

Møte torsdag den 9. februar 2017 kl. 10

President: Olemic Thommessen

Dagsorden (nr. 49):

1. Innstilling fra justiskomiteen om Endringer i tinglysingsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdsloven mv. (teknologinøytralitet) (Innst. 171 L (2016–2017), jf. Prop. 6 L (2016–2017))
2. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av effektivitet i vedlikehold av jernbanenettet (Innst. 47 S (2016–2017), jf. Dokument 3:10 (2015–2016))
3. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av arbeidet til styresmakterne med å styrkje tryggleiken i vegtunnelar (Innst. 114 S (2016–2017), jf. Dokument 3:16 (2015–2016))
4. Stortingets vedtak til lov om endringer i finansforetaksloven (overdragelse av forsikringsportefølje ved offentlig administrasjon mv.) (Lovvedtak 51 (2016–2017), jf. Innst. 160 L (2016–2017) og Prop. 18 L (2016–2017))
5. Referat

Presidenten: Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger permisjonssøknader for representantene Gunvor *Eldegard* og Hege Haukeland *Liadal* i tiden fra og med 13. februar til og med 15. februar, begge for å delta i høring i FN i regi av Den interparlamentariske union i New York. Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Følgende vararepresentanter foreslås innkalt for å møte i Stortinget dagene 14. og 15. februar:

For Akershus fylke: Are *Helseth*

For Rogaland fylke: Unn Therese *Omdal*

– Det anses vedtatt.

Representanten Else-May Botten vil fremsette et representantforslag.

Else-May Botten (A) [10:00:57]: På vegne av Odd Omland, Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Helga Pedersen, Torstein Tvedt Solberg, Kjell-Idar Juvik, Kåre Simensen, Anna Ljunggren, Martin Henriksen og meg selv vil jeg framsette et forslag om et nytt krafttak for mineralnæringen.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:01:25]

Innstilling fra justiskomiteen om Endringer i tinglysingsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdsloven mv. (teknologinøytralitet) (Innst. 171 L (2016–2017), jf. (Prop. 6 L (2016–2017)))

Jenny Klinge (Sp) [10:01:57] (ordfører for saka): Justiskomiteen har behandla Prop. 6 L om teknologinøytralitet. Regjeringa gjer i proposisjonen framlegg om å opne for meir teknologinøytrale løysingar gjennom endringar i

m.a. tinglysingslova, inkassolova og tvangsfullføringslova. Komiteen er samstemt om endringane som gjeld tinglysingslova, som m.a. følgjer opp Stortinget sitt tidlegare vedtak som opnar for elektronisk tinglysing.

Når det gjeld endringane i inkassolova og tvangsfullføringslova, har krav om fysisk kommunikasjon til no sperra for å bruke elektronisk post. Elektronisk kommunikasjon blir meir og meir utbreidd i kvardagen til folk, og for mange kan det vere ønskeleg å få slike meldingar elektronisk.

Komiteen har stilt seg bak hovudformålet i framlegget i proposisjonen, som går ut på å opne for elektronisk post i desse tilfella. Det har likevel vore visse motsetnader i komiteen som går på korleis slik elektronisk kommunikasjon kan bli gjennomført, og kva krav som skal stillast.

No er det lagt opp til at detaljane skal bli regulerte i forskrift. Likevel har Senterpartiet egne merknader – og vi har våre merknader saman med andre – som legg vekt på omsynet til dei som ikkje forventar eller ønskjer å få viktige meldingar som elektronisk post. Dei andre partia i komiteen har egne merknader i saka om deira synspunkt på korleis elektronisk kommunikasjon kan bli gjennomført. Alle desse merknadene kan ein lese i innstillinga frå justiskomiteen.

Avslutningsvis vil eg seie at eg er glad for at det er stor einighet i komiteen om det vesentlege i endringane som det er gjort framlegg om.

Med dette tilrår eg innstillinga frå komiteen.

Statsråd Per-Willy Amundsen [10:03:56]: Jeg vil takke justiskomiteen for rask behandling av proposisjonen.

Digitalisering av samfunnet har forandret måten vi kommuniserer på. Det gir også muligheter for enklere samhandling mellom offentlig og privat sektor, og det gir oss muligheter for en mer effektiv saksbehandling.

Å ta i bruk mulighetene teknologien gir oss, er en viktig del av regjeringens digitaliseringsarbeid. For elektronisk tinglysing er tiltakene som foreslås, en oppfølging av prosjekt som har pågått i omkring 15 år, og som er omtalt i regjeringens melding «Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet».

En enklere hverdag og økt produktivitet er viktige mål for regjeringen, og forslagene i denne proposisjonen gir betydelige samfunnsøkonomiske gevinster. Hos Kartverket tinglyses omkring 1,6 millioner dokumenter i året. Det opplyses at samfunnsgevinsten ved innføring av e-tinglysing kan bli opp mot 1,3 mrd. kr. Antall purringer, inkassovarsler, varsler om tvangsfullbyrdelse, osv. er meget betydelig.

Åpning for overgang til elektronisk kommunikasjon har et tilsvarende samfunnsøkonomisk gevinstpotensial. Den største delen av denne gevinsten kommer i privat sektor som følge av mer effektive prosesser innenfor bank- og eiendomsbransjen. Dette er med på å gjøre norsk næringsliv mer konkurransedyktig.

Flere av lovendringene som foreslås, er nødvendige for elektronisk tinglysing. Det er en ordning regjeringen håper å få satt i drift allerede om få måneder.

Jeg registrerer med tilfredshet at komiteen enstemmig har sluttet seg til lovforslaget om å åpne for at bl.a. varsel om tvangsfullbyrdelse og inkasso skal sendes elektronisk. Så er det et varierende mindretall som peker på viktige hensyn nettopp i denne sammenhengen. Det vil vi ha med

oss i det videre arbeidet, dersom det blir aktuelt i forskriften å åpne for andre former for elektronisk varsling enn de formene som i flertallets merknader er forhåndsklarert eller betryggende. Vi tar absolutt med oss de merknadene.

Jeg takker også for en konstruktiv holdning til å benytte anledningen til å rette opp det som har vært enkelte inkurier i lovverket.

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

Sak nr. 2 [10:07:09]

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av effektivitet i vedlikehold av jernbanenettet (Innst. 47 S (2016–2017), jf. Dokument 3:10 (2015–2016))

Rasmus Hansson (MDG) [10:07:36] (ordfører for saken): Jeg vil takke komiteen for godt arbeid i denne saken.

Som Stortinget vel har merket seg, er komiteens innstilling enstemmig. Det betyr at vi alle er opptatt av jernbanen, og at den skal fungere godt. Komiteen poengterer i sin første merknad at det er bred enighet om viktigheten av en veldrevet jernbane og om det transportpolitiske målet for jernbanen. Det transportpolitiske målet for jernbanen er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport, og fremmer regional utvikling.

Vår sivilisasjon kjennetegnes av at langt flere avgjørende funksjoner enn bare fungerende tog er viktige. Det er viktig med demokrati, det er viktig med kontrollmekanismer og systemer for tilbakemelding på ansvarlig politikk som den politiske ledelsen kan bruke til å fatte beslutninger. Det som er essensen i tilbakemeldingene i denne saken, og som jeg tror vi er glade for alle sammen, er at ting må rettes opp, men at statsråden tar de tingene inn over seg og har gitt gode bekreftelser på hvordan regjeringen vil følge opp saken.

Riksrevisjonens hovedfunn i saken er disse: Økte bevilgninger har så langt i liten grad ført til at målene om driftsstabilitet nås. Styringen og oppfølgingen av vedlikeholdsarbeidet har vært svak. Jernbaneverkets ledelse har ikke sørget for nødvendige styringsverktøy. Jernbaneverket har ufullstendig dokumentasjon av tilstanden på banen. Jernbaneverket har ikke et system for å måle produktiviteten i vedlikeholdsarbeidet. Nødvendige tiltak for å bedre styringsinformasjonen for vedlikeholdsarbeidet er ikke prioritert. Og til slutt: Departementet har lite informasjon om hvorvidt bevilgningene brukes effektivt. Dette gjelder altså perioden 2006–2015. Disse merknadene slutter komiteen seg enstemmig til, vi slutter oss til Riksrevisjonens anbefalinger, og komiteen har en del tilleggsmærknader.

Det burde være mulig for Jernbaneverket å vurdere om realøkningen som etaten har hatt i vedlikeholdskostnader siden 2006, har gitt en tilsvarende økning i utført vedlikeholdsarbeid. Gitt en økning i bevilgningene til vedlikehold, mener vi det er kritikkverdig at resultatene for driftsstabilitet ikke er bedret totalt i perioden – gitt økningen som er kommet. Jernbaneverkets ansvar og mandat tilsier at etaten skal sørge for at den har den nødvendige kompetanse for å utføre sitt eget samfunnsoppdrag i henhold til

instruksen, og sikre tilstrekkelig styringsinformasjon og forsvarlig beslutningsgrunnlag. Den interne styringen skal være innrettet slik at virksomhetens økonomisystem, sammen med statistikk, analyser og andre relevante systemer, belyser virksomheten – om den drives effektivt i forhold til kostnader og fastsatte mål og resultatkrav.

En etat har også et ansvar for å drive så transparent og målbart at den gjør seg politisk styrbar, slik at etaten selv kan ta informerte beslutninger, og slik at tilgjengelig styringsinformasjon kan belyse for statsråd og storting hvorvidt etaten fyller oppgaven og bidrar til forutsigbare rammebetingelser for leverandørene. Informasjon om tilstanden på banen og resultatene av vedlikeholdsarbeid inngår som sentrale deler av styringsinformasjonen en etat må kunne forventes å framlegge i jevnlig rapportering til departementet.

Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for å følge opp Jernbaneverkets rapportering, og komiteen er derfor tilfreds med at statsråden i sitt svar til Riksrevisjonen sier seg «i stor grad enig i revisjonens anbefalinger om å følge opp Jernbaneverkets ledelse» og vil følge opp dette i etatsstyringsdialogen. Komiteen forventet derfor at ved oppstart av ny styringsstruktur for jernbanen 1. januar 2017 var Riksrevisjonens anbefalinger i Dokument 3:10 for 2015–2016 innarbeidet. Det vil si at man skulle sørge for at ledelsen styrker styringen og oppfølgingen av vedlikeholdsarbeidet som utføres, både i egen regi og av eksterne leverandører, gjennom for det første å etablere en mer systematisk, helhetlig og strategisk styring av vedlikeholdet, for det andre sørge for at et nødvendig og pålitelig styringsinformasjonssystem faktisk foreligger, og for det tredje vurdere effektiviseringsmuligheter i planleggingen av vedlikehold som utføres av eksterne leverandører, og dessuten vurdere om resultatmålene som departementet har satt, gir tilstrekkelig styringsinformasjon om effektiviteten i vedlikeholdet av jernbanenettet.

Bedre rutiner for datainnhenting og -behandling må komme på plass. Resultatmålbarhet må sikres. Nødvendige styringsverktøy må være på plass og tas i bruk. Tilstrekkelig kompetanse på signalanlegg i Jernbaneverket må også komme på plass så snart som mulig.

Hvis toget skal være et reelt alternativ til mindre miljøvennlige transportformer, er første bud at toget går. Gjennom 15 år har ulike statsbudsjetter omtalt forbedring i driftsstabiliteten i togtrafikken og drift og vedlikehold av jernbanen som høyt prioriterte områder.

Undersøkelsen fra Riksrevisjonen tar for seg perioden 2006–2015. Som vi vet, har vi hatt to forskjellige regjeringer i den perioden, og nå er altså resultatene samferdselsminister Ketil Solvik-Olsens ansvar. Samferdselsministeren skriver i sitt svar til Riksrevisjonen at selv om han synes merknadene deres er noe unyanserte, er han i stor grad enig i anbefalingene og vil følge opp Jernbaneverkets – som det da het, og som Stortinget vet, er det nå fordelt på Jernbanedirektoratet og Bane NOR – ledelse på det området. Samferdselsministeren skriver også at prioritering av vedlikehold og drøfting av vedlikeholdsstrategi må gis en grundigere behandling i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Jeg støtter den konklusjonen. Når statsråden skal ta ordet, ville det være interessant å høre om han allerede nå kan si noe om hvordan dette vil bli behandlet i ny Nasjonal transportplan. I tillegg ville det være interessant å få vite

om ministeren kan redegjøre noe om hvordan Riksrevisjonens anbefaling i Dokument 3:10 nå er innarbeidet i ny styringsstruktur for jernbanen, i tråd med komiteens forventninger.

Gunvor Eldegard (A) [10:14:55]: Eg syner til innlegget til saksordføraren, for som han sa, er komiteen heilt einig i alle merknadene.

Som saksordføraren òg sa, er det brei politisk einigheit om viktigheita av ei veldriven jernbane, og om at det transportpolitiske målet for jernbana er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem som skal dekkja behovet for transport i samfunnet, og som skal fremja regional utvikling. For at dei reisande skal velja jernbane, er det naudsynt at den etaten som har ansvaret for jernbanenettet, lykkast med å oppnå dette målet.

Mange av oss jobbar jo for ny jernbane – slik som eg sikkert har snakka mange gongar om Follobana og intercity – men det er viktig at det eksisterande jernbanenettet òg skal fungera. Dessverre opplever togpendlarane ofte at det ikkje er tilfelle. Det kan vera kuldegradene som gjer det, då kan jernbana stå, eller det kan vera noko med signalanlegget, og det vert buss for tog, lange køar og folk kjem for seint på arbeid eller for seint til å henta barna sine i barnehagen. Det er alvorleg, og eg er glad for Riksrevisjonens rapport, som har desse hovudfunna:

For det første fører auka løyvingar faktisk ikkje til at ein når måla for driftsstabilitet. Det er svak styring og oppfølging av vedlikehaldsarbeidet. Leiinga har ikkje sørgja for nødvendige styringsverktøy. Det manglar ein langsiktig styringsstrategi. Det er feilregistreringar i årsrekneskapen. Det er låg kvalitet i produksjonsrapportane. Det er lite analyse og evaluering i rapporteringa. Det er lite bruk av samanlikning internt og eksternt, og det er lite styringsinformasjon om effektiviteten i bruken av leverandørmarknaden.

Hovudpunkt vidare er at Jernbaneverket har ufullstendig dokumentasjon av tilstanden på bana. Det er faktisk feilaktige registreringar i BaneData, og ein er avhengig av lokalkunnskap som ikkje er dokumentert i BaneData. Det er heller ikkje eit system for å måla produktiviteten på vedlikehaldsområdet, her manglar det eit system for mengdestyring. Dei manglar nødvendige tiltak for å betra styringsinformasjonen for vedlikehaldsarbeidet – det er ikkje prioritert i Jernbaneverket, og departementet har lite informasjon om det me har gjeve i løyvingar til vedlikehald, vert brukt effektivt.

Difor er heile komiteen einig med Riksrevisjonen, som anbefalar at ein skal sørgja for at leiinga styrkjer styringa og oppfølginga av vedlikehaldsarbeidet som vert utført både i eigen regi og av eksterne leverandørar, gjennom å

- etablera ein meir systematisk, heilskapleg og strategisk styring av vedlikehaldet
- sørgja for at nødvendig og påliteleg styringsinformasjon faktisk finst
- vurdere effektiviseringsmoglegheiter i planlegginga av vedlikehald som vert utført av eksterne leverandørar

Riksrevisjonen anbefalar òg å vurdere om resultatmåla som departementet har sett, gjev tilstrekkeleg styringsinformasjon om effektiviteten i vedlikehaldet av jernbanenettet.

Komiteen har skriva ein fellesmerknad om at me forventar at alt dette vert innarbeidd i den nye styringsstruk-

turen for jernbana, som faktisk allereie er starta opp, og det vert spennande å høyra statsråden informera Stortinget om korleis dette har vorte prioritert ved oppstarten av det nye systemet.

For dersom flest mogleg folk skal bruka toget – som eg synest er eit mål – då må vedlikehaldsarbeidet vera prioritert, slik at toget går når det skal.

Michael Tetzschner (H) [10:19:23]: Bare noen få bemerkninger til en innstilling som foreligger enstemmig fra komiteen, og som i hovedtrekk er redegjort utmerket for av sakens ordfører.

Vi kan kanskje tillate oss å minne om i denne sammenheng at en gang var jo presise tog selve testen på om det var godt styresett i landet. Den italienske diktatoren Mussolini fikk det jo til å hete at det var under ham, i motsetning til den forrige regjering, at togene kom og avgikk presis. Nå har historikere senere studert på om dette virkelig var slik, om det var begrunnet i objektive fakta, slik en riksrevisjon kunne ha kartlagt det, eller om det mer var – skal vi si – kommunikasjonsavdelingen som hadde fått frem dette poenget. Formodentlig kan vi vel anta at både den gangen og nå står den italienske riksrevisjonen kanskje ikke like sterkt som den norske, og derfor skal vi glede oss over det arbeidet som er gjort på et viktig område, som berører så mange menneskers hverdag, for at resten av samfunnet kan fungere ved at de kommer rettidig frem og tilbake til de viktige oppgaver.

Nå mangler det ikke på internasjonalt sammenligningsgrunnlag når det gjelder togdrift, og det er jo heller ikke «rocket science», altså rakettvitenskap. Det er internasjonale standarder på hva som er en rimelig fordeling mellom det man kaller planlagt vedlikehold, og det som er hendelsesbasert. Hendelsesbasert betyr at man rykker ut når noe faller ned og ramler over skinnene, eller hva det nå skal være. Det sier seg selv at hvis man har en solid kapitalbase, realkapital, som er intakt, er det det planlagte vedlikeholdet som vil dominere, og det er også mer rasjonelt.

Derfor vil jeg gjerne ved denne anledning si – også fordi det ligger litt utenfor det systemet vi arbeider innenfor – at man kan tenke seg at vi også får en økonomisk disiplinering som hadde ligget i at man for den enkelte investering balanseførte investeringen og dermed ble tvunget til å avskrive. Avskrivningen skal altså gjenspeile nedslittingen, men også det vedlikeholdsbehovet og ikke minst den disiplineringen som ligger i at man må sørge for at det underveis i driftshverdagen blir bevilget penger som gjør at realkapitalen ikke ødelegges. Det er atskillig å si om det offentlige budsjettssystemet, som er basert på kontantprinsippet – man tror at så lenge det er penger i kassen, er alt i orden, mens det i virkeligheten kan bygges opp betydelig vedlikeholdsetterslep som ikke fremkommer. Den disiplineringen har man i ethvert privat selskap, som er nødt til å behandle realkapitalen på en bedre og mer offensiv måte enn dette.

Jeg vil også si at de antydningene av svar som komiteen har pekt på etter forslag fra Riksrevisjonen, støtter vi veldig oppunder. Men jeg tror at vi må over på å diskutere mer detaljert hva det betyr f.eks. at ledelsen styrker styringen og oppfølgingen av vedlikehaldsarbeidet, både det som utføres i egen regi og av leverandører, ved å etablere en mer systematisk, helhetlig og strategisk styring med vedlikeholdet. Jeg tror svaret ligger nettopp i det at man i

driftshverdagen og innenfor det vedtatte budsjett årlig blir tvunget til å skape rom for det vedlikeholdet som må gjøres for at det ikke skal bli tillatt å bygge opp et så stort etterslep.

Så kan man jo også se utover den øvrige realkapital som stat og kommune disponerer. Det er en del av det samme problemet, nemlig at det å bevilge penger til vedlikehold ikke er så heroisk som det å innvie helt nye installasjoner.

Helge Thorheim (FrP) [10:24:10]: Hovedmålet for jernbanepolitikken er å bidra til at de som skal ut å reise, får et godt jernbanetilbud. Det er bred politisk enighet om dette og om viktigheten av en veldrevet jernbane, der effektivitet og tilgjengelighet står sentralt.

Den store infrastrukturen som vi over svært mange år har bygget opp på jernbanenettet, har kostet mange penger, og det er således viktig at vi ivaretar den investerte kapitalen på en god måte.

Jernbanenettet, som annen infrastruktur, må vedlikeholdes godt for å ivareta sikkerheten samt stabiliteten i nettet – med andre ord å sørge for god punktlighet og regularitet i trafikken og holde driftsforstyrrelsene så lave som mulig.

Hvordan er så tilstanden på jernbanenettet, slik Riksrevisjonen har sett det? Riksrevisjonen har i sin undersøkelse sett på perioden 2006–2015 og har dessverre avdekket nedslående funn. Jeg vil gjenta noen av disse.

Økte bevilgninger til Jernbaneverket har frem til 2015 i liten grad ført til at målene for driftsstabilitet nås. Det er svak styring og oppfølging av vedlikeholdsarbeidet, og tiltak for å bedre styringsinformasjonen for vedlikeholdsarbeidet er ikke prioritert. Departementet har lite informasjon om hvorvidt bevilgningene brukes effektivt. Når Stortinget skal tildele bevilgninger til samferdselssektoren, og Jernbaneverket spesielt, må en forutsette at dokumentasjon av tilstanden på banen er fullstendig, og beskriver hvilke prioriterte oppgaver som må gjennomføres for at Stortinget skal ha en betryggelse om at mål om tilgjengelighet og oppetid nås til enhver tid.

Det er bekymringsfullt når det avdekkes at det er mangel på kompetanse innen signalanlegg i Jernbaneverket. Signalanlegget er den viktigste faktoren i sikkerheten på jernbanen, og dette området burde derfor ha vært prioritert mye høyere tidligere. Det kan ikke være noen god unnskyldning at en har ventet på at det skal installeres ny type signalanlegg. Over ganske mange år har Jernbaneverket tillatt etterslepet i vedlikeholdet å vokse, og dette ble ved utgangen av 2014 estimert til om lag 17,7 mrd. kr. Dette sier sitt om tilstanden på nettet.

Jeg vil berømme statsråden for at han har tatt skikkelig tak i problemstillingene vedrørende manglende vedlikehold på jernbanen, og at regjeringen fra 2015 har fått Stortinget med på å bevilge nok midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Økte bevilgninger har gitt resultat ved at punktlighetsmålene stort sett har blitt nådd, og Jernbaneverket nådde oppetidsmålet for første gang i 2015. Det er meget bra at statsråden sier seg enig i Riksrevisjonens anbefalinger om å følge opp Jernbaneverkets ledelse, og tar dette inn i styringsdialogen. Det forventes derfor at Riksrevisjonens anbefalinger, slik de kommer frem i Riksrevisjonens rapport, er bakt inn i den nye styringsstrukturen for jernbanen fra 1. januar 2017.

Jeg viser for øvrig til saksordførerens gode fremleggelse av komiteens enstemmige innstilling.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:27:46]: Jernbanen skal være et konkurransedyktig transportalternativ. Toget skal spille en viktig rolle framover – særlig for pendlertrafikken rundt de største byene og for transporten mellom landsdelene. Dette er det tverrpolitisk enighet om. Da er det svært viktig at vi har de rette virkemidlene, og at det er organisert på en slik måte at vi får mest mulig igjen for pengene.

Riksrevisjonen peker imidlertid på noen sentrale forhold knyttet til effektiviteten i vedlikeholdet. Mye av det Riksrevisjonen tar opp, handler om at det over tid har dratt på seg et stort etterslep i vedlikehold av infrastrukturen. De senere årene er det satt mye penger inn i sektoren takket være en bevisst prioritering fra samarbeidspartiene, Kristelig Folkeparti, Venstre, Fremskrittspartiet og Høyre. Det er en riktig prioritering. Jernbanesektoren må prioriteres for å møte framtidens transportbehov.

Samtidig må vi sikre oss at midlene brukes effektivt. Dessverre ser vi at midler i for liten grad har ført til at målene for driftsstabilitet nås. Riksrevisjonen påpeker at styringen og oppfølgingen av vedlikeholdsarbeidet har vært for svak.

Forbruk til vedlikehold av jernbanen har hatt en realvekst på nærmere 110 pst. i perioden 2006 til 2014, og fra 2006 til 2011 var det en negativ utvikling for oppetid og regularitet. Fra 2011 har utviklingen vært positiv, men nivået i 2014 var likevel lavere enn i 2006. I størstedelen av perioden ser vi altså at resultatene har ligget under det som er departementets måltall. Det er imidlertid gledelig at målet for punktlighet totalt sett er nådd etter 2012. Det går rett vei. Pilene peker i riktig retning, men Riksrevisjonens funn skal og må tas alvorlig.

Det framgår av rapporten at Jernbaneverkets ledelse ikke har sørget for nødvendige styringsverktøy. Etter Riksrevisjonens vurdering gir Jernbaneverkets styringsystemer i liten grad informasjon som kan sikre at målene for effektiv ressursbruk nås. Det er ikke holdbart, og dette er en systemfeil som det er et ledelsesansvar å rydde opp i. Utfordringen går selvsagt til departementet, men i særlig grad er dette en oppgave for Jernbaneverket, nye Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Etablering av gode styringssystemer som sikrer effektiv ressursbruk, bør være en selvfølge.

Rapporten fra Riksrevisjonen viser at det er ufullstendig dokumentasjon av tilstanden på jernbanen, som saksordføreren var inne på. Selv om det lokalt er god kjennskap til tilstanden, er det manglende registreringer i BaneData, noe som svekker muligheten for overordnet styring. Jernbaneverket har heller ikke et system for å måle produktiviteten i vedlikeholdsarbeidet, og det mangler presis informasjon om samlet utført vedlikehold.

Nødvendige tiltak for å bedre styringsinformasjonen for vedlikeholdsarbeidet er tydeligvis ikke prioritert. Jernbaneverkets ledelse har etter Riksrevisjonens vurdering heller ikke prioritert nødvendige tiltak for forbedring og har ikke etablert god nok forbedringskultur i organisasjonen. Samtidig viser departementet en mangelfull oppfølging, ifølge Riksrevisjonen.

Kristelig Folkeparti er bekymret for Riksrevisjonens funn om at departementet har lite informasjon om hvorvidt

bevilgningene brukes effektivt. Kristelig Folkeparti slutter seg derfor til de vurderingene som gjøres av Riksrevisjonen her. Samtidig vil jeg understreke at de fornyelsesprosessene som nå er i gang innenfor jernbanesektoren, og som er igangsatt av samarbeidspartiene, nettopp har som formål å få mer og bedre jernbane for hver krone.

Etter regjeringsskiftet er jernbanen prioritert gjennom en historisk satsing og gjennom arbeidet med jernbanereformen. Samarbeidspartiene har økt bevilgningene til jernbanen med over 50 pst., og for første gang på ti år reduseres nå forfallet. Jernbanens kunder vil gradvis oppleve et bedre tilbud: økt forutsigbarhet, bedre materiell, flere avganger samt at det kjøpes inn flere nye vognsett enn planlagt. De åtte årene de rød-grønne styrte, økte vedlikeholdsetterslepet med 1 mrd. kr per år. Dette kom på toppen av system som allerede slet med gammel og nedslitt infrastruktur. Det akkumulerte etterslepet var på over 17,5 mrd. kr da det ikke-sosialistiske flertallet overtok i 2013. Nå er etterslepet på vei ned.

Kristelig Folkeparti vil at jernbanen skal ha en sentral rolle i det totale transporttilbudet som det offentlige organiserer. For å oppnå dette må sektoren være innrettet og organisert på en slik måte at samfunnet får mest mulig igjen for den økte ressursbruken. Også derfor er jernbanereformen viktig. I kombinasjon med økte bevilgninger får vi en fornyelse som gir mer pålitelig jernbane og et bedre tilbud. Dette krever imidlertid at Riksrevisjonens funn tas på alvor.

Statsråden skriver i sitt svar til Riksrevisjonen at Jernbaneverket i lang tid har prioritert arbeidet med å bedre sine egne styringssystemer. Det gjelder bl.a. regnskaps-systemene, systemene for dokumentasjon og registrering av tilstanden i jernbaneinfrastrukturen, datakvaliteten og komplettering av informasjonen. Statsråden framhever likevel at verktøyene ikke er godt nok utviklet og heller ikke samkjørte, og at det fortsatt gjenstår noe arbeid med å komplettere, oppdatere og kvalitetssikre dokumentasjonen av jernbanen. Jeg legger derfor til grunn at arbeidet med forbedring av styringssystemer blir fulgt opp i styringsdialoger framover.

Til slutt: Det er selvsagt slik, som også departementet påpeker i det skriftlige svaret, at en av de største utfordringene med å nå målene for en driftsstabil jernbane er det store etterslepet i fornyelsen av jernbaneinfrastrukturen. Først i 2015 ble det prioritert nok midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Økte bevilgninger til vedlikehold av jernbanenettet har ført til at punktlighetsmålene stort sett har blitt oppnådd i årene 2012–2015. I 2015 nådde Jernbaneverket oppetidsmålet for første gang. Vi er på rett spor, men jeg slutter meg til de vurderingene og anbefalingene som Riksrevisjonen gjør rede for i sin rapport.

Jeg viser ellers til saksordførers gode gjennomgang.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [10:34:53]: Jeg vil slutte meg til saksordførers utredning, men har noen kommentarer i tillegg.

Først: Det er nok en nyttig riksrevisjonsrapport vi behandler i dag, og Riksrevisjonen skal nok en gang ha honnør for at den griper fatt i det som vi som ombudsmenn fornemmer er galt i samfunnet. Det er derfor ekstra betryggende å se arbeidsmåten til Riksrevisjonen.

Tematet er effektivitet i vedlikehold av jernbanenettet. Det er viktig. Det er viktig for punktligheten, og det er ikke

minst viktig også for sikkerheten mot ulykker. Samtidig er det vanskelig, fordi forbedring av vedlikeholdet på ett område henger sammen med andre områder.

Vi skriver i innstillinga at driftsstabiliteten i togtrafikken og drift og vedlikehold av jernbanen er omtalt som høyt prioriterte områder i alle statsbudsjetter de siste 15 årene. Og det er korrekt.

Jeg vil nyansere noen av de foregående talerne når det gjelder hva som skjedde under den rød-grønne regjeringa. Jeg vil påstå at i den rød-grønne regjeringa ble det faktisk økt oppmerksomhet på vedlikehold. Det merket de mange som måtte ta buss fordi vedlikeholdslinjene var under opprusting i de periodene av året da det var minst trafikk. Det påførte politisk ledelse den gangen store belastninger å ta den beslutningen og si at nå er det vedlikehold, vi greier ikke nå å levere de jernbanetjenester som vi skulle. Dette var et arbeid som ikke minst ble startet opp under tidligere statsråd Magnhild Meltveit Kleppa, som hadde som klar filosofi å prioritere mer av sin ramme på vedlikehold. Men det er meget krevende.

Jeg slutter meg også til det som Riksrevisjonen sier, at det er kritikkverdig at resultatene for driftsstabilitet ikke er bedret totalt i perioden, gitt økningen i bevilgningen til vedlikehold. Det er jeg altså enig i. Jeg vil bare understreke at for de fleste av oss har Jernbaneverket framstått som det som vi i Vestfossen kaller en tungrodd organisasjon. Det har vært en tungrodd organisasjon – vanskelig å få til å gi de nødvendige resultater, og det er derfor behov for forbedringer.

Når det i rapporten skrives om nyorganiseringen, er det vesentlig og viktig sjølsagt, og det snakkes da om nødvendige styringsverktøy. Jeg er klar over at det er et kjent mantra å be om nødvendige styringsverktøy, og det er mange organisasjoner som har styringsverktøy, og svært omfattende styringsverktøy, men det er ikke noen veldig klar sammenheng mellom det styringsverktøyet og i hvilken grad organisasjonen fungerer effektivt og godt. Så jeg vil bare si i forhold til denne saken, at en ikke bør gå for langt i detaljert å måle det som skal skje. En må i større grad måle på resultater, ikke hvordan en når resultatene – det tror jeg er vesentlig. Det henger også sammen med at det viktigste når det gjelder styringsverktøy, er å ha en organisasjon, kultur og ledelse, hvor førstelinjen i mye større grad tar ansvar. Førstelinjen tar ansvar og har da også myndighet. Det er vesentlig i denne sektoren, som er en av de sektorene som, etter min vurdering, har fungert dårligst når det gjelder å levere gode resultater.

Helt til slutt en kommentar til det vi skriver om at vi forventer at tilstrekkelig kompetanse på signalanlegg i jernbaneverket prioriteres framover. Det er ett eksempel på at man i Jernbaneverket, eller nå i den nye organisasjonen, må ha en nødvendig egenkompetanse. Det vil jeg understreke: En må prioritere egenkompetansen sterkere. Jeg vil si det sånn at dess mer en bruker av innleide entreprenører, dess større behov er det for erfarne folk i egen stab for å sikre kvaliteten i utøvelsen fra de innleide firmaene. Derfor er det en klar sammenheng med at en samtidig som en effektiviserer organisasjonen ved å gå ut på leiemarkedet, for å si det på den måten, må ha den nødvendige egenkompetansen. Dette har kanskje klart blitt synlig i forbindelse med at en har hatt manglende kompetanse på signalanlegg, som er en nøkkelfaktor for at togene skal gå når de skal.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:39:33]: Det å ha en god jernbane er viktig for samfunnet, spesielt for pendlere inn og ut av de store byene og for godstransport på lange distanser. Der kan jernbanen gjøre en forskjell ved at den er arealeffektiv, miljøvennlig og noe som folk opplever som behagelig. Det er viktig hvis en skal få endret folks transportvaner. Derfor har regjeringen satset betydelig på jernbanen.

Sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre har vi økt bevilgningene kraftig. Investeringsbudsjettet er rekordhøyt. Vi satser på vedlikehold og fornying, slik at forfallet, som har økt i mange tiår, nå endelig går ned. Vi sørger for at det er flere avganger, og vi kjøper stadig flere nye togsett. Dette er viktig for å gi folk et tilbud der de synes at kapasiteten er god, frekvensen er høy, og som gir dem fleksibilitet og forutsigbarhet i hverdagen – forutsigbarhet for å vite at de kan komme seg til jobb eller fritidstilbud når de ønsker, og fleksibilitet ved at de kan endre planene uten at de er «stuck» et sted over lang tid.

Når vi nå ser en rekordstor trafikkvekst, er det et tegn på at en holder på å lykkes. Når en ser at kundenes tilfredshet med NSB er på et rekordhøyt nivå, er det også et tegn på at aktørene får et bedre omdømme når de kan levere bedre tjenester.

Riksrevisjonens rapport er en nyttig påminnelse om at ting ordner seg ikke av seg selv. Det må penger til, det må styring til, og det må god organisering til. Når en ikke leverer på det, kan en snakke så mye en vil om en god jernbane, men det blir ikke levert.

Jernbaneverket kritiseres for at en til tross for økte bevilgninger ikke oppnådde alle målsettingene. Det er riktig, som flere har nevnt, at bevilgningene økte under forrige regjering, men ikke nok til at en kom opp på et nivå som gjorde at forfallet gikk ned. Bevilgningene var fortsatt så lave at forfallet økte hvert år. Og selv om en fikk flere midler til å drive med brannslukking, var det ikke nok midler til at en faktisk kunne drive forebyggende arbeid. Dermed ble det korte perspektivet styrende. Da kan vi godt kritisere Jernbaneverket for resultatene, men jeg mener at det også ligger et ansvar på de politiske beslutningene som ble gjort, som gjorde at Jernbaneverket egentlig ikke var i stand til å drive det forebyggende arbeidet som en nå etterlyser, fordi de hele veien måtte bytte ut komponenter som brøt sammen.

Det er helt riktig at det var flere passasjerer før som opplevde «buss for tog» enn det var i årene før det igjen, men det var fortsatt veldig mange passasjerer som opplevde at det ble buss for tog, ikke på grunn av planlagt vedlikehold, men fordi systemet kollapset. Det som er oppsiktsvekkende, er at til tross for at systemet kollapset ganske mange ganger i forrige stortingsperiode, så en en høyst varierende utvikling i jernbanevedlikeholdet. Enkelte år gikk faktisk bevilgningene fra Stortinget ned, ikke opp.

Det er viktig for meg at vi løser disse problemene, og vi har satt i gang en rekke grep for å gjøre nettopp det. Vi har økt bevilgningene kraftig. Sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti har vi mer enn doblet bevilgningene til fornying og vedlikehold av jernbanen siden regjeringsskiftet. Det gjør at det går an å ha en helt annen langsiktig strategisk tilnærming til det vedlikeholdsarbeidet som skal gjøres. Dermed kan også Jernbaneverket – og nå Bane NOR – bruke pengene på en bedre måte. De kan ha lange planer, og da kan en disponere ressursene på en bedre måte. Når

det ikke er det korte perspektivet som styrer, men det lange, er det lettere å drive effektivt – gitt at en har god ledelse.

Det er også viktig at en har god informasjon om hvordan jernbanen er. De systemene Jernbaneverket disponerte, og som direktoratet og Bane NOR rår over, var ikke gode nok. De har brukt mye tid de siste årene på å sørge for at databasene deres blir mer korrekte og mer fullstendige, og at ting registreres mer nøyaktig, nettopp for at kunnskapen ikke skal sitte i det enkelte hode, men skal være i institusjonen gjennom informasjonsinnsamlingen som er der. Vi har stresset dette fra departementets side, men jeg er også glad for å konstatere at ledelsen i daværende Jernbaneverket var veldig tydelig på at de forsto de samme utfordringene, og grep fatt i dem.

Systematisk, helhetlig og strategisk styring er blitt påpekt av Riksrevisjonen. Jeg er helt enig, og jeg mener vi har gjort mye for å komme i den retningen. Det skjer gjennom etatsstyringsdialogen, som vi har hatt med Jernbaneverket, og som vi nå har med direktoratet. Der har vi også vært opptatt av at en må være med og bidra til utviklingen av et leverandørmarked. Hvis en ikke har effektive og gode aktører innenfor leverandørmarkedet, er det vanskelig å få mye igjen for ressursene. Da handler det igjen om å ha langsiktige bevilgninger, som gjør at en får aktører som vil satse, som vil investere i utstyr som gjør at en får økt produktiviteten på leverandørsiden, nettopp for at en skal kunne cashe inn den gevinsten også fra bestillersiden.

Tidligere, da fornyingsbudsjettene kunne falle med en halv milliard kroner fra et år til et annet, så vi at flere aktører trakk seg fra markedet, rett og slett fordi utstyret de bruker, er så spesialisert at de ikke kunne ta risikoen ved å drive med jernbanevedlikehold. Vi får andre signaler i dag, investeringsviljen er større, rett og slett fordi de vet at avskrivningstiden lettere kan håndteres gjennom at en har bedre kontrakter og aktivitet.

Jernbanereformen er en annen del av det å følge opp dette. Det å sørge for at vi får tydeliggjort ansvarsområdet, at ting som i dag har vært splittet mellom NSB, Jernbaneverket og departement, samles tydeligere ett sted, er også en måte å få bedre styring på situasjonen på.

Vi har også vært tydelige på at Jernbanedirektoratet, eller aller helst Bane NOR, skal kunne bruke leverandørmarkedet bedre enn tidligere. I stedet for å ha flest mulig ettårige kontrakter, og egentlig altfor mye brannslukking, ønsker vi at de skal kunne ha flerårige avtaler – gjerne fireårige avtaler – på drift og vedlikehold. Det gjør at en kan håndtere risiko på en helt annen måte. Leverandørmarkedet kan investere i utstyr på en helt annen måte, og en vil generelt få en bedre effektivisering.

Innenfor Nasjonal transportplan og arbeidet med den har vi vektlagt punktlighetsmål og oppetid som svært viktig. For de reisende er det ikke nødvendigvis hvor mye jernbaneinfrastruktur en har, men hvor ofte toget går, og hvor sikker en kan være på at toget kommer fram til avtalt tid, som er det viktigste. Derfor er det å styre etter punktlighetsmål og oppetid viktigere for oss enn bare å styre etter hvor mange kilometer infrastruktur en har.

Feilfrekvensen på infrastrukturen må bli lavere, og vi begynner å se resultatene – ikke fordi vi sier det politisk, men rett og slett fordi brukerne kommenterer det utad. Jeg tror det var i dag at NHO Logistikk og Transport la ut en pressemelding – som en finner på NHOs sider – som pekte

på at nå var trenden snudd når det gjaldt containerfrakt på jernbanen. Etter en jevn nedgang fra 2008 er vi nå på vei opp igjen. 2016 var det beste året på fire år når det gjaldt containerfrakt. Det interessante er når NHO peker på hva de sannsynlige årsakene til dette er – jo, det er driftsstabilitet på grunn av økt vedlikehold. Nå kan de peke på at togene går når det er avtalt. Da kommer kundene tilbake. For ASKO og andre kan ikke bruke jernbanen hvis hvert femte togsett blir innstilt eller kraftig forsinket. Da fungerer ikke logistikkjeden. Når den typen reduksjoner, de uforutsette innstillingene, er redusert med 80 pst. på få år, gir det tillit.

Det er riktig at togene noen ganger, rett og slett fordi vedlikehold er planlagt, ikke kan gå. Men det fine er at ASKO og andre sier: Vet du hva? Det er helt greit for oss, for det får vi vite om mange måneder i forveien. Da kan vi fortsatt ha CargoNet eller Green Cargo som leverandør, fordi vi vet at de håndterer de avvikene.

Det er når togene står og en får vite om det etter at det egentlig skulle ha gått, at krisen oppstår. Da kan en ikke lenger sikre seg at varene kommer fram til kunden til avtalt tid. Det er da mange som har brukt jernbanen før, har gått over til lastebil. Det synes jeg er uheldig.

Jeg synes som sagt det er kjekt at NHO peker på at økt vedlikehold og den godsmilliarden som de fire borgerlige partiene har sikret at kom inn, nå gir resultater.

Vi skal fortsette det arbeidet vi har satt i gang. Jeg mener det er svært viktig at det er gode, langsiktige rammer rundt den jernbanereformen vi nå har satt i gang. Jeg mener det er uheldig når enkelte partier gir inntrykk av at det er en reform de ønsker å skrote og reversere, når resultatene allerede nå viser at den faktisk har vært fornuftig.

At en synes at organisasjonen har vært tungrodd – ja, det kan godt være en årsak til at resultatene har uteblitt. Men da burde en sannelig ha vist til resultater når en selv hadde mulighet til å endre på systemene. Det skjedde ikke. Når en i tillegg er imot de reformene vi har gjort, vil jeg si at det er feil svar på de problemene som Riksrevisjonen har påpekt. Den jobben vi er i gang med, er langt ifra over. Det er fortsatt mye forfall som må hentes inn igjen, men vi ser nå at det er lys i tunnelen. Kundene merker det allerede, men jobben med å skifte ut enda flere sporveksler, kjørelidninger og lignende må pågå i mange år ennå for at vi skal komme dit at jernbanen har den tilliten som både de reisende og Riksrevisjonen etterlyser.

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

Sak nr. 3 [10:49:39]

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkning av arbeidet til styresmaktene med å styrkje tryggleiken i vegtunnelar (Innst. 114 S (2016–2017), jf. Dokument 3:16 (2015–2016))

Rasmus Hansson (MDG) [10:50:17] (ordfører for saken): Også i denne saken, som gjelder Riksrevisjonens undersøkelse av «arbeidet til styresmaktene med å styrkje tryggleiken i vegtunnelar», er komiteen enstemmig, og jeg takker komiteen for godt arbeid med saken. For også dette, i likhet med den forrige saken, er en sak som gir grunn til bekymring og må tas på alvor.

Riksrevisjonen har gått igjennom sikkerheten i norske veitunnelar, og de har gjort følgende hovedfunn:

- «Risikoanalysar tar i for liten grad opp særskilte risikoar ved kvar enkelt tunnel.
- Fleire tunnelar manglar brannøvingar.
- Tryggleiksforvaltninga er ikkje godt nok dokumentert.
- Vegdirektoratet har ikkje sikra at trafikantar får nok informasjon om sikker åtfærd i tunnel.
- Overordna styresmakter har svak styring og oppfølging.
- Vegdirektoratet har anten ikkje utforma eller oppdatert sentrale retningslinjer, rettleiarar og kvalitetssystemet.
- Vegdirektoratet har ikkje god nok informasjon for å følgje opp at tunnelar blir forvalta i tråd med lover og forskrifter.
- Oppgraderinga av tunnelar har kome svært kort.»

Til dette konkluderer komiteen med at Riksrevisjonens funn tilsier at veitunnelsikkerheten i Norge må forbedres betydelig, og komiteen har en rekke bemerkninger, som framkommer i innstillingen. Det er selvsagt svært alvorlig i et tunnelland som Norge at Riksrevisjonen feller en så hard dom om trafikantenes sikkerhet i svært mange av landets tunneler. Det gir god grunn til bekymring.

Sikkerhetsforvaltningen er ikke godt nok dokumentert. Risikoanalysene tar ikke ordentlig for seg de særskilte forholdene i hver tunnel. Planverket er ofte ikke tilgjengelig. Og for flere av tunnelene er det ikke gjennomført brannøvelser engang. Vi kjenner jo hendelser med brann i tunneler, som forteller oss hvor veldig alvorlig det kan være.

Når da informasjon om sikker åtfærd i tunneler er dårlig kjent og redningsutstyr flere steder ikke er på plass og tunneler heller ikke er oppgradert, betyr det at vi har en stor jobb foran oss. Kunnskap om hvordan man håndterer krisesituasjoner, må selvsagt formidles på en måte som når fram til trafikantene. Forutsetningen for vellykket selvredning må være til stede i alle norske tunneler, slik at trafikantene kan føle seg sikre på hva de skal gjøre dersom en hendelse oppstår. Det betyr at øvelser må gjennomføres regelmessig, både for å avdekke utfordringer ved den enkelte tunnel og for å sikre at den enkelte nødetat er ordentlig kjent med forholdene i de tunnelene de har ansvaret for, og det utstyret de skal bruke der.

Sikkerhetsforvaltning er i sin natur et kontinuerlig arbeid, og for å kunne utføre sine pålagte ansvarsoppgaver må Vegdirektoratet sørge for at Statens vegvesen følger relevante lover og forskrifter, og sørge for god informasjon om hvordan forholdene i tunnelen er, og at de er innenfor lov og forskrift. Det er alvorlig at dette ikke har vært på plass.

Vegdirektoratets arbeid med sentrale retningslinjer, kvalitetssystem og veiledere, som skal bidra til god tunnel-sikkerhet på norske veier, er også mangelfullt ifølge Riksrevisjonen. Skal trygghetskrav ha ønsket effekt, må det iverksettes og praktiseres i det konkrete sikkerhetsarbeidet. Det betyr at utdatert informasjon om faktiske forhold i verste fall kan øke risikoen i sammenheng med tunnele-

ne. For at politisk ledelse skal kunne styre etater politisk og kontrollere hvorvidt vedtak gjennomføres, må etatene dele informasjon om sitt eget arbeid. Det gjelder ikke minst Vegdirektoratet.

Oppgradering av tunneler har ifølge Riksrevisjonen kommet svært kort, og status for disse oppgraderingene vil

ifølge Samferdselsdepartementet bli et tema i arbeidet med Nasjonal transportplan. Jeg håper ministeren kan gi oss litt mer innblikk i dette arbeidet i sitt innlegg allerede nå.

Miljøpartiet De Grønne er ingen tilhenger av store og dyre veitbygginger på bekostning av mer og bedre miljøvennlige løsninger, men vi er like sterk tilhenger som alle andre partier av å investere i sikkerhet på de veiene og i de tunnelene vi har.

I sitt svar til Riksrevisjonen 1. juli 2016 redegjorde samferdselsministeren i detalj for hvordan man vil følge opp anbefalingene overfor Statens vegvesen, og også overfor Justisdepartementet, som har ansvaret for brann- og redningstjenesten. Jeg håper statsråden kan informere Stortinget ytterligere om hvilke tiltak som allerede er gjennomført, og hva som er videre planer.

Til slutt en liten stemmeforklaring i denne og foregående sak: Miljøpartiet De Grønne får ikke stemt fordi vi ikke faller innunder utbytteordningen, men vi er altså en del av enstemmigheten bak denne innstillingen og den forrige innstillingen.

Gunvor Eldegard (A) [10:56:35]: Eg veit om mange som er redde for å køyra i tunnelar. Eg trur kanskje ikkje det hadde vorte noko betre dersom dei hadde lese denne rapporten frå Riksrevisjonen som me skal behandla no.

Dersom ein googlar «Oslofjordtunnelen», får ein ganske mange treff – 29 000 totalt og 1 280 innanfor nyhende. I 2016 var tunnelen stengd annankvar dag, ifølgje Akershus Amtstidende i oktober same året, på grunn av ulykker, eksos, brann, tunge køyretøy som hadde stoppa i bakken, og andre årsaker.

Dersom ein skriv «Gudvangatunnelen», får ein like mange treff. Der har ein òg opplevd alvorlege brannsituasjonar. Tunnelen er 11,4 km lang, den nest lengste i landet. I brannen i 2013 vart 67 personar fanga i røyken, 28 personar vart påførte akutte røykskadar, og 5 personar vart kritisk skada. I 2015 la Statens havarikommisjon for transport fram ein rapport der både brannvesenet og vegvesenet fekk sterk kritikk. Kommisjonen meinte tryggleiken hadde svikta på fire punkt:

- Tunnelen var ikkje utstyrt med overvaking eller teljeutstyr. Ingen hadde dermed oversikt over kor mange køyretøy som var i tunnelen då det brann. Ein hadde heller ikkje informasjon om kor mange køyretøy som var i den retninga ein styrte røyken.
- Det vart ikkje gjeve informasjon om at trafikantane måtte evakuera. Berre dei som var i nærleiken av brannstaden eller oppfatta situasjonen på eit tidleg tidspunkt, klarte å evakuera.
- Tunnelutforminga og den tekniske utrustinga var dårleg lagd til rette for sjølvredning.
- Vegtrafikksentralen starta straks brannventilasjon, slik at røyken frå brannen vart ventilert 8,5 km mot Gudvangen, men røyken blokkerte dermed den einaste evakueringsmoglegheita for trafikantane på Gudvangensida av brannen.

Etter dette vart det tilført ein del midlar og gjort reparasjonar av tunnelen. Det er veldig positivt, men framleis er ikkje den tunnelen sikra etter EU-krava.

Difor må eg seia at eg synest det er veldig bra at Riksrevisjonen har teke tak i dette med tryggleik i vegtunnelar. Dei finn at det årleg er i gjennomsnitt 1 300 uønskte køy-

retøystopp, 25 brannar og 15 tilløp til brann i dei 1 130 norske vegtunnelane.

Riksrevisjonen har sett nærmare på tilhøva i 41 tunnelar som er vurderte som særleg risikoutsette. Undersøkingane syner at risikoanalysane for eit fleirtal av desse ikkje tek opp særskilde tilhøve og risikoar ved tunnelen. Utan gode risikovurderingar vil ein heller ikkje få godt nok grunnlag for å avgjera kva slags tryggleikstiltak som ein skal setja i verk, eller for å utarbeida beredskaps- og innsatsplanar for tunnelar.

I om lag halvparten av tunnelane i utvalet har det ikkje vore brannøving dei fire siste åra. Det gjeld f.eks. sju undersjøiske tunnelar, som gjennom risikoanalysar og faktiske hendingar er kjende for å ha langt fleire brannar enn andre tunnelar.

For å styrkja kompetansen på brann og redning seier Vegdirektoratet at Statens vegvesen sidan 2010 har halde kurs ved Runehamar test- og kursanlegg, i tillegg til at dei har arrangert eit årleg seminar på brann og redning i tunnelar, i samarbeid med Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap – det har dei gjort sidan 2014. Det er positivt, men aleine er ikkje det godt nok for å gje lokale brann- og redningsvesen god nok kompetanse om brann og redning i tunnel. Riksrevisjonen, som eg er einig med her, meiner at brannøvingar i dei enkelte tunnelane er avgjerande for at brann- og redningsvesena skal få kunnskap om korleis røykutviklinga artar seg, og om korleis ventilasjon og anna utstyr fungerer. Dersom lokale brann- og redningsvesen ikkje har nok kunnskap om desse forholda i tunnelane, aukar risikoen vesentleg for katastrofe ved ei uønskt hending. Det er ei felles oppfatning blant tunnelforvaltarar, tryggleikskontrollørar, regionane og brann- og redningsvesen at det er behov for fleire øvingar, også brannøvingar, for å styrkja kompetansen på brann og redning i tunnel. Det er kritikkverdige at krava til øvingar i tunneltryggleiksforskrifta ikkje er etterlevde.

Informasjonen til trafikantane om åtfærd ved køyring i tunnel, tryggleiksutstyr og bruk av dette og om sjølvredning er ikkje god nok. Undersøkinga syner at Statens vegvesen i altfor mange tilfelle ikkje har god nok oppfølging av tryggleiken. Sentrale retningslinjer, rettleiarar og kvalitetssystem er anten ikkje utforma eller ikkje oppdaterte, og gjev ikkje tydelege føringar for arbeidet med risikoanalysar og beredskapsplanar i regionane. Vegdirektoratet har heller ikkje god nok informasjon for å følgja opp at tunnelar vert forvalta i tråd med lover og forskrifter.

Me merkar oss at departementet seier at dei allereie har begynt oppfølginga av Riksrevisjonens anbefaling, som er:

- «Riksrevisjonen rår til at Samferdselsdepartementet sørgjer for at Vegdirektoratet
- bidreg til ei systematisk tryggleiksforvaltning av vegtunnelar ved å
 - oppdatere det faglege rammeverket for tryggleiksforvaltninga
 - utvikle ein felles rettleiar for beredskapsplanar
 - styrkje oppfølginga av forvaltninga i regionane
- i samråd med naudetatane styrkjer kompetansen om brann og redning gjennom opplæring og brannøvingar, særleg i risikoutsette vegtunnelar

- tar i bruk vidare tiltak for å styrkje kunnskapen til trafikantane om sjølvredning og tryggleiksutstyr i vegtunnelar»

Eg starta med å seia at mange føler nok litt angst når dei køyrer inn i tunnelar, og at den skrekken ikkje vert mindre av denne rapporten. Det er kanskje ikkje så mykje me kan gjera med redsla til folk, men det me kan gjera noko med, og som på sikt kan dempa frykta, er å visa at me tek sikkerheita på alvor, og at me er godt rusta når ulykka er ute. Me veit mykje om kva som skal til. Spørsmålet er om det er vilje til å ta lærdom og gjera det som vert anbefalt. Departementet har sagt dei skal følgja opp. Det er bra, men aller helst synest eg det burde ha vore utført no, før me får fleire ulykker.

Gjermund Hagesæter (FrP) [11:04:10]: Det er svært få land i verda – om noko – som har fleire og lengre vegtunnelar enn vi har i Noreg. Derfor er sjølvsgatt tunnel-sikkerheit eit veldig viktig tema som vi må prioritere høgt i dette landet. Men på grunn av dei mange og lange tunnelane er det sjølvsgatt eit omfattande og krevjande arbeid, og det tek tid å løfte sikkerheita opp på eit høgare nivå.

I dei om lag 1 130 norske vegtunnelane blir det kvart år i gjennomsnitt registrert om lag 1 300 uønskte køyre-tøystopp og i gjennomsnitt om lag 25 brannar og 15 tilløp til brann. Uønskte hendingar i vegtunnelar er altså noko som skjer, og som vi må vere førebudde på vil skje også framover. Alle tunnelar som er lengre enn 500 meter, skal ha ein oppdatert risikoanalyse og ein oppdatert beredskapsplan. Denne undersøkninga viser at foreløpig har ikkje alle tunnelar det.

Undersøkinga viser også at kravet i tunneltryggleiks-forskrifta om å gjennomføre øvingar minst kvart fjerde år i alle tunnelar eller i ein tunnel i nærleiken, ikkje er gjennomført for alle tunnelane. Øving er viktig, både det å gjennomføre tilpassa øving for den enkelte tunnelen og ikkje minst det å lære av øvinga. Vi har altfor mange eksempel frå andre område på at same feilen blir gjord fleire gonger. Derfor må vi ha eit godt system som gjer at vi unngår å gjere same feilen på nytt. Vi må lære av både gode og dårlege erfaringar som ei øving gir, slik at vi er best mogleg rusta når dei reelle, uønskte hendingane finn stad.

Sjølv om ikkje alt er slik ein heilt ideelt sett skulle ønskt at det var, er det openbert lys i enden av tunnelen. Mange ting går i riktig retning. I 2016 blei det starta eit arbeid med å betre førarkortopplæringa, og sikker køyring i tunnel skal bli ein del av opplæringa. Det er viktig. Oppgrade-ringsarbeidet som er i gang i tråd med krava i tunnel-tryggleiksforskrifta, vil også betre tryggleiksutstyret i tunnelane og dermed gjere sjølvredning enklare for trafikantane.

Fleire og fleire tunnelar har også fått installert naudnett. Utbygginga av naudnett er eit gedigent løft for samfunns-sikkerheita og beredskapen i Noreg, god kommunikasjon kan vere heilt avgjerande i ein krisesituasjon. Ikkje minst gjer eit betydeleg investeringsløft at norske tunnelar er blitt tryggare, og vil også bli tryggare i tida framover. Det håper eg at statsråden kjem nærmare inn på – den satsinga som er gjord når det gjeld å løfte tunnelinvesteringane for framtida. Sjølv om mange ting går i riktig retning, er det uansett viktig at dei ulike aktørane tek denne rapporten på alvor, at dei rette grepa blir tekne, slik at den positive utviklinga vi har sett, kan fortsetje vidare framover.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:08:33]: Denne undersøkelsen tar for seg perioden 2007–2015 og er basert på et utvalg av 41 tunneler som er vurdert som særlig risikoutsatte. Riksrevisjonen har sett på oppgradering av tunnelene i forhold til tunnelforskriftene, og de har sett på utarbeidelse av og innhold i risikoanalyser og beredskapsplaner samt gjennomføring av øvelser og inspeksjoner. Riksrevisjonen har også vurdert informasjonen som gis trafikanter om sikkerhet i tunneler.

Dessverre viser Riksrevisjonens funn at sikkerheten i norske veitunneler ikke er god nok, og den er ikke på nivå med de standardene som er satt. Oppgraderingen av tunneler har ifølge Riksrevisjonen kommet svært kort. Noe av årsaken til dette er rett og slett at det har tatt for lang tid før arbeidet ble satt i gang. Jeg er glad for at Samferdselsdepartementet i rapporten oppgir at status for oppgraderingene bl.a. vil være tema i arbeidet med Nasjonal transportplan. Men det er selvsagt ikke tilstrekkelig at tematikken omtales i NTP. Her må Riksrevisjonens anbefalinger følges opp punkt for punkt. Derfor er det bra at departementet allerede har begynt på oppfølgingen av Riksrevisjonens anbefalinger.

Spesielt vil jeg peke på at det må prioriteres å ha moderne og oppgradert sikkerhetsutstyr i tunnelene. Samtidig må folk vite hvordan man skal bruke dette utstyret i en nødsituasjon. Som Riksrevisjonen peker på, er nytten av investering i utstyr avhengig av at trafikantene har kunnskap om tiltakene. Dessuten bør trafikantene ha kunnskap om sikker atferd og selvberging. Også på dette området inneholder rapporten noen forslag til tiltak som er verd å se nærmere på med tanke på oppfølging. I rapporten nevnes flere elementer som hittil ikke har vært høyt nok prioritert, det være seg tilstrekkelig øving på brann og redning og oppdaterte beredskapsplaner. Dette er viktig å få på plass. Samtidig er tunnelsikkerhet i all hovedsak et spørsmål om å prioritere midler til en sikker fysisk infrastruktur, i tillegg til vedlikehold. Det krever ressurser. Med Riksrevisjonens rapport som grunnlag er det svært gode grunner for å styrke arbeidet med tunnelsikkerhet framover.

Det er bra at Riksrevisjonen har tatt tak i dette. Fra Kristelig Folkepartis side kan jeg si at vi slutter oss til de vurderingene og anbefalingene som framkommer i rapporten.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:11:31]: Veitunnelsikkerheten i Norge må forbedres. Som komiteen skriver: En må ha konkret og høy prioritering, med tilstrekkelige budsjetter.

Jeg tror enhver ansvarlig statsråd de siste 10–20 årene har følt det ansvaret en har for tunnelsikkerheten. Det har vært et spørsmål som alle ansvarlige myndigheter har kjent på ikke har vært tilstrekkelig besvart, samtidig som en har hatt vanskeligheter med å få nødvendig gjennomslag i Finansdepartementet for de nødvendige bevilgninger. Det er mange ganger lettere å klippe snorer på nye veier enn det er å sikre sikkerheten i eldre tunneler.

Det er altså svært kostbart. Vi sier i innstillinga at vi ønsker å bidra til en systematisk trygghetsforvaltning ved oppdatering av det faglige rammeverket for trygghetsforvaltningen, sann som Riksrevisjonen anbefaler.

Det har vært veldig mye oppmerksomhet rundt tunneler hvor det kjører mange biler. Ikke minst Oslofjordtunnelen har fått stor oppmerksomhet – det er en viktig tunnel, med store problemer med sikkerheten, så det er riktig at den får

det. Men jeg vil også påpeke nødvendigheten av at vi har oppmerksomhet på de mange og trange tunneler på Vestlandet, tunneler som er bygd mange tiår tilbake i tid, som har store rasproblemer, og som er av en sånn standard – f.eks. i Vaksdal kommune, på veien opp til Eksingedalen, vil enhver ved sjøsyn kunne erfare at tunnelene er så trange at vanlige, store busser ikke kan kjøre der – at det blir et spesielt anbud på bussrutene som skal kjøre der, på grunn av tunnelenes utforming.

Jeg vil si at et liv er like mye verdt over hele landet. Jeg synes det må rettes større oppmerksomhet mot de små tunneler til de grisgrendte strøk rundt omkring, for der står det veldig, veldig mye tilbake. Det er dårlige tunneler, det er trange tunneler, det er mye is i tunnelene. I det hele tatt er det en kunnskap om å kjøre i de tunnelene som langt, langt overstiger det som en vanlig beboer i de sentrale strøk blir gjenstand for. Så jeg håper at statsråden tar med seg at tunnelsikring skal gjelde for alle tunneler, med den nødvendige kvaliteten, sånn at vi får trygge forhold, sjøl om det i mange tunneler ikke kjører så mange biler hver dag – men tunnelene er helt avgjørende for det lokalsamfunnet som de er med på å betjene.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:14:48]: Det skal være trygt å ferdes i landet. Uansett om det er til sjøs, i luften, på skinnene eller på asfalt, skal vi strebe etter at risikoen for at uhell skjer, er så lav som mulig, og at konsekvensen hvis uhell skjer, er ufarlig for menneskeliv. Vi er ikke der i dag, men vi skal likevel strebe mot den retningen. Det gjelder på veiene, normalt, men jeg tror det området der vi gjerne føler oss mest hjelpeløse hvis ulykken skjer, er nettopp i tunneler. Jeg har vært i flere tunneler der ulykker har skjedd – Gudvangatunnelen, bl.a. Bare følelsen når en står der inne uten noe lys som virker, og tanken på hvor mye røyk det kan være der, gjør at en kan få dødsangst av mindre. Det å tilrettelegge for at folk kan redde seg hvis uhell oppstår, er svært viktig.

Det er mye som må gjøres. Det handler om måten vi utformer tunnelene på når vi bygger nye, det handler om hvordan vi utbedrer de veitunnelene vi allerede har, det handler om kjøretøy, og det handler om kunnskap og informasjon til trafikantene.

Vi er et av landene i verden med flest tunneler. Det å sørge for at de er trygge, er en viktig oppgave for meg, slik det har vært en viktig oppgave for Stortinget og for mine forgjengere. De funnene som Riksrevisjonen påpeker i rapporten om undersøkelsene fra 2007 til 2015, er alvorlige, og det er viktig at vi håndterer dem. Jeg mener at vi er i gang med veldig mye av dette. Derfor tror jeg at neste gang Riksrevisjonen ser på dette, vil en komme til andre konklusjoner. Men det er viktig at vi har folk som ser oss i kortene, både for å avdekke ting som er feil, og for å minne oss om at ting kan bli bedre.

Det pågår et arbeid for å oppdatere retningslinjer og prosessbeskrivelser på kvalitetssystemene for tunnelene. Det arbeidet som Riksrevisjonen har gjort, blir tatt med i vårt arbeid videre. Statens vegvesen vil sjekke ut beredskapsplaner som er utgått på dato, og vil påse at disse revideres. Det pågår et arbeid med ny mal for beredskapsplaner, som nå er under utprøving i to regioner, og det arbeides med å forbedre styringsdialogen mellom Vegdirektoratet og regionene og innarbeide sikkerhetsforvaltningen i tunnelene.

Statens vegvesen jobber innenfor brannvern, og Vegdirektoratet har etablert en nasjonal arbeidsgruppe innen brannvern og brannvernledelse. Vi i departementet har møtt denne gruppen, og vi har hatt møte med Statens havarikommisjon for transport og representanter for brannvesenet for å få en følelse av om det samarbeidet som trengs, fungerer, om samarbeidet mellom departementene er godt nok, og om det er enkelte virkemidler vi burde vurdere som i dag ikke er tatt i bruk.

I det arbeidet som skjer gjennom Vegdirektoratet, skal en sørge for erfaringsutveksling, en skal sikre en mest mulig lik praksis mellom regionene, en skal bistå med å implementere nytt regelverk og sikre at det er en god praksis, en skal følge opp avvik, følge opp hendelsesregister, utvikle planverk, utvikle system og rutiner og arrangere brannvernlederkurs, tunnelseminarkurs for brannvesenet og samlinger for brannvernledere i etaten. Dette er tiltak som er etablert, og som samsvarer godt med tilrådingene fra nettopp Riksrevisjonen.

Vi må sørge for at trafikantene er bedre kjent med de forutsetningene som ligger til grunn for selvredning i veitunneler. Det ene er å sørge for at det er en bedre del av trafikkopplæringen. Samtidig må vi påminne alle de som har hatt førerkort i lang tid, hvordan dette er. Så er det alltid en utfordring med turister som ferdes på norske veier, å sørge for at også de er best mulig forberedt hvis ulykken skjer. Det er attraktivt å være turist i storslått naturterreng, men der er det også gjerne mange tunneler. Derfor er opplysningskampanjer som retter seg mot både etablerte sjåfører i Norge og den tilfeldige bilturist fra utlandet, viktig.

Det er flere som har påpekt det arbeidet som skjer med tunneloppgraderingen. Det er også svært viktig. Det handler om å sørge for at det er reservestrom og -lys, at det er refleks ved oppmerking, at ting rett og slett fungerer i tråd med normale og moderne forventninger og krav. Tunnel-sikkerhetsforskriften ligger til grunn for dette, men jeg mener at uavhengig av EUs direktiv vil dette være nødvendig og viktig å gjøre.

Jeg synes likevel det er litt rart å høre fra Arbeiderpartiet at dette arbeidet burde regjeringen allerede vært ferdig med. Da minner jeg om at dette direktivet ble vedtatt i EU i 2006 – tror jeg det var. Det skjedde veldig lite i Norge i de påfølgende årene, faktisk gikk bevilgningene til tunnel-sikkerhet – i den grad det var vedlikehold og fornying – ned fra 2012 til 2013 og 2014, i de rød-grønnes budsjett. Dagens bevilgning er på nesten 2,5 mrd. kr, den var på rundt 600 mill. kr ved regjeringsskiftet. Vi skal alle jobbe med dette sammen, men når en etterlyser resultater når en selv ikke har vist vilje til å prioritere det opp, synes jeg avsenderen av den beskjedne bør se litt mer i eget speil.

Det er også litt rart å høre at alle statsråder har hatt lyst til å gjøre dette, men at Finansdepartementet har stoppet det. Det er ikke Finansdepartementet som styrer regjeringen; det er regjeringen som styrer Finansdepartementet. Jeg er veldig godt fornøyd med å ha en statsminister og en finansminister som sammen har gått inn og overtatt kontrollen over Finansdepartementet og sørget for at bevilgningene er mer enn firedoblet etter regjeringsskiftet. Det var åpenbart det som trengtes, hvis det var penger det sto på på dette området.

Men vi skal ikke la den politiske debatten forkleine viktigheten av det Riksrevisjonen har påsett. Det er mange ting som må bli bedre, både når det gjelder penger, og når

det gjelder måten en jobber på. Det er vi i gang med å gjennomføre, og vi kommer til å ta med de innspillene Riksrevisjonen har gitt oss, på en veldig god måte i det videre arbeidet.

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

Sak nr. 4 [11:21:25]

Stortingets vedtak til lov om endringer i finansforetaksloven (overdragelse av forsikringsportefølje ved offentlig administrasjon mv.) (Lovvedtak 51 (2016–2017), jf. Innst. 160 L (2016–2017) og Prop. 18 L (2016–2017))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Vi er da klare til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i tinglysingsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdelsesloven mv. (teknologinøytralitet)

I

I lov 7. juni 1935 nr. 2 om tinglysing gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

Tinglysing av dokumenter som gjelder fast eiendom, hører under en eller flere registerførere under Statens kartverk. Registrering av dokumenter som gjelder andeler i borettslag etter burettslagslova kapittel 6, hører under en eller flere registerførere under Statens kartverk. En registerfører som nevnt i første og annet punktum, må ha juridisk embetseksamen eller *tilsvarende*.

§ 22 nr. 1 skal lyde:

1) På overdragelse av panterett, *når panteretten er registrert på annet grunnlag enn elektronisk innsending,*

§ 32 annet ledd skal lyde:

For at en *pantoobligasjon som følger reglene for omsetningsgjeldsbrev, eller en panterett som er knyttet til et innløsningspapir som ikke er et omsetningsgjeldsbrev, skal kunne slettes etter bestemmelsen i første ledd, må når ikke annet er bestemt ved lov, kvittering eller samtykke være skrevet på dokumentet eller dette må leveres inn til registerføreren til påtegning om utslettelsen. Dette gjelder likevel ikke når det i dokumentet er tatt forbehold om at det ikke kan overdras. Dette gjelder heller ikke når den berettigede etter grunnboken er en bank som har konsesjon som bank etter finansforetaksloven § 2-7, en bank med filial i Norge og hovedsete i en annen EØS-stat som har rett til å drive virksomhet som bank i Norge etter finansforetakslo-*

ven § 5-2, eller en institusjon som nevnt i finansforetaksloven § 1-6 første ledd, og banken eller institusjonen ber om sletting uten fremleggelse av originaldokumentet. I slike tilfeller er banken eller institusjonen ansvarlig for ethvert tap som måtte oppstå som følge av at dokumentet verken tilintetgjøres eller gis påtegning om at det er slettet av grunnboken.

§ 32 nytt femte ledd skal lyde:

For nedkvittering, prioritetsvikelse eller andre disposisjoner som begrenser omfanget eller verdien av en tinglyst heftelse, gjelder første til fjerde ledd tilsvarende.

II

I lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker gjøres følgende endringer:

§ 200 a første ledd skal lyde:

Når noen med skjellig grunn mistenkes for en handling eller forsøk på en handling som etter loven kan medføre straff av fengsel i 10 år eller mer, eller som rammes av straffeloven §§ 121, 123, 125, 126, 127 jf. 123, 128 første punktum, 129, 136, 136 a, 145, 146, 231, 254, 257, 311, 332 jf. 231, 335 jf. 231, 337 jf. 231, eller 340 jf. 231 eller av lov om utlendingers adgang til riket og deres opphold her § 108 femte ledd, kan retten ved kjennelse beslutte at ransaking kan settes i verk uten underretning til den mistenkte eller andre.

§ 202 b første ledd første punktum skal lyde:

Når noen med skjellig grunn mistenkes for en handling eller forsøk på handling som etter loven kan medføre straff av fengsel i 5 år eller mer, eller som rammes av straffeloven §§ 121, 123, 125, 126, 127 jf. 123, 128 første punktum, 146, 198 eller 254, kan påtalemyndigheten beslutte at teknisk peileutstyr plasseres på kjøretøy, gods eller andre gjenstander for å klarlegge hvor den mistenkte eller gjenstandene befinner seg (teknisk sporing).

§ 202 c første ledd første punktum innledningen skal lyde:

Når noen med skjellig grunn mistenkes for en handling eller forsøk på handling som etter loven kan medføre straff av fengsel i 10 år eller mer, eller som rammes av straffeloven §§ 121, 123, 125, 126, 127 jf. 123, 128 første punktum, 129, 136, 136 a, 145, 146 eller 254, eller som rammes av lov om kontroll med eksport av strategiske varer, tjenester og teknologi m.v. § 5, kan retten ved kjennelse gi politiet tillatelse til å

§ 215 oppheves.

§ 216 a første ledd bokstav b skal lyde:

b) som rammes av straffeloven §§ 121, 123, 125, 126, 127 jf. 123, 128 første punktum, 129, 136, 136 a, 145, 146, 231, 254, 257, 311, 332 jf. 231, 335 jf. 231, 337 jf. 231, eller 340 jf. 231, eller av lov om kontroll med eksport av strategiske varer, tjenester og teknologi m.v. § 5 eller av lov om utlendingers adgang til riket og deres opphold her § 108 femte ledd.

§ 222 d annet ledd bokstav a skal lyde:

- a) straffeloven §§ 111, 113, 115, 117, 119, 120 a, 121, 123, 125, 126, 127, 128 første punktum, 129, 133, 135, 136, 136 a, 142 eller 145,

III

I lov 13. mai 1988 nr. 26 om inkassovirksomhet og annen inndrivning av forfalte pengekrav gjøres følgende endringer:

Kapittel I overskriften skal lyde:

Kapittel I. Område, definisjoner, fravikelighet m.m

Ny § 3 a skal lyde:

§ 3 a Elektronisk kommunikasjon

Krav i eller i medhold av denne loven om at meddelelser til skyldneren skal gis skriftlig, er ikke til hinder for bruk av elektronisk kommunikasjon dersom meddelelsen er sendt på en betryggende måte. Kongen kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hva som kan anses for en betryggende måte.

§ 9 første ledd bokstav a skal lyde:

- a) etter kravets forfall ha sendt skyldneren skriftlig varsel om at inkasso vil bli satt i verk, og

§ 10 første ledd første punktum skal lyde:

Når et krav er mottatt til inkasso og betalingsfristen i inkassovarsel etter § 9 er løpt ut, skal inkassatoren sende skyldneren en skriftlig oppfordring (betalingsoppfordring) om enten å betale eller å komme med innsigelser mot kravet innen en frist på minst 14 dager.

IV

I lov 26. juni 1992 nr. 86 om tvangsfullbyrdelse gjøres følgende endringer:

§ 1-3 tredje ledd første punktum skal lyde:

Når et foretak med rett til å drive finansieringsvirksomhet etter *finansforetaksloven § 2-1*, låner ut penger mot håndpant i løsøre ved at pantet overleveres til foretaket, kan det inngås forhåndsavtale om at panthaveren selv kan selge løsøret til dekning av pantekravet dersom pantsetteren ikke har innfridd pantekravet innen en frist på minst en måned som panthaveren har fastsatt i et skriftlig varsel som er sendt skyldneren etter forfall.

Ny § 1-10 skal lyde:

§ 1-10 Elektronisk kommunikasjon

For elektronisk kommunikasjon med namsmyndighetene gjelder domstoloven § 197 a tilsvarende.

Krav i eller i medhold av denne loven om at varsler og meddelelser mellom saksøker og saksøkte skal gis skriftlig, er ikke til hinder for elektronisk kommunikasjon dersom meddelelsen er sendt på en betryggende måte. Kongen kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hva som kan anses for en betryggende måte.

Annet ledd gjelder tilsvarende for varsel etter § 1-3 tredje ledd første punktum og melding etter § 11-58 første ledd annet punktum.

§ 2-13 oppheves.

§ 2-17 skal lyde:

§ 2-17 *Frister*

§ 2-7 gjelder tilsvarende for Statens innkrevingssentrals tvangsfullbyrdelse.

§ 3-4 første ledd bokstav b første punktum skal lyde:

Selvskyldnergaranti fra norsk bank eller annet foretak med rett til å drive finansieringsvirksomhet etter *finansforetaksloven § 2-1*.

§ 4-18 annet ledd skal lyde:

Varsel kan unnlates dersom

- a) saksøkte ikke har kjent oppholdssted,
b) saksøkte ikke har kjent fullmektig med kjent oppholdssted som kan motta varsel på saksøktes vegne, og
c) saksøkte og fullmektig heller ikke har kjent kontaktinformasjon for elektronisk varsling som nevnt i § 1-10 annet ledd.

Namsmyndigheten kan frita saksøkeren for varslingsplikten dersom det er grunn til å frykte at fullbyrdelsen ellers ville bli vanskeliggjort. *Er det urimelig å kreve at saksøker skal varsle elektronisk, har kjent kontaktinformasjon som nevnt i første punktum bokstav c ikke betydning.*

§ 7-2 skal lyde:

§ 7-2 *Tvangsgrunnlag*

Tvangsgrunnlag for utlegg er foruten de alminnelige tvangsgrunnlagene:

- a) Gjeldsbrev som lyder på en bestemt pengesum og som inneholder vedtakelse av at gjelden kan inndrives uten søksmål. *Gjeldsbrevet* er tvangsgrunnlag overfor utstederen når vedkommendes underskrift er bekreftet av to myndige vitner eller i samsvar med forskrift gitt av Kongen. Gjeldsbrevet er også tvangsgrunnlag overfor enhver som ved påskrift på gjeldsbrevet har påtatt seg selvskyldneransvar ved en overdragelse eller stilt seg som selvskyldnerkausjonist eller som kausjonist på forfallsvilkår som nevnt i finansavtaleloven § 71, forutsatt at påskriften inneholder vedtakelse av inndrivning uten søksmål, og at vedkommendes underskrift er bekreftet som nevnt ovenfor.
- b) Veksler for krav som nevnt i vekselloven §§ 47 til 49 jf § 77.
- c) Sjekker for krav som nevnt i sjekkløven §§ 44 til 46.
- d) Beslutning om tvangsmulkt eller disiplinærstraff truffet av offentlig myndighet med hjemmel i lov.
- e) Krav som etter særlig lovbestemmelse er tvangsgrunnlag for utlegg.
- f) *Skriftlig meddelelse* som fordringshaveren selv har sendt skyldneren og som viser kravets grunnlag og omfang.
- g) *Elektronisk gjeldserklæring* som lyder på en bestemt pengesum, når erklæringen er avgitt til foretak med rett til å drive finansieringsvirksomhet etter *finansforetaksloven § 2-1* eller til institusjon som nevnt i *finansforetaksloven § 1-6* første ledd, og erklæringen inneholder vedtakelse av at gjelden kan inndrives uten søksmål, samt elektronisk erklæring om kausjonsansvar som selvskyldner eller på forfallsvilkår som nevnt i

finansavtaleloven § 71 for en slik forpliktelse når kautionserklæringen er avgitt til foretak eller institusjon som nevnt og inneholder vedtakelse av inndrivelse uten søksmål.

Tvangsgrunnlag som nevnt i første ledd er også tvangsgrunnlag for utenrettslige inndrivingskostnader og renter med mindre annet følger av lov eller tvangsgrunnlaget.

§ 9-2 første ledd skal lyde:

Grunnlag for tilbakelevering er foruten de alminnelige tvangsgrunnlag avtale om salgspant når panteretten har rettsvern etter panteloven § 3-17 og avtalen inneholder opplysninger som nevnt i finansavtaleloven § 46 a første ledd bokstav f til h og k til o.

§ 11-3 skal lyde:

§ 11-3 *Kompetent namsmyndighet*

Begjæring om tvangsdekning i fast eiendom, og begjæring om tvangssalg av borettslagsandel som er registrert i grunnboken, skal settes fram for tingretten i den krets der eiendommen eller boligen ligger.

Begjæring om tvangsdekning i skip og luftfartøy skal settes fram for tingretten i den krets der skipet eller luftfartøyet er eller ventes å komme i nær fremtid. Dersom begjæringen gjelder tvangsbruk av norsk skip eller luftfartøy, skal begjæringen isteden settes fram for tingretten ved *det alminnelige verneetinget* til den som er registrert som eier, eller til en representant som kan motta søksmål på vedkommendes vegne.

Begjæring om tvangsdekning i akvakulturtillatelse skal settes fram for tingretten ved det alminnelige verneetinget til den som er registrert som *innehaver*. Dersom *innehaveren* av tillatelsen ikke har alminnelig verneeting i Norge, settes begjæringen fram for tingretten for den *komunen* som tillatelsen er knyttet til i akvakulturregisteret.

Begjæring om tvangsdekning i kraftledninger skal settes fram for tingretten i en krets der ledningen går. For kraftledninger som opprinnelig ble registrert av en tingrett, settes begjæringen fram for denne tingretten.

Begjæring om tvangsdekning i andre realregistrerte formuesgoder skal settes fram for tingretten i den krets der formuesgodet er registrert.

§ 13-2 annet ledd bokstav a skal lyde:

- a) Skriftlig avtale om leie som inneholder vedtagelse av at utlevering kan kreves når leien ikke blir betalt. Det skal gå fram av varselet etter § 4-18 at utlevering kan unngås dersom *leien, utenrettslige inndrivingskostnader, sakskostnader og forfalt leie fram til betalingstidspunktet, med renter*, blir betalt før fullbyrdelsen gjennomføres.

§ 13-2 tredje ledd bokstav a skal lyde:

- a) Skriftlig avtale om leie som inneholder vedtagelse av at tvangsfravikelse kan kreves når leien ikke blir betalt. Det skal gå fram av varselet etter § 4-18 at tvangsfullbyrdelse kan unngås dersom *leien, utenrettslige inndrivingskostnader, sakskostnader og forfalt leie fram til betalingstidspunktet, med renter*, blir betalt før fullbyrdelsen gjennomføres.

§ 13-2 tredje ledd bokstav c skal lyde:

- c) Oppsigelse i leieforhold etter husleieloven, når oppsigelsen fyller vilkårene i husleieloven § 9-7 og leieren ikke har protestert skriftlig til utleieren mot oppsigelsen på en måte som fyller vilkårene i husleieloven § 9-8 innen fristen på én måned, eller når utleieren har reist sak mot leieren og retten ikke har satt oppsigelsen til side.

§ 13-2 nytt fjerde ledd skal lyde:

Skriftlig avtale som nevnt i annet ledd og tredje ledd kan inngås elektronisk.

§ 13-6 første ledd tredje punktum skal lyde:

Det skal opplyses at fullbyrdelsen kan unngås ved at kravet blir oppfylt innen fristen etter første punktum, eller når fullbyrdelsen er begjært etter § 13-2 annet ledd bokstav a eller tredje ledd bokstav a, ved at *leien, utenrettslige inndrivingskostnader, sakskostnader og forfalt leie fram til betalingstidspunktet, med renter*, blir betalt innen fristen.

V

I lov 16. juli 1999 nr. 66 om Schengen informasjonssystem gjøres følgende endringer:

§ 7 første ledd nr. 2 skal lyde:

2. opplysninger om personer som ikke skal gis tillatelse til innreise fordi det i forbindelse med utvisning etter utlendingsloven § 66 første ledd bokstav a, b, c, e eller f eller annet ledd, §§ 67, 68 eller 126 annet ledd er truffet vedtak om innreiseforbud, og vedtaket fortsatt er gjeldende

VI

I lov 6. juni 2003 nr. 39 om burettslag gjøres følgende endringer:

§ 6-7 første ledd skal lyde:

For panterett som ikke er tinglyst elektronisk, gjeld ikke føresegnene i § 6-5 for avhending av panteretten til eige eller pant eller for utlegg i panterett.

VII

I lov 12. september 2003 nr. 93 om endringer i lov 7. juni 1935 nr. 2 om tinglysing m.m. oppheves endringen i del II i lov 7. juni 1935 nr. 2 om tinglysing § 1 første ledd.

VIII

I lov 15. mai 2008 nr. 35 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her gjøres følgende endringer:

§ 105 første ledd bokstav d og e skal lyde:

- d) det eneste grunnlag for opphold i riket er vernet mot utsendelse etter § 73,
e) utlendingens søknad om beskyttelse har blitt eller mest sannsynlig vil bli nektet realitetsbehandlet i medhold av § 32 første ledd bokstav a eller d eller femte ledd, eller

§ 106 første ledd bokstav f og g skal lyde:

- f) utlendingen er i transitt i norsk lufthavn, med sikte på *utsendelse*,
 g) utlendingens søknad om beskyttelse mest sannsynlig vil bli nektet realitetsbehandlet i medhold av § 32 første ledd bokstav a eller d eller femte ledd. Dette gjelder ikke hvis utlendingen er mindreårig eller har mindreårige barn som også har søkt beskyttelse, *eller*

§ 106 a første ledd bokstav j og k skal lyde:

- j) utlendingen er funnet å utgjøre en trussel mot grunnleggende nasjonale *interesser*,
 k) utlendingens søknad om beskyttelse er nektet realitetsbehandlet etter § 32 første ledd bokstav a eller d eller femte ledd, *eller*

IX

I lov 20. juni 2014 om endringer i tinglygingsloven mv. (elektronisk tinglysing) skal del IV nr. 1 lyde:

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelser til forskjellig *tid, og sette i kraft bestemmelser til forskjellig tid for ulike registre.*

X

I lov 27. mai 2016 nr. 15 om endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.) del III skal endringen i lov 26. juni 1992 nr. 86 om tvangfullbyrdelse § 7-2 bokstav d lyde:

- d) Beslutning om tvangsmulkt, administrativ sanksjon eller disiplinærstraff truffet av offentlig myndighet med hjemmel i *lov.*

XI

1. Loven gjelder fra den tid Kongen fastsetter. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig *tid, og sette i kraft bestemmelser til forskjellig tid for ulike registre.*
 2. For tvangsgrunnlag som nevnt i tvangfullbyrdelsesloven § 7-2 første ledd bokstav a som foreligger på tidspunktet for ikrafttreddelsen, er gjeldsbrevet tvangsgrunnlag for utenrettslige inndrivingskostnader og renter bare i den grad det inneholder vedtakelse av at også renter og slike kostnader kan drives inn uten søksmål.
 3. Departementet kan gi nærmere overgangsbestemmelser.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 3:10 (2015–2016) – Riksrevisjonens undersøkelse av effektivitet i vedlikehold av jernbanenettet – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 3:16 (2015–2016) – Riksrevisjonens undersøkelse av arbeidet til styresmaktene med å styrkje tryggleiken i vegtunnelar – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Sak nr. 4 er andre gangs behandling av lovvedtak.

Det foreligger ingen forslag til anmerkning. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved andre gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Sak nr. 5 [11:32:22]

Referat

- (135) Oppheving av lov om ferie for fiskere og endringer i ferieloven (Prop. 52 L (2016–2017))
 Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
- (136) Representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om å ta vare på truede bestander av villaks og sjøørret (i Hardanger) (Dokument 8:37 S (2016–2017))
 Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for næringskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
- (137) Samtykke til inngåelse av avtale mellom Norge og Finland om fisket i Tanavassdraget av 30. september 2016 (Prop. 54 S (2016–2017))
 Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
- (138) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Heidi Greni og Per Olaf Lundteigen om å innføre en nærhetsreform i barnevernet (Dokument 8:38 S (2016–2017))
 Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.

5. (139) Endringer i markedsføringsloven (unntak fra rett til innsyn i dagligvareportalens prisopplysninger) (Prop. 53 L (2016–2017))
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for næringskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
6. (140) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Heidi Greni og Per Olaf Lundteigen om bedre helsehjelp til barn i barnevernet (Dokument 8:39 S (2016–2017))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for familie- og kulturkomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
7. (141) Riksrevisjonens undersøkning av digitalisering av kulturarven (Dokument 3:4 (2016–2017))
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 11.34.

