvorfor jernbanen ikke brukes – er at det handler om jernbanens mangel på punktlighet, for mange driftsstopp, som gjør at regulariteten ikke blir god. Så min oppfatning er at klarer man å få til en høyere grad av regularitet, at varene blir levert til rett tid, vil også interessen for å kunne bruke jernbane for gods øke.

Så jeg tror konkurranseutsettingen her faktisk har hatt mindre å si for den utviklingen som representanten Eidsvoll Holmås presenterer, og som absolutt er bekymringsfull. Her tror jeg vi må sette inn andre tiltak. Derfor tror vi på at den omorganiseringen som vi foreslår nå, sammen med økte ressurser til vedlikehold og nye investeringer, vil være det som skal til for å få mer gods over på jernbane.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:17:35]: Først vil jeg på vegne av Senterpartiet få si at det er lagt opp til en uforvarlig behandlingsmåte i denne saken. Å behandle en så stor og prinsipiell sak på under fire uker er ikke forvarlig saksbehandling.

Togtransport er viktig for mange, titusenvis av mennesker pendler inn og ut av byene våre med tog der det er et togtilbud. Jernbane er en effektiv og miljøvennlig transportform. Senterpartiet mener at jernbanen må bygges ut og ta større deler av transportvolumet for dem som bruker toget til daglige reiser. Så er det viktig å utvikle togtilbudet også på de litt lengre distansene som kan bygge større regioner og landsdeler sammen.

Senterpartiet vil øke kapasiteten og regulariteten for godstransport i hele landet. Mer gods må over på bane og på kjøll.

Senterpartiet mener at regjeringens forslag om å innføre en generell kjøreveisavgift på jernbanen igjen vil føre til at enda mer gods og tømmer vil bli transportert på vei framfor bane. Det er ikke akkurat i den retningen vi ønsker å gå.

Jernbanepolitikken må utformes slik at det skapes et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods. Målet er at tog skal være det foretrukne alternativet på de strekningene som betjenes. Det vil stille store krav til de ansvarlige for sporet og til de ansvarlige for togtrafikken, og det vil kreve god samordning mellom de to.

Skal jernbanen fungere optimalt, behøves langsiktig planlegging, gradvis større investeringer både i drift og vedlikehold og i nyinvesteringer, og en helhetlig tenking. Derfor må jernbanesektoren ha en klar politisk styring og tydelige krav.

Oppsplitting og markedsretting over tid har ikke gitt jernbanesektoren det nødvendige løftet, og regjeringen vil ta denne utviklingen enda lenger i feil retning.

Mens Norge nå tilpasser jernbanen konkurransekravene fra EU, har motstanden vært stor i mange EU-land. Land som Frankrike, Italia, Sveits, Tyskland, Belgia, Irland, Luxembourg og Østerrike har valgt ikke å følge EUs pålegg om å skille infrastruktur og togdrift, men beholdt en integrert modell. Mange av disse landene betraktes som verdens fremste på jernbanefeltet. De fleste har også lite konkurranse i persontrafikken.

Senterpartiet mener at å splitte opp Jernbane-Norge enda mer er feil vei å gå. Man bør samle NSB og Jernbaneverket til en integrert løsning. Forskning viser at land med integrert jernbane jevnt over presterer bedre resultater i form av trafikkvekst og bedre togtilbud enn land som har splittet opp jernbanen. Sverige og Storbritannia har gått motsatt vei, med oppsplitting av jernbanen. Svensk jernbane er nå preget av mye forsinkelser, misfornøyde kunder og til dels kaotiske tilstander innenfor drift og vedlikehold. Britisk jernbane har et svært høyt kostnadsnivå sammenlignet med andre europeiske land og lav kundetilfredshet.

Erfaringer fra så å si alle europeiske land er at det ikke først og fremst er organisatoriske endringer, men viljen til å bruke penger på jernbanen som avgjør om jernbanen går bra eller ikke.

Jernbanesatsingen de siste ti årene har gitt resultater. I de siste årene har togtilbudet blitt vesentlig bedre, punktligheten har økt, færre tog er innstilt, mange flere reiser med tog, og kundetilfredsheten har gått opp. Det er viktig at denne satsingen fortsetter, og at myndighetene har mulighet til å sikre kvaliteten på tilbudene NSB og Flytoget gir. Midler til drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur må holdes på et høyt nivå, slik at vedlikeholdsratterslepet tas igjen og elimineres.

Senterpartiet ønsker å beholde både NSB og Flytoget i statens eie. NSB må styrkes og videreutvikles som et moderne transportselskap eid av staten.

Overbygningen mellom Jernbaneverket og NSB må etableres, slik at vi får en integrert modell. Den største fordelen med dette er at en får muligheten til å se infrastruktur og passasjertilbud under ett. Da kan utstyr og materiell kunne benyttes fleksibelt og raskt ta unna trafikale utfordringer. En klar utfordring med konkurranseutsetting er at dette blir delt mellom ulike selskaper, slik at det ikke kan utnyttes maksimalt.

Et integrert selskap vil ha kraft og styrke til å sette inn tiltak raskt og effektivt der dette behøves.

Konkurranseutsetting vil kunne svekke tilbudet vesentlig på de lite trafikkerte strekningene her i landet. Det vil ikke være like interessant å kjøre tog på alle strekninger i Norge. Det vil sannsynligvis være mer attraktivt med drift på Gardermobanen og de mest trafikkerte strekningene, men ikke like attraktivt på alle. Dersom NSB mister inntektene fra de mest lønnsomme strekningene til konkurrerende selskaper, blir det mindre penger i den potten som NSB i dag bruker på å drive et helhetlig tilbud, og det er ikke en god løsning.

Senterpartiet gir heller ikke fullmakt til salg av aksjer

i Flytoget, selskapet skal være i statlig eie – det er jo en suksesshistorie fra A til Å.

Denne privatiseringen vil ramme mange av de utrolig dyktige og dedikerte ansatte, som vil få dårligere arbeidsvilkår. Det er ingen god løsning. Så Senterpartiet sier ja til en framtidsrettet jernbane – og nei til oppsplitting og privatisering.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Nils Aage Jørgstad (H) [18:22:46]: Da vi var utenfor huset i dag, fikk vi en dramatisk fortelling om hvordan gods på bane hadde utviklet seg, og hvor vanskelig det var for CargoNet å holde orden i huset. Dette var jo en konkurranseutsetting som ble satt i gang under den rødgrønne regjeringen. Jeg lurer på – hvis dette var en erfaring som Senterpartiet fikk vite om mens de satt i regjering, hvorfor stoppet de ikke da den privatiseringen, den konkurranseutsettingen, som var kommet i gang?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:23:19]: Det er mange grunner til at det ikke er like mye gods på bane som det burde ha vært, bl.a. er det fra mange selskap pekt på at det er veldig billig å frakte på vei. Da vi var i Göteborg, sa de at grunnen til at det ikke gikk mer gods fra Göteborg til Oslo, var at lønnsomheten i å ta det på vei var så stor at man valgte å gjøre det. Jeg tror vi må se på mange ulike tiltak hvis vi skal sikre at godsmengden går opp. Det viktigste vi kan gjøre, er å sikre at vedlikeholdet og regulariteten på jernbanen blir bedre. Da vil flere komme tilbake og velge jernbane som et attraktivt tilbud.

Roy Steffensen (FrP) [18:24:02]: Arbeiderpartiet lanserte nylig i media, og på sin hjemmeside, sin 10-punktsplan for jernbane, noe representanten Myrli repeterte i sitt innlegg. I ettertid har Senterpartiet støttet disse forslagene. Senterpartiet erkjenner også at det er behov for å gjøre noe med dagens jernbane, men de har ingen egne forslag og ingen egne særmerknader, de følger bare Arbeiderpartiet.

Senterpartiet har hatt samferdselsministeren i åtte år og burde åpenbart kjent godt til dagens organisering og drift av jernbanen. Er det da viljen eller evnen til å finne tiltak det står på når Senterpartiet ikke har noen egne forslag til forbedring, eller er de bare vant til å bli overkjørt av Arbeiderpartiet i samferdsels spørsmål, og at det derfor bare er lettest å følge dem?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:24:49]: Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV har et godt samarbeid og har hatt det i åtte år. Det er ingen grunn til at vi ikke skal fortsette å ha det selv om vi sitter i opposisjon. Vi har samsnakket oss rundt de punktene som ligger i den reformen som vi behandler nå, og det samme i den forrige saken. Vi støtter det forslaget som er lagt fram, og mener at det viktigste grepet vi kan ta, er å investere langsiktig både i vedlikehold og i nye strekninger. Da er det et langsiktig arbeid som skal på plass for at vi skal få jernbanen enda bedre opprustet enn den er i dag. Det som flertallet gjør i dag, er å gå stikk mot-

satt vei, og det vil i hvert fall ikke føre til bedre jernbane for noen.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:25:40]: Senterpartiet vil ha mer langsiktighet og forutsigbarhet i samferdselspolitikken, har vi hørt i dag. Så langt er vi veldig enige.

Liv Signe Navarsete snakket i sin tid om at det trengtes en systemreform på både vei og bane. Da Magnhild Meltveit Kleppa var samferdselsminister, satte hun ned et utvalg for å løse jernbaneutfordringene, som konkluderte med at det måtte gjøres noe med jernbanen. Utvalget pekte på løsninger som konkurranse, privatkapital og en annen organisering av sektoren. I innstillingen vi behandler i dag, er det vanskelig å finne vilje til verken nye grep eller langsiktighet fra Senterpartiet. Tvert imot skriver Senterpartiet at man vil ha en enda mer detaljert politisk styring av jernbanen, enda mer detaljstyring. Har Senterpartiet gitt opp?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:26:36]: Senterpartiet har på ingen måte gitt opp samferdselspolitikken, og ser viktigheten av å satse både langsiktig og kortsiktig på tiltak. Et av forslagene som ligger i saken, er at vi ønsker å se på en overbygning mellom NSB og Jernbaneverket. Det mener vi er rett medisin. Det er en sak som Senterpartiet tror vil være viktig. Vi ønsker i tillegg å satse på jernbanen, vi løftet jernbanen inn i vårt alternative budsjett sist, og vil komme til å gjøre det, både på vedlikehold og investering. Det ligger en større utredning om konseptvalg for elektrifisering av de gjenstående banestrekningene. Det er en ambisjon vi har, at det bør på plass. Det vil være en klimavennlig politikk å få gjort noe med de gamle diesel-lokomotivene, og det vil være viktig for godstrafikken hvis vi får enda bedre utbygging av de lange banestrekningene.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Abid Q. Raja (V) [18:27:44]: Innledningsvis tenkte jeg å si at komiteen har vært veldig heldig med å ha en så kyndig saksordfører, og jeg vil takke ham for det grundige arbeidet han har gjort med innstillingen.

Jernbanen skal være det foretrukne reisealternativet for næringslivet og for folk der jernbanen er et alternativ. Det er en ambisiøs målsetting, og det krever at vi gjør mye. Det krever at vi ruster opp og vedlikeholder infrastrukturen. Det krever en smartere organisering av sektoren. Det krever et attraktivt rutetilbud.

Venstre og de tre andre samarbeidspartiene har økt bevilgningene til fornying og vedlikehold av eksisterende jernbane. Det gjør at Jernbaneverket betegner 2015 som «det første store vedlikeholdsåret», og det første året på lenge der vedlikeholdsetterslepet på jernbane blir redusert. Det at bevilgningene er kommet opp på et så høyt nivå, gjør at vi kan tenke nytt om hvordan vi organiserer vedlikeholdet. For første gang legges det opp til at fornying og vedlikehold kan gjøres strekningsvis og helt – ikke klattvis og delt. I tillegg planlegges og bygges det nye spor og nye

baner, som vil legge grunnlaget for et enda bedre tilbud litt lenger fram i tid.

Jeg er stolt av at vi bruker rekordsummer på togtilbud og jernbaneinfrastruktur. Jeg er stolt av at flere har fått et bedre jernbanetilbud de siste to årene. Jeg er stolt av at den økte satsingen på vedlikehold vil gi mindre forsinkelser og bedre tilbud for passasjerer og for gods. Alt dette kommer av at vi bevilger mer penger, og vi bevilger til de tiltak vi vet fungerer. Men det er et viktig men: Penger alene løser ikke utfordringene i jernbanesektoren. Penger alene skaper ikke et bedre togtilbud for deg og meg eller for næringslivet som skal ha fraktet varene sine. Det er derfor Venstre over lengre tid har ønsket en omorganisering av norsk jernbane. Det foreslo vi flere ganger i forrige stortingsperiode, men ble nedstemt. Nå har vi brukt lang tid på å forhandle med regjeringspartiene og har kommet fram til et godt første skritt på veien fram mot en smartere organisert jernbanesektor.

En jernbanereform gir ingen mening uten at den gir et bedre togtilbud for folk. Det gjør denne reformen. Det aller viktigste grepet for Venstre har vært å etablere en enhet som skal arbeide med rutemodeller og koordinering med øvrig kollektivtransport, gjennom å sette seg mål og planlegge hvordan togtilbudet skal være på lang sikt. Det har ikke vært gjort før i Norge. Vi har planlagt strekning for strekning, men ikke sett alt i en helhet som tar utgangspunkt i hvordan togtilbudet skal være til og fra Rognan, Steinkjer, Egersund, Hokksund og Sandvika om 5–10–25–50 år.

Disse rutemodellene vil danne grunnlaget for hvordan vi prioriterer ressursene til vedlikehold og fornying, til nye større utbyggingsprosjekter, til innkjøp av togsett og ikke minst hva slags togtilbud med hvilken frekvens staten skal kjøpe på hver enkelt strekning. Dette vil igjen synes i et bedre togtilbud til oss passasjerer, der våre nåværende og framtidige behov blir grunnlaget for hvilke utbedringer som gjøres.

Et annet viktig grep samarbeidspartiene gjør i fellesskap, er å etablere en infrastrukturenhet. Denne enheten skal ha ansvaret for hele infrastrukturen, inkludert tog og stasjoner. Det er bra. Det er i dag uklare ansvarsforhold i jernbanesektoren, og det å samle hele eierskapet på ett sted vil plassere hele ansvaret til den nye enheten. Dette muliggjør også at vi i større grad kan se stasjoner, infrastruktur og rutetilbud i sammenheng. Det vil være naturlig at den nye infrastrukturenheten bruker eiendom og kapital til å sikre flere «park and ride»-løsninger, til å skape attraktive stasjonsområder og til å bidra til at det fortettes rundt stasjonsområdene. Vi i Venstre tror det er nyttig og vet at det er nødvendig å se alt dette i en sammenheng.

Det er også et stort behov for å få oversikt over den faktiske tilstanden på infrastrukturen. Det er satt i gang et arbeid med å kartlegge tilstanden, som dermed kan danne grunnlag for hvilke tiltak vi må igangsette i årene som kommer. Infrastrukturenheten må ha stor frihet til å prioritere ressursene sine der de vil gi størst nytte, for å gi passasjerer og næringsliv det togtilbudet som planlegges på kortere og lengre sikt.

For Venstre vil det være naturlig at infrastrukturenhe-

ten vil få flerårige budsjetter og mulighet til å ta opp lån på samme vilkår som veiselskapet. Dette vil være med på å sikre at vi får bygd ut mer jernbane i årene som kommer.

Noen har hevdet i debatten at jernbanereformen er et hastverksarbeid som ikke vil gi et bedre togtilbud. Jeg er uenig med dem. Det er helt avgjørende å få på plass en ny måte å tenke jernbane på i Norge. Vi må planlegge langsiktig. Vi må ha tro på at jernbane vil kunne bli det foretrukne transportalternativet der det finnes, og den må være organisert på en slik måte at denne tankegangen kan settes ut i livet. Det er det Arbeiderpartiet og Senterpartiet sier nei til når de i praksis stemmer imot hele reformen. Det er trist, men det gir også en mulighet for oss i Venstre å klargjøre noen ting.

For det første: Formålet med reformen er todelt – punkt 1: et bedre togtilbud for de reisende og for næringslivet, og punkt 2: smartere organisering av sektoren, som sørger for at vi bruker ressursene riktig – ikke noe annet.

For det andre: Ingen har som formål å svekke arbeidstakernes rettigheter i denne reformen – og jeg sier ingen. Venstre har arbeidet for og vil arbeide videre for å sikre gode pensjonsvilkår for dem som arbeider på jernbanen i dag. Vi vil sørge for at jernbanen skal være en attraktiv arbeidsplass for alle, enten det er ingeniører eller lokførere, om det er trafikkstyrere eller vedlikeholdsarbeidere. Gjennom langsiktige planer blir arbeidsplassene sikrere, særlig for dem som arbeider med infrastruktur og vedlikehold. Det har vært nedbemanninger – det er trist. Det har vært nedbemanninger og nedlegging av selskaper i jernbanesektoren de siste årene, fordi den rødgrønne regjeringen ikke har klart å skape gode, forutsigbare rammebetingelser. Jeg mener at forutsigbarheten og rammene nå kommer tilbake.

For det tredje: Vedtaket i dag innebærer ikke det Arbeiderpartiet kaller privatisering av jernbanen. NSB vil fremdeles være et sterkt statlig eid transportselskap. Infrastrukturen samles i en statlig enhet som vil ha som formål å styrke og fremme jernbane som transportmiddel. Samtidig har vi gjennom budsjettene vist at vi faktisk prioriterer å kjøpe flere togavganger, at vi prioriterer å redusere vedlikeholdsetterslepet, at vi prioriterer å planlegge å bygge ut ny infrastruktur med offentlige penger. Statens innsats på jernbanefeltet er stort, og vil bli større, fordi det er viktig. Det er viktig for jernbanen selv. Det er viktig for klimaet. Det er viktig for by- og tettstedsutvikling. Det er viktig for næringslivet. Og viktigst: Det er med på å gjøre det enklere for oss alle å leve livet vårt: reise, pendle og få gods dit vi bor.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ingvild Kjerkol (A) [18:37:02]: Venstre og Kristelig Folkeparti er med på å sikre regjeringen flertall for jernbanereformen – alle deler av den. Den har vakt stort engasjement. Vi deltok alle sammen på demonstrasjon utenfor Stortinget i dag og møtte de ansatte i «jernbanefamilien»,

tror jeg jeg vil si. På demonstrasjonen utenfor Stortinget tidligere i dag sa representanten Raja at Venstre hadde fått med seg regjeringen på å sikre pensjonen til de ansatte. Da lurer jeg på om det har skjedd noe etter at stortingsmeldingen ble lagt fram, for de ansatte var veldig misfornøyde med det som ligger om pensjon i meldingen. Hva er det Venstre har fått gjennomslag for å endre etter at meldingen ble lagt fram? Kan representanten Raja utdype det for oss?

Abid Q. Raja (V) [18:38:01]: Det er veldig bra at det er et stort engasjement om jernbanereformen. Det er jo en del av et stort og fritt demokrati at vi kan engasjere oss. Det jeg noterer meg, er ideologiske forskjeller. Forskjellene består i hovedsak i om man skal anbudsutsette passasjertilbudet, om man skal konkurranseutsette det, eller ikke. Der kan vi konstatere at vi har ideologiske ulikheter, og det må vi kunne leve med i et demokrati. Akkurat nå er stortingsflertallet slik at vi vil åpne for å konkurranseutsette enkelte elementer i dette.

Når det gjelder pensjonsordningene, er vi klare på at dette ikke skal være noen forringelse for de ansatte som er i selskapene nå, og at de skal videreføres. Det ligger det også an til. Venstre vil følge opp dette, og vi regner med at de ansattes pensjonsordninger vil bli ivaretatt på en skikkelig og god måte. Vi vil i alle fall være på ballen dersom det skulle vise seg at det ikke skulle bli på den måten vi har tenkt oss dette.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [18:39:12]: La meg begynne med å si at jeg vet at Venstre har slåss inn penger til jernbanevedlikehold og til jernbanesatsingen i budsjettet som har vært, og derfor er jeg så lei meg for at Venstre er med på denne jernbanereformen, for jeg har ingen tro på at dette betyr bedre jernbane. Jeg skal i mitt innlegg komme tilbake til hva jeg tror det betyr for den norske jernbanen. Men derfor stiller jeg følgende spørsmål til Venstre: Vil Venstre kreve en følgeevaluering av den jernbanereformen vi får nå, på samme måte som vi har følgeevaluering når vi stenger et felt i en tunell på veiene våre her i Oslo, slik at vi kan se konsekvensene? Og vil Venstre, dersom det skulle vise seg at utviklingen går i feil retning, være villig til å ta en timeout og si: Her må vi tenke oss om en gang til og se om vi går den riktige veien?

Abid Q. Raja (V) [18:40:09]: Venstre er veldig glad for og fornøyd med at den posisjonen vi har kommet i, har bidratt til at vi nå kan redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbane, som nærmest økte med 1 mrd. kr i årene under de rød-grønne. For første gang går altså vedlikeholdsetterslepet ned, fordi vi bevilger mye mer penger nettopp til dette gjennom de budsjettforlikene vi gjør med regjeringspartiene. Vi ser også at bevilgningene til Jernbaneverket er økt med 50 pst. siden regjeringsskiftet, og nå er de på hele 21 mrd. kr.

Når det gjelder følgeevalueringer, eller evalueringer underveis, må vi gjøre det. Det vi er i ferd med å gjøre nå, er det ingen som har gjort før. Da kan man ikke ta på seg ideologiske skylapper og dure fram. Her må man klart gjøre stopp, ta sjekkpauser og se om man er på riktig spor.

Og dersom det viser seg nødvendig, må man justere kursen noe. Dette er flere av oss som utgjør dette flertallet, godt samsnakkert om.

Sverre Myrli (A) [18:41:21]: Fra stortingsmeldingen ble lagt fram til alle forslag og alle merknader skulle foreligge i komiteen, var det nøyaktig fire uker. Da regjeringspartiene og Venstre og Kristelig Folkeparti sto på Oslo S og presenterte jernbanereformen før Stortinget hadde fått et eneste dokument, sa representanten Raja at vi er enige om noe, og så er det noe vi ikke har konkludert på, som vi skal gå videre med. Spørsmålet mitt er: Hva er det Venstre og Kristelig Folkeparti ikke har vært enige med regjeringspartiene om? Det var det første spørsmålet. Og spørsmål 2 til det gamle partiet, som har vært opptatt av folkestyre og Stortingets innflytelse i politikken: Hva var grunnen til at reformen måtte bankes igjennom på fire uker, i stedet for at man fikk lytte til innspill, bruke tid og sette seg inn i saken og behandle saken f.eks. i oktober, når Stortinget har bedre tid til å sette seg inn i det? Hva var grunnen til et slikt hastverk?

Abid Q. Raja (V) [18:42:31]: Med all respekt for det partiet som har størst oppslutning i landet: De utviste veldig liten respekt for de øvrige partiene da de selv satt i posisjon med et flertall bak seg. Nærmest alle de forslagene som ble fremmet fra vår side, ble rett og slett nedstemt og ikke tatt seriøst. Så en leksjon i demokratiforståelse er jeg ikke akkurat klar for å ta her i dag.

Når det gjelder det å drive denne reformen fram: Ja, vi har vært utålmodige i opposisjon lenge; vi er klare til å drive reformene framover. Dette ville ikke Arbeiderpartiet gjøre da de satt åtte år med flertallsmakt. Selv om de ønsket å gjøre noe, visste de ikke hva de skulle gjøre. Jeg skjønner at de nå er uenige i måten man gjør det på, for de har klaget dette inn for presidentskapet – at tidsfristen ikke var god nok, at de ville ha mer tid. Selv om de altså satt med makten i åtte år, var ikke dette god nok tid. Men jeg noterer meg at presidentskapet har ment at dette er forsvarlig saksbehandling, og jeg legger til grunn at det er i tråd med det parlamentariske systemet som vi har i dag.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [18:43:49]: Etter min oppfatning er det uakseptabelt at presidentskapet har tillatt at denne saken blir behandlet i år. Jernbanereformen er en dramatisk omlegging av hele måten vi organiserer jernbanen på – uten et faglig grunnlag, uten en konsekvensanalyse. Jeg slutter meg helhjertet til den kritikken av prosessen som er kommet fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Presidentskapet skal være ivaretakeren i nasjonalforsamlingen mot maktovergrep fra den utøvende makt, ikke sandpåstrøer for regjeringen – en regjering som bryter alle frister som presidentskapet selv har satt for når saker skal være fremmet for å få dem behandlet, nettopp for å sikre en bred demokratisk behandling. Resultatet av at vi behandler denne saken nå, er mindre åpenhet, mindre demokrati, mindre

debatt og mindre motstand, og der ligger kanskje noe av poenget.

Så til saken: Dagen i dag er en trist dag for alle som elsker jernbanen i Norge – å se hvordan sammenslåing og koordinering er universalvirkemiddelet til denne regjeringen, når det gjelder høyskoler og universiteter, når det gjelder kommuner, som vi nettopp debatterte her, men ikke når det gjelder jernbanen. Der er oppsplitting av jernbaneoperatøren NSB det viktigste som skjer i jernbanereformen.

Mens veireformen kan oppsummeres med mer motorvei, kan jernbanereformen oppsummeres med mer anbud. I dag fatter Høyre, Fremskrittspartiet, støttet av Venstre og Kristelig Folkeparti, vedtak om å partere NSB – det er jeg som bruker den beskrivelsen: et vedtak om å partere NSB – frata dem togene, frata dem verkstedene, frata dem ruteplanleggingen, frata dem jernbanestasjoner og frata dem oppgaven med å kjøre tog. Nå skal nemlig alt konkurranseutsettes. NSB står igjen som et bemanningsselskap som skal konkurrere om å kjøre tog på linje med mange andre. Dette er ikke jernbanen sånn som vi kjenner den, og det er heller ingen god idé for framtiden.

Kåre Willoch pleide å si: Hvorfor skal man endre noe som fungerer? Det synes jeg er et godt poeng. Og NSB fungerer i dag. NSB er i vekst, når det gjelder både tillit, punktlighet og antall passasjerer, på grunn av politiske beslutninger som er tatt i løpet av de siste åtte årene. Det som ikke fungerer, er etter min oppfatning at de som er nærmest i kontakt med passasjerene, ikke er de som har ansvar for infrastrukturen. Derfor burde vi fulgt etter det som er hovedtrenden i vellykkede jernbaneland i Europa, nemlig å få til en integrert jernbaneorganisering. Det er nemlig to hovedretninger vi kunne gå i, nemlig integrert jernbane eller oppsplitting og konkurranseutsetting. SV velger det første, fordi det er det som er suksessoppskriften for en god jernbane, fordi det er det renommerte togland velger, fordi det er det som er best for passasjerene, at det er de som er nærmest passasjerene, som kan se hvor rutene som kan endres, er, som opplever passasjerene be om sykkelparkering på jernbanestasjonen, som hører på dem som gir beskjed om hvordan vognsett kan forbedres for å redusere vask og vedlikehold – fordi det er det som er suksessoppskriften, og fordi det er best for passasjerene at én tar hovedansvar for jernbanen.

I det uverdige spillet mellom NSB og Jernbaneverket som vi så en periode da det var nedrevne kjøreledninger, kunne Jernbaneverket si: Ja, det er NSBs feil, kanskje var det grafitten på pantografen som hadde ansvaret. NSB ville si: Nei, det er Jernbaneverkets dårlige vedlikehold. Men hvis en vil ha passasjerene i fokus, bør en ha én ansvarlig overfor passasjerene.

Nå blir dette enda mer uoversiktlig. Er det operatørens feil dersom det er forsinkelser? Er det togvedlikeholdet som skranter? Er det det nye infrastrukturselskapet som ikke har gjort jobben sin, eller er det det nye jernbanedirektoratet som har laget urealistiske rutemodeller? Passasjerene blir ikke i fokus. Det blir kaos for passasjerene.

Regjeringen velger det siste, fordi konkurranse er høyre-ideologi. Konkurranseutsetting vil ramme de aller

fleste i jernbanen. Det betyr økt usikkerhet, kutt i pensjoner, kutt i bemanning og kutt i rengjøring hvis vi skal se på erfaringene fra vårt naboland Sverige. Det er uklokket politikk å tro at de som sitter lengst vekk fra passasjerene, de som sitter lengst inne på et kontor i Jernbanedirektoratet, er de som best forstår hvordan en får en bedre jernbane.

Min tippoldefar var smed og var med på å bygge Gravalstunnelen som var datidens lengste jernbanetunnel. Hvis han kan i dag, tror jeg han snur seg i graven.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Helge Orten (H) [18:48:56]: Det var interessant å høre innlegget fra representanten Holmås om at konkurranseutsetting er ren ideologi.

Jeg har et lite spørsmål til representanten. I 2007 ble det åpnet for konkurranse i godstransporten på jernbanen. Det hadde vært veldig interessant å høre litt om begrunnelsen fra SV for hvorfor man åpnet for konkurranse i godstransporten den gangen.

Jeg fikk nesten inntrykk av at konkurranse ikke fungerte. Det andre spørsmålet er: Hvorfor har man ikke brukt de seks påfølgende årene til å avvikle den ordninga?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [18:49:32]: Det er mulig jeg tar feil, men jeg oppfatter at konkurransen som handler om godstransport, var en del av det som var EUs jernbanepolitikk og jernbanedirektiv som vi implementerer i Norge. På akkurat samme måte som for EUs fjerde jernbanedirektiv – hvis jeg ikke teller feil – har denne formen som hovedregel konkurranse og oppsplitting av alt som ligger innenfor jernbanesektoren. Riktignok, eller heldigvis, er det store tunge jernbaneland som har valgt en annen vei, og som jobber for at man skal ha alternative måter å organisere det på. Jeg vil si at vi som er i Norge, bør jobbe for en alternativ måte å organisere dette på, gjennom å ha en integrert løsning, slik flere andre ledende land i Europa har.

Roy Steffensen (FrP) [18:50:23]: Jeg hørte representanten si at han elsker toget. Det er vel ingen tvil om at SV har en tydelig forkjærlighet for jernbane, og at den er viktig for dem. Jeg ville tro at de ønsket å satse enda mer på jernbane enn det som skjedde i de åtte årene de var med i regjering. Realiteten var dessverre at vedlikeholdsetterslepet økte med 1 mrd. kr per år og doblet seg i løpet av den perioden. Jeg velger å tro at SV kjempet med nebb og klør mot utviklingen som skjedde i vedlikehold, og jeg er nysgjerrig på hvem av Arbeiderpartiet og Senterpartiet som nedprioriterte vedlikeholdet.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [18:51:08]: Jeg er i hvert fall glad for at det ikke var Fremskrittspartiet som satt med ansvaret for vedlikeholdet. Hvis man ser på de åtte årene Fremskrittspartiet leverte inn alternative statsbudsjetter, var det kutt i drift og vedlikehold på den posten med anslagsvis 1,5 mrd. kr – tror jeg det var, jeg har ikke tallet i hodet. Vi kan sjekke tallene for Fremskrittspartiets representant hvis han ikke har full oversikt.

Jeg mener det er kjempeviktig å satse på tog. I vår regjeringsperiode hadde satsingen på tog høyere vekst i prosent enn satsingen på jernbane. I denne perioden er det motsatt. Dette er en regjering preget av Fremskrittspartiet som ønsker å satse mest på vei. Det ser vi tydelige spor av. Vi mener det er viktig å satse mest på jernbane, og det kunne man se i den perioden vi var i regjering.

Ola Elvestuen (V) [18:52:07]: Representanten Holmås sa at NSB fungerer godt. Det er jeg helt enig i. NSB er etter hvert et veldrevet selskap og konkurrerer godt i Sverige og ellers, det går veldig bra. Problemet er at norsk jernbane ikke fungerer godt. Da blir mitt spørsmål: Når det gjelder den delen av saken som omhandler behovet for å samle strategisk planlegging – få det koordinert med nødvendige investeringer og en systembasert planlegging slik at ruteplanleggingen ses i sammenheng: Er SV enig i at det er viktig å få dette koordinert, og at dette må gjøres i et jernbanedirektorat?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [18:52:52]: Dette er et todelt spørsmål, og jeg synes det er et godt stilt spørsmål. Svaret på den første delen av spørsmålet er ja. Vi mener at det er riktig å koordinere bedre – at man får en samlet strategisk planlegging. Svaret på det andre spørsmålet er nei. Jeg synes ikke det er en god idé å legge det til det nye Jernbanedirektoratet. Jeg mener det er mye bedre at det er det selskapet som er nærmest passasjerene, og som er i kontakt med passasjerene hver eneste dag, som skal ha den overordnede styringen av hvordan infrastrukturen skal tilrettelegges. Det er derfor jeg brenner for et integrert selskap.

Hvis representanten mener at konkurranseutsetting er det viktigste – nå sier ikke jeg at representanten mener det, men det er helt åpenbart at det gjennomsyrrer hele meldingen – må man tilrettelegge og flytte ansvaret ut av de selskapene som skal konkurranseutsettes, og inn i et jernbanedirektorat. Jeg synes det er en dårlig idé.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Rasmus Hansson (MDG) [18:54:05]: De siste par årene har rådgivere i konsulentbransjen sittet og ventet på oppdrag for Jernbaneverket, og det kommer visst veldig få, for Jernbaneverket har vært opptatt med omorganisering. Nå foreslår regjeringen mer omorganisering – og det er altså en regjering som ønsker mindre byråkrati.

Den norske jernbanen har vært sulteføret i mange tiår. Jernbanenettet har store etterslep på vedlikehold. Jernbanepolitikken har helt åpenbart manglet visjoner, og transportpolitikken har manglet helhet og prioriteringer. Derfor skal regjeringen selvfølgelig ha ros for økte jernbanebeligninger og innsats for å redusere etterslepet og for interesse for en bedre organisering av jernbanen.

Men i motsetning til Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett er regjeringen fortsatt ikke i nærheten av å oppfylle det Jernbaneverket selv mener er behovet. Fortsatt går regjeringens største satsing til mer motorvei. Det bygges motorvei langs jernbanen mellom Oslo og Trondheim, og på Trønderbanen planlegges det både dobbeltspor

og elektrifisering, men det prosjekteres bare for det ene. Sånt er ikke effektivt; det er bare dyrt.

Regjeringen er av den oppfatning at jernbanereformen vil gi mer bane for pengene. Vi mener at internasjonal erfaring tilsier det motsatte. Det vil ikke først og fremst stimulere til flere og raskere tog, bedre infrastruktur og elektrifisering av de gjenværende 1 700 kilometerne med dieseldrevet jernbane, og det vil ikke gi flere godsspor å omorganisere jernbanesystemet på den måten regjeringen foreslår. Faren er mye større for at mer penger vil gå til forvaltning, administrasjon og advokater og økonomer.

Det er fornuftig å samle ansvaret for koordinering, styring og utvikling av jernbanesektoren i en organisasjon, og det er fornuftig å involvere fylkeskommunene og kommunene mer i utviklingen av jernbanen, men det krever ingen ny, tung reform – det kan gjøres i dagens system. Vi trenger heller ikke noen ny reform for å bygge dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad innen 2024 eller for å få raskere tog mellom Oslo og Bergen. Det jernbanen trenger i Norge, er prioritet, forutsigbarhet og penger, og da kan dagens organisasjon gjøre jobben.

Under regjeringens lansering av jernbanereformen ble det hevdet at det vil gi flere tog og gi flere reisende med anbudsutsetting, men det er ikke plass til flere persontog i det norske nettet i dag. Mellom Asker og Lillestrøm går det tog hvert tiende minutt. Konkurransen om å kjøre tog på fulle spor gir ikke flere tog. Og et anbudsregime, med seks-åtte anbudspakker, krever ressurser i seg selv, som må trekkes fra noe annet. Og hva skjer hvis et privat togselskap går konkurs i en anbudsperiode, som vi har sett i Sverige og Danmark – må staten da stå klar med reservetog og personell?

Miljøpartiet De Grønne mener at en tettere organisering av NSB og Jernbaneverket er et godt tiltak, men det viktigste er å bevare et kompetent fagmiljø, å se helheten i togtilbudet og å ha en helhetlig kundefront. Et så lite jernbaneland som Norge er neppe egnet til flere togselskap.

Miljøpartiet De Grønne kommer derfor til å stemme for de tre forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet om å utrede en integrert modell for organisering av jernbanen, styrke og videreutvikle NSB og beholde Flytoget på fellesskapets hender. Dette gjør vi ikke fordi vi er ideologisk bundet til statlige løsninger. Vi gjør det fordi tung internasjonal erfaring – og norsk erfaring – tilsier at midler til jernbanen i Norge vil bli mer effektivt brukt, med mindre fare for unødig anbudsbyråkrati, om staten konsentrerer seg om sin del av jobben, som er å gi skikkelig finansiering og statlige mål for NSB og Jernbaneverket. For det er nettopp en ideologisk fundert oppdeling i flere togselskaper og enda flere aktører som ikke vil gi sannsynlighet for mer jernbane. Vi tror ikke det gir mer jernbane å plage jernbanen med mer oppsplitting og omorganisering.

Jernbanen må bli ryggraden i fremtidens norske transportsystem. Det forutsetter at vi beslutter og planlegger at jernbanen skal bli nettopp det, at vi konsentrerer oss om at reisetiden mellom de store byene må ned, at kapasiteten økes, og at togene går når de skal. Da må vi prioritere å satse – og ikke spre ressursene i oppsplitting og anbudsbyråkrati.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jørgstad (H) [18:59:08]: En kan jo ikke beskyldes Miljøpartiet De Grønne for å stå bak noen av de fadeseene som har vært tidligere, men jeg synes dette fortjener en replikk, for representanten har i sitt innlegg pekt på det samarbeidet som skal være mellom NSB, som er det dominerende jernbaneselskapet, og det lokale tilbudet. I vår region er faktisk det å kunne koordinere samarbeidet mellom busselskapene, T-bane, trikk og jernbane veldig viktig, og jeg har ikke oppfattet at det går helt på skinner, for å si det sånn. Er det ikke i seg selv et poeng å få en litt mer uavhengig aktør inn i bildet som kan avveie disse transportmidlene opp mot hverandre, og ikke gi NSB nærmest monopol på hvordan rutenettet skal være?

Rasmus Hansson (MDG) [19:00:03]: Nei, jeg tror ikke det, jeg tror det er å undervurdere NSBs og de andre etatenes evne til ganske alminnelig samarbeid, gitt at man får de nødvendige, tydelige føringene fra statlig myndighet. Det er ingenting spesielt som tilsier at et sånt samarbeid vil bli bedre ved en annen organisering i seg selv. Det er i grunnen et relativt velkjent faktum at det er aktørene og styringen som er det viktige, det er sjelden det er selve organiseringen som er det viktige. Så vi tror altså at det er lite fornuftig å avspore med enda mer omorganisering og oppsplitting og fornuftig å gi konsentrasjon, prioritering og lange linjer. Da kan jernbanesystemet fungere godt på egen hånd.

Nils Aage Jørgstad (H) [19:01:05]: Jeg har kanskje litt andre erfaringer enn representanten har. Vi vet at i den store omleggingen av rutetilbudet på jernbanen i 2012 måtte Ruter omorganisere hele busstilbudet for å tilpasse seg NSBs nye togmodell, og det skapte betydelige problemer for samkjøringen mellom disse selskapene. Vi snakker tross alt om 60 pst. av kollektivtransporten i landet. Er det ikke et problem i seg selv at en av disse transportene, som jo virkelig utgjør en rygggrad, men i realiteten bare 12 pst. av kundegrundlaget, skal bestemme hvordan rutetilbudet skal være, slik at andre selskaper må omorganisere det øvrige tilbudet?

Rasmus Hansson (MDG) [19:01:59]: Hvis forutsetningen er at ingenting er mulig å endre i måten dagens system opererer på, har vel representanten Jørgstad i og for seg et godt poeng. Men jeg forutsetter at det er mulig å gjøre ting bedre innenfor eksisterende system, og det er jo ikke noen spesielt oppsiktsvekkende forutsetning. Og når problemet, som representanten for så vidt har helt rett i, er dårlig samordning og koordinasjon mellom selskaper, er det jo ikke noe mangel på overordnede etater og departementer i Norge i dag som skulle kunne utøve den styringen. Det å etablere enda et organ som skal utøve styring, er langt fra noen overbevisende modell for å få mer orden i et system som er dårlig koordinert.

Ola Elvestuen (V) [19:02:56]: Som vi var inne på i stad også, NSB er i dag et velfungerende selskap. De driver

godt i Norge, og de konkurrerer godt også i utlandet. Spørsmålet er om man skal bygge videre på det man har. Men det man egentlig foreslår, er ikke å bygge videre på det man har, det er å slå sammen NSB og Jernbaneverket til en ny organisasjon. Mitt spørsmål er da: Hvordan mener man at det vil gjøre NSB til et mer konkurransedyktig selskap å slå dette sammen, og hvordan vil man opprettholde innsyn, åpenhet og styringskontroll på et slikt selskap?

Rasmus Hansson (MDG) [19:03:33]: For å ta det siste først: Jeg synes ikke det er noen rimelig forutsetning å anta at det at man foretar en sånn sammenslåing, vil gjøre innsyn og kontroll mindre gjennomførbart. Det er vel å ha litt for lite tiltro til hvordan ansatte i offentlige selskaper i Norge gjør jobben sin. Men jeg ser for så vidt representanten Elvestuens poeng – det er bare det at det er så mye ved norsk jernbanehistorie de siste tiårene som tyder på at hovedproblemet ikke er organisasjonsmodellen. Hovedproblemet er fravær av overordnet prioritering, fravær av ressurser, og det er ikke minst når ressursgrunnlaget er dårlig, at gjennomføringen og evnen til å koordinere og prioritere blir dårlig. Derfor er altså Miljøpartiet De Grønnes oppfatning at det viktige er å sette inn ressurser på jernbanen og gjøre de overordnede prioriteringene. Da vil organisasjonen fungere.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:05:02]: Dette er en stor dag – en stor dag fordi det er veldig stort engasjement for jernbanen, veldig mange som snakker godt om hvor en vil jernbanen skal i framtiden. Det er bra. Jernbanen skal ha en sentral rolle i vårt transportsystem. Det er regjeringens politikk, og det er flertallspartiernes politikk.

I denne debatten har jeg hørt veldig mange interessante utfall, utfall fra partier som i de åtte årene de styrte, i innstillingene i transportkomiteens budsjett skrøt veldig av vedlikeholdssatsingen på jernbane. I 2012 var de kjempefornøyd med at en videreførte den kraftige satsingen som en hadde i 2011. I 2013 skrev en i innstillingen at en var stolt av at en videreførte den kraftige satsingen som var i 2012.

I dagens debatt, derimot, kommer det ramsalt kritikk av hvor dårlig stilt infrastrukturen på jernbanen er. Den rosen som kom etter år da en styrte selv, er nå blitt til at det er infrastrukturen som er problemet med alt som er på jernbanen. Da er jeg veldig stolt av at med det budsjettet som vi nå styrer etter, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, er dette det første året vi faktisk reduserer vedlikeholdsetterslepet.

Det er ikke bare tomt skryt vi opplever, det er faktisk en reell prioritering av vedlikehold som gjør at de problemene som alle her i denne salen definerer som en stor utfordring for jernbanen, nå kan begynne å bli løst – i stedet for at en gjør det slik en har opplevd i de foregående ti årene: at vedlikeholdsetterslepet vokste. Ikke bare vokste det: I 2005, da de rød-grønne overtok, var det på 9,5 mrd. kr. Med det budsjettet som Stoltenberg-regjeringen la fram for 2014, ville det ha vært på 18,3 mrd. kr – nesten en dobling.

Jeg skulle ønske realitetsorienteringen kom litt før, at den kom da en faktisk kunne gjort noe med det – at en ikke bare satt og skrøt av en bevilgning som allikevel gjorde at vedlikeholdsetterlepet økte og økte, men tvert imot grep fatt i det. Da kunne vi hatt en jernbane i dag der vi ikke bare har noen få store, dyre prosjekter som gjør at det går mye penger på investeringssiden, men en jernbane der det hadde blitt satset over hele landet, der en hadde sørget for at det var et togtilbud som gjorde at ikke lokførere og konduktører var frustrerte nesten daglig fordi kjøreløpninger og sporvekslere ikke fungerte. Da hadde en gjort at pendlere hadde et bedre inntrykk av jernbanen.

Det er nettopp sånne ting vi skal løse. Vi er fra flertallets side i gang med å bevilge mer penger til investeringer og til vedlikehold – ikke minst det siste, på grunn av hverdagsreisen til folk som skal stole på jernbanen, som er avhengig av at togene går når de er lovt.

Det er for mange småbarnsforeldre som opplever at de må ringe til barnehagen og si: Jeg kommer ikke og henter ungen min tidsnok i dag, for toget er forsinket. Sånn kan det ikke være. Da stoler ikke folk på at kollektivtrafikken fungerer, og da velger de bilen. Og i de store byene er vi tjent med at jernbanen fungerer.

Det samme gjelder for godstransport. Når vi har snakket med næringslivet, er det gjentatte ganger sagt at det viktigste for godstransporten ikke nødvendigvis er å redusere reisetiden med 5, 10 eller 15 minutter for containeren. Det viktigste er at en vet at containeren kommer fram på terminalen når den er lovt, fordi den er en del av en logistikkjede.

Så vet vi at i de årene som gikk, var det lyntog en diskuterte mest av alt, mens forfallet økte. Der har vi vært meget tydelige og har sagt at det er vedlikehold som er viktig, for infrastrukturen må fungere hver dag hvis næringslivet skal velge jernbanen som en løsning for sitt godsbehov.

På plenen utenfor her tidligere i dag fikk vi kritikk fra Arbeiderpartiet, for når togene står på Hauketo stasjon og dørene ikke går igjen, er det det som er problemet. Jeg er helt enig, og det er jo derfor dagens flertall har økt antall nykjøp av tog – nettopp for å bytte ut materiellet raskere enn det som var planlagt. De problemstillingene som blir løftet opp som et argument for hvorfor jernbanen ikke går, er jeg helt enig i. Men det som ut fra forslagene til Arbeiderpartiet og Senterpartiet framstår som litt rart, er at vi faktisk har begynt å gripe fatt i det. En trenger ikke fremme forslag om å kjøpe flere nye vognsett, det er vi allerede i gang med. En trenger ikke fremme forslag nå om at vi skal vedlikeholde mer, det er vi allerede i gang med.

Men så trenger vi også å gjøre noe med systemene. Vi må samle ansvar som i dag er litt tilfeldig fordelt, ansvar som ligger litt i NSB, litt i Jernbaneverket, litt i Flytoget og litt i departementet. Det er der denne reformen, i tillegg til de økte bevilgningene, gjør at vi får en bedre jernbanesektor for framtiden, ved at vi sørger for at vi lager et jernbanedirektorat som tar de overordnede oppgavene som Jernbaneverket har i dag, og sørger for at de skal koordinere og styre jernbanen. De skal ha det perspektivet som jeg opplevde da jeg møtte de sveitsiske jernbanefolkene i departementet og satt med dem en hel dag for å lære hvordan sveit-

serne har fått til sin suksess. De sitter og definerer hvordan jernbanen må være om 15 år ut fra befolkningsutvikling og ønsket transportbilde.

I Norge sitter vi dessverre mer og ser på hvorfor vi ikke vedlikeholder 15 år gamle ting i stedet for å se 15 år fram i tid. Der har vi jernbanedirektoratet. Og når noen da snakker om at nå skal norsk jernbane privatiseres, er i hvert fall ikke det resultatet av vår reform, for i vår reform skal jernbanen styres av det offentlige, av politikere, av staten. Og så skal staten eie alt som beveger seg på jernbanen. Det samler vi i et materiellselskap. Der en i dag er delt inn i Jernbaneverket, litt i Flytoget og mye i NSB, sier vi at eiendommer, stasjoner, jernbaneskiner og togsett – alt skal ligge samme sted. Da har en inntekter og utgifter på samme sted, da har en de rette incentivene for å gjøre de gode investeringene i stedet for at en har ulikt syn i NSB og Jernbaneverket på hvordan en skal disponere arealene på et område. Alt dette er statlig eid. Det er altså ikke privatisering ute og går.

Vi skal ha en langsiktig planlegging i direktoratet, vi skal ha eierskap til materiellet, og vi skal også sørge for at det som er i NSB i dag, et vedlikeholdsselskap, skal ligge rett under Samferdselsdepartementet. Vi skal også eie dem som vedlikeholder togsettene. Det er ikke privatisering. Dette handler om å samle ansvar, sørge for at en får gjort noe med de litt tilfeldige tingene som nå har ligget altfor lenge, og få ting til å fungere bedre.

Så er det noen som har nevnt at prisene på billettene vil gå opp som følge av dette. Det er noen av skremslene jeg har registrert i denne debatten. Da vil jeg bare nevne at billettpriser ikke vil gå opp på grunn av reformen. Noen henviser da til England. Ja, i England er stort sett jernbandedriften finansiert av togkundene. I Norge har vi derimot valgt å finansiere dette delvis over statsbudsjettet. Vi bruker 3 mrd. kr i år på å subsidiere togbilletter, nettopp fordi en på en del strekninger ikke ville hatt togtilbud – faktisk nesten ingen – hvis alt skulle vært selvfinansiert. Vi ønsker mer tog på norske jernbaner, vi ønsker flere avganger, og da må vi også sørge for at staten er med og finansierer dette. Det betyr ikke høyere billettpriser, sånn som det hevdes. Vi opprettholder det systemet sånn som det er i dag.

Så er det noen som hevder at får en mer enn en operatør, vil en få et kaos med billettyper. Vel, allerede i dag er det sånn at har en en NSB-billett, kan en ikke reise med Flytoget med den. Det problemet har ikke vært løst, men det problemet holder vi nå på å løse, for som jeg var ute med i forrige uke: Vi oppretter nå et selskap der vi samler alle de gode kreftene, med Ruter, med Jernbaneverket og lignende – og fylkeskommunene som eiere – for å få ett felles billettsystem, én felles ruteplan i Norge. Dette problemet, som noen sier er en utfordring med reformen, holder vi altså på å løse – det var en utfordring der, men nå skal vi få løst den.

Noen hevder at NSB ikke vil kunne fungere hvis noen får lov til å utfordre dem på linjene deres. Det synes jeg er veldig defensivt. Vi vet at NSB i dag eier masse busser, og de er i konkurranse om de kontraktene hver dag. Vi vet at NSB eier Tågkompaniet i Sverige og har vunnet anbud der,

og nå sitter altså NSB og regner på anbud om å overta togtransporttjenestene rundt Stockholm. Hvorfor i alle dager tror vi ikke at NSB skal kunne konkurrere på hjemmebane når de har vist hvordan de gjør det i utlandet?

Men samtidig mener jeg at Flytoget har så mange gode kvaliteter at jeg mer enn gjerne ser Flytoget og NSB utfordre hverandre om hvordan de kan levere best mulig tjenester lokalt.

Noen mener at denne reformen er hastverk. Ja, jeg vet ikke hva slags tempo forrige regjering planla på reformarbeid, men vi har altså brukt 20 måneder på den – 20 måneder. Vi har hatt mange møter med Jernbaneverket, med NSB, med Flytoget, med fagbevegelse, med ulike aktører for å få innspill om hvordan de vil at vi skal gå fram. Når det blir hevdet fra enkelte her at fagbevegelsen ikke har vært involvert, er det rett og slett feil. Vi har hatt to møter fysisk på vårt kontor i departementet, vi har vært rundt på flere opplegg fagbevegelsen har hatt, og jeg har også invitert meg selv til mange opplegg. Fagbevegelsen må bare ta kontakt, så stiller jeg opp, fordi fagbevegelsen og de ansatte her er viktig for gjennomføringen.

Det skal være attraktivt å jobbe i norsk jernbane i framtiden. Det vil være flere folk som jobber i jernbanen, det skal være spennende, en skal få utfordrende oppgaver, og ingeniørmessig, kundemessig, servicemessig og på alle områder vil vi se en spennende framtid for jernbanen. Jeg gleder meg til at vi nå legger til rette for det gjennom vår reform.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [19:15:19]: Jeg ble litt i stuss da Fremskrittspartiets samferdselspolitiske talskvinne Åse Michaelsen pratet tidligere i debatten. Hun pratet nemlig om hvor bra det er for kunden å kunne velge mellom flere ulike selskaper. Men slik leser jeg ikke stortingsmeldingen: at flere selskaper nå skal konkurrere om passasjerer på ulike strekninger. Jeg leser stortingsmeldingen som om trafikken skal legges ut i pakker, som det skal konkurreres om tildelingen av. Men når ett selskap har vunnet et anbud, er det bare dette selskapet som skal trafikker strekningen de vinner, og ikke flere ulike selskaper.

Er det Åse Michaelsen eller jeg som leser stortingsmeldingen riktig?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:16:11]: Jeg vet at Åse Michaelsen leser stortingsmeldingen riktig, men akkurat her tror jeg nok vi har vært litt upresise i hvordan vi har framstilt det, for Åse og jeg vet begge at man vinner en rett til å trafikker en strekning i en periode. Men man har jo fokus på kundene idet man legger ut anbudet. Det er for å se hvordan en kan få flest mulig, hvordan en kan gjøre en reise­strekning mest mulig attraktiv, for det er billettinntektene man tjener på som togselskap.

Og dette er jo ikke noe nytt og spesielt for jernbane. Det er fri konkurranse på godstransport i dag. Det fungerer under de rød-grønne partiene. Jeg så ingen forslag fra de rød-grønne om å fjerne det.

Forrige uke var de rød-grønne partiene med og sa at

vi skal ha konkurranse på godsterminaler. Det var ikke en eneste merknad eller kommentar fra de rød-grønne om det at vi skal ha konkurranse på godsterminaler. Det er anbud på busstjenester i Norge. Det er anbud på en rekke flyruter i Norge. Sånn var det under de rød-grønne, sånn er det under oss.

Det som er viktig, er at når staten kjøper tjenester, må vi være sikre på at vi får best mulig tilbud for pengene, og der gjør et godt anbud at vi får den kvaliteten på plass.

Sverre Myrli (A) [19:17:15]: Forskjellen fra busstrafikk og flytrafikk er jo at der er det flere selskaper, der er det flere operatører som konkurrerer. Det vil det altså ikke bli her. Så det blir ikke en konkurranse på sporet, der passasjerene kan velge mellom ulike selskaper, det blir en konkurranse om sporet, og så vinner et selskap det for et visst antall år.

Regjeringspartiene har brukt begrep som at Jernbaneverket har manglende incentiver for å holde jernbanen i gang; vi har hørt det i debatten her i dag også. Jeg synes det høres ut som om en mener at Jernbaneverket rett og slett ikke gjør jobben sin.

I stortingsmeldingen står det, og jeg skal sitere:

«Jernbaneverket har ingen *økonomisk* egeninteresse av å holde togtrafikken i gang.»

Kjære, vene – Jernbaneverket er en del av forvaltningen. Mener samferdselsministeren at forvaltningen skal ha økonomiske egeninteresser av å iverksette ulike vedtak?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:18:19]: La meg først korrigerer på forrige tema, for Widerøe trafikkerer i dag en rekke flyruter der de har vunnet anbud og har monopol på den ruten inntil neste anbud. Så dette er ikke noe spesielt for jernbane, dette er sånn det fungerer i andre anbudsprosesser. Det trodde jeg representanten Myrli visste.

Når det gjelder det som en tok opp om Jernbaneverket, har Jernbaneverket selv sagt at incentivstrukturene, de økonomiske pengestrømmene, ikke er godt innrettet i dag for å sikre en best mulig jernbane. Og en kan godt mislike det fra Arbeiderpartiets side, men dette er det altså Jernbaneverket selv som sier.

I dette arbeidet har både NSB, Jernbaneverket og Flytoget vært med og gitt innspill til hvordan en jernbanereform bør være. De har alle påpekt disse svakhetene. Men jeg merker meg at Arbeiderpartiet ikke har fått dem med seg etter åtte år i regjering. Det synes jeg er betenkelig. Vi syntes det var ganske klare advarsler fra ulike fagmiljøer i jernbanen, og vi gjør derfor noe med det.

Ola Elvestuen (V) [19:19:37]: Statsråden la i sitt innlegg vekt på at vi må satse på vedlikehold. Det er veldig bra, og her gjør vi mye, men vi må også over i nyinvesteringer for å bygge den moderne, fram­tid­rette­de jernbanen. Statsråden viste da til Sveits, hvor man ser 15 år fram i tid.

Men skal man bygge en moderne jernbane, må man også ha et enda lenger perspektiv. Når man bygger til Lillehammer, må man vite hvordan man kommer seg til Trondheim. Bygger man til Halden, må man vite hvordan man

kommer seg til Göteborg. Og bygger man til Hønefoss, må man vite hvordan man skal komme seg til Bergen.

Da blir mitt spørsmål: Er statsråden enig i at man må ha et mye lenger og overordnet strategisk perspektiv, og at dette perspektivet også må omhandle en høyhastighetsbane for å knytte byene i Skandinavia tettere sammen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:20:31]: Først vil jeg si takk til Venstre og Kristelig Folkeparti for det samarbeidet vi har hatt på jernbane for å få vedlikeholdsbevilningene opp på det nivået de er nå. Det betyr at Jernbaneverket selv sier at 2015 er det store vedlikeholdsåret. Jeg merket meg at en blant Jernbaneverkets ledende folk i 2014 sa at budsjettet som de da hadde blitt forespeilet, ville være en katastrofe for jernbanevedlikeholdet, men det ble bedre etter regjeringsskiftet.

Når det gjelder perspektivene, er jeg også helt enig. I Nasjonal transportplan, som vi nå jobber med – den nye – som skal ha perspektiv fram til ut 2029, skal vi være konkrete på hva vi kan gjøre. Jeg tror at Jernbaneverket der vil kunne si at det er mulig å eliminere vedlikeholdsettersepet. Det er jo en fullstendig snuoperasjon i forhold til hvordan utviklingen har vært før.

Men så skal vi også ha et perspektiv fram til 2050; det er også en del av bestillingen til Jernbaneverket. Vi har også god kontakt med svenskene for å se på hva vi kan gjøre med strekningen Oslo–Göteborg på kort sikt, med den infrastrukturen som er, samtidig som jeg kommer til å invitere meg til den svenske ministeren i løpet av høsten for å diskutere hva vi kan gjøre med nyinvesteringer for å få opp linjen der og mot Stockholm ... (Presidenten klubber.)

Presidenten: Da er taletiden over.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [19:21:54]: Dette er en reform som er fremmet uten en type bredt faglig grunnlag, som f.eks. en norsk offentlig utredning, som ofte er vanlig å ha hvis man gjennomfører store, brede reformer. Det er en reform som er gjennomført uten en bred konsekvensutredning, som det framgår for oss, som vi kunne hatt i bunnen når vi skal ta stilling til jernbanereformen.

Derfor spør jeg statsråden: Hva er det som kan få statsråden til å konkludere med at denne reformen går i feil retning? Jeg regner med, som representanten Abid Q. Raja sa, at det kommer til å være en følgeevaluering underveis. Jeg vil gjerne at statsråden bekrefter at det kommer til å skje. Er det forhold som redusert tillit, redusert regularitet og dårligere passasjerutvikling som ville kunne få statsråden til å snu?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:22:56]: Jeg vet ikke helt hva representanten Eidsvoll Holmås vil fram til. Denne reformen har vi jobbet med lenge. Vi har altså konsultert og brukt de beste folkene som er på jernbane i Norge – som vi finner i Jernbaneverket, som vi finner i NSB, som vi finner i Flytoget, og som vi ikke minst finner i departementet. Det er en masse jernbanefaglig miljø rundt omkring. Det er kunder av jernbanen i NHO, det er folk i spekteret som organiserer folk i jernbanen, det er fag-

bevegelse. De aller fleste av disse peker i samme retning når det gjelder: Hva er problemene, og i hvilken retning må løsningene komme?

Så er det noe ideologisk uenighet. Vi vet at LO-systemet er veldig ideologisk imot all form for konkurranse. Det merker vi i tilbakemeldingene. Men selv LO-systemet sier jo at de til og med vil ha et holdingsselskap som skal styre jernbanen, altså et aksjeselskap, som er mye mindre politisk kontrollerbart enn det direktoratet vi vil ha. Så i alle leirer er det nå et syn at man trenger en reform, unntatt hos de rød-grønne. Det synes jeg er bemerkelsesverdig med tanke på at dere har sittet på innsiden i åtte år.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [19:24:02]: Med all respekt svarte ikke statsråden på spørsmålet mitt. Jeg stilte et veldig enkelt spørsmål. Det er følgende: Hva skal til for at statsråden skal vurdere om denne reformen ikke går i den retningen som han mener er riktig? Er det tillit – synkende tillit? Er det lavere regularitet? Er det dårligere utvikling i passasjertallet enn det vi har sett? Og er det slik at vi vil få en følgeforskning som ser på situasjonen i dag og ser på endringen som kommer, akkurat som representanten Abid Q. Raja sa at dere var skjønt enige om at skulle på plass?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:24:45]: Selvsagt vil vi fortløpende evaluere alt det arbeidet vi gjør. Det er for meg helt naturlig. Hvis jeg ser at ting ikke har den utviklingen vi vil ha, må vi se: Er det utenforliggende faktorer, eller er det en del av de vedtakene vi har gjort? Og så må vi korrigere.

Selv under forrige regjering ble det satt ned et utvalg med de beste folkene – toppledere i norsk jernbane – med departementsråden som sjef for utvalget, som konkluderte med at en reform nå var nødvendig, og pekte på mange ting. Forrige regjering ønsket ikke det. Vi mener det er viktig. Og målsettingen min er å sørge for at man får flere tog på skinnene. Det har vi allerede. Man skal ha flere avganger på skinnene. Det har vi også fått allerede.

Men vi skal gjøre enda mer. Vi skal få flere til å ville velge jernbane som sitt primære reisemiddel til og fra jobb i pendlersammenheng. Vi vil at mer av godset skal over på jernbanen, rett og slett fordi det øker trafikksikkerheten, det er mer miljøvennlig, og det reduserer slitasjen på veiene.

Selvsagt: Kommer det en utvikling som går i stikk motsatt retning, er det åpenbart at ting ikke er som de skal være, men utviklingen har allerede gått i feil retning, f.eks. når det gjelder gods på jernbane.

Sverre Myrli (A) [19:25:59]: Statsråden nevnte Sveits tidligere i debatten. Sveits er kanskje det mest vellykkede jernbanelandet i Europa. Men Sveits har jo valgt en såkalt samarbeidsmodell uten anbudsutsetting, der togtrafikk og infrastruktur eies og drives av integrerte selskap og med statlige SBB som helt dominerende selskap og drivkraft i jernbanepolitikken. Spørsmålet mitt er: Mener samferdselsministeren at han nå har lagt fram en sveitsisk modell for å organisere jernbanen? Er den modellen som nå er

lagt fram, og som vi diskuterer, i tråd med modellen som eksisterer i Sveits?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:26:50]: Vi har blitt inspirert mange steder når det gjelder jernbane. Ingen land har organisert jernbanen identisk med andre. Vi har plukket det vi mener er det beste fra de ulike landene.

Sveits er fortreffelig gode på langsiktig planlegging for å koordinere rutene. Alt det som direktoratet skal gjøre, gjør Sveits på en utmerket måte. Så skiller vi oss ad på ett område, og det er at Sveits har 70 selskaper – ett stort og dominerende, men mange, mange små – som skal koordinere, og som eier sine jernbanespor og togene oppå. Jeg snakket med sjefen for jernbanen i transportdepartementet i Sveits. Han sa det var utfordrende å koordinere så mange selskaper.

I Tyskland har de valgt en annen modell. Der har de Deutsche Bahn, som er dominerende på de store strekningene, der man ikke har subsidier. Men alle de lokale strekningene er styrt og eid av delstatene. 30 pst. av tysk jernbane er konkurranseutsatt. Jeg synes det er litt rart når mange fra rød-grønn side løfter opp det tyske som et flott selskap, som altså har konkurranseutsatt mer av sin persontransport enn det vi har i Norge.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Ingvild Kjerkol (A) [19:28:11]: Arbeiderpartiets mål er at hele den trafikkveksten vi kommer til å få i og rundt de store byene våre i årene som kommer, skal tas med kollektivtransport og sykkel og gange. I den sammenheng må vi gi toget en viktig rolle – for i det hele tatt å kunne nå det målet. Det er utgangspunktet for Arbeiderpartiets jernbanepolitikk.

Jernbanepolitikken må derfor utformes slik at det skapes et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods. Målet er at toget skal være det alternativet som vinner på de strekningene der det går tog i dag, og der det skal gå tog både fortere og oftere enn i dag. Det vil stille store krav til dem som skal ha ansvar for sporet, og til dem som skal ha ansvar for togtrafikken, og – kanskje viktigst av alt – det vil kreve god samordning mellom disse aktørene.

Arbeiderpartiet vil stille jernbanesektoren overfor ganske klar politisk styring, med tydelige krav. Da må vi organisere det deretter for å få til det.

Jernbanesatsingen de ti siste årene har gitt resultater. I de ti siste årene har togtilbudet blitt vesentlig bedre. Det har også regjeringspartienes parlamentarikere framholdt når de har vært på talerstolen. Punktligheten har gått opp, færre tog er innstilt, mange flere reiser med toget, og kundetilfredsheten har også gått opp.

For Arbeiderpartiet er det viktig at myndighetene har mulighet til å sikre kvaliteten på tilbudet fra NSB og Flytoget. For oss er målet bedre tog. Målet vårt – det selvstendige målet – er ikke å legge til rette for nye markeder, der utenlandske bedrifter kan høste overskudd fra norske offentlige budsjetter. Jernbanepolitikken skal tjene folk og næringsliv. Vårt mål er bedre tog.

I dag presses en jernbanereform gjennom i Stortinget,

som har hatt ganske minimalt med involvering og behandlingstid. Det er kanskje ikke et av de stolteste øyeblikkene i vårt fredelige demokrati, men det viser dessverre at vi har ulike mål for politikken. Arbeiderpartiet vil ha bedre tog, flertallet vil ha marked og privatisering.

De store utfordringene for jernbanen er gamle spor og gamle tog. Regjeringens privatiseringsreform gir ikke svar på disse utfordringene. Regjeringens forslag bærer i første omgang preg av å være privatisering for privatiseringens skyld, spesielt fordi konkurranse og privatisering ikke er i nærheten av å løse det største problemet i jernbanesektoren, nemlig for dårlig vedlikeholdte enkeltspor – men også fordi forslaget kommer etter flere år med framskritt og betydelige forbedringer i NSBs trafikk.

I stortingsmeldingen foreslås det å etablere et ukjent antall nye selskaper, foretak og, ikke minst, et nytt direktorat. Vi mener at den omfattende oppdelingen vil føre til mer administrasjon og flere ansvarsfraskrivelser. Vi ønsker å samle kreftene og ansvarliggjøre organisasjonene i sektoren.

Jeg gjentar: Det er greit når man har ulike midler for politikken, men i denne saken er nok målet for politikken ulikt. Vi vil ha bedre tog. Da må vi organisere det helhetlig og med tydelige ansvarslinjer. Flertallet vil ha marked og privatisering. Derfor stykker de dette opp i et per i dag ukjent antall selskaper og i nye statlige etater, foretak og direktorater.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

Tone Merete Sønsterud (A) [19:32:26]: Det skrives at planen er utviklet med utgangspunkt i særnorske forhold og kunnskap om erfaringer i andre jernbaneland i Europa. Mulig det, men hvis målet er et bedre tilbud til kundene, ville en ha sett at oppsplitting, som dette faktisk er, konkurranseutsetting og privatisering ikke er løsningen, og at På rett spor fort kan bli til en avsporing. Hvis målet derimot er mer penger i lomma på utenlandske selskaper, vil en sikkert få gode resultater.

Sannheten er at nå tvinges en viktig sak om framtidens jernbane og infrastruktur gjennom på kort tid, fordi det tydeligvis er andre hensyn enn kunnskap og erfaring som er viktig for flertallet i denne salen. Når de ikke engang vet at det er privatisering og oppsplitting man holder på med, er det mildt sagt bekymringsfullt.

Dette handler om ideologi. Ideologi gir ikke bedre jernbane. Ideologi gir ikke flere tog. Ideologi gir ikke flere spor. Arbeiderpartiet er for endringer på jernbanen, men vi ønsker en samlet og sterk styring av virksomheten i offentlig regi. Vi vil at folkets skattepenger skal brukes på jernbane – ikke til å sikre multinasjonale selskaper overskudd. Reformen vil svekke kollektivtrafikken på skinner. Vi får ikke mer tog for pengene. Kundene får ikke flere valg. Det blir ikke billigere. Reformen vil svekke NSB og gi utenlandske selskaper monopol på å kjøre på togstrekninger i Norge.

Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har ikke tro på NSB, på at 150 års historie og

kunnskap om jernbane har verdi. Det er trist og vitner om mangel på kunnskap om kompleksiteten i jernbanedrifta.

Persontrafikken på norske skinner er ulønnsom. Togreiser her til lands er mulig takket være offentlig kjøp. Billettinntektene dekker omtrent halvparten av de reelle kostnadene for togtilbudet. Staten dekker resten ved at det offentlige kjøper tjenester direkte av NSB for 3 mrd. kr. Reformen åpner for konkurranse om offentlig støtte. Dette er penger private togselskaper selvfølgelig vil jakte på, og fordi selskapene i liten grad vil kunne påvirke inntektene, vil løsningen være å kutte kostnader for å maksimere utbyttet. Det vil føre til et massivt press på ansattes lønns- og arbeidsvilkår, og ikke minst på pensjonen for 10 000 jernbaneansatte. Hvordan Venstre skal klare å unngå det, har de fortsatt ikke klart å svare på. For å gjøre det helt klart: Vi vil ikke at utenlandske togselskap skal kunne ta utbytte på bekostning av de ansattes lønns- og arbeidsvilkår.

NSB frakter årlig 60 millioner passasjerer. I Storbritannia omfatter et anbud på jernbanen i snitt 67 millioner passasjerer i året, altså mer enn det NSB har totalt. Skal anbudsregimet på jernbane drives igjennom, burde flertallet i det minste sikret seg at reformen var skikkelig utredet, ikke minst for sikkerheten og virkningen for jernbanen på lang sikt. Motviljen mot å utrede konsekvensene setter jernbanens framtid på spill.

Tallgrunnlaget er svakt. Som representanten Myrli sa, inneholder kapitlet «Kvantitative effekter» ikke ett eneste tall. Man antar at konkurranse vil gi økonomiske gevinster. Det plukkes elementer fra forskjellige inspirasjonskilder uten en samlet analyse av virkninger for de ansatte, de reisende og samfunnet. Samordning mellom de som bevilger penger, de som bygger jernbane, de som kjører togene, publikums behov og økonomiske midler over tid er oppskriften på en jernbane for framtida.

Regjeringa lover at drifta skal bli mer effektiv, og at kundene skal få bedre jernbane. Hovedargumentet for oppdelt jernbane baserer seg på forutsetninger om at konkurranse trengs for å bedre ytelsen. Forskning konkluderer med det motsatte. Land med den beste jernbanen har valgt en samlet, integrert modell. I et kost–nytte-perspektiv gir altså ikke oppsplitting mest jernbane for pengene. Dermed blir konklusjonen i meldinga å regne som en påstand, en tro. Vi vet at tog og skinner lager en god jernbane – ikke ideologi, ikke tro.

Til slutt om saka med involvering av de ansatte. Statsråden sier at de ansatte hadde vært på to møter. Ja, det er vel ikke antall møter som er viktig her? Det er vel hva møtene faktisk har inneholdt. Og saksordføreren sa også i en replikk at han var fornøyd fordi de ansatte hadde blitt informert. Å være informert og involvert er to forskjellige ting. At Kristelig Folkeparti også tydeligvis synes at dette er en grei måte å håndtere denne type saker på, regner jeg med at flere ansatte merker seg.

Irene Johansen (A) [19:37:39]: Jeg er helt enig i at vi har utfordringer for å få til en helhetlig, sammenhengende og forutsigbar planlegging, utbygging, vedlikehold og samordning av infrastrukturprosjekter her i landet. Det er vel ingen som er uenig i det. I flere år har det vært

snakket om ulempene ved stykkevis og delt utbygging av vei, jernbane, havner og farleder. Likevel er det akkurat det som skjer. Vi bygger ut stykkevis og delt også i dag, uavhengig av regeringsfarge.

Det er det flere grunner til, men medvirkende grunner er planleggingsprosessen i forbindelse med NTP, den politiske vedtaksprosessen lokalt og sentralt, og at samfunnsøkonomisk lønnsomhet er mindre i fokus enn våre lokale prioriteringer, som vi alle blir målt på. Skal vi gjøre noe med utfordringene, må vi derfor også se på hvordan vi tilrettelegger for og gjør de politiske vedtakene.

Når jeg har sittet og hørt på debatten her i dag, hører det imidlertid ut som at stykkevis og delt utbygging er historie. Det er forunderlig å høre på det, for når vi ser på de sakene som blir lagt fram, ja så er de stykkevis og delt opp, som f.eks. Bypakke Nedre Glomma, som var delt opp i flere stykker da den kom fra ministeren enn da den ble sendt inn.

Stoltenberg-regjeringen satte jernbanen på dagsordenen fra 2005, etter år med nedprioritering. Vi mer enn doblet bevilgningene til jernbanen og gjennomførte flere utbyggingsprosjekter av dobbeltsporet jernbane på de åtte årene i regjering, bl.a. i Vestkorridoren, på Jæren og langs Mjøsa. Vedlikeholdet ble økt, noe som var og er helt nødvendig etter år med nedprioritering. Det har gitt et bedre tilbud til innbyggerne på disse strekningene.

I dagens NTP, som Stoltenberg-regjeringen utarbeidet, er det tatt ytterligere grep for å sikre en planlegging og utbygging med flere større utbyggingsprosjekter og en prosjektfiansiering av jernbaneinvesteringene som skulle gi en helhetlig, forutsigbar og sammenhengende utbygging. Transportetatene fikk krav på seg til å effektivisere, slik at plantiden ble halvert i forhold til i dag, mindre samferdselsprosjekter skulle kunne settes i gang uten Stortingets vedtak, for å skape raskere framdrift, og vi ville i større grad la staten ta styring over planene for å få framdrift i utbyggingene, slik vi gjorde med Gardermobanen. Alt dette er tiltak som ville imøtekommet kravet om å bygge ut helhetlig og sammenhengende og gjennomføre prosjektene raskere – hvis de blir gjennomført.

Poenget med disse reformtiltakene var å kunne tilby passasjerene en jernbane som er driftssikker, går og kommer til tiden og er rask og effektiv. Det har vi fortsatt ikke på alle strekninger i dag, som f.eks. på Østfoldbanen, der jeg pendler. Signalfeil, manglende materiell, manglende togpersonale og kø på banen er begrunnelser vi får for forsinkelser og innstilte tog.

Jeg har ikke tro på at regjeringens hovedgrep i reformen – konkurranseutsetting og ytterligere oppstyking av de virksomhetene som har ansvaret for jernbanen – er svaret på disse problemene. Tvert imot. Ett eller flere nye selskap med samme togsett som NSB, vil ikke gi et bedre togtilbud enn det vi har i dag. Det er infrastrukturen som er hovedutfordringen, i tillegg til gamle togsett. Det er derfor behov for å bruke enda mer penger på å bygge ut dobbeltsporet jernbane på de strekningene som ikke har det i dag, og få opp farten til høyhastighet på 250 km/t, slik det er vedtatt i Nasjonal transportplan. Det er behov for å bruke enda mer penger på vedlikehold av jernbanen, slik

at driftsproblemene blir minimalisert. Det er behov for å få i gang det nye signalsystemet, som er til utprøving. Og det er behov for å kjøpe inn flere nye togsett. Dette vil bedre driftssikkerheten på jernbanen og gi et bedre tilbud.

Så er jeg enig i at det også er behov for organisatoriske forbedringer. Jeg vil imidlertid oppfordre statsråden til å utrede dette nærmere og se på flere løsninger, istedenfor å rushe gjennom en reform, slik regjeringspartiene og Venstre og Kristelig Folkeparti gjør nå.

Jeg vil peke på et alternativ: NSB ble delt i 1996 – for over 20 år siden. Jernbaneverket og NSB er nå to forskjellige virksomheter og bør etter min mening fortsette å være det. Men en felles overbygning over NSB og Jernbaneverket, der felles oppgaver og nødvendig samordning kan gjøres, bør imidlertid utredes, for det er behov for mer samordning i transportsektoren – ikke mer oppsplitting.

Utfordringen vår er å bygge ut et helhetlig, sammenhengende, effektivt, trafiksikkert og bærekraftig transportsystem for landet, der vi ser vei, bane, havner og luft-havner i sammenheng, og ikke planlegger og bygger ut disse hver for seg, som nå. Derfor bør det mer samordning til og ikke mer oppsplitting, slik det legges opp til i dag.

Kjell-Idar Juvik (A) [19:42:54]: I dag skal vi ta stilling til en historisk endring av jernbanesektoren i Norge. Derfor vil jeg starte med å si at det er sterkt beklagelig at denne privatiseringsreformen blir trumfet gjennom i ekspressfart.

Vi ba om mer tid, men fikk det ikke. De ansatte ba om mer tid, men fikk det ikke. Jeg vet at både organisasjoner, fylker og kommuner ønsket å bli involvert i prosessen, men det ble de ikke. Her har man det travelt, og reaksjonene har ikke uteblitt. Det hørte vi i høringen som var, og vi hørte det ikke minst i dag ved den politiske markeringen som var utenfor Stortinget, og ikke minst ved at alle tog i dag sto stille i tre timer.

Dette viser at det ikke bare er vi i opposisjonen som er overkjørt, men også alle andre som gjerne skulle ha tatt del i denne viktige prosessen. Det som nå skjer, er at man både kjører gjennom denne privatiseringsreformen i ekspressfart og overkjører alle berørte. Dette er sterkt kritikkverdige.

Regjeringen skryter av de ansatte og sier at de er jernbanens viktigste ressurs – det står i meldingen – men man involverer dem ikke i utarbeidingen av reformen. De skal kobles på nå når vi i kveld har fattet vedtaket. De legger altså opp til en storstilt omstilling uten å lytte til de ansatte, som de sier er den viktigste ressursen. At de ansatte er bekymret, forstår jeg godt. Erfaringer fra andre land viser at det lett blir press på både ansattes lønns- og arbeidsvilkår. Vi ser også at det står svart på hvitt i meldingen at de nye som kommer inn i det nye foretaket, ikke skal omfattes av Statens pensjonskasse. Dette synes jeg er oppsiktsvekkende og egentlig viser hva man har tenkt å sette på spill.

I den rød-grønne åtteårsperioden sjudoblet vi jernbaneinvesteringene og bygde nye dobbeltspor på Jæren, til Asker og langs Mjøsa. I dag kan det høres ut på debatten som at vi ikke har gjort noen ting på disse åtte årene. I dag

er det sånn at folk på Østlandet nyter godt av dette. Det er ingen tvil om at de som bor mellom Eidsvoll og Drammen, har et vanvittig mye bedre togtilbud i dag enn da de rød-grønne tok over for ti år siden – med avganger hvert tiende minutt mellom Lillestrøm og Asker og tre avganger i timen til Eidsvoll med nye tog. Derfor har passasjertallet økt med 60 pst. på Eidsvoll Verk stasjon, og derfor er Lillestrøm nå landets tredje største togstasjon. Færre tog er innstilt, det er færre forsinkelser, og kundene er mer fornøyd. Moderne dobbeltspor og flunkende nye tog er det som skal til. Det vet vi i Arbeiderpartiet, og derfor ønsker vi å gjøre noe med det. Når toget er forsinket på grunn av signalfeil, hjelper det ikke om Sørlandsbanen blir lagt ut på anbud. Når toget til Ski er innstilt fordi kjøreledningen er falt ned, er ikke privatisering av togtrafikken noe svar.

Mye kan bli bedre, men mange kunder har opplevd store forbedringer de siste årene. Jernbanesatsingen de siste ti årene har gitt resultater. I de siste årene har togtilbudet blitt vesentlig bedre, punktligheten har økt, færre tog er innstilt, mange flere reiser med tog, og kundetilfredsheten har gått opp. Det er forresten et underlig tidspunkt de mørkeblå her velger for å slakte NSB – med NSB Frakt, flere passasjerer enn noen gang, og punktligheten er, som sagt, høyere enn noen gang. Når NSB gjør det bedre enn noen gang, skal togtrafikken deles opp og privatiseres og settes ut på anbud. Forstå det den som kan!

Vi vil gjøre mer av det som har vært vellykket de siste ti årene, og mindre av det som har gått galt. Mens de mørkeblå vil slakte NSB og splitte Jernbaneverket, vil Arbeiderpartiet styrke NSB og samle kreftene for framtidens jernbane. Vi vil samle, ikke splitte, Jernbane-Norge. Regjeringen vil splitte opp jernbanen i et ukjent antall aksjeselskaper, etablere foretak og direktorat. Måten regjeringen beskriver oppstykkingen og salget av Jernbaneverkets vedlikeholdsoppgaver på, ligner til forveksling den totalt mislykkede og livsfarlige oppstykkingen og salget av jernbanen som høyresida gjennomførte i Storbritannia på 1990-tallet. Vi trodde man hadde lært.

Regjeringen har kalt meldingen sin På rett spor. Problemet er nettopp det at det er bare ett spor, og noen få plasser to, og da får ikke folk flere togavganger samme hvor mye konkurranse regjeringen vil ha.

Arbeiderpartiet vil bygge landet, ikke selge landet.

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

Magne Rommetveit (A) [19:48:14]: Regjeringa, Venstre og Kristeleg Folkeparti la den 11. mai fram forslag om omorganisering av norsk jernbane, og i dag, berre ein månad etter, skal denne forsamlinga vedta regjeringa si reform. Det vert no opna for at private aktørar, dersom dei vinn anbudsrundane, kan få einerett på strekningar. Dette vil ikkje løysa dei problema som me har på jernbanen. Det vil først og fremst leggja til rette for at statlege pengar kan overførast til private.

Regjeringa forfektar i denne meldinga at konkurranse om å køyra tog på jernbanestrekningane vil gje incentiva til at togselskapa skjerpar seg, mens det dei skal skjerpa

seg mot, er utilfredsstillende infrastruktur, enkeltspor og til dels gamle og ukomfortable tog – altså føresetnader dei sjølve ikkje har nokon påverknad på. Det må jo vera feil medisin på diagnosen me alle er klar over. Den rette medisinen må vera endå sterkare satsing på opprusting av jernbanen, med meir dobbeltspora bane, moderne signalanlegg og storstilt fornying av togmateriellet.

Det er veldig lett å skulda på NSB når det er driftsproblem ved jernbanen, fordi NSB i Noreg er jernbanen sitt ansikt mot omverda. Men me treng ikkje å gå lenger enn nokre få hundre meter oppover eller nedover den gata me no er i, så finn me Flytoget, der staten har sytt for dobbeltspora bane med komfortable tog som er tilpassa fart på over 200 km/t, og stort sett alle er fornøgd med Flytoget, også på grunn av hyppige avgangar og høg grad av punktleghet og driftsstabilitet. Dette viser at me først og fremst må ha merksemda vår retta mot jernbaneutbygging og fornying av materiell. Arbeidarpartiet sitt alternativ, som er presentert av tidlegare talarar, har nettopp innsatsen retta mot dette.

Eg meiner at regjeringa sitt opplegg også vert dyrare, og viss fleire ulike aktørar skal eiga kvar si strekning, vert det i tillegg meir byråkrati. Fleirtalet legg opp til at det no skal opprettast eit nytt direktorat, eit nytt føretak og fleire nye selskap på jernbanen. Alt dette samsvarar lite med den retorikken me høyrde frå Høgre og Framstegspartiet i førre valkamp, der kampen mot byråkratisering var ei hovudsak.

Me vil heller samla enn å splitta. Meldinga har fått namnet På rett spor. Problemet er nettopp at det berre er eitt spor, og då får ikkje folk fleire togavgangar same kor mykje konkurranse denne regjeringa vil ha.

Helge Orten (H) [19:51:12]: Målet med omorganiseringa av jernbanesektoren er å sikre et godt togtilbud til de reisende og å legge til rette for at mer gods kan transporteres på jernbanen. De viktigste kriteriene for å få til det er økt regularitet og tilstrekkelig kapasitet. Det må vi løse, som jeg begynte med, ved å satse mer på både investering, fornying og vedlikehold av sporet samtidig som vi må sørge for å øke kapasiteten i persontrafikken spesielt.

Vi er godt i gang med denne satsinga og vil fortsette med det i årene som kommer. Ikke minst er økningen i fornying og vedlikehold viktig siden det er helt avgjørende for å bedre regulariteten. For første gang på lang tid reduseres nå vedlikeholdsetterslepet i jernbanesektoren.

For å sikre at de økte ressursene blir brukt så effektivt som mulig, er det behov for å endre organiseringa. Regjeringa foreslår i meldinga å samle de overordnede strategiske og forvaltningsmessige oppgavene i et jernbanedirektorat. Alt som relaterer seg til infrastrukturen, vil bli samlet i infrastrukturforetaket, og tilsyn og Havarikommisjonen fortsetter som nå. Det betyr at all infrastruktur vil være samlet i offentlig eie. Jernbanesporer skal altså ikke privatiseres. Videre vil det statlig eide NSB og Flytoget fortsette som de viktige transportselskapene de er. Flytoget har kontrakt til 2028. Jeg mener at denne omorganiseringa som er gjort, med et eget jernbanedirektorat og et tydeligere skille mellom eierskap og drift av infrastrukturen og de selskapene som skal tilby tjenestene på sporet, vil bety

tydeligere ansvarsfordeling og en klarere rollefordeling i jernbanesektoren.

Så til det punktet som kanskje skaper mest og størst diskusjon. Vi mener at konkurranseutsetting vil gi et bedre tilbud til de reisende i årene som kommer. Regjeringa ønsker gradvis å konkurranseutsette utvalgte strekninger for persontransport. Det er gjort på Gjøvikbanen i dag, der NSB vant anbudet. Tilsvarende er fullt mulig å gjøre på andre strekninger. Om det er NSB, Flytoget eller helt nye aktører som gir det beste tilbudet, vil tida vise.

I tillegg ønsker vi også at flere aktører skal kunne konkurrere om vedlikeholdskontrakter.

Så er det viktig å skille mellom privatisering og konkurranseutsetting. Flere av representantene fra Arbeiderpartiet har snakket om privatisering på autopilot. Det vi gjør, er noe helt annet. Vi tydeliggjør det statlige eierskapet og ansvaret til infrastrukturen og åpner for at flere kan konkurrere om å levere transporttjenester på sporet, noe som er helt vanlig i transportsektoren.

Konkurranse er ikke noe nytt fenomen, heller ikke i jernbanesektoren. Omorganisering og konkurranseutsetting er ikke et mål i jernbanepolitikken, men et virkemiddel som vil bety større mangfold, nye løsninger, økt samordning og ikke minst en tydeligere ansvarsfordeling. Det vil gi et bedre tilbud over tid.

Ingebjørg Amanda Godskesen (FrP) [19:54:16]: Det har i de siste par årene vært en betydelig økning i ressursene til jernbanen. Det bygges ny infrastruktur, og det anskaffes nytt materiell. I statsbudsjettet for 2015 økes bevilgningene til jernbanen med mer enn 14 pst. For første gang på mange tiår reduseres vedlikeholdsetterslepet, og antallet avganger på de viktigste persontogstrekningene øker betydelig. For eksempel kan jeg nevne økningen fra fire til sju avganger på Sørlandsbanen, begge veier mellom Stavanger og Oslo, noe som også har betydd en økning i antall avganger til og fra Nelaug på Arendalsbanen.

Regjeringen sørger gjennom disse budsjettprioriteringene for å styrke jernbanens konkurransekraft. Toget skal gjøres til et mer attraktivt transporttilbud for pendlere rundt de store byområdene, men også for godstrafikk over lengre avstander.

Vi har fortsatt et betydelig etterslep på grunn av strukturelle problemer, driftsavbrudd, forsinkelser på grunn av nedslitt infrastruktur, mangel på materiell, mye nedslitt materiell og elendig sporkapasitet på enkelte strekninger. Forsømmelsen fra tidligere regjeringer viser mangelen på deres politiske vilje til å gjøre noe for jernbanen. Behovene for endringer er godt kartlagt og ganske åpenbare etter åtte år med rød-grønn regjering og en sammenhengende periode med reformtørke i samferdselssektoren.

Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen gjør nå de nødvendige og overmodne reformgrepene både på jernbanen og i veisektoren. Målsettingene våre er klare. Vi skal ha mer jernbane igjen for pengene, for alle de midlene som investeres. Det skal være et klart ansvarsforhold ved å skille myndighets- og driftsoppgaver, og vi skal ha effektiv utbygging av infrastrukturen.

Kundenes behov vil være viktig, og vi skal legge til rette

for at flere skal ønske å bruke toget som et daglig transportalternativ. Erfaringsmessig vil muligheten til at flere aktører kan ta del i å utvikle transporttjenestene over tid, gi innovasjon og et mer kundetilpasset tilbud.

De rød-grønne fortsetter i det samme sporet de fulgte under den rød-grønne regjeringen. De er fullstendig uten endringsvilje og inne på et nedlagt sidespor.

Eva Kristin Hansen (A) [19:48:36]: Regjeringens jernbanereform er et ønske om å splitte opp og konkurranseutsette. Vi skal få et direktorat, et statsforetak, et verkstedselskap, togmateriellet tas fra NSB, og togtrafikken skal ut på anbud. Det har blitt snakket om at vi trenger mer samordning. Men dette er det motsatte, dette er oppsplitting.

Dagens jernbane er ikke perfekt. Vi har fortsatt mange ineffektive enkeltspor og tekniske anlegg som er så gamle at det går ut over togtilbudet. Alle som pendler og reiser ofte med toget, kjenner til frustrasjonen som kommer når det oppstår stans på grunn av feil på sporet. Det som trengs nå, er derfor at vi bygger nye spor, fikser dem vi har og får dobbeltspor.

Regjeringen og støttepartiene legger skylden for uønsket stans i trafikken på NSB – som jeg opplever og tolker det – og vil derfor ha konkurranseutsetting. Med all respekt, det er liten trøst for dem som sitter fast på Dovrebanelen på grunn av signalfeil, eller står på Kolbotn stasjon og får høre at en kjøreledning har ramlet ned, at strekningene legges ut på anbud.

70 pst. av all stans i togtrafikken handler om feil ved infrastrukturen. Da er det denne vi må fikse, og ikke vingeklippe – som representanten Myrli sa – det togselskapet som kundene faktisk strømmer til mer enn noen gang før.

Satsingen vi har hatt de ti siste årene, har gitt resultat. Men vi vil videre og gjøre ting bedre og ta tak det som ikke er bra nok.

Arbeiderpartiet vil Jernbaneverket, NSB og deres ansatte vel. Derfor vil vi styrke Jernbaneverket, ikke svekke innsatsen på infrastruktur. Derfor vil vi styrke NSB, ikke vingeklippe og ødelegge selskapet. Og derfor er vi opptatt av å få modernisert både infrastruktur og togmateriellet, sånn at vi får optimal drift.

Det regjeringen og støttepartiene driver på med, er å konkurranseutsette fordi det er et poeng i seg selv, ideologisk. Det er ikke uten grunn at togene stanser i dag, og at folk samler seg både foran huset her og ellers i landet, for å si fra om at regjeringen tar jernbanen i feil retning og at regjeringen har lagt fram en reform som i sannhet er en ren privatiseringsreform.

Vi i Arbeiderpartiet er på lag med dem som streiker og samles i dag. Vi er ikke på lag med regjeringen og samarbeidspartiene og dem som vil ødelegge jernbanen. Vi ønsker å styrke offentlig jernbanedrift, til befolkningens beste.

Truls Wickholm (A) [19:59:31]: I vår fikk vi og regjeringen et brev fra presidentskapet der det sto at saker må fremmes innen midten av april for å kunne påregnes å bli behandlet i vårsesjonen. Jeg vil anta at presidentskapet

sendte det brevet av hensyn til Stortingets arbeidsmengde og for å sikre en demokratisk behandling. Det hadde vært fint om noen av flertallet i presidentskapet tok ordet i denne debatten og forklarte hvorfor det i denne store, kompliserte saken var nødvendig å fravike innholdet i det brevet som presidentskapet hadde sendt regjeringen. Jeg mener at det svekker tilliten til presidentskapet som våre felles tillitsvalgte her på Stortinget når vi ikke alle sammen vet hvilke spilleregler vi har å forholde oss til.

Stortinget blir ikke hørt ordentlig, fagforeningene blir ikke hørt ordentlig. Abid Q. Raja mener vi i Arbeiderpartiet må vente oss å bli overkjørt fordi vi har overkjørt så mange før. Det er en merkelig prinsipiell holdning – bare ikke Venstre er de som må lide, er det altså greit. Ketil Solvik-Olsen sto her og snakket på vegne av de ansatte lokførerne og jernbanen. Vel, de ansattes representanter sitter på galleriet. De var utenfor her i dag, og de føler seg på ingen måte ivaretatt av det som Ketil Solvik-Olsen sier.

Jeg har hørt to innlegg fra representanten Godskesen fra Fremskrittspartiet her i dag. I sitt første innlegg sier hun at ingenting skjedde på åtte år. Så sier hun i sitt andre innlegg at det har skjedd fantastiske ting de to siste årene. Det må jo vitne om en svært manglende kunnskap om hva jernbanen handler om, og hvor lang tid det tar å få resultater, når man tror at en regjering kan ta store grep og få til ting i disse to årene uten at det handler om infrastrukturinvesteringer som er gjort før.

Da vi overtok i 2005, overtok vi en jernbane som var sulteføret. Torild Skogsholm etterlot et prosjekt fra Lysaker til Asker som var i ferd med å måtte avvikles fordi regjeringen ikke hadde lagt inn nok penger til det. Det er de samme partiene som står her i dag og sier at ingenting skjedde under de rød-grønne. Vel, de rød-grønne var de som faktisk tok tak, faktisk bevilget penger, faktisk investerte i jernbanen, og, som de sier på engelsk: «The proof is in the pudding.» Vi leverte, og vi har vært med på å bygge stort.

Tilbake til saken om at dette kanskje har gått litt fort. Jeg tror vi fikk det endelige beviset på det da Ketil Solvik-Olsen fra Stortingets talerstol måtte irettesette Fremskrittspartiets jernbanepolitiske talsperson fordi hun ikke hadde forstått hva konkurranseutsettingen egentlig ville bety. Hun trodde det var folk selv som kunne velge hvilket selskap de skulle bruke, mens det i realiteten var departementet som skulle bestemme hvilket selskap som skulle gå på hvilken strekning. Det må jo bevise at det kanskje har gått litt fort i svingene her.

Roy Steffensen (FrP) [20:02:44]: Samferdselsministeren har på vegne av regjeringen nylig lagt fram stortingsmeldingen vi diskuterer her i dag, På rett spor, som er et forslag til jernbanereform. Detaljene i reformen er blitt presentert av flere talere her i dag, selv om enkelte gjerne har en fjernere virkelighetsforståelse enn andre. Vi har hentet inspirasjon fra det som har fungert best i flere europeiske land, for så å ta utgangspunkt i det som er problemene og utfordringene her hjemme, og utarbeidet vår egen, norske modell.

Denne reformen legger til rette for en bedre organisering

ring av jernbanesektoren, der vi samler ansvarsoppgaver som i dag ligger spredt. Det aller viktigste vi gjør for å løfte jernbanen, er å investere tungt i hele sektoren. Vi bygger nytt, og vi reduserer det enorme vedlikeholdsetterlepet. Dagens streik var for meg et bilde på fortid og framtid. Med forrige regjering var vedlikehold, på tross av økte bevilgninger til jernbanen totalt sett, nedprioritert. Det førte til en rekke kansellerte togavganger, noe som dagens tre timers togstans kan være en fin påminnelse om. De som kjemper for fortiden, ønsket streiken velkommen. De som kjemper for framtiden, ønsket ikke streiken velkommen, for de ønsker at toget skal gå og frakte passasjerene fram.

Et av de store grepene vi har tatt, og vil fortsette med, innen norsk jernbane, er å prioritere vedlikehold, slik at toget går oftere og blir et mer pålitelig og attraktivt tilbud for både passasjerer og godstrafikk.

I replikkutvekslingen med Roy Steffensen påsto representanten Holmås at Fremskrittspartiet alltid har redusert bevilgningene til jernbane. Jeg viste i en Twitter-melding til ham at vi har økt bevilgningene også i våre alternative budsjetter med 250 mill. kr, til vedlikehold, bl.a.

Toget er en veldig viktig del av vår samferdselsatsing, og det er ikke slik at vi har sittet i ro i 20 måneder og ventet på å presentere reformen. Vi har økt bevilgningene til jernbanen med 50 pst., og i år er det over 100 flere togsett på norske jernbanespor, sammenlignet med i fjor. Vi har bl.a. forbedret rutetilbudet med flere avganger på Østlandet, vi har forlenget Trønderbanen til Melhus og doblet antall avganger på Sørlandsbanen, og vi skal øke tilbudet på Salten-pendelen. Vi har startet arbeidet med Norges største jernbaneprosjekt, Follobanen, vi har tatt beslutninger som framskynder ny godsterminal i Bergen og i Trondheim, og vi har satt i gang en utredning om sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Vi har altså valgt å styrke jernbanen, men vi opplever i debatten i dag at det framstilles som at vi ønsker å rasere jernbanen.

Vi ønsker at flere skal reise kollektivt, og vi vil øke kapasiteten på kollektivtilbudet, slik at folk frivillig velger å reise kollektivt. Jernbanereformen er med på å ta de nødvendige grepene for å oppfylle dette målet, og jeg vil påpeke at det sto flere og ventet på toget under dagens streik enn det sto utenfor her og ropte på fortiden.

Lise Christoffersen (A) [20:06:10]: Mange av oss var til stede under markeringa de jernbaneansatte hadde utenfor Stortinget tidligere i dag. Debatten her viser at de dessverre talte for døve ører. I regjeringas og stortingsflertallets øyne er de som jobber på jernbanen hver dag, ikke kvalifisert til å mene noe om hvordan tilbudet til de reisende kan forbli bra og bli enda bedre.

Høyres talsperson under markeringa, representanten Nils Aage Jegstad, startet sitt innlegg med å si at han var den eneste til stede som var både politiker og daglig reisende med tog. Vel, det ble feil fra første setning. Vi var i hvert fall to – kanskje flere.

Under overskriften «Tut og kjør!» sto Høyres Linda Hofstad Helleland fram i VG i fjor høst, klar til å knuse NSB-monopolet med «blåblå slegge». Hvordan har regje-

ringa og flertallet egentlig tenkt å unngå at den blå-blå slegga også treffer oss som er daglige brukere av NSB?

Min første månedsbillett Drammen–Oslo kjøpte jeg høsten 1974. Siden har jeg stort sett pendlet, nå med årskort – tolv måneder for prisen av ti. Billetten er også kundekort med rabatt på andre strekninger.

Jeg har stått hutrende og ventet på tog som ikke kom, i endeløse busskøer og sittet fast i tunneler på grunn av kjøreledninger og signalfeil. Men det hører tross alt til unnatakene. I 33 aktive pendlerår har togtilbudet blitt stadig bedre. I dag har jeg fem tog i timen hver vei, i rushtida flere. Det er tog fra ulike strekninger, noen står på privatiseringslista. Skal årskortet fortsatt gjelde på alle tog mellom Drammen og Oslo, eller blir togtilbudet enten dyrere eller dårligere?

Og hva med kundekortet hos NSB? Åtte strekninger er varslet privatisert. Noen av dem er der jeg oftest bruker kundekortet. Blir det slutt på det heretter? Jeg har lest meldinga grundig, med en årskortbrukers øyne, og jeg finner kun uforpliktende formuleringer om sømløshet. Hva betyr det? Når jeg spør, har jeg in mente at vi ennå ikke har greid å samordne billetter, priser og tilbud mellom ulike kollektivselskaper på Østlandet, selv ikke dem som er i offentlig eie. Ikke engang Meltveit Kleppas tilbud om å bruke flytoget ved større forsinkelser på NSB gjelder lenger, og det er tross alt samme eier.

Jeg imøteser egentlig et klart svar fra statsråden: Hvordan skal regjeringa hindre at togtilbudet blir dyrere og dårligere når den blå-blå slegga faller? Foreløpig har jeg bare hørt en oppramsing av ord uten innhold. Og hvis han føler seg kallet til å svare, kan han kanskje samtidig si litt om hvilke konsekvenser en storstilt privatisering vil få for de ansattes pensjonsrettigheter og lønns- og arbeidsforhold. Det sier nemlig heller ikke meldinga særlig mye om, annet enn at det kommer til å bli dårligere. Men jeg la merke til representanten Rajas innlegg her tidligere i dag, om at Venstre har fightet og fått gjennomslag for gode pensjonsvilkår, og jeg lurer på om statsråden støtter opp under det utsagnet som Raja hadde fra talerstolen her i stad.

Anders B. Werp (H) [20:09:34]: Sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre vil regjeringspartiene at jernbanen skal være et konkurransedyktig transportalternativ og spille en langt viktigere rolle – særlig for pendlertrafikken rundt de største byene og for godstransporten mellom landsdelene.

Derfor har vi økt bevilgningene til jernbanen med rundt 50 pst. på de to årene vi har gjort opp budsjett sammen. For første gang på tiår reduseres nå forfallet. Fra desember 2014 er det rundt 100 flere tog på sporene hver dag.

De åtte årene de rød-grønne styrte, økte vedlikeholdsetterlepet med 1 mrd. kr per år. Arven etter disse årene er tydelig. Viktige deler av infrastrukturen er foreldet og nedslitt. Kapasiteten er mange steder fullt utnyttet eller sprengt. Jernbane og annen kollektivtransport er ikke godt nok koordinert.

Drivkraften for denne reformen er å sikre jernbanens brukere et bedre togtilbud. Det er deres behov jernbanen

skal løse. Her er det behov for bedre vedlikehold, nye spor og flere tog.

Staten skal fortsatt ha ansvaret for og eierskapet til infrastrukturen, for koordinering og styring av trafikken og for utvikling av jernbanens rolle.

Vi ønsker å la ulike togselskaper konkurrere om å få kjøre på ulike togstrekninger etter avtale med staten. Dette gjør vi for at de reisende skal få et bedre togtilbud – når ulike selskaper konkurrerer om å gi de reisende et best mulig tilbud.

Ansvaret for at vedlikeholdet skjer, skal fortsatt være en statlig myndighetsoppgave. Deler av drifts- og vedlikeholdsarbeidet på jernbanen er allerede i dag konkurransutsatt, med gode erfaringer. Med denne reformen åpnes det for at mer av drifts- og vedlikeholdsoppgavene gradvis kan gjøres på samme måte.

Regjeringen har store ambisjoner for en klimavennlig samfunnsutvikling som sikrer velferd, verdiskaping og konkurransekraft. Jernbanen har en viktig rolle i denne utviklingen, og regjeringens svar – sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre – er økte ressurser og nå reform.

Torill Eidsheim (H) [20:12:14]: «En trist dag for alle som elsker jernbanen», sa Heikki Eidsvoll Holmås i innlegget sitt. Akkurat det tviler eg på er passasjerane sitt inntrykk på ein dag som denne, der det blir lagt fram planar for å samle, spesialisere oppgåvene og styrkje infrastrukturen.

«Hvorfor skal man endre noe som fungerer?» Jo, det kan eg fortelje representanten Eidsvoll Holmås: fordi det ikkje fungerer. Snakk med pendlarar, og snakk med transportnæringa. Vi ser at ein for godstransport vel veg i staden for bane, vi ser at ein tur med Vossebanen ikkje er ei oppleving, som NSB-reklamen viser, vi ser at manglande samhandling på viktige område, forseinkingar, innstilte tog, uføreseielege forhold og gamle togsett har blitt det etterlatne inntrykket hos altfor mange reisande.

Regjeringspartia og samarbeidspartia ønskjer at jernbanen skal vere eit konkurransedyktig transportalternativ og spele ei langt viktigare rolle, særleg for pendlartrafikken rundt dei store byane og for godstransporten mellom landsdelane. Dette er følgt opp i denne regjeringssperioden ved ei historisk satsing gjennom arbeidet med jernbanereforma. Forfallet blir redusert i år. Under Arbeidarpartiet auka det med 1 mrd. kr kvart einaste år – lat oss ikkje gløyme det.

Men vi treng ein jernbane der kunden er i sentrum, vi treng ein jernbane der langsiktige felles mål er styrande for utviklinga, og vi treng ein jernbane kjenneteikna av aktørar som har operasjonell fridom og hensiktsmessige rammevilkår. Regjeringa har hatt ein god arbeidsprosess, der alle fagmiljø er blitt lytta til, men det betyr ikkje at alle skal få viljen sin. Evalueringar vil bli gjorde, og vi er sjølvsagt opptekne av måloppnåing.

Arbeidarpartiet har hevda at denne reforma berre er privatiseringsiver og ideologi. Dei fleste ideologiar prøver å gje svar på korleis samfunnet bør vere, og kva for verkemiddel ein er nøydd til å bruke for måloppnåing. Eg kan med stoltheit seie at vår ideologi er drivkrafta for reforma, og den er å sikre jernbanen sine brukarar eit betre tog-

tilbud. Med verkemidla i jernbanereforma skal vi kunne klare å lykkast med det.

Nils Aage Jegstad (H) [20:15:05]: Da jeg begynte innlegget mitt i dag, satte jeg spørsmålsteget ved om vi egentlig diskuterte samme sak, og etter å ha hørt debatten kan man lure på det. Her er en tirade mot privatisering, som om det skulle være clouet, og så er vi altså i et område, et fylke, hvor man faktisk har konkurransutsatt kollektivtransporten, og hvor man har flerfoldige operatører. I Oslo og Akershus frakter man 320 millioner passasjerer, NSB på landsbasis frakter 70 millioner. Det er et enormt kollektivnett i Oslo, som kjøres av ulike operatører. Når du går på en buss her ute, vet du egentlig ikke om det er Unibuss eller Nettbuss, som begge er offentlig eid, eller om det er et annet selskap som kjører den ruta.

Er du så uheldig å kjøre Bybanen i Bergen, kjører du faktisk et transportmiddel som drives av et fransk selskap, Keolis. Det er en sånn frykt for utenlandsk, det er fy fy, det er bare vi i Norge som kan kjøre skinnegående! Vi har et veldig snevert miljø når det gjelder skinnegående trafikk i Norge. Vi har det som er i Oslo – vi har Sporveien, vi har NSB, vi har Flytoget – og så har vi Keolis, det franske selskapet som driver Bybanen i Bergen. Dette er satt ut for konkurranse. Det betyr at man har en kjøreplikt og -rett på en strekning i x antall år, og i busstransporten er det gjerne åtte år. Det er de årene man har til disposisjon, og da er det deres plikt og rett å kjøre de rutene. Hvert sjuende–åttende år blir dette lagt ut på anbud på nytt, og det er en av årsakene til at bussene i vårt område kanskje er mer klimavennlige enn bussene andre steder i landet, for hver gang vi har den konkurranseutsettingen, får vi også bedre busser.

Nå snakker vi ikke om busser, her snakker vi om tog. Vi snakker om strekninger hvor NSB skal være med og konkurrere. Jeg har ikke snakket ned NSB, tvert imot. NSB er et godt selskap, og de gjør en god jobb. Men også de har forbedringspotensial. Det er det vi mener at vi kan få til ved å åpne for konkurranse, og så skal vi se etter noen år hvordan det har gått. Jeg tror det kommer til å gå bra, jeg tror ingen får noe ubehag av å kjøre verken Bybanen i Bergen eller en buss i Oslo som er privateid.

Karin Andersen (SV) [20:18:09]: Som en veteran blant stortingsrepresentanter, som nå har vært her i 18 år, må jeg si at jeg er litt forundret, særlig over det som Fremskrittspartiet får seg til å si i denne saken.

Jeg sitter her med et avisoppslag fra Bergens Tidendes i 2004, der en person som var samferdselspolitisk talsperson i Fremskrittspartiet og het Kenneth Svendsen, sier følgende:

«Legg ned Bergensbanen og erstatt den med en motorvei.»

Videre står det:

«Svendsen vil kutte overføringene Jernbaneverket og NSB får i forbindelse med drift og vedlikehold.»

Og videre:

«I tillegg vil han selge de eiendommene Jernbaneverket og NSB har.»

Vi har hørt at Fremskrittspartiet synes at det er så for-

ferdelig med vedlikeholdet av jernbanen, og at det ikke har vært bra nok under den rød-grønne regjeringen. Ja vel – jeg sitter her med Nationen fra den 8. mai 2006. Der sier daværende samferdselspolitiske talsperson i Fremskrittspartiet, Per Sandberg, følgende:

«I våre alternative statsbudsjetter de siste årene, har vi kuttet i budsjettene til jernbanen. Nå må vi begynne å se på hvor vi skal kutte på jernbanen.»

Vi som har drevet med politikk lenge, har vært med på at folk fra både Høyre og Fremskrittspartiet har villet legge ned f.eks. Rørosbanen, som er en kjempeviktig bane for godstransport og persontransport. Mange av disse små banene som man nå gråter krokodilletårer over, hadde vært nedlagt hvis Høyre, og særlig Fremskrittspartiet, hadde fått viljen sin.

I perioden fra 2006 til 2013 var det i budsjettene fra Fremskrittspartiet 1,5 mrd. kr mindre til vedlikehold. I vår periode styrket vi investeringene på jernbanen. Det er bra, det nyter passasjerene og denne regjeringen godt av. Det er derfor det går bedre på jernbanen nå.

Det hadde vært lurt om vi hadde lært av de landene som har fått dette til, f.eks. Sveits. De har samlet, ikke spredd. De har investert i skinnegangen, i togene og i styringen av togene under ett. Derfor lykkes de.

Det er noen ting i verden som man i økonomien kaller naturlig monopol. Jernbanedrift er det. Jernbanedriften i Norge bør ikke splittes opp og privatiseres.

Til slutt: Dette råkjøret på én måned handler ikke om hva regjeringen har gjort før man har lagt fram saken. Det handler om hvor mye tid det er til demokratiske prosesser – for politikerne, for passasjerene og for de ansatte – under behandlingen i Stortinget. Jeg hører nå at det er full forvirring, også i regjeringspartiene, om hva privatisering er. Det tyder på at man ikke vet hva man gjør.

Ola Elvestuen (V) [20:11:29]: Å være med på denne debatten er omtrent som å gå 12–15 år tilbake i tid. Jeg har gjennom de siste 15 årene jobbet med å bygge ut kollektivtrafikk i Oslo. Det har lyktes, og Oslo og Akershus har nå kanskje det beste kollektivsystemet av alle byer på den størrelsen i Europa. Det har innebåret store investeringer og mye penger til drift, men det har også vært en helt nødvendig omorganisering.

Grunnen til at jeg kjenner at dette er som å tre mange år tilbake, er at for hver eneste organisatoriske endring har Arbeiderpartiet og SV stemt imot. Nå tar vi det første steget for å ha en systematisk og strategisk satsing på norsk jernbane, og Arbeiderpartiet og SV stemmer imot. Jeg vil hevde at når det gjelder Oslo og Akershus, ville de aldri ha greid det løftet som byen sammen med Akershus har tatt. Og nasjonalt kommer man heller aldri til å greie det løftet som norsk jernbane trenger, for man må også se på organisering.

Vi må ha en mye bedre koordinering av det som er en strategisk planlegging. Investeringene vi gjør, må henge sammen med den strategiske planleggingen, og ruteplanene må legges til grunn for det vi skal gjøre. Vi kan ikke én gang til ha det sånn som da man åpnet nye dobbeltspor

vest for Oslo. Da var det ingen som visste hvor mange tog som skulle gå der. Når man ikke vet det, skal man ikke bli overrasket over at det i etterkant dukker opp behov for både oppstillingsplasser og nye sidespor. Dette må være koordinert, og det må ligge en systemplanlegging til grunn for de store beslutningene.

Det er ingen grunn til å være bekymret eller redd for anbudsutsetting. Anbud fungerer godt hvis de er godt planlagt. Man skal også ha respekt for kompleksiteten med anbudsutsetting. Derfor er det viktig for Venstre at man har strukturene og systemene på plass før man tar stegene, jobber videre og bruker anbud som et virkemiddel. For det er sånn med skinnegående transport at man har ikke råd til å mislykkes. Man må lykkes hver gang for å få et bedre tilbud.

Det vi trenger, er et høyere ambisjonsnivå for norsk jernbane – for å bygge ut det som er nødvendig lokaltrafikk koordinert med det som også fylkene har ansvar for, for å bygge ut et system for godstransport, for å bygge ut et intercitsystem rundt de store byene, og ikke minst for å bygge ut det framtidige moderne jernbanenettet som skal knytte byene i Skandinavia sammen med et høyhastighets-system.

I dag tar vi det første steget i det som er en veldig stor oppgave, og som krever mye vilje over lang tid. Men det vi gjør nå, er et viktig første steg på den veien.

Heidi Nordby Lunde (H) [20:24:49]: Det morsomste satireinnslaget fra Nyhetskanalen 5080 er uten tvil nyheten om at NSB skal lansere et helt nytt konsept for jernbane i Norge. På opptil flere strekninger skal det bli satt opp tog istedenfor det vanlige tilbudet Buss for tog. En fiktiv ansatt forklarer konseptet med at vi som passasjerer bare kan bli stående på perrongen. I stedet for at det kommer en person i gul vest som viser deg til en buss, kommer det et tog du kan stige om bord i.

Nyvinningen skal gjøre NSB bedre rustet til å møte konkurransen fra flytrafikk og buss som ikke er for tog. Siden konseptet er lite utprøvd i Norge, skal de kjøre flere forsøk. Så publikum må belage seg på at de av og til vil måtte kjøre Buss for tog for Tog for Buss for tog. En fiktiv passasjer er skeptisk til om konseptet vil overleve. Buss for tog har tross alt blitt en del av nordmenns identitet, sier hun – litt som å høre opposisjonen snakke om Flytoget som en del av det norske arvesølv, altså.

I satiren beroliger NSB med at de fortsatt vil kjøre Buss for tog på de fleste strekningene, og at den nye ordningen ikke kommer til å gå ut over deres vanlige forsinkelser, som vil gå som normalt.

Jeg trodde med det at parodien var komplett. Men så oppdaget jeg at det i dag var en streik mot endringer i en organisering og struktur som helt åpenbart ikke fungerer. Spørsmålet er om passasjerene fikk med seg streiken, eller om det bare ble satt på kontoen for nok en signalfeil. Det er ikke passasjerene som demonstrerer mot endringene, for å si det slik.

Jernbanereformen gir en langsiktighet jernbanen har manglet, og legger til rette for videre vekst. Regjeringen vil samle og spesialisere oppgaver. For eksempel samles alt

ansvar for infrastruktur i ett foretak, hvilket vil gjøre det enklere å utvikle knutepunkter.

Jeg ønsker konkurranse fordi erfaring viser at velfungerende konkurranse gir et bedre og mer brukertilpasset tilbud, til en lavere kostnad for det offentlige. I Norge er Gjøvikbanen et godt eksempel på det.

Satsingen er en massiv satsing på infrastruktur, hvor vi siden regjeringsskiftet har snudd forfall til fornyelse.

NHO, NSB, Flytoget og Jernbaneverket har gitt sin støtte til reformen. Det samme har bl.a. VG, Aftenposten og DN på lederplass – for dem som bryr seg om slikt.

For min egen del ønsker også jeg jernbanereformen varmt velkommen. Med litt flyskrekk og uten lappen er jeg avhengig av tog for å kunne gjøre noe av det jeg liker best, nemlig å reise og besøke folk rundt i hele landet på en rask, trygg og miljøvennlig måte. Å få se vakre Norge rulle forbi i sin langstrakte prakt gir rom for å la tankene fly – uten selv å måtte gjøre det.

Jeg ønsker derfor konseptet «Tog for Buss for tog» hjertelig velkommen og mener regjeringen er på rett spor med denne reformen.

Sverre Myrli (A) [20:27:48]: Hvis det forrige innlegget var morsomt ment, må jeg si jeg hadde store problemer med å skjønne hva som eventuelt var artig i det.

Opposisjonen har vært svært kritisk til behandlingsmåten i denne saken. Det har vært hastverksarbeid fra ende til annen fra saken kom til Stortinget.

Tidligere i debatten i dag stilte jeg spørsmål til Abid Raja om hva som var grunnen til å banke igjennom en slik rask behandling. Da svarte han at det var fordi den rød-grønne regjeringen ikke hørte på opposisjonen da de hadde regjeringsmakt i åtte år. Svaret var altså ædda bædda fra Venstre, takk for sist – ingen prinsipielle betraktninger fra partiet som har stått opp for folkestyre og demokrati og for gode betingelser for demokratiet.

En kunne kanskje ikke forvente bedre fra Abid Raja, men at heller ikke presidentskapet klarte å se det prinsipielle i saken, synes jeg er merkelig. Presidentskapet skrev til Statsministerens kontor tidligere i vår at «saker må fremmes innen midten av april for at de skal kunne påregnes å bli behandlet før vårsesjonens slutt».

Så skjer det selvsagt at vi avviker fra det – når det er enighet om det i komiteen. Det skjer ofte, det skjer til og med i transportkomiteen i disse dager – men det var ikke enighet i transportkomiteen om behandlingsmåten i denne saken. Opposisjonen mente at vi skulle ta oss litt tid og behandle saken til høsten, og ikke banke den igjennom på fire uker.

Tidligere i dag sa samferdselsministeren at regjeringen har brukt 20 måneder. Det tror jeg på, det er vanskelig, det er komplisert. Jeg tror det er gjort en veldig grundig jobb. Vi er uenig i mye av det som legges fram, men det har altså gått 20 måneder. Stortinget skal altså få én måned til å behandle denne saken.

Opposisjonen – mindretallet i komiteen – brakte saken inn for presidentskapet, i henhold til forretningsordenens bestemmelser. Jeg må si det var svært skuffende at presidentskapet ikke evnet å se det prinsipielle i saken og med

fire mot to stemmer bare fulgte partifellene sine – flertallet – i transportkomiteen, til og med uten noen som helst form for begrunnelse. Jeg skulle likt å vite hvilke saker stortingspresidenten hadde i tankene da han skrev brevet om at saker skulle legges fram «innen midten av april».

Ja så fort i svingene har det gått, at ledende samferdselspolitikere fra regjeringspartiene i debatten i dag har avslørt at de ikke har fått med seg hvordan anbudsutsettelsen av persontrafikken skal foregå.

Jeg er skuffet, særlig over Venstre og Kristelig Folkeparti. Så fort har det gått at Venstre og Kristelig Folkeparti ikke var til stede på store deler av komitéhøringen som vi hadde om saken, fordi det var travle tider i Stortinget og de to komitémedlemmene fra Venstre og Kristelig Folkeparti var opptatt med andre gjøremål i Stortinget.

Dette er en behandling som vi stiller oss svært kritisk til.

In g j e r d S c h o u hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [20:31:11]: Dette er et viktig tema og en viktig debatt, og for å vise representanten Myrli at vi tar det på høyeste alvor, har jeg denne gangen tatt med meg embetsverket og sjefen for Jernbaneverket, siden han følte seg så ensom forrige gang vi diskuterte uten publikum.

Jeg konstaterer at noen er misfornøyd med at det har gått raskt. Jeg synes det er litt rart å høre. Når en viser til at en måtte ha fremmet en sak før slutten av april for å kunne påregne komitébehandling, vil jeg minne om at Arbeiderpartiet, dagen etter at jernbanereformen ble fremmet, sendte skriftlig spørsmål til meg og etterlyste Førdepakken, for den måtte fremmes snart hvis de skulle få behandlet den før sommeren. Den samme representanten, Juvik, var ute i avisene i Nordland og påpekte at hvis de skulle rekke å behandle Helgeland Sør-veistrekningen, måtte den bli fremmet før 1. juni for at Stortinget skulle rekke det. Så det er åpenbart at en har hatt god tid i mange saker, men i akkurat denne saken, der de ikke liker konklusjonene, synes de at de fikk dårlig tid. Jeg skal love at denne saken er blitt grundig utredet fra regjeringens side før vi fremmet den, men det er nå en gang sånn at selv om en oljemelding fra den rød-grønne regjeringen ble bearbeidet i to år, trengte ikke Stortinget to år på å behandle den etterpå. En gjorde det på en måned. I løpet av den måneden vi nå har vært igjennom, har en behandlet kommuneproposisjonen og revidert nasjonalbudsjett. Det er ingen som har klaget på at det er for dårlig tid, og komiteen mente at også i denne saken var det tilstrekkelig.

En skal lære av Sveits, er det flere som sier, og vi har lært mye av Sveits. Men noe av utfordringen med Sveits og Tyskland er at hvis vi skulle brukt deres modell i Norge, hadde det betydd at Jærbanen skulle vært eid av Rogaland fylkeskommune. Trønderbanen skulle vært eid av Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Det hadde vært en oppsplitting av norsk jernbane som jeg ikke synes hadde vært bra, derfor har vi samlet alt ansvaret i et jernbanedirektorat. Vi samler alt materiellet i et materiellsel-

skap. Når rød-grønne politikere gang på gang kommer opp hit og sier at dette er oppsplitting, skulle jeg gjerne sett at de fant substans i påstandene sine, og ikke bare slenger ut ord som «privatisering» og «oppsplitting» fordi de vet at det i en del ører lyder negativt. Staten har full styring på jernbanen fortsatt. Staten skal eie alt som går på jernbanen fortsatt. Det er ikke privatisering.

De rød-grønne har i denne debatten ettertrykkelig understreket hvor dårlig vedlikeholdt jernbanen er. Et dårligere ettermåle etter sine egne åtte år med regjering har jeg ikke hørt. Allikevel påpeker en i denne debatten at en nå må løse 70 pst. av problemet, mens de 30 pst. som handler om dårlig organisering, ifølge de rød-grønnes tall, har de ikke tenkt å gjøre noe som helst med. Vi løser begge deler gjennom økte bevilgninger og gjennom reform.

Kjell-Idar Juvik (A) [20:34:28]: Jeg må bare beklage og si at jeg blir mer og mer oppgitt over ministeren når han klarer å stå her på talerstolen og sammenligne en stor jernbanereform med en enkel bompakke. Det var det han sto og sa. Vi etterlyste å få fortgang i to veipakker som befolkningen der ute står og venter på, det er riktig. Han klarte å levere den ene, men Veipakke Helgeland er ennå ikke kommet, og så klarer han å likestille det med behandlingen av en stor reform. Jeg synes det sier alt. Det sier også den reaksjonen vi fikk her i dag, og jeg må si at jeg i hvert fall ikke er forbauset over den reaksjonen på en sånn opptreden.

Det er noen som forsøker å si at Arbeiderpartiet ikke har gjort noe på jernbanesida. Da har de sovet i timen, er min påstand. For hvordan var situasjonen i 2005, da de rød-grønne tok over? Da var det ikke noe etterslep, da var det full satsing på jernbane og full utbygging? Nei, sånn var det ikke. Det var allerede et etterslep på 10 mrd. kr i 2005. Det var jernbanestrekninger som var i ferd med å stenges. Hva har skjedd? Jo, de rød-grønne løftet budsjettet for jernbanesektoren fra 6 mrd. kr den gangen til 18,7 mrd. kr da vi gikk ut av regjeringskontorene. Hvis noen klarer å stå på talerstolen og si at man ikke har gjort noe på jernbanefeltet, har man ikke fulgt med i timen.

Så kan man spørre: Hva har vi gjort etterpå? Jeg må si jeg blir ganske forbauset over Høyres representanter, som står her og kjører plata si om at det fortsatt er etterslep på vedlikehold. Hva gjorde de i den perioden de satt og leverte sine alternative budsjetter? Når overbydde de Arbeiderpartiet eller de rød-grønne når det gjaldt å øke vedlikeholdet og å ta igjen etterslepet i den perioden? Jeg har i hvert fall ikke funnet det.

Jeg har ikke vært så lenge på Stortinget, men jeg kan jo, for at man skal huske, ta det siste året som det ble lagt fram budsjett for. Hva slags budsjett framla Høyre og Fremskrittspartiet da? Jo, da la de fram et budsjett som lå 400 mill. kr under Arbeiderpartiets budsjett for vedlikehold. Så står de i dag og prøver å ta æren for et forlik som ble inngått i Stortinget. Hvem gjorde det slik at vedlikeholdet ble løftet i 2015? Det var ikke forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet. Det var 400 mill. kr under på vedlikehold. Resultatet ble heldigvis litt bedre, men det var takket være Kristelig Folkeparti og Venstre og forlik med dem.

Men fortsatt har Arbeiderpartiet – enten man liker det eller ikke – mer til både vei og jernbane i 2015 enn det som er i Fremskrittspartiets forslag, og det som ble vedlikeholdet. Da får man i hvert fall forsøke å forholde seg til fakta når det gjelder det.

Så synes jeg den måten representanten fra Fremskrittspartiet omtaler dem som sto utenfor og ropte om den problemstillingen vi tar opp i dag, er sterkt beklagelig.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [20:37:38]: I en sak som handler om omorganisering av jernbanesektoren, er det altså statsråd Ketil Solvik-Olsen som selv drar i gang og bruker første delen av hovedinnlegget sitt til å snakke om veivedlikehold og åpner ballet på den måten. Jeg synes jo at statsråden da skal være villig til fra denne talerstolen å erkjenne at han forstår det som står i Stortinget sine dokumenter. Hvis man leser Stortingets dokumenter, ser man at i løpet av hele den rød-grønne perioden lå Fremskrittspartiets alternative budsjetter 1,54 mrd. kr under de rød-grønnes på drift og vedlikehold. Nå ser jeg at statsråden rister på hodet og gliser, men dette er det jeg leser ut av de budsjettene som finnes. Hvis han har en annen historie å fortelle, er det flott om han kan komme opp her og fortelle hvordan han leser budsjettene. Men det er jo ikke noe overraskende når en ser hva mannen som i sin tid uttalte at norske veier burde bli så gode at det var risikofritt å kjøre ruset på dem – Fremskrittspartiets nestleder Per Sandberg. Han mente at det var riktig å barbere budsjettene, slik som Karin Andersen tidligere var oppe og sa. Det håper jeg at hele Fremskrittspartiet står for, og at de ikke snur seg i skam over sin egen historie.

Det er helt riktig som Arbeiderpartiets representanter tidligere har påpekt, at mye av økningen i vedlikeholdet er kommet på grunn av Venstre og Kristelig Folkepartis budsjetter, og ære være dem for det, og ære være oss også som har fulgt opp det i våre alternative budsjetter.

Jeg vil bare avslutte med å stille statsråden et spørsmål og komme med en betraktning rundt reformen. Det ene spørsmålet har jeg stilt to ganger til nå, men ikke fått et skikkelig svar på. Når vi har stengning av veitunneler, bruker Statens vegvesen betydelig med midler på å se hva konsekvensene av det er. Følgeforskning kalles det. Jeg spurte statsråden om det, og det statsråden svarte, er at det er klart at vi skal vurdere dette i departementet. Men jeg er ikke fornøyd med at den største jernbanereformen i Norges historie de siste 100 år skal vurderes ved vurderinger i departementet – sterkt ideologisk preget – slik vi hører at hele denne jernbanereformen er. Jeg vil ha skikkelig følgeforskning. Jeg vil ha det dokumentert. Jeg vil ha evidens. Jeg vil ha vitenskap som viser at dette er en måte å organisere jernbanen på som bidrar til bedring for passasjerer, for jernbanesikkerhet, for trygghet, for ansatte, for utvikling av passasjertall, for rett og slett en god jernbane, slik vi skal ha den, og slik folk i Norge fortjener det. Vil statsråden gi oss det, eller vil han fortsette å styre etter ideologi?

Åse Michaelsen (FrP) [20:40:54]: Vil vi noe med bane eller vil vi ikke?

