

Møte torsdag den 5. desember 2013 kl. 10

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 21):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2014, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2013–2014), jf. Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering av prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhaugen–Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 1 (Innst. 39 S (2013–2014), jf. Prop. 182 S (2012–2013))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland (Innst. 40 S (2013–2014), jf. Prop. 197 S (2012–2013))
4. Innstilling fra finanskomiteen om skatter, avgifter og toll 2014 (Innst. 3 S (2013–2014), jf. Prop. 1 LS (2013–2014), Prop. 1 S (2013–2014), Prop. 1 LS Tillegg 1 (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014))
5. Innstilling fra finanskomiteen om skatter, avgifter og toll 2014 – lovsaker (Innst. 4 L (2013–2014), jf. Prop. 1 LS (2013–2014) og Prop. 1 LS Tillegg 1 (2013–2014))
6. Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til å sette i kraft en protokoll til endring av skatteavtalen av 4. oktober 1991 mellom Norge og Tyskland (Innst. 34 S (2013–2014), jf. Prop. 190 S (2012–2013))
7. Innstilling fra finanskomiteen om lov om tjenestepensjon (tjenestepensjonsloven) (Innst. 35 L (2013–2014), jf. Prop. 199 L (2012–2013))
8. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant
Mona Røkke***Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant Mona Røkke gikk bort 13. juli – 73 år gammel.

Mona Røkke ble født 3. mars 1940 i Drammen. Hun tok examen artium, og ble cand.jur. ved Universitetet i Oslo. Etter noen år som forretningsdrivende jobbet Røkke som politifullmektig og dommerfullmektig før hun etablerte seg som advokat i Drammen.

Det var som medlem av kommunestyret og formannskapet i Drammen at hennes lange rekke av politiske verv startet. Høsten 1977 ble hun valgt inn på Stortinget fra Buskerud. Det ble starten på 12 meget aktive år i rikspolitikken.

I sin første periode på Stortinget satt Røkke i justiskomiteen. Hun markerte seg raskt som en av Høyres ledende justispolitikere. Høsten 1981 ble hun justisminister i

Willochs regjering, et embete hun hadde inntil hun i 1985 måtte trekke seg på grunn av sykdom. Hun fortsatte på Stortinget frem til valget i 1989 – først som medlem av forsvarskomiteen og deretter sosialkomiteen. Etter stortings-tiden tiltrådte hun som fylkesmann i Vestfold og var en aktiv og engasjert fylkesmann til hun gikk av med pensjon i 2010.

Mona Røkke var en av de ledende Høyre-politikere på 1970- og 1980-tallet og gjorde seg bemerket som en av partiets fremste feminister. Hun var leder av Høyrekvinnens landsforbund, både i Buskerud og på landsplan, og av Høyres sentralstyre og arbeidsutvalg. Som justisminister vil hun bl.a. bli husket for sitt arbeid for kriminalomsorg og kriminalitetsforebygging. Den første handlingsplanen mot kvinnemishandling var det Røkke som lanserte.

Den lange rekken verv Mona Røkke innehadde, vitner om et bredt interessefelt og stort samfunnsengasjement. Blant annet ledet hun Reindriftsstyret, satt i styrene for Statens Landbruksbank og for Norsk Folkemuseum, og hun var leder av Telenors bedriftsforsamling. Hun ledet også utvalget som utredet styrket rettssikkerhet for psykisk utviklingshemmede, i tillegg til at hun var styremedlem i Landsforeningen mot Kreft, nestleder i Kreftforeningen og nestleder i Europabevegelsen, for å nevne noe.

Mona Røkke etterlater seg mange venner i store deler av norsk samfunnsliv. Her på Stortinget vil vi særlig minnes hennes innsats som representant og statsråd.

Vi lyser fred over Mona Røkkes minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Presidenten: Representantene Ingebjørg *Godskesen*, Jan Arild *Ellingsen* og Arild *Grande*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentant for Oslo, Peter N. *Myhre*, har tatt sete.

Representanten Abid Q. Raja vil fremsette et representantforslag.

Abid Q. Raja (V) [10:04:28]: Det handler om noe vi alle er opptatt av: mat. Jeg har derfor på vegne av stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Pål Farstad, Ola Elvestuen og meg selv gleden av å fremme et representantforslag om en helhetlig jordvernplan.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Da Stortinget i dag mottar besøk fra det russiske føderasjonsrådet, vil vi få et raskt presidentskifte, så jeg overlater ordet til Marit Nybakk.

M a r i t N y b a k k overtok her presidentplassen.

Presidenten: Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at møtet fortsetter utover kl. 16.

Sak nr. 1 [10:05:30]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2014, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2013–2014), jf. Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene: Arbeiderpartiet 40 minutter, Høyre 35 minutter, Fremskrittspartiet 20 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter og Miljøpartiet De Grønne 5 minutter.

I tillegg foreslås at medlemmer av regjeringen får 5 minutter hver.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtaler for hver partigruppe og seks replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen, innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:07:22] (komiteens leder): Først vil jeg benytte anledningen til å takke komiteen for et godt og effektivt arbeid med årets samferdselsbudsjett. Den gode samarbeidsånden som preger komiteens medlemmer, lover godt for de neste fire årene i komiteen.

Så vil jeg si at det er en sann glede å behandle og senere i dag også vedta et så offensivt samferdselsbudsjett. Landet har fått en ny regjering, og det viser med all tydelighet det budsjettet vi behandler i dag. For på bare tre uker har denne regjeringen bevist at den ikke bare tenker nytt, den leverer faktisk nytt.

Samferdselsområdet er en satsing for regjeringen, og på kort tid har vi sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre i Stortinget sørget for et styrket samferdselsbudsjett som vil sørge for raskere utbygging av vei- og kollektivtilbud. Allerede i neste års budsjett ser vi en markert økning sammenlignet med det rød-grønne budsjettet. Vi ser en ny retning i samferdselspolitikken, der nye virkemidler blir tatt i bruk, og der vi ser nye måter å organisere samferdselssektoren på. Det er jammen på tide, for det er helt nødvendig å tenke nytt på dette området. Det handler om å gi folk en enklere hverdag. Det handler om å bygge landet for å sikre fremtidig verdiskaping og konkurransekraft.

Velgerne ga i høst klar beskjed: De ønsket seg en ny ledelse av landet – for å få en mer punktlig jernbane, for å få tryggere veier å kjøre på, og for at næringslivet skal få fraktet varene sine raskere frem.

Vi bygger ikke fremtiden med penger alene. Vi må tenke nytt, organisere oss bedre og sørge for å få mer sam-

ferdsel ut av hver krone. Vår erfaring er at mange har prøvd å tenke nytt i de årene som de rød-grønne har styrt, men det ser ut til at de rød-grønne har holdt seg for ørene og dratt den ideologiske rullegardinen helt ned foran øynene. Tidligere NSB-sjef Osmund Ueland burde jo vite hva han snakker om. Han skrev for to dager siden følgende i en kronikk på NRK Ytring:

«De fleste stopper for rødt lys, og slik stoppet også Stoltenberg-regjeringen stort sett utviklingen av jernbanen i åtte år.»

Mens de rød-grønne ble stående på rødt lys i åtte år, så skifter Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen til grønt lys og inviterer alle gode krefter til å være med på å gjøre norsk samferdsel mer effektiv og mer fremtidsrettet.

Som et konservativt menneske er jeg opptatt av å ta vare på ting og holde ting ved like, slik at også de som kommer etter meg kan ha nytte av det som generasjoner før dem har investert i. For meg er derfor vedlikehold av infrastruktur en sentral politisk oppgave. Jeg er derfor veldig fornøyd med at vi i budsjettprioriteringene for 2014 har fått til en solid økning av innsatsen på vedlikehold. Et godt og tilstrekkelig vedlikehold er en god investering i fremkommelighet og trafikksikkerhet. Store deler av styrkingen på riksveinettet vil gå til helt nødvendig vedlikehold av tunneler. Vedlikeholdsetterslepet har bygd seg opp over mange år, og det er en formidabel jobb å skulle redusere det etterslepet som har bygd seg opp. Men med dette budsjettet har vi tatt et langt steg i riktig retning.

En mer kraftfull kollektivutbygging er nødvendig for å sikre storbyområdene godt miljø og en fleksibel trafikkflyt. En stor befolkningsvekst – en vekst der det meste vil komme rundt de store byene – gjør det helt nødvendig med en kraftig satsing på kollektiv for å kunne møte disse utfordringene innen både bosetting og trafikk.

For at folk og gods skal velge jernbane, må vi ha trygghet for at toget går når det skal, og at det kommer frem i tide. Det er forunderlig at ikke vedlikehold på jernbane har blitt prioritert i større grad de siste årene. Derfor er det så gledelig at satsingen på jernbane nå er den største på mange år. Totalt sørger Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre for at det bevilges 750 mill. kr mer til jernbane i budsjettopplegget enn det Stoltenberg-regjeringen foreslo i sitt budsjett.

Nye finansierings- og utbyggingsmodeller vil bidra til at vei- og jernbanestrekninger blir bygd raskere og vedlikeholdt bedre. Store utbygginger bør organiseres på en helt annet måte enn i dag, slik at gjennomføringstiden kan reduseres betraktelig.

En god samferdselspolitikk handler om mer enn penger; det handler også om systemer og om hvordan vi organiserer den. Vi har nå fått en regjering som viser vilje til nytenkning, slik at vi kan omorganisere veisektoren og jernbanesektoren og bygge mer vei og bane raskere og billigere. Ett av disse tiltakene er arbeidet som er satt i gang for å få på plass et investeringsselskap for vei. Et annet er initiativet for å se på rollene til Jernbaneverket og NSB. Men det stopper ikke der: Også arbeidet med et eget infrastrukturfond, som gir en mer forutsigbar finansiering av fremtidig infrastrukturutvikling, har kommet godt i gang.

Skal vi få til et taktskifte og en økt satsing på vei og bane, er det helt avgjørende at prosjektene blir planlagt, og at de er klare til å realiseres når midlene blir gjort tilgjengelig. Vi kan ikke ha det sånn at planene går ut på dato før en blir ferdig. Derfor må planleggingstiden ned.

Offentlig–privat samarbeid, OPS, gir mer for pengene, kortere byggetid og høy kvalitet på infrastrukturen. Derfor ønsker vi å sette i gang flere OPS-prosjekter – særlig på vei. Norge har hatt tre prosjekter med offentlig–privat samarbeid på veisektoren. Erfaringene fra disse har vært svært gode. Ifølge en evaluering fra TØI har veiene blitt ferdigstilt raskere enn med tradisjonell gjennomføring.

Byggemetoden offentlig–privat samarbeid gir flere fordeler. Den kan opptil halvere byggetiden, den gi sammenhengende utbygging av lange strekninger, garanterte utbyggingskostnader, ingen budsjettsprekker for staten, den kan være rimeligere enn tradisjonell utbygging, og byggekvaliteten kan tilpasses veiens eller jernbanelinjens totale levetid, fordi utbyggeren selv er ansvarlig for vedlikeholdet i opptil 25 år hvis man går inn på en slik kontrakt.

En stor del av veiinfrastrukturen ble overført til fylkeskommunene gjennom forvaltningsreformen i 2010 – inklusiv et stort vedlikeholdsetterslep. Fylkeskommunene er avhengig av tilførsel av midler for å løse denne oppgaven. Det var derfor nødvendig å styrke rammen til dette formålet utover det rød-grønne forslaget. Og kanskje viktigere: Denne regjeringen viderefører rentekompensasjonsordningen med en ramme på 2 mrd. kr årlig, som den forrige regjeringen ønsket å avvikle. Jeg registrerer at det er mange, mange rundt omkring i Norges land som gleder seg veldig over at Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen nå har fått tilbake rentekompensasjonsordningen.

Man skal også gi ros til den rød-grønne regjeringen for at også de har løftet investeringsnivået på jernbane de seneste årene. Til tross for at det er mer penger, må vi også huske at i forhold til NTP-en som Stortinget forpliktet seg til før sommeren, så ligger vi allerede på etterskudd. Utgangspunktet fra de rød-grønne var rett og slett for dårlig. Vi tar igjen mye i dette budsjettet, men ikke alt. Det betyr at det er behov for videre satsing fremover, og hvis vi skal nå de målene Stortinget satte seg i sommer, håper jeg også at vi får en bred enighet om den satsingen og de forpliktelsene i årene fremover.

Statsbudsjettet for 2014 på samferdselssektoren markerer starten på en ny tid for norsk samferdsel. Vi skal reformere måten vi bygger både vei og jernbane på, i årene som kommer. Nå tar vi de første skrittene. Det skal opprettes utbyggingsselskap både for vei og jernbane, og vi oppretter et infrastrukturfond som vil bidra til tryggere og mer forutsigbar finansiering av infrastrukturen. Vi vil bygge mer effektivt, billigere og mer langsiktig for fremtiden.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirin Sund (A) [10:17:45]: Først av alt ønsker jeg å takke representanten Helleland som leder av komiteen for et veldig godt samarbeid i komiteen om budsjettet.

Men jeg har et par spørsmål: Representanten Helleland bruker en del tid i sitt innlegg på å løfte opp OPS-prosjek-

tene. Er det nå slik at regjeringen – også med Fremskrittspartiet – mener like mye som Høyre at dette er trylleformelen for å bygge ut mer vei, og på hvilken måte mener representanten at OPS vil gi mer vei for pengene? Og har en i det hele tatt noen betenkeligheter i forhold til hvordan en binder opp pengene for framtidige generasjoner – ikke minst for framtidige politikere?

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:18:30]: Jeg takker representanten Sund for et veldig godt spørsmål. Jeg er veldig glad i OPS, og det er også fordi den første OPS-strekningen som ble bygd i Norge, ble startet bygd i min nabokommune. Klett–Bårdshaug-prosjektet viste seg jo å være veldig, veldig vellykket. Nå blir veien godt vedlikeholdt. Jeg kan også fortelle representanten at nå har man nettopp skiftet ut lysene i hele tunnelen med LED-lys, både for å få billigere lys for dem som drifter veien, men også fordi det er bedre for oss bilister.

Ja, det som er viktig for oss, er at vi tenker på en helt annen måte enn det den foregående regjeringen har gjort. Tidligere regjeringer har satt samferdsel på vent. I åtte år har man bare bygd ut en veistubb her og en veistubb der. Det som er avgjørende for oss, er at vi tenker helt nytt og overordnet i større prosjekter, og da mener vi at det å organisere utbygging av større prosjekter, der det blir inngått kontrakter med private firmaer, er en god måte å gjøre det på.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:19:50]: Forhandlingene med Kristelig Folkeparti og Venstre ga mer midler til jernbane enn til vei. Det kan det være gode grunner til. Representanten Hofstad Helleland var også inne på at jernbanen har fått økte bevilgninger – opp mot 300 pst. faktisk – de siste åtte årene. Det har vært sterkt fokus på at jernbanen er viktig å ta vare på, og at det er viktig å bygge ut nye strekninger.

Når jeg ser i både tilleggsproposisjonen og innstillingen fra komiteen, er det noen prosjekter som vektlegges sterkere enn andre. Samtidig har transportplanen veldig klare ambisjoner når det gjelder elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Man har klare ambisjoner når det gjelder Ofofbanen og KVU når det gjelder de lange godsbanene, deriblant Nordlandsbanen og Sørlandsbanen – en rekke strekninger.

Mitt spørsmål er: Betyr det at man vektlegger noen prosjekter så mye sterkere i innstillingen at man nedprioriterer de som er prioritert opp i transportplanen?

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:20:54]: Jeg har lyst å gjenta rosen til de rød-grønne. Jeg er veldig glad for at de rød-grønne har styrket jernbanebudsjettet i så stor grad som de har gjort – særlig dette året. Jeg er også veldig glad for den avtalen vi har med Kristelig Folkeparti og Venstre, der vi har styrket jernbanesatsingen ytterligere.

Vi legger prioriteringene i NTP til grunn. Men det er veldig forunderlig å lese i avisen at når vi har styrket jernbanen med 750 mill. kr, greier man – særlig representanter fra Arbeiderpartiet – å fremstille det som en jernbanesektor i minus. Det må man nesten være medlem av Arbeiderpartiet for å forstå. Jeg synes det er veldig forunderlig.

Nå har vi et veldig bra jernbanebudsjett, hvor det er særlig viktig for regjeringen å styrke to ting, nemlig vedlikehold av infrastruktur og planlegging av nye prosjekter, og der legger vi prioriteringene i NTP til grunn for vårt videre arbeid.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [10:22:08]: Jeg synes at vi ved inngangen til en samferdselsdebatt bør kunne forvente et snev av seriositet fra representanten Hofstad Helleland.

Når man beskriver den rød-grønne satsingen gjennom åtte år, med økt satsing på samferdsel, som litt klatting på noen veistubber hist og pist, synes jeg at det er helt på grensen. Representanten Hofstad Helleland erkjenner vel at økningen de siste årene har vært omtrent 90 pst. på samferdselssektoren?

Jeg undres da hva representanten Hofstad Helleland vil kalle den forrige Høyre-regjeringens satsing på samferdsel, hvis hun beskriver vår satsing de siste åtte årene på en så nedlatende måte.

Likevel vil jeg spørre representanten Hofstad Helleland: Det er en kjensgjerning at dette budsjettet som er lagt fram av Høyre og Fremskrittspartiet, ikke er i nærheten av å innfri de løftene som Høyre og Fremskrittspartiet ga i forbindelse med NTP. Kan vi forvente at de holdes i løpet av stortingsperioden?

Presidenten: Presidenten vil minne alle representantene om taletiden.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:23:19]: Det skal jeg respektere.

Til representanten Eidsvoll Holmås vil jeg si at for vår regjering handler ikke det å bygge fremtiden om penger alene. Ja, de rød-grønne har økt litt på hvert budsjett, men for denne sektoren, som nå skriker etter endring, handler det ikke bare om å få mer penger. Vi må tenke nytt når det gjelder hvordan vi organiserer, hvordan vi får mer samferdsel ut av hver krone, hvordan vi sørger for et bedre vedlikehold, hvordan vi ruster opp jernbanen og hvordan vi sørger for å få mer vei for pengene vi bruker. Det er forskjellen på de rød-grønne og denne regjeringen.

Derfor ønsker vi et nytt infrastrukturfond og et nytt veiselskap. Vi ønsker også å vurdere et nytt selskap for jernbane, fordi vi ser at vi må tenke helt annerledes enn bare å sitte og være opptatt av å øke litt på hvert budsjett. Det tror jeg også at representanten Eidsvoll Holmås vil ha stor glede av.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Eirin Sund (A) [10:24:45]: I 1997 var jeg leder av hovedkomiteen for Kulturminneåret. Mottoet da var «Forankring fryder». Det er historien vår som forankrer oss i nåtiden.

Jeg tror ikke at vi politikere vinner valg eller noe som helst på bakgrunn av det vi har gjort eller på bakgrunn av historien, men jeg tror veldig på at historien og fortiden sier noe om hvem vi er, hvor vi er og hvorfor vi har kom-

met dit vi har kommet. Jeg tror det er mye lærdom i historien som kan ta oss videre inn i framtiden på en bedre måte enn den måten vi muligens gjorde det på før. Derfor fryder forankring.

Thorbjørn Berntsen sa det så godt da han åpnet Kulturminneåret i 1997:

«Det er framsynt å se bakover.»

Jeg husker veldig godt at en av mine største oppdagelser og overraskelser på begynnelsen av 2000-tallet, da jeg ble statssekretær i Samferdselsdepartementet i Stoltenberg I-regjeringen – i tillegg til at det var en fantastisk plass å være – var at det der lå fine NTP-planer, som det ikke var noe galt med, men som aldri, verken før eller umiddelbart etterpå, ble oppfylt. Det ble i denne salen aldri bevilget de pengene som den samme salen hadde vedtatt at skulle bevilges. Det skjedde ikke – verken før, da eller etterpå. Det førte til store etterslep på både vei, bane, kollektiv, til sjøs og i luften. Det etterslepet sliter vi med den dag i dag.

Da de rød-grønne overtok i 2005 var det situasjonen. Vi satte inn et massivt taktskifte på samferdselssektoren. Vår regjering la fram to NTP-er med veldig høye ambisjoner, og vi gjorde det for det langstrakte landet som vi bor i. Vi overoppfylte til og med NTP-ene. Fra vi tok over har bevilgningene økt med nesten 90 pst. – altså på de åtte årene med rød-grønn regjering. Jeg er stolt av at vi gjorde det, og at vi fikk det til.

Vårt mål var og er å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkutvikling enklere, raskere, tryggere og mer miljøvennlig. Det skal bidra til å styrke konkurransekraften til næringslivet, det skal bedre bymiljøet og det skal bidra til regional utvikling.

Det skal gjøre at hver enkelt av oss skal få en enklere hverdag.

God samferdsel er at Kjell-Idar Juvik, representanten fra Arbeiderpartiet i Nordland, skal kunne komme seg hjem til barna sine og familien sin i bygda han bor i i Nordland på en rask, trygg og effektiv måte hver gang han skal reise fra jobb herfra.

God samferdsel er at alle som bor i byene våre, skal kunne reise kollektivt. Det sparer areal, minsker utslippene fra biltrafikken, noe som gir bedre miljø og luftkvalitet, som gjør byene gode å leve i, og som gir store klimagevinster.

God samferdsel er når både de som sitter der med hjerteret i halsen, fordi de har en sønn på 21 år – som jeg har – med veldig mye testosteron, og som ferdes på våre veier og sønnen, har fått god opplæring, og at veiene er så sikre at vi som er foreldre, kan slappe av og ha det i alle fall bitte litt bedre enn vi kanskje har det enkelte ganger.

Det skal også være slik at de som ferdes mellom fjord og fjell, ikke skal være redd for at det skal gå et ras som skal ta skolebussen eller noen andre på vei hjem.

God samferdsel har vi når ledene er trygge når båtene og skipene ferdes på sjøen. Havnene skal være gode til å ta imot.

God samferdsel er også at alle de som ferdes i transportsystemet, skal kunne bruke det uavhengig av om de kan gå, stå, se eller høre.

God samferdsel er også at vi som kommer fra andre

plasser, tar inn over oss, erkjenner og aksepterer at Oslo – hovedstaden vår – og Østlandet som helhet, hvor det bor utrolig mye folk, også må ha et transportsystem på både bane, kollektiv og vei, som fungerer, og som gjør det mulig for folk å leve og arbeide her på Østlandet.

Jeg sier ikke med disse eksemplene at vi er der vi skal. Men jeg mener at de rød-grønne i disse åtte årene, hvor man målrettet har prioritert samferdsel og latt pengene følge med, har erkjent fortiden og handlet for framtiden.

Dette har vi gjort samtidig som vi har bygd fellesskapet på andre områder. Vi har sikret god økonomisk styring, og dermed også sikret tryggheten for folks arbeidsplasser, hus og hjem.

Vi lovte det, vi gjorde det, og vi lovte ikke mer enn det var mulig å holde.

Forskjellen på den nye regjeringens og den rød-grønne regjeringens pengebruk på samferdselsbudsjettet, som vi skal diskutere her i dag, er liten. Men den store forskjellen er hva den nye regjeringen har lovt og sagt at den skulle gjøre mer eller mindre fra dag én, og hva den nå faktisk leverer.

Nå forholder den nye regjeringen seg til de rød-grønnes NTP og ikke til sin egen. Vi hadde en rekordsatsing i vår NTP. Fremskrittspartiet hadde en ramme som var på 455 mrd. kr mer enn vår. Høyre og Fremskrittspartiet har lovt flere og nye konkrete veiprojekter utover det vi gjorde.

Bård Hoksrud lovte å fjerne alle bommene i Norge fra dag én, altså 100 mrd. kr de ti neste årene – gedigne summer. Nå skal de fjerne noen bomstasjoner, som utgjør 0,8 pst. av den totale bompengefinansieringen de neste ti år. Vi skal senere i dag her i salen vedta bompengeprojekt for 2 mrd. kr – altså tre ganger mer enn de foreslår å kutte – og det før jula faktisk har kommet i gang!

I fjor foreslo Fremskrittspartiet rett før jul å kutte bomgjelden med 25 mrd. kr. De hadde de samme pengene da som de har nå. Hva har egentlig skjedd? Jo, nå må de forholde seg til virkelighetens verden. De kan ikke øse ut penger uten at det får konsekvenser på andre områder. Det er ikke størrelsen på Fremskrittspartiets valgopplutning eller Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstres skyld at færre bomprosjekter blir fjernet, og at det vil bestå prosjekter i framtiden. Fremskrittspartiet har i alle år sagt hva de skulle gjøre. De sa det samme helt inn på terskelen til valgdagen. Da hadde de lenge visst at de kom ikke til å bli så mye større enn 16 pst., men likevel endret de ikke lovnadene sine, de justerte ikke innholdet i budskapet sitt, så de vil uansett måtte bli målt på hva de faktisk sa at de skulle gjøre og hva de faktisk leverer.

Vi i Arbeiderpartiet står for vår politikk, og vi står for våre løfter. Vi lover ikke mer enn vi kan innfri. I dag skal vi vedta et budsjett som i all hovedsak viderefører vår rød-grønne politikk i budsjettet vi leverte i oktober.

Jeg er veldig glad for at regjeringen i avtalen med Venstre og Kristelig Folkeparti har økt bevilgningene til vei og bane. Det samme gjør vi, men ikke så mye som dem – for de pengene har ikke vi.

Det er også sånn at bompenger er lik mer penger til vei. Det er ikke sånn som mange tror, at Arbeiderpartiet mener

at det er så kjekt og greit at folk skal betale bompenger over det ganske land. Vi skulle også ønske at det ikke var sånn, men det er sånn det må være for at vi skal få de veiene, banene og de kollektivløsningene vi ønsker å ha. Til den halve milliarden kroner regjeringen nå kutter i bompenger: De fleste av prosjektene er snart nedbetalt. To av prosjektene har, som regjeringen sier, store kostnader med innkreving. Det har de fleste andre bompengeprojektene ikke. Da har jeg lyst til å si: Kanskje burde vi aldri vedtatt de to prosjektene i denne salen. Men da må alle være klar over at da hadde det heller aldri blitt bygd noen vei den gang. Jeg tror for framtiden at lærdommen fra fortiden kan hjelpe oss å gjøre kloke valg, sånn at vi vedtar bompengeprojekt som er kloke, og som gjør at folk får respekt for at det spleiselaget som bompenger er, og også vil være, er viktig for at vi skal få den veien og den banen vi ønsker.

Så har jeg lyst til å si til representanten Hofstad Helleland, som framhever at det er en veldig satsing i forhold til de rød-grønnes budsjett. Det blir ikke en millimeter mer vei – i alle fall ikke per nå – om en etablerer et veiselskap. Det blir heller ikke en millimeter mer vei – kanskje litt, kanskje et par meter – med infrastrukturfond. Men det er ikke mange penger. Det er snakk om 3 mrd. kr eller noe sånn som skal være avkastningen fra det.

Jeg skal gi den nye regjeringen sjansen. Den skal selvfølgelig få vise hva den får til på fire år, men jeg synes at dette er litt opp som en bjørn, ned som en skinnfell. Jeg har ikke stemt på dem, så for meg gjør det ingen ting, men jeg tenker at for dem som har stemt på dem, må det være veldig spesielt å se hva vi skal gjøre i ettermiddag når vi skal vedta samferdselsbudsjettet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [10:34:38]: Jeg må innledningsvis minne representanten Sund om at den første NTP-en, som ble vedtatt i 2002 og 2006, som Bondevik II-regjeringen styrte etter, var vedtatt i Stoltenberg Is regjeringstid. Det gjenspeilte kanskje økonomien på det tidspunktet, kontra den økonomien vi har i dag.

Så har jeg lyst til å si at det er veldig mye positivt som skjer i dette budsjettet. Vi bygger på NTP-en – selvfølgelig gjør vi det, for Høyre var med på å vedta den NTP-en i sommer. Vi hadde noen påplussinger, bl.a. et fond på 50 mrd.kr. I løpet av denne perioden har vi klart å innfri 30 mrd. kr av dem allerede.

Spørsmålet mitt gjelder dette som har vært litt rart med Arbeiderpartiet. På den ene siden skryter de veldig opp sitt budsjett, på den annen side problematiserer de at det har blitt 750 mill. kr mer. Kan hun forklare hvordan en økning på 750 mill. kr kan være et problem i forhold til det å ikke bevilge 750 mill. kr ?

Eirin Sund (A) [10:35:40]: Først vil jeg si at de andre regjeringene jeg nevnte – Stoltenberg I var en regjering som heller ikke leverte på NTP-en – hadde mange ulike farger og valører. Jeg mente det var fra 2005 at en faktisk gjorde det en vedtok i denne salen, både fra regjeringens side og fra denne salens side.

Vi har ikke gitt eller kommet med så mange penger som de har, men også vi har økt med så mye penger vi mener det er mulig å bruke. Vi mener at denne regjeringen bruker penger feil når de tar av oljefondet og bruker mer av det. Vi mener også det er feil når denne regjeringen gir litt ekstra til samferdsel, men kutter på andre områder som barnehagepris, pappaperm og på nytt barnehageopptak. Vi har mindre penger enn dem, og vi mener at det ikke er forsvarlig å bruke mer. Og så mener vi at de kuttene de gjør, er for drastiske til at vi kunne vært med på å få finansiert dem.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [10:36:49]: Først: Når bare sju av ti prosjekter i den forrige i NTP-en er påbegynt eller realisert, kaller jeg ikke det at planen en gang er oppfylt.

Jernbanen er en viktig del av kollektivtrafikken. Den forrige regjeringen har vært med på å øke bevilgningene til jernbane. Et sted har likevel grensen gått, og det er når det gjelder vedlikehold. Vi vet at vedlikehold er viktig for regulariteten, og viktig for å få flere folk fra å kjøre egne biler og over på bane. Derfor undres jeg: Hvorfor har den rød-grønne regjeringen neglisjert vedlikeholdet gjennom de åtte årene den har sittet i regjering, eller sovet i timen om du vil, når det ville vært fullt mulig virkelig å sette jernbanen på kartet ved å gjøre noe med vedlikeholdsetterslepet?

Eirin Sund (A) [10:37:31]: Er det én ting jeg faktisk er stolt over, er det det vi har klart å gjøre på jernbane de siste åtte årene. Men så skal jeg være den første til å erkjenne, som jeg også gjorde i innlegget mitt, at vi har et gedigent etterslep på jernbanen, som vi også har på vei, som vi ikke tok innover oss før det var altfor sent, og som vi nå betaler for. Jeg mener det er viktig at vi skal ta etterslepet, og derfor er jeg veldig glad for at vi – med de pengene vi mener vi kan bruke – også ønsker å gi enda mer til å rette opp etterslepet på jernbanen. Men jeg mener det er feil når representanten Godskesen påstår eller påpeker at vi ikke har gjort noe de siste åtte årene. Er det en sektor som har blitt løftet, så er det jernbanesektoren, men langt fra nok. Men vi har i alle fall begynt å gjøre det – i motsetning til det som er blitt gjort tidligere.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:38:26]: Under Bondevik II ble luftfarten i Norge modernisert. Det som tidligere het Luftfartsverket, ble fornyet og omdannet til et statlig aksjeselskap. Avinor så dagens lys. Avinor fikk helt andre muligheter enn det som var tilfellet i det gamle Luftfartsverket. De kunne utvikle seg, legge gode investeringsplaner for fremtiden. Det har gitt dem en forutsigbarhet og en frihet og evne til å planlegge og bygge rasjonelt. Suksessen har vel vært så stor at selv de rød-grønne, som stemte mot fornyelsen, ikke reverserte opprettelsen av Avinor da de overtok makten.

Nå må vi ta nye grep. Veisektoren trenger fornyelse. Det nye flertallet vil sørge for mer rasjonell bruk av midler, mer langsiktighet og mer helhetlig utbygging. Et veiselskap vil være en viktig del av denne fornyelsen. Har Arbeiderpartiet nå lært av historien, sånn at vi nå kan forvente

et bredt flertall her på Stortinget for den fornyelsen som vi så sår trenger?

Eirin Sund (A) [10:39:32]: Arbeiderpartiet og den rød-grønne regjeringen har vært opptatt av at en skulle gjøre ting mer fornuftig, mer effektivt og mer framtidsrettet. Den har tatt grep når det gjelder både det å planlegge og det å utføre.

Samtidig – og jeg skal være enig med representanten i det – er Avinor en god historie. Arbeiderpartiet vil og være med, og vi sier ikke nei til å se på andre mulige måter å organisere norsk samferdsel på. Men vi er ikke der at vi tror at veiselskap – helt automatisk – er det som fører oss dertil. Det er en del spørsmål som vi må ha svar på, for at vi skal være beredt til å gå med på noe som helst; nye måter å organisere på, eller om man kanskje skal gjøre det innenfor dagens organisering. Det som er viktigst for oss, er at de pengene vi bruker på samferdsel, blir det mest mulig bane av, mest mulig vei av, og at det er det som skal komme ut i den andre enden. Vi skal være med på å diskutere hvordan vi skal organisere det, men vi har ikke bestemt oss for hvordan det skal bli.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Åse Michaelsen (FrP) [10:40:52]: Ja, mye har skjedd siden forrige budsjett innen samferdselssektoren. Vi har fått en ny regjering og dermed en ny politisk sammensetning her på Stortinget, med andre muligheter for å kunne påvirke politiske beslutninger.

Gode transportløsninger er ekstra viktig for Norge – en tynt befolket nasjon med store avstandsulemper. Det betyr at vi i stor grad må vektlegge infrastrukturtiltak som gir våre innbyggere en forutsigbar og ikke minst effektiv utbygging, hvor ulike transportformer tilpasses det behovet som folk har. For å få dette til holder det ikke alene å pøse på med penger. Et dårlig prosjekt blir faktisk ikke bedre ved å bevilge mer. Derfor må vi tenke nytt, organisere oss bedre og sørge for at hver krone blir brukt rett.

Veinettet er vår viktigste infrastruktur. Effektive og sikre veier er helt avgjørende for næringslivets konkuranseevne og for å dekke innbyggernes behov, noe denne regjeringen har satt seg som mål å sikre. Opprettelsen av et infrastrukturfond på 20 mrd. kr i 2014, med opptrapping til 100 mrd. kr i løpet av denne perioden, synliggjør en regjering som viser handlekraft og ikke minst framtidstenkning. Vi vil investere en større andel av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland i vei, bane og annen samferdsel, etablere et eget utbyggingsselskap som skal løfte flere veiprosjekt inn i en mye større ramme, samt gjennomføre utbyggingen mer effektivt.

Ja, vi som stortingspolitikere vil miste litt makt, for dette selskapet skal i mye større grad legge faglige vurderinger til grunn, og her på Stortinget skal vi i større grad vedta rammer for sektoren, på lik linje med hvordan Sverige og andre land har gjort det i en årrekke.

Regjeringen vil øke sikkerheten på norske veier ved å bygge fullverdige motorveier med midtdelere, mellom pressområdene og mellom de største byene. Altfor ofte har

vi sett at fylker som har sittet med statsråden, har fått «uttelling» for sin region. Dette har vært lite tillitvekkende for folk flest. Vedtak skal fattes og deretter igangsettes etter en samfunnsøkonomisk lønnsomhet som gir best og mest uttelling for hver skattekrone som brukes.

Vi vedtok en NTP i vår som var laget av en rød-grønn regjering. Det står mye bra i den – for all del – men opposisjonen den gang hadde en rekke forslag til endringer som ikke ble vedtatt. Nå står vi ved en ny korsvei. Det blir tatt nye grep og gjort strukturendringer. Vi planlegger en halvering av planleggingstiden, kjappere utbygging, mindre byråkratisk saksbehandling og nye veinormer, og mer korrekte tall vil bli benyttet.

Det er dette vi vil gjøre noe med ved at vi nå ser prosjektene i en større sammenheng, for regjeringen ønsker i mye større grad å bygge ut vei og bane i helhetlige prosjekt. En rapport fra IRF har slått fast at f.eks. E18 i Vestfold kunne ha stått ferdig i løpet av 7 år – ikke 24 år – dersom veien hadde blitt bygget ut helhetlig. Men arbeidet med endringer av NTP har vi allerede igangsatt, og vi imøteser endringsforslag til det beste for innbyggerne.

Luftfarten er tidvis stemoderlig behandlet. Vi har også sett det i de innleggene som har vært foreløpig, at man har snakket lite om luftfarten. Dette er en sektor som faktisk sysselsetter rundt 60 000 mennesker, det er den transportformen som knytter Norge kjappest sammen, og det er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet – dersom man ser bort fra taxinæringen. Flyrutene i Norge er avgjørende for mobiliteten i befolkningen vår. Særlig ser vi behovet for gode tilbud mellom Nord-Norge og Sør-Norge. Bruk av fly til helsetransport er en viktig del av det denne bransjen bidrar med. Særlig i Nord-Norge, der lange strekninger betyr tap av tid, er kortbanenettet i så henseende veldig viktig.

Avinor AS står overfor et omfattende investeringsprogram i årene framover for å møte forventet vekst i etterpørsel innen luftfarten. Det er derfor av stor betydning at Avinor i størst mulig grad blir gitt mulighet til å bygge infrastruktur tilpasset behovet. Finansieringssystemet gir ingen incentiver til å se investeringer i luftfarten i sammenheng med utbygging av annen infrastruktur. Dette gir faktisk et samfunnsøkonomisk tap i milliardklassen. Videre er det veldig viktig at den nye regjeringen vil prøve ut raskere transfer for passasjerer som er i transitt på Oslo Lufthavn. Dette er en sak jeg faktisk har spurt den tidligere finansministeren om i hvert fall fire–fem ganger. Nå skjer det noe, og det er bra. Dette vil faktisk gi samfunnet en besparelse på ca. 170 mill. kr årlig. Det er viktig at vi nå mer inngående drøfter luftfartens og bransjens rammebetingelser.

Mye kunne ha vært sagt. Budsjettet som vi nå skal vedta, er jo en blanding av rødt, grønt, gult og blått. Det blir spennende å se hva som kommer nå, og ikke minst hva som kommer i neste budsjett.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [10:46:19]: Både i transportkomiteens innstilling og i komiteens korrespondanse med Samferdselsdepartementet framkommer det at regjeringen, når den refererer til Nasjonal transportplan – NTP – legger til

grunn den NTP som det rød-grønne stortingsflertallet vedtok i vår. Ved behandlingen av NTP i vår ville Fremskrittspartiet øke rammene med ikke mindre enn 455 mrd. kr. Jeg gjentar: 455 mrd. kr.

Er Fremskrittspartiet nå fornøyd med at det ikke kommer 455 mrd. kr, og at det er rammene som det rød-grønne stortingsflertallet vedtok, som det nå skal jobbes ut fra og planlegges med de neste årene?

Åse Michaelsen (FrP) [10:47:09]: Det er altså en flertallsregjering som har vedtatt den foreliggende NTP, som representanten helt riktig sier her. For oss er det viktig å sortere de sakene som ligger der, og se på de forslagene som både Fremskrittspartiet, Høyre og andre partier har foreslått. Jeg vil sammenligne litt med når en i næringslivet overtar et varelager. Først må en foreta vareopptelling. Så må en se hvilke saker som faktisk er datovarer, som kanskje må ut først. Så må en se på helheten, på hvilken måte en i tilfelle har mulighet til å kunne framskynde prosjekt som kan gi best mulig uttelling. Fremskrittspartiet har i sitt eget NTP-forslag vist en annen finansieringsmåte for hvordan man skiller investering og drift osv. Jeg er helt sikker på at representanten vil kunne se, i de nærmeste månedene og i de nærmeste årene, at det vil komme veldig mange gode, nye forslag og røkeringer.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:48:19]: Representanten Michaelsen var inne på at veinettet er viktig for næringsliv og bosetting i hele landet. Det er jeg helt enig i. Det er veldig viktig. Samtidig ser vi, etter forhandlingene som var i Stortinget med Kristelig Folkeparti og Venstre, at man har vridd endel av investeringene fra vei til jernbane. Så skaper representanten litt usikkerhet om viljen til å følge opp Nasjonal transportplan, for man sier at man skal sortere prosjekt, og samtidig viser man til at man skal ha et veiselskap som skal stå for endel av prioriteringene.

Da blir mitt spørsmål til representanten: Kan vi nå vente at investeringsmidler til riksveier vil gå ned? Og med bakgrunn i prioritering av veiselskap og sortering av prosjekt i NTP: Hvilke prosjekt er det da man vil nedprioritere?

Åse Michaelsen (FrP) [10:49:14]: Nå må vi først se, som sagt. Vi har sittet i syv uker og er nødt til å ta en sak om gangen. Det viktigste for oss er faktisk at det blir samfunnsøkonomisk mulig å prioritere en større sammenheng i prosjektene. Det vil si at det finnes prosjekt i den rød-grønne NTP som faktisk ikke vil bli like aktuelle, fordi en vil få en mye bedre løsning. Jeg skal ta et eksempel. I den vedtatte NTP, som de rød-grønne har stått bak, finnes det planlagte veistrekkninger som er lagt opp som tofeltsveier.

I vår tenkning og i vår politikk vil vi kanskje i mye større grad se tre- og firefelts veier som en løsning der behovet for det faktisk har blitt synliggjort. For de menneskene som blir berørt av dette, må det være mye bedre å få løftet fokuset på en bedre vei enn at en klattvis, stykkevis og delt, bygger ut.

Abid Q. Raja (V) [10:50:27]: De siste årene har det skjedd en ganske stor revolusjon på veiene. De tidlige

elbilene Think og Buddy var fullstendig upraktiske med tanke på kjørelengden, som var ganske kort. De var nokså trafikkfarlige for dem som satt i dem, for de er nokså kollisjonsusikre, og for dem som er opptatt av estetikk, var de ikke veldig pene å se på. Det har skjedd en utvikling deretter, først kom Nissan Leaf på banen, og nå sist Tesla, som man kanskje kan si er kinderegget – bilen kjører langt, er sikker og er nokså pen å se på.

Stoltenberg-regjeringen la inn et ganske stort kutt på Transnova, på rundt 17–18 mill. kr, og Solberg-regjeringen la inn ytterligere kutt, på rundt 20 mill. kr. Jeg er glad for at vi fikk til et løft på Transnova, slik at vi kan fortsette utbyggingen av ladestasjoner over hele landet. Mitt spørsmål til representanten er om vi i årene som kommer, fortsatt kan få denne drahjelpen i forhandlingene. Kan vi regne med den hjelpen fra Fremskrittspartiet, slik at vi kan fortsette den store satsingen på utbygging av ladestasjoner og infrastruktur for elbiler?

Åse Michaelsen (FrP) [10:51:35]: For oss er det viktig at vi ser den utviklingen som har skjedd, og jeg tror veldig mange har vært overrasket over hvor fort dette nå har kommet på plass, hvor mange som nå kjøper elbil. Da er det viktig å se at staten skal være bidragsyter i å motivere og ikke minst få i gang tiltak nettopp knyttet til infrastruktur for elbil. Men nå har vi altså en bilbransje som begynner å få et nokså greit overskudd i bilsalget, som ser at de faktisk kan pløye penger tilbake – til sin egen fordel – ved å være behjelpelig med å få flere ladestasjoner på plass. Så vi tenker at private – les bilbransjen her – i mye større grad må ta del. Da må midlene som vi bevilger over statsbudsjettet, kanskje dreie seg inn på andre områder, ikke nødvendigvis bare gå til infrastrukturbygging. Vi tror at det private næringslivet, bilbransjen spesielt, faktisk skal kunne gi noe tilbake og være med i infrastrukturutbyggingen.

Presidenten: Replikkordskiftet er slutt.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:52:54]: Gjennom flere år har Kristelig Folkeparti og samarbeidspartiene etterlyst nytenkning innenfor samferdselssektoren. Ti års planleggingstid for veibygging er altfor lenge. I flere tiår har vi i tillegg opplevd en sterk underestimert av trafikkøkningen i vårt land, og selv om det i senere år har vært høy aktivitet på veisektoren, er ingen nye organisatoriske grep tatt for å løse de framtidige transportutfordringene. Det har hele tiden vært mer av det samme. Statens vegvesen har vært organisert på samme måte tiår etter tiår.

Jernbaneverket var midt i en fornyingsprosess ved regjeringsskiftet i 2005, men Stoltenberg-regjeringen valgte – og etter min mening med et svært uheldig resultat – å stoppe den fornyelsen. Nå har vi fått et nytt flertall, som er enige om at framtiden skal planlegges og gjennomføres gjennom nye måter å organisere transportetatene på. Dette ser vi fram til å få gjort.

Forslaget som legges fram i dag, vil jeg karakterisere som et offensivt budsjett, hvor transport er blitt en klar vinner. Selv om tilleggsproposisjonen fra regjeringen Solberg ga sektoren en solid påplussing, var det likevel et

klart behov for forbedringer på noen områder. Dette gjaldt ikke minst innenfor jernbanesektoren, nye virkemidler for raskere utbygging av gang- og sykkelveier og oppbygging av en bedre tilrettelagt infrastruktur rundt elbilsatsingen, og sammen med en sterk opprioritering av vedlikehold, ikke minst etter påtrykk fra samarbeidspartiene Venstre og Kristelig Folkeparti, opplever vi at man det første året i den nye stortingsperioden faktisk nå har startet arbeidet med å tilrettelegge for en større og mer offensiv satsing på samferdselssektoren enn en noen gang tidligere har klart å prioritere. Vi er tilfreds med at jernbanevedlikeholdet spesielt har fått en solid påplussing på til sammen 750 mill. kr. Likevel er ikke dette tilstrekkelig i årene framover for å unngå et økt etterslep. Vi vil derfor arbeide for at bevilgningene også på dette området kan holde tritt med utfordringene, slik at passasjerer kan få en fornyet tillit til at toget er til å stole på, og at næringslivet i større grad kan ta bane i bruk for transport av gods.

Det må også være en sentral målsetting å få til trygge, sammenhengende gang- og sykkelstier. 8 pst. sykkelandel i 2023 vil jeg ikke karakterisere som noen veldig ambisiøs målsetting. I Sverige er sykkelandelen 12 pst. Vi mener derfor det er viktig å bidra med virkemidler hvor en kan tilrettelegge for økt bruk av sykkel, og at vi sammen med frivillige organisasjoner som Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening kan få opp sykkelandelen samtidig som vi kan få flere kilometer med sammenhengende sykkelvei. Derfor har vi et forslag som hele komiteen nå står bak, en ny belønningsordning for gang- og sykkelveier som skal komme på plass i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett i 2014, en ordning som vil kunne stimulere kommuner og fylkeskommuner til å satse enda sterkere på gang- og sykkelveier. For våre barn og unge handler dette om flere trygge skoleveier.

Raskere planprosesser med mer forutsigbar finansiering er også avgjørende for å øke effektiviteten i all vei- og jernbaneutbygging. Vi imøteser derfor de nye grepene forslaget til statsbudsjett varsler med tanke på nyorganisering. Etablering av nytt vei- og jernbaneselskap, prosjektfinansiering og et infrastrukturfond tror vi alle er gode tiltak for å oppnå raskere resultater med høy kvalitet.

Til slutt: Rammevilkårene for elbil ble fastsatt av Stortinget gjennom klimaforliket. Den styrkingen som vi nå har fått av Transnova med 40 mill. kr etter budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, gir helt nye muligheter til i samarbeid mellom offentlige og private aktører å få til en ladeinfrastruktur som ytterligere kan gi ny fart i elbilutviklingen. Vi har fått et budsjett som gir god retning og fart til å løfte flere av oppgavene som lenge har stått i kø for å bli løst.

Til slutt vil jeg anbefale komiteens innstilling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:58:08]: Jeg har lyst til å utfordre Kristelig Folkeparti på Posten. Vi ser at Kristelig Folkeparti er med på forlik som innebærer at man kutter i kjøp av ulønnsomme posttjenester, og vi har en regjering som ønsker å innføre postdirektivet. Vi har hørt advarslene

fra Postkom, som peker på erfaringer fra andre land som tilsier at det blir dyrere, og man får ikke et likeverdig tilbud i hele landet ved å gjøre det, for det er kun rundt Oslo-gryta at man har et bedriftsøkonomisk marked. Så mitt spørsmål til Kristelig Folkeparti er: Er likeverdige posttjenester i hele landet viktig for Kristelig Folkeparti? Og hvis ja er svaret, hvordan vil man sikre likeverdighet?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:58:55]: I dag er det fri konkurranse på pakkepost. Det er kun på postsendinger under 50 gram Posten Norge har enerett. Vi tror og ser at Posten Norge er åpne og positive for mer konkurranse på dette området. De er omstillingsdyktige og et moderne konsern, som vi tror skal klare den utfordringen og kunne gjøre den tilpasningen som en her legger opp til, samtidig som en ivaretar et likeverdig posttilbud samme hvor en måtte bo i landet. Derfor er vi opptatt av at enhetsportoen fortsatt skal beholdes, og selv om det ikke nødvendigvis blir lørdagsomdeling, skal det være et likeverdig tilbud over hele landet. Og det er kanskje flere enn meg som er glad for at vi ikke får regninger på lørdagene framover.

Kjell-Idar Juvik (A) [11:00:20]: Kristelig Folkeparti hadde komitélederen i forrige transportkomité, og så sent som i juni vedtok man NTP. I innstillingen sluttet Kristelig Folkeparti seg til en merknad vedrørende det å satse på Nordlandsbanen, ikke minst strekningen fra Rana Gruber ned til Mo i Rana – en styrking som følge av Rana Grubers behov, for de skal ha nye malmvogner – for å få en forsterkning der. I innstillingen til budsjettet som ligger her i dag, er det også en merknad, men jeg registrerer at Kristelig Folkeparti ikke er med på den. Betyr det at Kristelig Folkeparti har en annen politikk i dag når det gjelder jernbane og Nordlandsbanen?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:01:13]: I det forslaget som vi står bak sammen med de tre andre samarbeidspartiene, har vi gått inn for en sterk satsing på jernbane. Det gjelder både vedlikehold og oppgradering, sånn at jernbanen skal være et mer attraktivt tilbud i de deler av landet som det er naturlig å legge jernbane til. Vi er opptatt av at også Nordlandsbanen skal ha en bedre framtid enn den har i dag. Vi har denne gangen bevisst ikke gått inn på enkeltstrekninger i merknadene, det vil en også se ut fra de andre merknadene våre, men det betyr ikke at vi ikke har fortsatt fokus på å gjøre de forbedringene og oppgraderingene på Nordlandsbanen som helt klart er nødvendige, og som vi fortsatt vil arbeide for.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:02:16]: Jeg synes ikke – basert på det første svaret – at jeg bare kan la representantens litt lemfeldige måte å omtale postombæring i distriktene på gå upåaktet hen. Er det sånn at Kristelig Folkeparti nå mener det er bra at folk i distriktene ikke får post på lørdagen? Hvorfor sviktet Kristelig Folkeparti postdirektivet, altså den motstanden mot postdirektivet som vi og den forrige regjeringen i fellesskap hadde klart å bygge opp? Og det tredje spørsmålet – for jeg synes at dette er en veldig spesiell måte å drive aktiv europapolitikk på,

nemlig å godta flere EU-direktiver som et tidligere storting har sagt nei til: Kan vi forvente den samme unnfalheten fra Kristelig Folkeparti i forbindelse med behandlingen av jernbanedirektivet i tiden som kommer, der det er en omfattende privatisering av jernbanen som er på trappene?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:03:19]: Når det gjelder vår holdning til Posten, vil jeg gjerne igjen få understreke at et likeverdig posttilbud for alle uansett hvor de måtte bo i landet, er en helt klar målsetting som det er viktig for oss å legge til rette for, og kunne gjennomføre, også i framtiden. Vi ser ikke på omleggingen av konkurransen på postsendinger under 50 gram som noen stor, radikal endring som vil redusere posttilbudet i distriktene og gjøre det dårligere.

Når det gjelder jernbanen, er vi opptatt av å gjøre de grepene som er nødvendige for å kunne bygge opp under jernbanen som et viktig transportmiddel i vårt samfunn. Vi har noen erfaringer fra konkurranseutsetting, f.eks. av Gjøvikbanen, som vi synes er gode. Vi tror det kan gjøres nye grep gjennom et eget jernbaneselskap. Vi tror også at vi gjennom en viss form for konkurranseutsetting vil kunne gjøre dette tilbudet enda mer attraktivt, både for passasjerer og for dem som skal frakte gods i dette landet.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:04:47]: Senterpartiet vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og tryggere. Dette vil bidra til å styrke konkurransekraften for 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 av dem har lang vei til markeder. Disse næringene er viktige for Norges økonomi og skaper lokale arbeidsplasser. Ved å investere i transportsystemer som får vareflyten til å henge bedre sammen, systemer som får mer gods over på kjøll og bane, bidrar vi til næringsutvikling og god klimapolitikk. Tiltak for å styrke myke trafikanter og for å få flere til å bruke sykkel og gange i byene er viktig, og en tiltaksplan for å få flere unge over på gange og sykkel er noe som Senterpartiet vil jobbe sammen med komiteen for.

Mer trafikksikre veier er viktig, samtidig som kontroller og holdningsskapende arbeid må til for at trafikken skal bli sikrere. Høsten og vinteren så langt har hatt en sterk økning av utenlandske vogntog. Mange av disse er ikke utstyrt for norske forhold. Tidligere samferdselsminister Arnstad fikk på plass nye dekkforskrifter. Den nye samferdselsministeren, Solvik-Olsen, tar til orde for mer grensekontroll, obligatorisk glattkjøringskurs mv. Senterpartiet støtter disse tiltakene helhjertet. Men har samferdselsministeren støtte i EU og hos EU-minister Helgesen for å gjennomføre disse tiltakene?

Den rød-grønne regjeringen holdt det den lovde: To transportplaner ble overopplyst, og våren 2013 ble Nasjonal transportplan 2014–2023 vedtatt – med en ny sterk satsing på samferdsel, og en økt planramme på 167 mrd. kr, sammenlignet med en videreføring av nivået på saldert budsjett for 2013 – en plan med god regional fordeling og store investeringer i alle landsdeler. Korridorer som knytter landet sammen, prioriteres sterkere. Bevilgningene under den rød-grønne regjeringen til vei og bane har alene økt med nær 90 pst. siden 2005.

Senterpartiet legger den rød-grønne regjeringens budsjettforslag til grunn, det bygger på vedtatt Nasjonal transportplan. Siden det økonomiske handlingsrommet har økt siden budsjettet ble lagt fram, velger Senterpartiet, sammen med Arbeiderpartiet og SV, å styrke rammeområde 17 med 660 mill. kr. Vår påplussing går bl.a. til økt jernbanevedlikehold og rentekompensasjonsmidler til fylkesveier.

Vi har merket oss Høyre–Fremskrittsparti-regjeringens kutt på regionale utviklingsmidler, og at deler av dette blir omdisponert til fylkesveiene. Senterpartiet støtter satsing på fylkesveier, som nevnt, men ikke kutt i regionale utviklingsmidler – det bidrar til mindre næringsstans i distriktsfylkene.

Videre kutter Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen investeringene i havn og farleder med 46 mill. kr. Det går ut over investeringer i havn på Napp i Flakstad kommune i Nordland og Sommarøy i Tromsø kommune i Troms. Det er tiltak som Senterpartiet ikke kan støtte. Det får direkte konsekvenser for fiskeflåten og for bedriftene i disse havnene. Det at investeringene i disse havnene i beste fall blir utsatt, innebærer også at viktige fiskerihavninvesteringer langs kysten blir satt på vent. Det rimer dårlig med vedtatt Nasjonal transportplan og nærskipfartsstrategien der det ble satt av 3 mrd. kr til styrking av sjøtransport og havner. 46 mill. kr burde det være rom for innenfor disse midlene, for behovene til investering i disse havnene er godt grunnlagt.

Kuttene i statlig kjøp av posttjenester og innføringen av postdirektivet er i samme distriktsfiendtlige stil. Det er med forundring Senterpartiet registrerer at Kristelig Folkeparti og Venstre støtter dette. Siden det kun er et avgrenset geografisk område rundt Oslo der det er bedriftsøkonomisk lønnsomt med posttjenester, har enhetsportoer og statlig kjøp vært garantien for et likeverdig posttilbud for næringsliv og innbyggere landet rundt. Innføringen av postdirektivet setter enhetsportoer på spill, og kuttet i statlig kjøp bærer bud om en retning der landets næringsliv og innbyggere ikke får et likeverdig tilbud i fremtiden. Det blir dyrere, og det gir færre ombæringsdager.

Senterpartiet registrerer også at etter 40 år med beskyldninger fra denne talerstolen om landeveisrøveri, ran og flåing av bilistene, er dagen i dag en merkedag. Virkeligheten har innhentet også regjeringspartiet Fremskrittspartiet, og de stemmer for 1,5 mrd. kr i bompenger. Lik det eller ikke, bompenger er en del av måten å finansiere vei på, ikke noe annet.

Politikk handler ikke om å love mest, men om å gjennomføre det en lover.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Torill Eidsheim (H) [11:10:04]: Statens vegvesen har foretatt en kartlegging som viser at det vil koste 47–78 mrd. kr å fjerne forfallet og gjøre nødvendig oppgradering på fylkesveinettet.

Den rød-grønne regjeringen la fram et ønske om å fjerne rentekompensasjonsordningen i sitt budsjett. Nåværende regjering har valgt å styrke veisatsingen gjennom økte bevilgninger og gjennom å beholde en overføring på 1 mrd. kr – i tillegg til å videreføre rentekompensasjonsordningen. Mitt spørsmål er: Hva er det som har gjort at Senterpartiet nå innser at det er viktig å styrke investeringsmulighetene for fylkene ved å videreføre rentekompensasjonsordningen?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:10:54]: Som representanten sikkert kjenner til, bevilget den rød-grønne regjeringen midler direkte til fylkeskommunene for å ta igjen etterslep, midler som ble fordelt i forbindelse med Nasjonal transportplan. Vi videreførte rentekompensasjonsordningen for prosjekter som man var i gang med. Det var et grep som man mente var viktig.

Så har vi under budsjettbehandlingen nå valgt å styrke fylkesveiene ytterligere ved at vi viderefører rentekompensasjonsordningen som helhet. Det er ikke noe nytt at man under stortingsbehandling av budsjetter endrer innstillingene eller prioriteringene. Det gjorde vi også i de fire årene som har gått, da vi selv var i posisjon. Vi styrket togstopp, gang- og sykkelveier, tiltak til redningsselskapet mv. Så det er intet nytt i det. Vi mener at man totalt sett får en bedre løsning slik enn ved å kutte i regionale utviklingsmidler – for så å fordele noe tilbake til noen fylkeskommuner.

Roy Steffensen (FrP) [11:12:03]: Først av alt vil jeg si at jeg er veldig glad for at Senterpartiet på under to måneder har skiftet mening og nå innser at Stoltenberg-regjeringens forslag til budsjett innenfor samferdsel var veldig dårlig distriktspolitikk, og at de i ettertid har sett at den nye regjeringens forslag om en videreføring av ordningen med rentekompensasjon til fylkene er et godt virkemiddel for veibygging i distriktene.

Spørsmålet mitt handler om finansiering av vei. Senterpartiet – og Arbeiderpartiet – påpeker i en merknad at det er «dyrere å kjøpe på avbetaling enn å betale kontant». Er det ikke nettopp dette Senterpartiet har gjort i åtte år? Har vi ikke lånt penger billig ut av landet, for så å låne dem dyrt tilbake for å finansiere vei-prosjekter? Det er jo slik bompengeselskapene har blitt finansiert. Kan jeg tolke dette som en retningsforandring hos Senterpartiet, og at et fritt Senterpartiet i Stortinget vil støtte forslag fra regjeringen om mindre lånefinansiering og økt statlig andel til veibygging?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:13:00]: Som jeg redegjorde for i mitt innlegg, er det vel ikke akkurat distriktspolitikken til den nye regjeringen jeg jubler for. Tvert imot ser vi en klar endring fra distrikt til sentrale strøk når det gjelder en rekke tiltak. Rentekompensasjonsordningen har

vi styrket gjennom budsjettbehandlingen, vi har pluss på her. Å si at Stoltenberg-regjeringens distriktpolitikk var dårlig – det kjøper jeg ikke.

Når det gjelder OPS, som representanten tar til orde for, har vel eksemplene fra en rekke land vist at det er dyrt å kjøpe på avbetaling. Jeg husker godt at finansministeren i Sverige sa at det var det minst lure man kunne gjøre, og at man nettopp ikke kjøper på avbetaling når man kan betale kontant. Så jeg tror man skal nyansere bildet noe med tanke på hvor smart det er med OPS.

Å diskutere andre former for veifinansiering kommer Senterpartiet til å være med på. Så får vi se på hvordan innretningen blir. Vi kommer nok til å stille en rekke spørsmål før vi kan si ja til hvordan man skal løse det.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:14:12]: Senterparti-lederen, Liv Signe Navarsete, uttalte til Nationen:

«Problemet er ikke at staten har dårlig råd, men at vi har innrettet oss uklokt. Det er ikke pengemangel, men systemtvang som holder oss tilbake.»

Det har vært høy aktivitet på veisektoren når det gjelder pengebruk, men vi registrerer at det ikke er det samme når det gjelder gjennomføringsgrad. På jernbanefeltet var det forholdsvis en langt større investeringstakt for hundre år siden enn det man kunne se i periodene med de rød-grønne.

Når Senterpartiet hadde statsråden for samferdsel i åtte år, og vi leser Liv Signe Navarsetes uttalelse, er det ikke litt underlig for Senterpartiet å oppleve at det måtte et nytt flertall til for å få satt skikkelig fart på en storstilt satsing – med organisering og nye utbyggingsmodeller – som kan bidra til nye resultater på vei- og jernbanesektoren?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:15:17]: Den farten har vi ikke sett ennå. Så dette skal vi komme tilbake til etter hvert som de konkrete forslagene kommer.

Den regjeringen – den rød-grønne – som min minister representerte, tok klare grep i planprosesser for å få dem til å gå enklere og raskere og være mer helhetlige. Det har jeg stor tro på, og det var stor enighet om dette under behandlingen av Nasjonal transportplan.

Det er ingen hemmelighet at Senterpartiet ønsker å gå lenger for å finne måter å finansiere dette på – i tillegg til de virkemidlene vi har hatt. Disse diskusjonene skal vi delta aktivt i. Så får vi – som sagt – se hvilke forslag som kommer. Det vil være avhengig av om de kan få vår støtte eller ikke.

Presidenten: Replikskiftet er omme.

Abid Q. Raja (V) [11:16:13]: Vi i Venstre foreslår i vårt alternative statsbudsjett å bevilge litt over 50,6 mrd. kr under rammeområde 17, litt over 1,4 mrd. kr mer enn det som følger av regjeringens forslag. Venstres helhetlige alternative statsbudsjett for 2014 tar utgangspunkt i budsjettforslagene fra den avgåtte regjeringen samt den nye regjeringens tilleggsproposisjon.

Samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Venstres ho-

vedprioritet i samferdselspolitikken er derfor å intensivere utbyggingen av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressurs sparende gods- og persontrafikk. Dette er, i tillegg til å sikre et sikkert transportsystem for alle, en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene.

Gode veier er viktig for god framkommelighet mellom regionene, for økt verdiskaping, for utvikling av levedyktige distrikter og for å dekke næringslivets transportbehov. Både fylkesveinettet og stamveinettet må få høyere standard. For å få ned antallet drepte og skadde i trafikken er det nødvendig å innrette transportsystemene slik at det fremmer trafiksikker atferd og samtidig beskytter mot fatale konsekvenser av farlig kjøring. Derfor har vi i Venstre valgt å prioritere investeringstiltak som forhindrer ras, møteulykker, utforkjøring og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklistene.

Jeg mener all transportvekst i og mellom de største byene i fremtiden bør skje innen jernbane og kollektivtrafikk. Dagens jernbanetrasé er svingete og gammel, preget av ustabilitet, tekniske feil og klimatiske påkjenninger. Venstre vil ruste opp dagens baner og bygge nye og mer konkurransedyktige traseer. Vi vil at jernbanen skal være ryggraden i transportsystemet, for både nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk. Vi i Venstre mener at dobbeltspor fra Oslo til Halden, til Skien og til Lillehammer og banebygging rundt de største byene er første etappe i et moderne jernbanenett mellom landsdelene i Norge, både for persontransport og for godstransport. Et moderne dobbeltspor på Østfoldbanen er første etappe av en høyhastighetsbane til Europa. For å realisere store infrastrukturprosjekter er det behov for nye måter å planlegge, finansiere og gjennomføre utbygging på. Det er behov for betydelig økte bevilgninger, mer forutsigbar finansiering og utbygging av lengre strekninger av gangen, uten at det blir delt opp i små delstrekninger.

Venstre mener videre at det er et stort behov for omorganisering av jernbanen i Norge, og vi mener omorganiseringen må ta høyde for EUs fjerde jernbanedirektiv. Derfor er det hensiktsmessig at det dannes et selskap som overtar bestilleransvaret for togtrafikken i Norge, samt utbygging, vedlikehold og drift av jernbaneinfrastrukturen. Ansvaret for eierskap og vedlikehold av jernbanemateriellet bør skilles ut fra NSB og til et eget, statlig heleid selskap. Jeg vil fra Venstres side følge opp dette, slik at regjeringen har mulighet til å gjennomføre det.

Undertegnede vil også benytte anledningen til å utvise glede over at en samlet komité finner det hensiktsmessig å planlegge intercitystrekningene som ett samlet prosjekt. Venstre har i den forbindelse ment at det bør etableres en prosjektorganisasjon i form av et statlig utbyggingselskap med helhetlig ansvar for planlegging og fullføring. Vi i Venstre mener at vi må ha som mål å få ferdigstilt intercitystrekningene innen 2025.

Det er grunn til å være bekymret for vedlikeholdet av jernbanen og de forsinkelsene som dette vil medføre for togtrafikken. Det er derfor vi i Venstre har valgt å legge Jernbaneverkets innspill til NTP 2014–2023 om vedlikehold og opprusting av jernbanen til grunn for vår politikk.

Vi har valgt å øke bevilgningene til vedlikehold av jernbanen med 1,9 mrd. kr. Jeg vil derfor be regjeringen sørge for at vedlikeholdet er på faglig anbefalt nivå i 2015. Jernbanen mellom landsdelene står for en betydelig andel av togets persontransportarbeid og har en betydelig andel av godstransportene mellom landsdelene. Imidlertid mangler Norge en strategi for jernbane mellom landsdelene og mot Sverige og kontinentet. Jeg vil derfor be regjeringen sette i gang arbeidet med en offensiv strategi samt konkrete konseptvalgutredninger for transportkorridorene, som ferdigstilles i god tid før neste NTP legges fram. Strategien og konseptvalgutredningene må avklare ambisjonsnivå og utviklingsretning for de ulike korridorene og dermed legge rammer for aktuelle banebyggingsprosjekter og bidra til bedre helhetlig planlegging på tvers av transportetatene.

Jeg er veldig glad for at både Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet i samarbeid med oss viser til at det er behov for viktige reformer i hele transportsektoren. I tilleggsproposisjonen har regjeringen varslet oppstart av et veiselskap. Jeg har notert meg at samferdselsministeren her i Stortinget har sagt at han stiller seg positiv til at vi også får et selskap for jernbanen, og jeg ser fram til å se om han vil kunne si noe mer om framdriften og tidsrammen for dette i dag.

Vi i Venstre kommer til å stemme for vårt alternative budsjett og de respektive forslagene vi har lagt fram i innstillingen. Dersom det ikke får flertall, viser jeg til samarbeidsavtalen med regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti og vil derfor subsidiært stemme for disse forslagene, hvor det ikke alt er enstemmighet i komiteen.

Presidenten: Presidenten kan ikke se at Venstre har lagt inn forslag i innstillingen, så jeg går ut fra at Venstre ikke skal stemme for noe annet enn innstillingen.

Det blir replikkordskifte.

Ingvild Kjerkol (A) [11:21:48]: Venstre er en del av regjeringens grunnlag, både gjennom en samarbeidsavtale og at man – også sammen med Kristelig Folkeparti – har sørget for et budsjettforlik. Jeg vil gjerne berømme Venstre og Kristelig Folkeparti for å ha sørget for en veldig tiltrengt styrking av jernbanen – det skal representanten fra Venstre vite at Arbeiderpartiet setter stor pris på.

Jeg er litt fristet til å nevne kuttet i regionale utviklingsmidler, for i mitt hjemfylke har vi brukt dem til å bygge ut ladestasjoner for elbiler, som jeg hørte representanten hadde stort engasjement for. Men det er for meg litt uklart om Venstre er et opposisjonsparti eller et posisjonsparti, all den tid partiet har fremmet et eget budsjettforslag, så mitt spørsmål til representanten er egentlig: Hvorfor det?

Abid Q. Raja (V) [11:22:42]: Er spørsmålet hvorfor vi er et opposisjonsparti?

Ingvild Kjerkol (A) [11:22:45]: Får jeg forklare? Hvorfor dere har fremmet et alternativt budsjett.

Abid Q. Raja (V) [11:22:48]: Hvorfor vi har fremmet vårt alternative budsjett? Jeg synes det er helt naturlig at vi

fremmer vårt eget budsjett. Vi er ikke et parti som sitter i regjering. Valget som var, ga et resultat som gjorde at det ble grunnlag for å danne ny regjering. Vi har overfor velgerne under valget forpliktet oss til at landet skulle få en ny regjering bestående aller helst av det som var vårt alternativ, et blå-grønt alternativ med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, men forhandlingene viste at det ikke var grunnlag for at det kunne bli en slik regjering.

Vi har valgt å være et konstruktivt opposisjonsparti med en samarbeidsavtale hvor vi kan få betydelig innflytelse over den politikken regjeringen skal føre. Nettopp det som representanten har utvist glede over, at man har fått 750 mill. kr mer til jernbanen, er et resultat av de 5,3 prosentene vi fikk ved dette valget.

Presidenten: For å unngå misforståelser vil presidenten gjøre oppmerksom på at Venstre fremmet sitt opprinnelige forslag i finansinnstillingen, men fremmer det ikke i den innstillingen vi behandler i dag.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:24:04]: Jeg registrerte til min glede at representanten fremmet et Dokument 8-forslag i dag som gikk på jordvern. Det skal bli interessant å lese, og det skal vi se om vi kan finne sammen om.

Mitt spørsmål går på en annen sak; jernbaneinvesteringer. Jeg er veldig glad – i likhet med flere andre her – for at man greier å få mer til jernbane. Det ser vi trengs. Spørsmålet mitt til Raja går på om vi kan få støtte fra Venstre til at man skal ha en konseptvalgutredning for elektrifisering av de lange godsbanene og med det sikte på å få det inn i Nasjonal transportplan om fire år.

Abid Q. Raja (V) [11:24:48]: Jeg takker for spørsmålet og kommentaren knyttet til jordvern. Dessverre blir altfor mye av matjorden bygget ned i dette landet, og det må vi ta på det høyeste alvor. Jeg ser fram til det gode samarbeidet vi kan ha med Senterpartiet på det punktet.

Når det gjelder jernbane, så er det en av de store hjertesakene til Venstre, ikke bare fordi det er bra for miljøet, men det er også bra for personene som ferdes, for å komme seg til og fra jobb og for næringslivet sånn at man får mer gods over på jernbane. Den invitasjonen jeg får rettet til meg, kommer vi til å ta imot. Vi kommer til å samarbeide godt også med partiene på Stortinget. Selv om vi har en konstruktiv samarbeidsavtale med regjeringspartiene, er vi et opposisjonsparti. Vi kommer til å samarbeide med alle partiene på Stortinget for å finne fram til de beste løsningene for jernbanen, også når det gjelder elektrifisering av de strekningene som representanten nevnte.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:25:54]: Jeg merket meg at representanten var så opptatt av å flagge at Venstre kom til å støtte alle former for privatisering av jernbanen som ligger i bordet. Da vil jeg bare spørre representanten om én ting: Ved siste korsvei, da Venstre styrte Samferdselsdepartementet, gjennomførte man privatisering av bl.a. Jernbaneverket. Dette førte til at man tapte masse nøkkelkompetanse på viktige områder som handlet om drift og

vedlikehold, og man tapte folk, som etter min oppfatning førte til at vi ikke kom raskt nok i gang med den utbyggingen av jernbane som vi ønsket fra rød-grønn side, selv om vi fikk til mye i løpet av de åtte årene vi satt.

Hvis man ser på de store jernbanenasjonene i Europa, er alle sammen nasjoner som velger å satse på å føre ting innenfor eget hus når de gjennomfører politikken sin. Det er suksessfaktoren når man ser på stor oppslutning om jernbane. Vil representanten Abid Raja se på og lære av de landene som får til jernbanesatsing, før han går inn for stortilt privatisering?

Abid Q. Raja (V) [11:27:01]: Nå har vi hatt en regjering som har sittet og lært i åtte år, og gjennomført betydelig lite på dette området, som landet er helt avhengig av. Representanten her er ikke så allergisk mot verken private penger eller at det skal utsettes for mer konkurranse. Vi stiller oss positive til EUs jernbanedirektiv, og det er jeg glad for at NSB allerede nå foreslår å innrette seg etter. Det er det som vil bli morgendagen.

Jeg tror økt konkurranse vil bidra til at kunder vil få et bedre tilbud, at vi vil få gjennomført mer. Jeg tror både OPS og salg av statsobligasjoner er veien å gå. Jeg tror også representanten Eidsvoll Holmås kanskje vil, hvis han tenker seg om, være fornøyd med den storstilte ekstrabevilgingen som har kommet til jernbanen etter at Stoltenberg la fram sitt budsjett, som kanskje var noe under det NTP i utgangspunktet har lagt opp til. Jeg gleder meg til å samarbeide med Eidsvoll Holmås videre på Stortinget om dette, og ser fram til at SV skal være en konstruktiv partner også for å få på plass mer satsing på jernbane.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:28:22]: Å sørge for at folk får bevege seg, handler om å gi folk frihet – frihet til å kunne bosette seg der man vil, besøke de man vil, enten man har bil eller ikke.

Jeg tenkte bare jeg skulle gjøre én ting: Jeg synes den diskusjonen om hvorvidt Fremskrittspartiet driver løftebrudd når de ikke innfrir alle sine valgkamplofter, ikke er så interessant, rett og slett fordi de har helt rett i at de bare har 16 pst. oppslutning i folket. Men jeg mener diskusjonen likevel er interessant når man tenker på én ting: Med bakgrunn i da vi behandlet Nasjonal transportplan før sommeren, er det sånn at Fremskrittspartiet, med det budsjettet som er lagt fram, mangler omtrent 52 mrd. kr på å innfri sine løfter, mens det mangler omtrent fortsatt 9 mrd. kr på å innfri Høyres løfter. Derfor mener jeg det er et viktig poeng å stille spørsmålet til regjeringspartiene: Har regjeringspartiene tenkt å oppfylle minst løftene til Høyre, om de ikke skal oppfylle løftene til Fremskrittspartiet i bevilgninger i samferdselspolitikken i årene som kommer? Eller har de tenkt å gjøre det som det nærmest legges til rette for i innstillingen og i tilleggsproposisjonen, i hovedsak følge den anbefalingen og det nivået som kom fra den rød-grønne regjeringen, og legge på lite grann til, som de har gjort i årets budsjett?

Jeg mener at det er et viktig spørsmål som regjerings-

partiene må svare på, og som jeg merket meg at komiteens leder, fra Høyre, ikke ville svare på.

Å bygge jernbane handler om frihet. Det er ingen måte å reise på som er mer behagelig. Det er en lykke å sitte på Flytoget innover mot Oslo, suse inn til byen og se ut på biltrafikken ved siden av og tenke som så: Vet du hva, jeg valgte riktig transportmiddel denne gangen også. Det å legge til rette for mer lyntogutbygging er helt riktig når man skal legge til rette for folks frihet.

Da den rød-grønne regjeringen overtok, lå jernbanen på sotteseng. Både vedlikehold og investeringer hadde vært nedprioritert, men vi har flerdoblet investeringene og dermed lagt til rette for en stortilt utbygging, bl.a. av intercitytriangelet. Her mener jeg at samferdselsministeren har skapt klarhet om hvorvidt man har tenkt å oppfylle de løftene som lå der fra NTP-behandlingen, om en planmessig utbygging innenfor tydelige tidsfrister av det indre intercitytriangelet. Det håper jeg at samferdselsministeren vil gi tydelig svar på i sitt innlegg senere.

Å kunne sykle trygt handler om frihet. For dem av oss som bruker sykkelen som transportmiddel, både fordi det er det mest effektive, fordi det er gøy å sykle og fordi det gir bra helse å sykle, er det å satse på sykkel viktig. Selv om Åse Michaelsen tidligere sa at prosjektene skal sorteres etter hva som er samfunnsøkonomisk lønnsomt, og selv om Høyre i opposisjon sa at sykkelsatsingen er den samfunnsøkonomisk mest lønnsomme satsingen for å redusere klimautslippene, ser vi ikke at regjeringen prioriterer sykkel høyere i sine budsjetter. Og det er bra at komiteen har fått den belønningsordningen på plass, slik det er varslet i komitéinnstillingen.

Å sørge for at unger med astma ikke må være inne kalde vinterdager, handler om frihet. Vi har i dårlige år to svært forurenkede byer her i landet, men vi finner ikke noen vridning i budsjettet her i retning av å redusere biltrafikk inn i de største byene når man får en økning i satsingen, som det står i regjeringserklæringen, på motorveier – en økning i satsingen på vei som forrykker den balansen mellom vei og tog som vår regjering hadde lagt opp til.

Å sørge for at foreldre kan sende ungene sine i barnehage i nærheten, handler om frihet, og det viser at valgene vi tar, når vi planlegger både barnehage, skole, arbeidsplasser og boligområder, avgjør hvor stort behovet for senere samferdselsinvesteringer blir. Derfor er klimavennlig og god, planmessig behandling av planene som vi lager for byene og landet vårt, ekstremt viktig når vi også tenker på samferdselsinvesteringer.

Å sørge for at klimaendringer ikke rammer oss alle, handler om frihet – frihet fra stormer, som blir sterkere, og mer ekstremvær. Utslippene fra samferdselssektoren er de klart største klimautslippene i Norge, og derfor er det å sørge for at vi har et samferdselsbudsjett som tar hensyn til dette i ett og alt, helt avgjørende for at vi skal lykkes i å stoppe de farlige klimaendringene.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [11:33:46]: Det er interessant å observere SV i Stortinget etter at partiet kom ut av regjerings-

gens favntak. Det kan best sammenliknes med å ta lokket av en trykkoker, for vi opplever at SV til stadighet nå angriper punkter i sin egen regjerings framlagte forslag. Men det som ikke ligger i denne innstillingen, lå heller ikke i Stoltenberg II-regjeringens forslag. Så hvis SV etterlyser noe, må de gå tilbake til sitt eget regjeringssamarbeid og se hvordan det har havnet der det har havnet.

Jeg spør – og det burde kanskje også gjøre at man var litt mindre aggressiv mot Fremskrittspartiet: Er det ikke slik at selv SV i regjering har vært nødt til å jenke seg ganske mye for å ha et regjeringssamarbeid?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:34:40]: Jo, alle skjønner jo det at hvis du er en del av en regjering – og bare er et lite parti – får du ikke gjennomslag for all politikken. Men det jeg utfordrer Fremskrittspartiet på – og som jeg i denne sammenheng i og for seg også utfordrer representanten Jegstad på – er hvordan i all verden man kan løpe fra sine egne løfter ved å skylde på andre regjeringssamarbeidspartnere som Høyre, når man ikke engang oppfyller Høyres løfter i Nasjonal transportplan i vår i det budsjettet man her senere har lagt fram.

Og så vil jeg si én ting. I det budsjettet vi la fram før valget, la vi faktisk opp til bl.a. en storstilt sykkelsatsing, og vi la opp til en stor satsing på jernbane med stor økning – faktisk utover noen av de områdene som var lovet i Nasjonal transportplan. Men det vi ser, er at den nye regjeringen har mer penger, og i den satsingen med mer penger forrykker man den balansen vi hadde lagt opp til i vårt budsjett.

Roy Steffensen (FrP) [11:35:44]: Jeg vil starte med å gratulere Heikki Holmås som har overtatt etter Hallgeir Langeland som transportpolitisk talsmann.

Først må jeg komme med en liten orientering. Når den rød-grønne regjeringen ikke klarte å oppfylle NTP selv, synes jeg det er meningsløst å kritisere andre som tross alt har økt bevilgningene.

Til ære for Hallgeir Langeland, som var veldig opptatt av jernbane, har jeg to spørsmål om jernbane. Det ene er om SV er fornøyd med at den nye regjeringen har økt bevilgningene til jernbane, utover det som SV selv sto bak. Og nummer to: Jeg lurer på om SV fortsatt er for lyntog til en kostnad på 500 mrd. kr. Og vil vi i så fall se forslag til finansiering i budsjettet fra 2015 og utover?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:36:32]: Jeg er fornøyd med at det er bevilget mer penger til jernbane, og da vil jeg si at det ikke er den sittende regjeringen som har hovedansvaret for at vi har fått til den økningen. Hovedansvaret ligger jo hos opposisjonen, med Venstre og Kristelig Folkeparti, som satt i Stortinget og var med på å presse fram den økningen, som ikke regjeringen hadde lagt opp til.

Jeg vil også korrigere representanten ved å si at vi oppfylte Nasjonal transportplan når det gjaldt bevilgninger. Det første vi gjorde da vi kom til regjeringsmakt i 2005, var å innfri løftet om 1 mrd. kr ekstra i Nasjonal transportplan som vi hadde lagt opp til. Vi fulgte det utover i de åtte årene vi satt, mens vi jo ser at Fremskrittspartiet verken oppfyller

sine egne løfter om bevilgninger eller Høyres løfter om bevilgninger i de budsjettene de har lagt fram i løpet av denne perioden. Så derfor ber jeg om en avklaring: Har man tenkt å oppfylle løftene sine i de framtidige budsjettene?

Abid Q. Raja (V) [11:37:39]: Ut fra det jeg forstår fra fagmyndighetene, sier man at Nasjonal transportplan, som ble lagt fram, ligger ca. 1 mrd. kr under det som egentlig er behovet for å sikre at forfallet ikke fortsetter på jernbanen – at vi kan klare å opprettholde og vedlikeholde.

Også ut fra det jeg forstår, var det budsjettet som representanten var med på å fremme under Stoltenberg, ca. 1 mrd. kr under det igjen. Som konsekvens av det la vi inn ca. 1,9 mrd. kr for å hente inn etterslepet. Nå er jo ikke vi regjering, og vi har 5,3 pst., men vi klarte likevel – selv om Solberg-regjeringen økte med 100 mill. kr i forhold til Stoltenberg – å bidra til at det nå ligger inne 750 mill. kr mer.

Mitt spørsmål til representanten er: På en skala fra 1 til 10 – hvor glad er representanten for at Venstre har kommet i den nøkkelposisjon at vi har klart å få til den satsingen på jernbane som vi ser nå? Og kan vi se for oss at denne begeistringen vil fortsette fra representantens side i årene framover?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:38:40]: Kan jeg ikke bare begynne med å si – slik jeg også sa i den forrige replikken her – at jeg synes det var bra at Venstre og Kristelig Folkeparti var med på å forhandle fram en større økning til jernbane enn det var lagt opp til fra regjeringens side.

Nå tror jo jeg at Venstre i stort gjør en miljømessig kjempebommert ved å ha en regjering som består av Fremskrittspartiet og Høyre, til å styre utviklingen. For vi så jo at i det budsjettet de la fram, forrykket de den balansen mellom vei og jernbane som vi hadde lagt opp til i våre budsjetter.

Så er det helt riktig som representanten sa, at vi hadde lagt større vekt på investeringer enn på vedlikehold, noe som gjorde at vi ikke oppfylte Jernbaneverkets ønske om vedlikehold. Men representanten vil også se at vi i de budsjettene og i den budsjettbehandlingen som har foregått nå, står sammen om en økning også på vedlikeholdet på jernbanesiden.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Rasmus Hansson (MDG) [11:40:05]: Miljøpartiet De Grønne sitter ikke i transport- og kommunikasjonskomiteen, men i vårt alternative statsbudsjett viser vi hvordan Norge bør starte en omlegging til et samferdselssystem som svarer på neste generasjons behov. Hvis Norge vil dit, må samferdselspolitikken allerede nå sette de målene som faktisk er nødvendige. Det betyr at målet må være et nær 100 pst. fornybarbasert samferdselssystem. Det betyr også at vi må slutte å investere oss fast i tunge halvveisløsninger som om få år vil være direkte barrierer mot videre miljøvennlig samferdselsutvikling.

En samferdselspolitikk som legger til grunn at det alltid og til enhver tid er for lite veier, som bokstavelig talt

bygger nye motorveier ved siden av de nye jernbanestrekningene, som fører enda flere biler inn til byene, og som fremmer en selvdrevet og ikke-styrt vekst i flytrafikken, kommer ikke til å gi Norge det transportsystemet vi trenger i framtida.

Derfor gjør Miljøpartiet De Grønne som det eneste partiet på Stortinget et reelt valg. Vi prioriterer bane, kollektivtransport, skip, sykkel og gange. Vi prioriterer ikke vei, vi prioriterer ikke fly. Dette ligger til grunn for vårt rammebudsjett for samferdsel på 49 mrd. kr, hvor vi flytter 3 mrd. kr fra vei og fly og plusser på 4,3 mrd. kr til klimavennlig transporttiltak. Samtidig bruker vi totalt sett 10 mrd. kr mindre oljekroner enn regjeringen.

En mer miljøvennlig og effektiv transportpolitikk er økonomisk, praktisk og teknologisk fullt mulig. Jernbanenettet i Europa er i rivende utvikling, i Norge har salget av elbiler eksplodert, og overgangen til utslippsfri veitrafikk ligger klar foran nesa vår. Men den krever vilje til kraftig økt bruk av den typen virkemidler som elbilsatsingen er et eksempel på. Miljøpartiet De Grønne vil ha en rask nasjonal utbygging av hurtigladestasjoner og annen infrastruktur for nullutslippsbiler. Vi vil styrke Transnova med 350 mill. kr. I dag bremses – som kjent – elbilrevolusjonen fordi utbygging av ladestasjoner ikke holder følge med antall elbiler.

Miljøpartiet De Grønne vil drive fram utbyggingen av et togtilbud på europeisk nivå, finansiert ved å kutte kapasitetsøkende investeringer i riksveinettet og på norske flyplasser. Norge skal ha gode og trygge veier, og Miljøpartiet De Grønnes budsjett inneholder store veimidler. De delene av landet som ikke har gode kollektivalternativer, skal også i framtida ha gode flytilbud. Men ny utbygging må forbeholdes bane og kollektivtrafikk. Derfor satser vi 2 mrd. kr mer enn de borgerlige partiene på bane i 2014, og vi vil i denne stortingsperioden begynne utbygginger som vesentlig forkorter reisetida mellom storbyene i Sør-Norge.

Både budsjettforslaget fra Solberg-regjeringen og budsjettforslaget fra Stoltenberg-regjeringen tar gode skritt i riktig retning for kollektivsatsing og jernbanesatsing. Men det kan altså fortsatt gjøres betydelig mer for å sette fart i den norske jernbanesatsingen. Vi i Miljøpartiet De Grønne prioriterer derfor i vårt alternative statsbudsjett en økning på en halv milliard til planlegging og prosjektering av nye jernbanestrekninger, inkludert intercity, Oslotunnel og tiltak på Bergensbanen som vil redusere reisetida til fire timer.

Jernbaneverket har anslått at vedlikeholdsetterslepet ligger på 16 mrd. kr, og for å bidra til at dette blir tatt raskest mulig igjen, prioriterer vi i vårt alternative statsbudsjett en økning på 2 mrd. kr til vedlikehold og drift.

Bedre kollektivtransport og flere og tryggere sykkelveier reduserer bilbruken, gjør hverdagen enklere, er en fordel for den lokale varehandelen og skaper triveligere nærmiljøer. Vi foreslår derfor å doble den statlige bevilgningen til utbygging av gang- og sykkelveier, og samtidig innføre en belønningsordning for kommuner som gjennomfører gode tiltak for sykkel og elsykkel.

Samferdselspolitikken bærer preg av akutt prioritets-

vegring – også på dette området har den nye regjeringen overtatt den gamle regjeringens uvaner, de bevilger litt mer til alt. Dette er dårlig ressursbruk, og det gir dårlig framdrift. Med klarere prioriteringer kan vi få til mye mer.

Til slutt vil jeg vise til at innstillingen fra komiteen inneholder tre rammeuavhengige forslag som det skal stemmes over i dag. Dette er gode forslag, og Miljøpartiet De Grønne kommer til å stemme for forslagene XXIV–XXVI.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Abid Q. Raja (V) [11:44:57]: Aller først har jeg lyst til å uttrykke begeistring for representanten Rasmus Hansson og Miljøpartiet De Grønnes inntog på Stortinget. Det er første anledning jeg har fått fra talerstolen til å si det. Jeg ser fram til det gode samarbeidet som vi kan få til for å løfte de gode miljøsakene og sette dem på dagsordenen.

Mitt spørsmål til representanten er: Nå er det en type blokktenking, og før valget sa Miljøpartiet De Grønne at man ikke tok stilling til hvilke blokker man ønsket å tilhøre. Har man nå tatt nærmere stilling til dette? Og eventuelt hvordan ser representanten for seg å samarbeide tettere med de øvrige miljøpartiene på Stortinget for å styrke budsjettet, særlig på kollektivsatsingssiden, som er et av de store grepene vi kan gjøre for å få ned utslippene?

Rasmus Hansson (MDG) [11:45:51]: Jeg vil takke for et hyggelig spørsmål fra representanten Raja.

Fra Miljøpartiet De Grønnes side er hele poenget med vår blokkuavhengige posisjon at vi til enhver tid kan samarbeide med dem som leverer best på miljø, i dette tilfellet altså jernbane- og kollektivsatsing, framfor alt. Vi merker oss at Venstre har hatt en veldig konstruktiv rolle i regjeringssamarbeidet for å få på plass bedre kollektivtransportløsninger. Det gjelder også Kristelig Folkeparti. Vi ser selvfølgelig fram til å samarbeide med de to partiene om den typen forbedringer, samtidig som vi selvfølgelig ikke vil nøle med å samarbeide med SV og Arbeiderpartiet i det øyeblikk de kan tilby løsninger og flertall som bringer oss enda lenger fram.

Abid Q. Raja (V) [11:46:44]: Jeg er av den oppfatning at Venstre på nåværende tidspunkt har fått til mer på miljøsidene enn det man kanskje har sett at et annet posisjonsparti har fått til ved å sitte i regjering. Jeg viser bl.a. til den samarbeidsavtalen hvor man ved selv å være utenfor regjering har klart å stanse f.eks. utbygging i Lofoten, Vesterålen, Senja osv. og en del andre ting.

Jeg vil gjerne også høre hva som er representantens, partiets, syn på biodrivstoff. Vi tenker at et av de mest effektive klimatiltakene på kort sikt er å øke innblanding av biodrivstoff i bensin og diesel. Hvordan stiller Miljøpartiet De Grønne seg til dette?

Rasmus Hansson (MDG) [11:47:25]: Jeg er ikke overrasket over at representanten Raja synes at Venstre er det beste miljøvalget på Stortinget – sånn skal det være.

Når det gjelder spørsmålet om biodrivstoff og innblanding av det i vanlig bensin, er det et godt eksempel på ett av

veldig mange miljøløstiltak som Miljøpartiet De Grønne i utgangspunktet stiller seg positiv til, fordi miljøløsningen er mange miljøløsninger. Så er det helt åpenbart at det langsiktige målet for norsk transport er nullutslippstransport. Transport som baserer seg på flytende energi, vil måtte beholdes de områdene hvor det absolutt må brukes, og det er først og fremst tungtransport og etter hvert også fly.

Abid Q. Raja (V) [11:48:13]: Når det gjelder nullutslipp, deler jeg ambisjonen til representanten Hansson, og framtiden må være at bilene på veiene har nullutslipp. Transnova er noenlunde fornøyd med den bevilgningen som nå kommer for å få på plass ladestasjoner, slik at man møter økningen av elbiler i Norge.

Tanken er at man skal gå helt over til elbiler, men jeg regner med at også representanten er enig i at bilene vil være der. Da er det viktig at man også har en noenlunde satsing på veier, slik at de ikke forfaller. Jeg hørte representanten i sitt innlegg snakke om at man henter inn betydelig fra veisatsingen. Hvordan står det i stil med at man vil ha flere elbiler? Det vil alltid være biler over hele landet, og så skal man bygge ut infrastrukturen for disse. Hvis man tar altfor mye fra vei, vil veiforfaller fortsette å øke, og det vil igjen gå på bekostning av elbileierne.

Rasmus Hansson (MDG) [11:49:18]: Det som ligger i vårt budsjett av vridning fra vei til kollektivtrafikk, er midler som vi etter undersøkelser i Samferdselsdepartementet har funnet ut at går an å hente ut fra veibudsjettet uten å komme i direkte strid med allerede inngåtte kontrakter og prosjekter som er under bygging. Det vil si at det aller meste av det eksisterende veibudsjettet er til stede i vårt utmerkede budsjett til fullføring av prosjekter, sikkerhetstiltak og vedlikehold, nettopp ut fra den vurderingen som representanten Raja gjør. Men det er veldig stor forskjell mellom det og det som ligger i dagens budsjett, som representanten Raja er en del av. Der brukes det dobbelt så mye på vei som på jernbane, og nye motorveier vil stå ferdig lenge før de nye jernbanestrekningene og dermed på mange måter forverre situasjonen.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:50:38]: Jeg vil begynne med å takke Stortinget for at det i dag vedtar et godt budsjett. Jeg kan love at regjeringen vil forvalte pengene og bestillingene på en god måte, for Stortinget og ikke minst for skattebetalerne og landets innbyggere. I dag blir det gjort gode vedtak når det gjelder bevilgninger, planer, måten vi skal gjennomføre politikken på, og måten vi skal organisere offentlig sektor på.

Da jeg ble statsråd, kikket jeg i skuffene på kontoret jeg kom til. Det var mange støvete dokumenter der, mange uavklarte saker som vi jobber med og vil forelegge Stortinget så fort som mulig. Men det var heldigvis også mange gode rapporter utarbeidet av embetsverket og andre om hvordan en bedre kan organisere offentlig sektor når det gjelder veiutbygging, jernbaneutbygging og liknende ting. De rapportene har jeg med glede tatt opp og børstet støv

av, og vi vil bruke dem som grunnlag for måten vi jobber på. For det er ikke bare snakk om hvor mye penger vi bevilger – det er også snakk om hvordan det må organiseres for å få mest mulig igjen for de pengene.

Alle vet at det er mange som kan drive butikk, men noen har gjerne et fortrinn når det gjelder kundene fordi de gir bedre service og har bedre vareutvalg og bedre priser. Det å ha en jernbanesektor betyr ikke at det er irrelevant hvordan en organiserer den. Det å bygge veier betyr ikke at det er irrelevant hvordan en organiserer det. Vi vil jobbe for at vi får mer vei igjen for pengene, og for at vi får flere lykkelige offentlig ansatte som gjør jobben fordi de har fullmakter og muligheter og ikke altfor mange byråkratiske retningslinjer.

Denne regjeringen har allerede tatt grep. Vi har allerede flyttet havneansvaret fra Kystverket og Fiskeridepartementet, som nå er borte, over til Samferdselsdepartementet. Det gjør det mulig for oss å tenke helhet på en helt annen måte. Vi kan se vei, jernbane og luftfart opp mot havnevirksomheten og ha de samme folkene sittende rundt ett bord istedenfor i flere departementer. Vi har flyttet mer av ansvaret for bredbånd inn til Samferdselsdepartementet.

Budsjettet som vedtas, er styrket etter regjeringsskiftet. En skulle nesten tro det motsatte var tilfellet når en hører enkelte innlegg fra de rød-grønne partiene, men det bevilges faktisk mer penger til de ulike formålene – også til sykkel. Det bevilges mer penger til sykkelveier med den nye regjeringen og samarbeidsavtalen med Kristelig Folkeparti og Venstre, enn den gamle regjeringen la opp til. Så jeg forstår rett og slett ikke kritikken. Kan dette være et utslag av PISA-undersøkelsen, som viser at det er litt for mange som ikke kan matematikk godt nok, når en blander pluss og minus på den måten?

En god infrastruktur er viktig. Det er sentralt for en velfungerende økonomi. Vi legger vekt på å få en enklere hverdag for både folk og næringsliv, og det å ha god infrastruktur gjør at folk kan få en enklere hverdag. For dem som reiser til jobb – både de som har korte jobbreiser og de som pendler lenger – må den turen de tar 200–250 dager i året, gå raskere og være mer behagelig. Vi vil at de som transporterer varene våre rundt i landet, skal kunne gjøre det med større forutsigbarhet og lavere kostnader.

Det å ha god infrastruktur gjør at vi kan utvide bo-områdene og arbeidsmarkedene våre, og gjør at folk får det bedre generelt sett. Da er det viktig at vi investerer i ny infrastruktur, men også at vi vedlikeholder den vi har. Jeg synes det er forstemmende når jeg hører rød-grønne politikere som sier at de bevisst har nedprioritert vedlikehold, selv om vi vet at det er der vi kan få best effekt for pengene. Det sier spesielt næringslivet.

Jeg vil også understreke at Nasjonal transportplan skal overoppfylles av denne regjeringen. De som hevder at det legges opp til usikkerhet her om hvorvidt prosjekter vil bli gjennomført, har åpenbart ikke lest regjeringsplattformen. Vi sier at vi skal gjennomføre Nasjonal transportplan – men vi skal gjennomføre mer enn Nasjonal transportplan. Å få det til å høres ut som om vi skal gjøre mindre enn det som var planlagt, blir feil.

På veiområdet er det mange planer. Det er viktig at vi

ikke bare har planer, men at vi gjennomfører planlegging på en god måte. Derfor jobber vi intensivt for å kutte i planleggingstiden. Vi må gi Vegvesenet bedre arbeidsforhold og raskere avklaringer. Derfor har denne regjeringen allerede sagt at når det gjelder arbeidet på E18 på Ramstadsletta, skal en starte grunnervvsprosessen to år tidligere enn de rød-grønne hadde lagt opp til.

Vi må sikre god sammenheng mellom prosjektønskene og måten vi finansierer det på. Derfor har regjeringen sagt at vi vil jobbe fram et veiinvesteringsselskap og få et eget infrastrukturfond. Det sikrer bedre organisering og større forutsigbarhet for finansieringen. Så må vi diskutere hvor store prosjekter skal være, hvordan en skal gjennomføre dem og hvordan dette skal avklares – veiinvesteringsselskapet kontra Statens vegvesen. Jeg er trygg på at vi skal få en løsning som gjør at de i Vegvesenet synes at dette er et gode for både Vegvesenet og nye selskapet.

Vi må satse mer på vedlikehold. Jeg er veldig glad for at Stortinget nå vedtar en økt satsing på nettopp vedlikehold, og spesielt gjelder det på sikkerhetssiden. Tunnelsikkerhet blir prioritert. Det er ingen som er i en så hjelpeløs situasjon som når de opplever en ulykke, og blir en del av den fordi rømningsveiene er få og området blir røykfyllt.

Vinterforhold er viktig. Mange opplever trailere som står på tvers på veiene. Jeg ser også med glede at Arbeiderpartiet har begynt å engasjere seg i dette, og jeg håper de kommer med innspill til ting som regjeringen selv ikke har tenkt på. Foreløpig er det sørgelig lite vi får fra opposisjonen der. Vi har allerede gjennomført en rekke bransjemøter, vi har vært i Sverige for å nedsette en arbeidsgruppe om dette, vi har gjennomført økt kontrollvirksomhet på grensen og vi kommer med flere tiltak. Vi imøteser også at opposisjonen på Stortinget kan bidra med ekstra ting.

Så er jeg glad for at Arbeiderpartiet tar opp bompengesaken og reklamerer for det som Fremskrittspartiet ønsker, nemlig å fjerne bompengene. I regjering blir politikken en litt annen, men det er likevel et taktskifte. I dag er en historisk dag, for i dette statsbudsjettet vedtar faktisk også de rød-grønne partiene at en ikke skal gjennomføre bompengefinansiering av en vei som de før valget foreslo for Stortinget at skulle bompengefinansieres. Så det at vi har fått en ny regjering, viser at vi har en annen respekt for bilistene og skattebetalernes penger, fordi vi nå sier at en skal legge til grunn statlige garantier for bompengeselskap. Det er en annen politikk enn de rød-grønne sto for. Men nå står de rød-grønne også bak den politikken, og det er veldig bra. Bompengandelen skal ned, og jeg registrerer at mange av Arbeiderpartiets stortingsrepresentanter har stilt spørsmål til regjeringen om hvor fort det kan skje, nettopp fordi de selv også ønsker det. Da er det litt rart når Arbeiderpartiet i denne sal ikke argumenterer i tråd med det som de faktisk ber oss om å gjøre.

På kollektivområdet er det mye en kan få til bedre enn det en har gjort. Det er viktig å satse på både buss og jernbane, og jeg setter pris på at komiteen i sin merknad sier at den også skal se på bedre fylkesoverskridende busstilbud. Regjeringen jobber videre med både belønningsordningen og de helhetlige bymiljøavtalene. Der kan vi få enda bedre resultater enn det en har lagt opp til.

Når det gjelder vedlikehold, styrker vi det arbeidet. Men det er også nye prosjekter. Felles for dette er at vi må se det i en sammenheng. Jeg er veldig glad når en også etterlyser grenseoverskridende samarbeid når det gjelder transport – på vei og ikke minst på jernbane. Jeg var så sent som på tirsdag og diskuterte nettopp det med den svenske statsråden som har ansvar for det. Jeg lurer jo på hvorfor det ikke har blitt gjort tidligere av andre regjeringer, for det var svært, svært produktivt.

Når det gjelder lokal kollektiv infrastruktur, har denne regjeringen sagt at vi skal gi et statlig bidrag, fortrinnsvis halvparten av investeringskostnaden, til de store løftene. Fornebubanen er et sånt eksempel, Bybanen i Bergen er et annet eksempel. Når denne regjeringen har en mer offensiv tilnærming til Fornebubanen enn det forrige regjering hadde når det gjelder både tidsplan og statlig andel, synes jeg det er litt interessant å oppleve at vi allikevel blir beskyldt for løftebrudd. Det blir som å se et fotballag som har tapt 5–1, mobbe vinnerlaget for at de ikke vant 7–0. Det blir litt rart.

Vi jobber også med organiseringen av de store prosjektene som er et riksansvar, nemlig organiseringen når det gjelder Jernbaneverket og NSB – terminaldrift og den type ting – og vi vil komme tilbake til Stortinget ved nærmere anledning.

På havneområdet og på luftfartsområdet skjer det også mye spennende. Representanten Michaelsen snakket mye om luft. Vi vil videreutvikle Avinor, og vi vil komme tilbake med gode rammebetingelser for bransjen som styrker konkurransen for luftfartssektoren.

Når det gjelder havner, har vi altså flyttet ansvaret inn i departementet. Vi vil utarbeide en nasjonal havnestrategi, og vi vil stimulere til nærskipfart. Der ligger det en god strategi fra de rød-grønne om status quo. Vi vil også fylle den med innhold for hvordan en skal stimulere dette framover.

Det jobbes også innenfor post- og telekomområdet med ting som vil bedre tilbudet til landets innbyggere. Det vil komme en ny postlov til Stortinget, sannsynligvis utpå vårparten. Jeg vil understreke, for dem som nå har vært kritiske, at i den postloven legger vi til grunn at det skal være lørdagsomdeling av aviser, og at det skal være en enhetsporto. Så de spørsmålene som har vært i replikkordskiftene så langt, framstår som litt irrelevante i forhold til det regjeringen selv sier den skal gjøre.

Når det gjelder telekomområdet, er det viktig at vi får på plass en bedre graveforskrift enn det forrige regjering la fram, fordi det er viktig å få ned kostnadene ved å bygge ut infrastrukturen. Det er graving som utgjør kostnaden der, ikke nødvendigvis kablene i seg selv. Her vil vi også få til bedre samarbeid med utlandet, og det var ett av de temaene jeg tok opp, både da jeg var i Sverige tirsdag og i Brussel mandag.

Det skjer mye spennende. Jeg er glad for at Stortinget gir oss grønt lys til dette arbeidet og bevilger godt med penger til å komme i gang.

Lise Christoffersen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirin Sund (A) [12:01:02]: Jeg er ikke så overrasket over at statsråden har funnet mye bra i Samferdselsdepartementet, for der er det utrolig mange flinke folk. Jeg tror også at alle de flinke folkene har satt i gang et arbeid som en del flinke tidligere statsråder har vært med på å sette i gang. Så at statsråden har funnet mye bra der, er jeg ikke overrasket over.

Fremskrittspartiet foreslo i sitt forslag til Nasjonal transportplan 455 mrd. kr mer enn de rød-grønnes rekord-satsing – jeg skulle ønske jeg hadde hatt så mye penger, men det hadde jeg ikke. Man sier nå i erklæringen at samferdsel er et av de viktigste satsingsområdene. De blå-blå partiene forholder seg til de rød-grønnes vedtatte NTP og ikke sin egen. Er det sånn at man vil komme med en revidert nasjonal transportplan med hensyn til de lovnadene som man har gitt? Hvis en gir norske skoleelever anledning til å regne på hva Fremskrittspartiet lovet i valgkampen i forhold til hva de leverer, tror jeg det blir et tall som er større enn de noen gang har sett.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:02:10]: Fremskrittspartiet i regjering kan ikke føre en ren Fremskrittspartipolitikk. Jeg tror at et parti som Arbeiderpartiet, som lovet en månelanding, som lovet vann i alle landets svømmebassenger, også forstår at en ikke alltid får gjennomført alt en vil, rett og slett fordi en må samarbeide med andre.

Så handler det også litt om evnen til å gjennomføre de løftene en har – og ikke. Der mener jeg at denne regjeringen allerede har vist en større handlekraft enn den forrige regjeringen.

Jeg ser fram til å gjennomføre mye god Fremskrittsparti- og Høyre-politikk i regjering. Vi får på plass et veiinvesteringsselskap, et infrastrukturfond og en lavere bompengeandel enn det forrige regjering hadde lagt opp til. Vi har allerede over 2 mrd. kr mer til vei- og jernbaneinvesteringer og sykkelveier enn det de rød-grønne la opp til. At vi ikke oppnår det vi skulle ønske når vi har stått alene, er litt trist, det er jeg enig i, men vi oppnår mye mer enn det som hadde vært alternativet hvis vi hadde sittet utenfor regjering og det fortsatt var rød-grønn politikk.

Vi styrker samferdselsområdet. Det tror jeg våre velgere setter pris på, og jeg registrerer også at mange i Arbeiderpartiet skulle ønske at det var enda bedre.

Magne Rommetveit (A) [12:03:22]: Eg er veldig glad for at ein samla komité no har slutta seg til ein merknad om Ringeriksbanen, der me føreset at denne vert planlagt slik at avgjerd om oppstart av prosjektet kan takast ved rullering av neste NTP, og då med sikte på anleggsstart i 2018.

I Framstegspartiet sine NTP-merknader vert det vist til at partiet i sitt alternative budsjett for inneverande år la inn 200 mill. kr til oppstart, og vidare:

«(...) Fremskrittspartiet vil bygge slik prosjektet er ferdig utredet.»

Det som det her vert vist til, er gamle planar med enkeltspor og låg fart. Vil statsråden i det viktige planarbeidet

ein no står føre, syta for at Ringeriksbanen vert framtidssretta, med dobbeltspor, høg fart og moderne signalanlegg?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:04:09]: Jeg kan garantere at det arbeidet som gjøres med Ringeriksbanen, skal være framtidssrettet. Jeg er også veldig glad for at vi har fått en ny regjering og et nytt stortingsflertall som sier at en skal begynne planlegging allerede nå. For jeg registrerer at i Bergens Tidende i dag sier Jernbaneverket at bestillingen de fikk fra den rød-grønne regjeringen, ikke var å starte planlegging med tanke på byggestart i 2018, men det var å utrede dette. En utredning koster noen millioner kroner, men gir mange skrytemuligheter. Alle vet at en planlegging gjerne koster titalls eller hundretalls millioner kroner, og det hadde ikke de rød-grønne partiene gitt beskjed om da de satt i regjering. Den bestillingen får de nå fra den nye regjeringen basert på signaler fra Stortinget, og derfor vil vi ikke bare sørge for at banen er framtidssrettet, men folk vil med all sannsynlighet kunne nyte den mye raskere enn om den forrige regjeringen fortsatt hadde styrt.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:05:11]: Av gods-transport innenlands har sjøtransporten en markedsandel på ca. 41 pst. Prognosene for økonomien og befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten opp mot 40 pst. målt i tonnkilometer fram mot 2040. Veksten i veitransport forventes å bli atskillig sterkere enn på sjø hvis det ikke gjøres grep.

Sjøtransporten representerer en av løsningene på Norges utfordringer i samferdselssektoren. Et skip alene kan løfte fra 200 til 400 lastebiler rett av veiene. De maritime motorveiene ligger der ferdig, klar til bruk, ferdig saltet og brøytet.

Hva er regjeringens framdrift for arbeidet med en helhetlig nasjonal havnestrategi som kan gi større fart i arbeidet med å utnytte den maritime motorveien?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:06:10]: Det er et veldig viktig tema representanten tar opp. Dette er noe vi jobber med. Vi hadde senest i går møte om det internt i departementet.

Nå når vi har muligheten til å se dette i en helhet, kan vi se på følgende: Hvis vi stimulerer havne- eller nærskipsfarten med noen ekstra kroner, hva betyr det for eventuelt spart vedlikehold på veier noen år fram i tid? Da kan vi gjøre den type disponeringer der en liten investering på ett område i dag kan gi store besparelser på andre områder i framtiden.

Vi skal ha en nasjonal havnestrategi. I den forbindelse ser vi også på stimulering av havnesamarbeid mellom nærliggende havner for mer spesialisering på bulk, på container og på andre ting.

Hva kan vi gjøre med avgiftsstrukturen slik at kostnaden per anløp går ned? Det vil øke konkurransevnen i forhold til trailere. Hva kan vi gjøre for å stimulere de som eier varene, altså gods som skal fraktes? Der kan vi ikke bare se på nærskipsfart, der må vi også se på trailertransporten. Nettopp derfor er det arbeidet som gjøres på ka-botasje og kontroll av trailere på grensen, veldig viktig, så

de ikke på falsk grunnlag underbyr nærskipfarten i den konkurransen.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:07:24]: Jeg er veldig tilfreds med at samferdselsministeren forsikrer at den vedtatte transportplanen er den som skal gjelde, for i behandlingen av transportplanen i juni sa daværende stortingsrepresentant Hoksrud at den kom til å vare en måned, og så kom man til å legge fram sin egen.

Mitt første spørsmål går på veiinvesteringsselskap, som er sagt å skulle ha prioriteringsansvar. Da har jeg lyst til å få klarlagt hvordan koblingen til Nasjonal transportplan vil bli, for der har man jo gjort prioriteringer i forhold til planer framover.

Det siste spørsmålet går på bompenger. Nasjonal transportplan la opp til en reduksjon i bompengandelen i løpet av NTP-perioden. Det var det enighet om i Stortinget. Jeg har lyst til å høre litt om hvilke kriterier regjeringen vil legge til grunn for det videre arbeidet med reduksjon av bompengandelen.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:08:27]: Denne regjeringen skal overoppfylle Nasjonal transportplan. Det betyr at vi skal gjennomføre de prosjektene som ligger i den, men vi vil også komme med ekstra ting i tillegg fordi vi har større ambisjoner enn det de rød-grønne la opp til. Nøyaktig hvordan det kommer til å skje, vil vi forelegge for Stortinget, for de vedtakene må gjøres her.

Jeg synes det er litt rart å se Senterpartiets tilnærming i denne debatten, for på lørdag kunne en lese i Trønder-Avisa at forrige samferdselsminister var bekymret for at det ikke var nok penger til Trønderbanen og Meråkerbanen, til tross for at hun selv ikke hadde lagt inn de pengene som samferdselsminister. I Stavanger Aftenblad på tirsdag kunne en lese at tidligere statssekretær Pollestad i Samferdselsdepartementet mente at det lå 8 mrd. kr udisponert i departementet som kunne bidra til at en kunne begynne å bygge Jærbanen raskere, et prosjekt som ikke i særlig grad hadde fått penger i Nasjonal transportplan.

Så det å komme med masse kritikk og en masse løfter som en selv ikke konkretiserte i statsbudsjettet, framstår som rart. Jeg ber bare om tillit til at vi skal vise hva vi står for, men vi trenger mer enn to måneder på det.

Abid Q. Raja (V) [12:09:42]: Jeg må si at statsråden svarer godt for seg.

Jeg hadde håpet at statsråden i sitt innlegg også skulle si noen ord om et eget jernbaneselskap og framdriften på det. Men det kan hende at vi får noen svar senere.

Jeg tar ordet nå fordi jeg mener at en samordning av innkjøpene for kollektivtrafikk – for tog, buss og t-bane, trikk og båt gjennom Ruter i intercity-fylkene vil løse et stort problem som er under oppseiling. Dette gjelder at Ruter på grunn av sin nye pris- og sonestruktur har et mye billigere tilbud enn det som gjelder for NSB. Da er det ikke uproblematisk at Ruter mister inntekter når selskapet fører NSB med passasjerer.

Jeg mener at det også blir en del avregningsutfordringer på dette, og vi i Venstre ønsker at regjeringen skal gå i

dialog med Ruter for å la dem overta bestilleransvaret for lokaltogene inn og ut av Oslo med virkning fra 1. januar 2014.

Spørsmålet er da: Hva tenker statsråden rundt dette, og har statsråden en plan for hvor raskt vi kan få dette på plass, slik at Ruter får tatt over innkjøpene for togtjenestene i intercity-fylkene?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:10:45]: Først vil jeg takke for ros, og så får jeg si takk for et godt spørsmål.

Når det gjelder jernbaneselskap, så jobber vi med å få det på plass. Jeg hadde håpet på litt tydeligere bestilling fra Stortinget, men vi skal ta initiativene selv til det.

Når det gjelder samarbeidet mellom NSB og Ruter, så kan det bli bedre. Det er naturlig at vi jobber statkommune og får det på plass når vi jobber med helhetlige bymiljøavtaler. Da er det meningen at en skal forplikte seg både fra kommunal, fra fylkeskommunal og fra statlig side om hva slags bidrag en skal gi, hvordan en skal koordinere rutetabeller, bestilleroller og den typen ting. Jeg tror ikke vi skal forskuttere nå nøyaktig hvordan det bør bli seende ut, for her er det nok mange som vil ha interesser – også samferdselsbyråden fra Venstre i Oslo. Men at vi skal få til en god dialog med et konstruktivt parti, ser jeg fram til.

Rasmus Hansson (MDG) [12:11:51]: Jeg får benytte en forsinket, men likevel første anledning til å gratulere statsråden med en svært viktig oppgave. Miljøpartiet de Grønne vil også berømme den blå regjeringskonstellasjonen for en god økning og satsing i jernbanebevilgningene.

Likevel mener Miljøpartiet de Grønne at den norske samferdselspolitikken bærer preg av en akutt prioriteringsvegring. Det kommer fram gjennom Nasjonal transportplan, som videreføres av den nye regjeringen, der det brukes over dobbelt så mye penger på veibygging som på jernbane de neste ti årene, med den konsekvens at firefelts motorveier ikke overraskende vil stå ferdige lenge før dobbeltspor på jernbanen. Spørsmålet til statsråden er: Er dette en framtidsrettet måte å utvikle norsk samferdsel på?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:12:50]: La meg også få si takk for gratulasjoner, og gratulerer tilbake. Så ser jeg at representanten er misfornøyd med balansen mellom vei og jernbane. Jeg konstaterer at SV syntes den balansen var kjempegod. Det oppgjøret får miljøpartiene, eller miljøpartiet og det såkalte miljøpartiet, ta seg imellom. Jeg mener det er viktig at vi har en satsing både på vei og på jernbane, for bussen og elbilen skal også fram.

Det som er viktig, er å sørge for at vi har et kollektivtilbud i og rundt de store byene som gjør at folk som naturlig burde brukt kollektive løsninger, faktisk velger det, for buss, jernbane, trikk og bybane skal gå relativt ofte, turen skal være behagelig, og den skal være tidseffektiv.

Hvis folk bruker fryktelig mye mer tid på å ta bussen, velger de bilen. Men hvis folk bruker bitte litt mer tid på å ta bussen, men kan sitte på bussen og lese iPad og gjøre andre ting, tror jeg faktisk mange vil foretrekke bussen. Vår tilnærming kommer ikke til å være å straffe bilistene

i seg selv, men den kommer til å gjøre tilbudet til kollektivt bedre, slik at en velger det frivillig. Det tror jeg er mest framtidsrettet hvis vi skal være pragmatiske.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Magne Rommetveit (A) [12:14:18]: Det kan visst verta mykje svart-kvitt i slike budsjettdebattar, og slik vert vel langt på veg mitt bidrag her også.

Eg vil gje atterhaldslaus skryt og støtte til regjeringa og til samferdselsministeren for å vera opptekne av å styrkja sjøtransporten. Eg var i førre veke på Rederiforbundet sitt seminar i Short Sea-gruppa, der statsråden på ein overtydande måte underbygde at denne regjeringa vil følgja opp og vidareføra den førre regjeringa si satsing på å styrkja sjøtransporten. Spesielt var det gledeleg at statsråden var så klar på at eit godt og tett samspel med dei maritime aktørane vil vera avgjerande for iverksetjing av nærskipsfartstrategien og tiltaka i NTP.

Når eg no er så overvettas begeistra for regjeringa på dette feltet, kjem det ikkje minst av at dei to partia som utgjer regjeringa, inntil nyleg har hatt ein politikk som ville gjeve motsett effekt, for i budsjettet for inneverande år føreslo Framstegspartiet å kutta 80 mill. kr i driftsbudsjettet til Kystverket, medan Høgre føreslo kutt på 20 mill. kr på same posten.

Med statsråden sitt no uttalte engasjement for å styrkja sjøtransporten håpar eg at det ikkje er tidsnød i budsjettprosessen som er grunnen til at det ikkje kjem kutt på desse postane no. For det er nettopp driftsbudsjettet til Kystverket og kompetanseoppbygginga der som er hovudkjelda til den transportplanlegginga som er så viktig for at nærskipsfartstrategien skal verta vellukka.

Så var det dette med å vera litt balansert i debatten. Regjeringa sitt budsjettkutt på 46 mill. kr til fiskerihamner får som konsekvens at utbetringane av fiskerihamn på Napp i Nordland og Sommarøy i Troms ikkje vert utførte i 2014 som planlagt. Dette får igjen direkte konsekvens for fiskeflåten og for bedriftene i desse hamnene.

At desse investeringane no i beste fall vert utsette, inneber også at andre viktige fiskerihamnbyggingar langs kysten vår no vert sette på vent, og at dei då rykkjer endå lenger bak i køen for bygging av fiskerihamner.

Berre i mitt heimfylke, Hordaland, har me Austevoll og Bømlo, som er svært avhengige av statleg engasjement for å utvikla fiskerihamner som er tenlege for ein moderne fiskeriflåte og moderne landbaserte fiskeribedrifter.

Særleg i ei tid med stor merksemd på todelinga i norsk økonomi er det viktig at me også frå staten si side har ei offensiv satsing på næringsutvikling langs kysten vår innan næringar som ikkje er oljeretta. Arbeidarpartiet vil ut ifrå dette ikkje vera med på å kutta 46 mill. kr til fiskerihamnene på Napp og Sommarøy.

Den raud-grøne regjeringa lét etter seg eit svært godt samferdselsbudsjett for 2014, med ein auke på heile 16,3 pst. frå det salderte budsjettet for inneverande år.

Høgre–Framstegsparti-regjeringa har i hovudsak valt å oppretthalda det offensive budsjettet me la fram, men samanlikna med dei løfta regjeringspartia gav før valet, kan

det samferdselsbudsjettet me i dag skal vedta, også stå fram som ei stor krasjlanding, for Framstegspartiet lova å avskaffa alle bompengar, medan Høgre lova nye idear og betre løysingar. Det er lite igjen av dette når regjeringa no i hovudsak vidarefører vårt raud-grøne budsjett, og transportkomiteen har vore samla om dei aller fleste merknadene.

Eit område der regjeringa og budsjettssamarbeidspartia skil seg frå resten av opposisjonen, er i trua på OPS som metode for organisering og finansiering av større samferdselsprosjekt.

I Høgre sin alternative NTP vart det lansert at 17 større vegprosjekt skulle få OPS-finansiering, medan dåverande samferdselspolitiske talsperson for Framstegspartiet, Bård Hoksrud, karakteriserte OPS som Høgres trylleformel og sa at OPS er «høl i huet».

Avslutningsvis vil eg då berre understreka at me i Arbeidarpartiet er opptekne av å få så rask og effektiv utbygging av veg og bane som mogleg, men me vil ikkje senda ubetalte rekningar til komande generasjonar.

Helge Orten (H) [12:19:10]: På tirsdag var jeg sammen med næringsministeren på en rundreise på Sunnmøre, der vi fikk vist fram mye av det næringslivet som finnes i vår region, med spesiell fokus på den maritime klynga og på møbler. Vi hadde møter med mange bedrifter og fikk diskutere næringspolitikk i sin fulle bredde. Det som er interessant, er at det er ett krav som går igjen hos alle uansett hvor vi er: Vi må tørre å satse mer på samferdsel og infrastruktur!

For et eksportrettet næringsliv handler det om å få frakten varer inn og ut av regionen og landet. Dette betyr gode og sikre transportløsninger for gods både på vei, bane og ikke minst på sjø. Jeg opplever også et næringsliv som er opptatt av miljøet, og som gjerne ønsker å benytte miljøvennlige transportløsninger der det er tilgjengelig. Økt bruk av sjøtransport og jernbane er et mål for denne regjeringa.

En stor del av trafikken på veinettet vårt er kortreist, dvs. at det er en reiseavstand på ca. 50–60 km. Det er personer som reiser til og fra jobb og fritidsaktiviteter innenfor det som er naturlige bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er helt avgjørende for videre vekst og utvikling i vårt mangfoldige og langstrakte land at vi faktisk klarer å bygge sammen regionene og skape attraktive vilkår for de som skal bo og jobbe der. Det er derfor vi er opptatt av å avløse ferger og bygge ut gode veier – og slik fjerne hindringer i hverdagen for folk flest – og det er derfor vi må bygge ut gode kollektivløsninger for å møte den store befolkningsveksten og gjøre byene våre framkommelige. Det handler om å bygge landet for alle.

Denne regjeringa har i løpet av kort tid lagt fram et ambisiøst samferdselsbudsjett, med økt satsing på både vei og bane – ikke minst har vi økt innsatsen til vedlikehold og satt av mer penger til planlegging. Samtidig vet vi at vi har arvet store utfordringer. For å fjerne forfallet og gjøre nødvendige oppgraderinger på riksveinettet har Statens vegvesen kalkulert med at vi må bruke mellom 31 og 47 mrd. kr. Tilsvarende tall for fylkesveinettet er på mellom 47 og

78 mrd. kr – formidable tall, som vil kreve en langsiktig og målrettet innsats i åra som kommer, fra regjering og storting. Regjeringas budsjett for 2014 viser en vilje til å gjøre noe med problemet, og regjeringserklæringa gir bud om videre satsing.

Etter forvaltningsreformen i 2010 ble en stor del av veiene overført til fylkeskommunene. Jeg har selv erfaring fra fylkespolitikken og har sett hvor krevende det er for fylkeskommunen å håndtere dette ansvaret, ikke minst det store vedlikeholdsetterslepet. I Nasjonal transportplan for 2014–2023 vurderte Stoltenberg-regjeringa det slik at fylkeskommunene ikke ville være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet uten ekstraordinær statlig finansiering. Det er nok riktig. Nasjonal transportplan ga indikasjoner om 10 mrd. kr i tiårsperioden, men i budsjettforslaget for 2014 ble det kun fulgt opp av Stoltenberg-regjeringa med 500 mill. kr. Høyre-Fremskrittsparti-regjeringa har økt overføringene med ytterligere 280 mill. kr, til 780 mill. kr, til fylkesveier. Det som er enda mer forunderlig, er at den rød-grønne regjeringa i denne situasjonen valgte å utvikle rentekompensasjonsordninga, en ordning som gjør at fylkeskommunene faktisk kan investere inntil 2 mrd. kr i 2014 med rentekompensasjon. Det blir som å stille en diagnose, men nekte å skrive ut resept på den nødvendige medisinen.

Et velfungerende jernbanenett er viktig i hele landet, for frakt av både gods og personer. I det sentrale østlandsområdet er utbygginga av intercitystrekningene avgjørende for å løse de store transportutfordringene en sterkt voksende hovedstadsregion opplever. Derfor er det satt av 100 mill. kr til planlegging av intercity i budsjettet for 2014. Budsjettet for 2014 er historisk høyt for jernbanesektoren, både til investering og til vedlikehold. Det betyr at de prosjektene som ligger i Nasjonal transportplan, kan følge planlagt framdrift. Det betyr også at vedlikehold av eksisterende strekninger er styrket, og det vil bidra til økt sikkerhet og bedre punktlighet.

En god samferdselspolitikk handler ikke bare om penger. Regjeringa har allerede startet arbeidet med betydelige reformer innenfor samferdselssektoren – reformer som er helt nødvendige for at vi skal klare å møte de store utfordringene som ligger framfor oss, og som burde ha vært gjennomført for flere år siden.

Det vil bli etablert et eget veiselskap. Dette selskapet vil få ansvaret for planlegging og gjennomføring av store og viktige veiprosjekter. Et slikt selskap vil måtte ha en tilstrekkelig egenkapital og en kontantstrøm som gir den nødvendige forutsigbarheten, samtidig som selskapet skal kunne ta opp lån. Dette vil være en god måte å skape større forutsigbarhet for finansieringa på, samtidig som vi kanskje avpolitiserer selve gjennomføringa av prosjektene. Som politikere er vi veldig flinke til å snakke om viktigheten av å bygge helhetlig. Et veiselskap vil være et viktig verktøy for å få til det.

På samme måte vil vi reformere jernbanesektoren. Der har vi allerede mottatt gode innspill fra viktige aktører. En selskapsorganisering på linje med den som blir planlagt i veisektoren, tror jeg også er relevant for jernbanesektoren. Samtidig er det på tide å ta fram igjen gode planer for kon-

kurransesetting av viktige jernbanestrekninger for å lage et enda bedre tilbud til de reisende.

Et annet viktig virkemiddel som de rød-grønne har valgt ikke å benytte seg av, er Offentlig Privat Samarbeid. Dette er primært en måte å organisere utbygginga av større prosjekter på der det blir inngått kontrakter med private firmaer som gjennomfører utbygginga, og har ansvaret for drift og vedlikehold i en periode på kanskje 20–25 år. Ved å se investering og drift/vedlikehold i sammenheng har det vist seg at det blir valgt smartere løsninger. Erfaringene viser også at prosjektene blir gjennomført raskere, og risikoen for overskridelser blir overført til utbygger. I et Offentlig Privat Samarbeid er det mulig å velge mange finansieringsløsninger og nedbetalingsordninger tilpasset de forskjellige prosjektenes særtrekk. Ved å gjøre dette på riktig måte er det mulig å bygge mer vei og bane raskere og til en avtalt pris. For denne regjeringa og for dette stortingsflertallet er det viktigere enn å gå seg fast i en ideologisk hengemyr.

De fleste regjeringer har hatt en ambisjon om å flytte mer av godstrafikken fra vei til sjø. Det vil ha en positiv miljøeffekt, samtidig som det vil avlaste store deler av veinettet. Høyre-Fremskrittsparti-regjeringa har overført ansvaret for Kystverket til Samferdselsdepartementet. Det vil gjøre det enklere å samordne de forskjellige transportformene og finne gode løsninger mellom sjøtransport, vei og bane.

Vi kan likevel ikke vedta oss til mer sjøtransport. Skal flere velge sjøtransport, må denne transportformen være konkurransedyktig. Et viktig tiltak er å legge til rette for effektive knutepunkter mellom transportformene. Da må vi være villig til å se nærmere på havnestrukturen og måten vi organiserer havnene på. Regjeringa har startet arbeidet med en ny nasjonal havnestrategi. Det vil være et viktig redskap for å se havnene i sammenheng og samordne infrastrukturen både på land, i havn og til sjøs. Det er viktig at arbeidet med havnestrategien blir gjennomført raskt, slik at ikke viktige utbygginger blir utsatt.

Kostnadsnivået for sjøtransporten er en avgjørende faktor ved valg av transportløsninger. I Sundvolden-erklæringa er det varslet en gjennomgang av avgiftsstrukturen for å styrke maritim transport. Målet må være at sjøtransport blir en konkurransedyktig transportform for gods når det gjelder både tilgjengelighet og kostnadsnivå.

Posten har vært gjennom store endringer de siste 10–20 åra. Store deler av postmarkedet har blitt åpnet for konkurranse, og strukturen med postkontorer i alle kommuner har endret seg. Endringer blir ofte møtt med skepsis, men i ettertid er det sjelden noen vil tilbake til de gamle ordningene. Eksempelvis har ordninga med Post i Butikk gitt oss postkontorer som er åpne fra tidlig om morgnen til sent på kvelden. I tillegg kan mange oppgaver løses elektronisk. En åpning av hele postmarkedet for konkurranse vil, etter min oppfatning, totalt sett gi et bedre tilbud. Samtidig vil alle være sikret postombringing minst fem dager i uka og lik porto for enkeltendinger over hele landet. Det er ingenting i postdirektivet som skulle hindre oss i å opprettholde en god kvalitet på posttjenestene til alle innbyggerne.

Jeg vil også knytte noen kommentarer til Nasjonal

transportplan. I merknadene til budsjettet er Arbeiderpartiet og Senterpartiet forundret over at vi baserer oss på vedtatt Nasjonal transportplan. Det bør de ikke være. Det er helt naturlig for denne regjeringa – og alle andre regjeringer – å bygge videre på den Nasjonal transportplan som Stortinget til enhver tid har vedtatt. Samtidig har vi et nytt flertall i Stortinget, og det vil være behov for å tilpasse Nasjonal transportplan til det nye flertallets prioriteringer. Det vil vi komme tilbake til i form av enkeltsaker, ved oppstart av OPS-prosjekter og ved oppbygginga av veiselskapet.

Den nye regjeringa og det nye stortingsflertallet har store ambisjoner for samferdselssektoren. Kort oppsummert: Vi ønsker å bygge mer vei og bane raskere.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [12:29:12]: Da Stoltenberg-regjeringa la fram sitt budsjett for 2014, var det jernbanen som var vinneren i deres budsjett. Det viste en økning fra saldert budsjett for 2013 på over 30 pst. Det var nok mange glade togentusiaster da dette ble kjent.

Men gleden ble enda større da den blå-blå regjeringa la fram sine endringer. Vi fikk gleden av å øke det regjeringa hadde glemt, nemlig en økt satsing på vedlikehold, med 500 mill. kr, samt en økt satsing på intercityprosjektene, med over 100 mill. kr.

I budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og Venstre ble vedlikehold av jernbanen et viktig tema. En ting er sikkert: Vi er nødt til å satse på vedlikehold for å sikre stabilitet i togtrafikken.

Etterslepet i vedlikeholdet på jernbanen er stort. Et realistisk anslag er at det vil koste ca. 17 mrd. kr å bli kvitt det etterslepet vi har, eller komme à jour. Vedlikeholdet har gått sakte, men sikkert nedover over lang tid og under skiftende regjeringer. Det ville nok ikke de som i sin tid bygde dagens jernbane, ha trodd kunne bli en mulighet. Da tenker jeg på min bestefar, som i begynnelsen av 1900-tallet var med på å bygge strekningen Kongsberg–Kristiansand. Det ikke å ha vedlikeholdt våre eiendeler vil nå koste oss dyrt.

Vi kan vel også si at vedlikeholdsetterslepet er den viktigste årsaken til at jernbanetrafikken har for dårlig driftsstabilitet, og jernbanenettet er sårbart for ras og flom. Dette gjør det enda viktigere å komme à jour med vedlikeholdet. For dersom folk skal bruke jernbanen mer, og dersom bedriftene skal overføre mer gods fra vei til bane, er vi avhengig av at toget går og kommer når det skal. Ordene «det går alltid et tog, men vi vet ikke hvor det stopper» må det bli en slutt på.

Satsing på drift og vedlikehold er også viktig for dem som lever av å reparere og fornye jernbanen. Derfor er det ekstra viktig at det er arbeid til dem, slik at vi ikke mister verdifull arbeidskraft og den kompetansen som de har på det området.

Den nye regjeringa har store ambisjoner, og vi viser handlekraft. Vi vil ta igjen vedlikeholdsetterslepet i infrastrukturen, men det må tas over noen år og må vurderes ut fra budsjettsituasjonen til enhver tid. Men vi har vilje og evne til å gjøre noe med det. Det er de nye bevilgningene til vedlikehold som Høyre og Fremskrittspartiet, sammen

med Kristelig Folkeparti og Venstre, har kommet med i budsjettet for 2014, et godt bevis på.

Regjeringa bidrar til 750 mill. kr mer til jernbanen enn det den rød-grønne regjeringa la opp til. I tillegg til de 600 mill. kr jeg alt har snakket om, har vi lagt inn 150 mill. kr ekstra for å reparere skader etter flom og ras. Det er et viktig arbeid.

Men jeg vil også gi ros til den gamle, rød-grønne regjeringa for at de har økt investeringene på jernbane de siste årene, for det er bred politisk enighet om at vi skal satse på jernbane og infrastruktur i årene som kommer. Bare i 2014 skal vi bruke 10 mrd. kr til planlegging og investering i ny jernbane. Det er jeg glad for.

Jeg tror faktisk også opposisjonen er fornøyd med at vi har økt satsingen for 2014 med 750 mill. kr på vedlikehold og IC-satsingen. Dersom opposisjonen er misfornøyd med det, kan det ikke være fordi vi har bevilget for lite penger, for da burde de jo ha gjort noe med det selv. Nei, da må de være misfornøyd fordi vi har bevilget for mye penger, og da tar vi det som en kompliment.

Elektroniske tjenester er kommet for å bli. Disse tjenestene ivaretar i større grad kommunikasjonsbehovet for bedrifter, men kanskje i vel så stor grad for privatpersoner. Vi vet allerede at vanlige brev med posten blir sjeldnere og sjeldnere – med unntak av regninger og julekort.

Fordi e-mail og andre elektroniske tjenester er i framgang, må vi vurdere hvilke tjenester og hvilket kostnadsnivå Posten skal pålegge staten å subsidiere. Konsekvensene av liberaliseringen er grundig utredet, og vi vet at elektroniske tjenester er vanskeligere å takle for Posten enn det å innføre konkurranse.

På lørdager omdeles bare en fjerdedel av den postmengden som gjøres på andre ukedager. Plikt til omdeling på lørdager bør begrenses til områder av landet der behovet er størst, f.eks. der det ikke er noen andre som kan levere lørdagsavisen. Vi kjenner vel alle den gode følelsen av å kunne hente dagens avis til morgen- eller formiddagskaffen når vi for en gangs skyld har fri.

Det har lenge vært stor enighet i bredbåndspolitikken. I Norge har vi bedre bredbåndsutbygging enn i de fleste andre land i verden. I regjeringens plattform har vi høye ambisjoner for utbyggingen. Samarbeid med bransjen er nøkkelen, og vi vil legge til rette for at utbyggerne fortsatt skal konkurrere og selvfølgelig også investere godt i alle deler av landet.

Vi vil være med og gi tilskudd til utbygging der det i dag ikke er dekning av kommersielle utbyggerne, og vi vil altså styrke utbyggingen der markedsaktørene ikke finner det økonomisk eller regningssvarende å investere.

Bruken av bredbånd vil øke inn i framtiden. Derfor ønsker regjeringa fortsatt god konkurranse mellom de ulike teknologiene, tilbyderne og forretningsmodellene innenfor bredbåndsmarkedet. Bredbånd for alle er målet.

Ingvild Kjerkol (A) [12:34:34]: Den rød-grønne regjeringa etterlot seg et veldig godt samferdselsbudsjett for 2014, som riktignok ble påplussset. Jeg undrer meg derfor litt over det tilløpet til nærmest tungsinn som statsråden ga uttrykk for. Det er jo kjempebra at det blir brukt

mye penger på samferdsel, og at NTP, som vi nå står veldig sammen om i denne sal, blir oppfylt.

Arbeiderpartiet har som mål at folk og næringsliv i hele landet skal ha et godt og effektivt transporttilbud. Det er viktig at byene og distriktene får et godt utbygd vei- og kollektivnett. Det er avgjørende for næringsliv og arbeidsplasser, for regional utvikling og for at hverdagen skal gå opp for den enkelte.

Veiutbygging gir mange steder bedre tilgang til arbeidsplasser. Nasjonal transportplan balanserer godt investeringer mellom by og land. Det er en Nasjonal transportplan som er basert på en solid analyse av transportbehovene i hele landet – så god at Fremskrittspartiet etter valget valgte å gjøre den til sin egen. Blant noen av forarbeidene til Nasjonal transportplan var en rapport fra Transportøkonomisk institutt, som viser at veiutbygging gir potensial for å utvide regioner, for befolkningsvekst og økt tilgang på arbeidskraft i distriktene. Jeg håper det er en rapport som statsråden ikke har latt støve ned.

Når Høyre og Fremskrittspartiet snakker om veisatsing, er de nesten utelukkende opptatt av transportårene mellom de store byene, med gjentakende retorikk om at vi må bruke pengene der behovene er størst. Selvfølgelig investeres det der behovene er størst, både nå og i tiden framover, men vi kan ikke ha det slik at alle de økte midlene skal gå til dette. Da vil man gå bort fra prioriteringene i Nasjonal transportplan, som regjeringspartiene, nå med støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre, har sagt de står for.

Svaret på samferdselsutfordringene i pressområdene er jo ikke å svekke mulighetene for utvikling i distriktene, tvert imot. Signalene som statsråden har gitt, gir dessverre feil svar på nasjonens utfordringer. For å håndtere befolkningsvekst og trafikkøkning er det viktigere enn noen gang at vi bidrar til at vekst og utvikling skjer også utenfor de sentrale pressområdene. Jeg synes representanten Orten ga et veldig godt bilde av de enorme behovene for samferdselsløsninger som fins i de distriktene hvor eksportverdiene skal fra distrikt til marked.

Det er mange byer og tettsteder i dette landet som har hatt stor nytte av veiprojekter som er gjennomført uten bompenger under den rød-grønne regjeringen. Godt forankrede lokale bompengeprojekter er også nedbetalt raskere enn anslått, som en følge av trafikkvekst. Volda på Sunnmøre kan godt tjene som et eksempel. Der setter prosjektene Eiksundsambandet og Kvisvsvegen Volda i sentrum for en bo- og arbeidsmarkedsregion på nærme 65 000 mennesker. Med bil fra Volda kan du pendle innen 45 minutter fergefritt til designeres Stryn, den maritime klynga i Ulstein og offshoremiljøet i Herøy. Liknende eksempler fins flere andre steder i landet.

Fremskrittspartiets dogmatiske tilnærming til bompenger har egentlig frontkollidert med virkeligheten. Nå plukkes marginale bomprosjekter tilbake et par steder i landet, mens vi senere i dag enstemmig vil vedta nye. Man kan kanskje karakterisere det som prinsipper utstyrt med autopass.

Arbeiderpartiet vil fortsette det taktskiftet vi har hatt på samferdselsinvesteringene siden 2005. Vi vil prioritere de store samferdselsårene mellom byene for å sikre næ-

ringslivet og persontrafikken god og rask transport. Men vi må samtidig prioritere prosjekter som bidrar til å forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner i distriktene. Bare slik kan samferdselspolitikken bidra til utvikling i by og land og håndtere en nasjons utfordringer både hva gjelder verdiskaping, bosetting og – ikke minst – hverdagen til folk flest.

Torill Eidsheim (H) [12:39:11]: Det er et skrikende behov for store investeringer innen samferdselssektoren. Det gjelder for vei, det gjelder for jernbane, og det gjelder for luftfart. Men den største utfordringen er kanskje det som tidligere statssekretær i Finansdepartementet påpekte i Stavanger Aftenblad i fjor høst:

«Mange veiprojekter er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Men det betyr ikke at de nødvendigvis gir økte inntekter til staten. For eksempel vil gevinster i form av økt fritid som følge av redusert reisetid, ikke gi økte inntekter».

Det at du står i kø, går av din fritid, av din tid med familie og venner, av din tid til hobby eller frivillig arbeid – kort sagt, ting som staten ikke tjener penger på. Og da er det kanskje ikke så nøye?

Vi i Høyre synes at din tid er verdifull, og vi er villige til å tenke nytt for å finne de beste løsningene for fremtiden. Vi er derfor svært fornøyd med at vi i dag behandler et veibudsjett som for alvor viser regjeringens vilje til satsing på infrastruktur.

Forventningene de rød-grønne skapte i forbindelse med sin framlegging av NTP, var betydelige. Men dessverre har det vist seg at den rød-grønne regjeringen på ingen måte hadde lagt opp til en overoppfylling i prosjektgjennomføring – det var kun i pengebruk.

At det har vært økt investeringsvilje for samferdsel de siste årene, skal den rød-grønne regjeringen – og et samlet storting – ha skryt for. Men det må faktisk satses enda mer, og vi må sikre at pengene blir brukt riktig. Vi må sikre at flere samferdselskroner faktisk bidrar til flere fullførte prosjekter, mer vedlikehold og nye investeringer.

Vi må organisere oss bedre, og vi må ta i bruk alle krefter som kan bidra til å gjøre norsk samferdsel mer effektiv og mer framtidsrettet. Budsjettet for 2014 er første steg i riktig retning.

Infrastruktur er ikke bare samferdsel, men også grunnleggende for muligheten for digital kommunikasjon. Det å tilrettelegge for samfunnsnyttig bruk av IKT og en høy grad av deltakelse i samfunnet er særdeles viktig.

Alt peker i retning av at IKT-løsninger blir stadig viktigere også i offentlig sektor. Offentlig finansierte tjenester må produseres smartere i morgen enn i dag. Vi må ganske enkelt bli bedre til å bruke ressursene som vi har tilgjengelig, og vi må se etter nye muligheter. I dag er det helt tydelig at det offentlige har enorme utfordringer med mangel på effektivitet og dyrt byråkrati. Summen av enkelt eksempler viser oss at noe grunnleggende har manglet i utviklingen av offentlig sektor.

Ifølge i Direktoratet for forvaltning og IKT er det faktisk bare 30 pst. av de mest brukte statlige tjenestene i dag som er fulldigitalisert – og dette i det landet i verden som

har høyest digital deltakelse og kompetanse i befolkningen.

Apropos kompetanse: Vi må sikre kompetansetilgangen gjennom solid grunnutdanning og et høyt utdanningsnivå for IKT og ekom, men også gjennom styrkede rekrutteringsmuligheter fra inn- og utland.

Regjeringen har varslet høye ambisjoner for bredbåndsutbygging. Men økt digital informasjonsflyt medfører også økte krav til sikker og stabil nettilgang. Det er behov for en forbedring av samordning og samvirke mellom myndigheter, tjenesteutøvere og andre interessenter. Det blir ekstra tydelig i sårbare situasjoner ved ekstremvær, der det er høye forventninger om at feilretting skal skje raskt.

Ny og bedre teknologi gir stadig nye muligheter. I samferdselssektoren er ITS definert som et eget interesseområde, men det er ikke definert noe mål. Det er veldig uheldig. Samferdselssektoren trenger en god vurdering av hvordan ny teknologi kan hjelpe oss til å nå framtidrettede mål innen sikkerhet, framkommelighet, miljø og tilgjengelighet.

Roy Steffensen (FrP) [12:44:18]: I transportkomiteen har vi vært så heldig å få en økning i bevilgningene i forhold til hva Stoltenberg-regjeringen la fram for knappe to måneder siden. Det kan riktignok ikke alltid virke sånn, for i måten mange av de rød-grønne har framstått på etter våre påplussinger ble kjent, kan det virke som om de er misfornøyd med at vi ikke øker nok.

Det er uansett kritikk som preller lett av hos oss, men hvis de mener alvor, stikker det nok litt dypere hos Stoltenberg, som da tross alt tydeligvis har lagt fram et samferdselsbudsjett som de rød-grønne selv er misfornøyd med.

Jeg er i hvert fall glad for de påplussingene vi har fått, fordi det viser helt klart at denne regjeringen tenker annerledes enn den forrige.

Under debatten om regjeringserklæringen sa jeg at jeg gledet meg «til at jeg nå skal være en del av det politiske flertallet som skal stå til ansvar for den politikken som skal føres i dette landet». Jeg påpekte spesielt at jeg gledet meg til å stå til ansvar for det vi skal gjøre innenfor samferdsel.

Allerede etter syv uker kan jeg si at jeg er fornøyd med den nye retningen som den nye regjeringen og stortingsflertallet trekker opp.

Det vi ser, er at vi satser enda mer på vei og enda mer på jernbane enn det som den rød-grønne regjeringen la opp til. Vi sa i valgkampen at samferdsel var et satsingsområde – og vi følger opp med handling og bevilgninger.

Vi er opptatt av at en godt utbygget og vedlikeholdt infrastruktur gir folk frihet til lettere å kunne reise til og fra jobb, til å utvide bo- og arbeidsområdene, og av at infrastrukturen er viktig for at bedrifter i hele landet skal være konkurransedyktige.

Vi har nå et flertall som forstår viktigheten av et godt veinett, som skjønner at veibygging er god distriktspolitikk, god bypolitikk og god næringspolitikk.

Vi har nå et offensivt flertall på Stortinget som vil gjøre

forandringer som vil sørge for at hver krone til samferdsel i årene framover vil bli brukt mer fornuftig.

Veibygging og veifinansiering i Norge har behov for reformer for å oppnå fornyelse og modernisering, og vi har nå et flertall som vil gjøre disse forandringene.

Vi vil nå få på plass et eget utbyggingsselskap for vei som skal løfte flere veiprosjekter og gjennomføre utbyggingen mer effektivt. Selskapet skal overta utbygging-, drifts- og finansieringsansvar av store samferdselsprosjekter, og det skal også vurderes om man skal kunne overdra noen av de eksisterende prosjektene til selskapet.

Det skal få tilført egenkapital, men det skal også få muligheten til å låne penger, noe som vil gjøre det uavhengig av de årlige budsjettene. Dette vil sørge for at vi i stedet for å bygge stykkevis og delt, nå kan få gjennomført prosjekter bedre, billigere og raskere enn før.

Dette er et avgjørende grep. Store prosjekter har i lang tid lidd under manglende helhetstenkning, lang planleggingstid og manglende statlig finansiering, noe som et slikt selskap vil være med og forandre på.

Jeg er ellers veldig glad for at en samlet transportkomité nå åpner for at man kan få en ordning med statlig garanti for bompengelån, for sånn å kunne bidra til lavere lånerente, og at regjeringen i samarbeid med lokale myndigheter nå kan vurdere å endre bompengesats og nedbetalingstid. Dette er nye tanker fra de andre partiene som vil sørge for at mer penger vil gå til veibygging i stedet for til drift, administrasjon og renter.

For bare to dager siden var Vestlandsrådet, bestående av representanter fra Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, samlet til et møte. Ut fra transportmessige hensyn ble møtet holdt på Gardermoen. Dette er et soleklart bevis på at infrastrukturen og kommunikasjonen langs Vestlandet har et stort forbedringspotensial.

Jeg er derfor veldig glad for at Stortinget er opptatt av at ferjefri E39 er et særdeles viktig prosjekt, og jeg er glad for at vi har en regjering som har sagt at den vil overoppfylle NTP. Kombinert med et eget veiutbyggingsselskap som vil sørge for at pengene vil bli brukt mer fornuftig, er dette gode nyheter for alle de bo- og arbeidsregionene som er avhengig av en bedre infrastruktur langs kysten.

Jeg vil avslutte med å si at jeg ser fram til å jobbe videre i transportkomiteen, en komité som de fleste partiene på Stortinget tydeligvis ønsker å prioritere enda mer i tiden framover. Det lover godt og tyder på gode arbeidsforhold i komiteen, og det vil gi gode resultater for innbyggerne i landet.

Kjell-Idar Juvik (A) [12:48:46]: I dag skal vi vedta et viktig budsjett for hele Norge, og vi vet at samferdsel er noe som alle er opptatt av.

Arbeiderpartiet har som mål at folk og næringsliv i hele landet har et godt og effektivt transporttilbud. Både byene og distriktene trenger et godt utbygd vei- og kollektivnett. Det er avgjørende for næringsliv og arbeidsplasser og for at hverdagen skal gå opp for den enkelte.

Det kan i debatten i dag nesten høres ut som at Arbeiderpartiet ikke er opptatt av disse verdiene, men det er vi – og det har vi vist gjennom åtte år.

Investeringer i vei har økt kraftig de siste årene. Det er viktig for framkommeligheten og trafikksikkerheten og for å gi kortere reisetid for folk og næringsliv. Så når komitéleder Hofstad Helleland sier at vi har økt litt, så er vel ikke 90 pst. økning fra 2005 «litt»? Men samferdselsministeren viste jo i sin redegjørelse til PISA-resultatet og linket mot Stortinget. Da går jeg ut fra at det ikke bare var opposisjonen han siktet til.

Sammenlignet med løftene Høyre og Fremskrittspartiet ga før valget, er det ikke tvil om at dagens samferdselsbudsjett kan kalles en stor krasjlanding. Fremskrittspartiet har gått hardt på banen og lovet å avskaffe alle bompenger, Høyre har lovet nye ideer og bedre løsninger. Jeg ser lite igjen av dette i det forslaget som ligger her. Det er i hovedsak NTP-en, de rød-grønnes budsjett, som ligger til behandling i dag. Derfor kan jeg også skryte av dagens regjering og dagens transportkomité, for i hovedsak har de sluttet seg til de rød-grønnes forslag til budsjett for 2014. Vi ser også at komiteen i hovedsak er enige om det meste av økninger som er lagt inn for 2014 – selv om det ikke kan høres slik ut av debatten her i dag. Når vi ikke kunne være med fullt ut, er det en naturlig forklaring på det: Det er fordi dekningsmåten var økt oljepengebruk, omfordeling fra regionale utviklingsmidler og skatteuttak for de rikeste. Om de hadde ment å ville bruke mer penger på vei, kunne de ha valgt å bruke mer av pengene som de brukte på skatteuttak.

Vi ser også at de legger inn en ny kurs. Dette ser vi best i merknadene, men vi kan også se det på noen av kuttforslagene. Posten kuttes med 50 mill. kr, og man kutter postombæringen til fem dager og åpner for privatisering. Det vil føre til et dårligere tilbud – ikke minst for distriktene – selv om man prøver å argumentere for noe annet. Høyre og Fremskrittspartiet har også annonsert at de vil trekke tilbake den rød-grønne regjeringens veto mot EUs tredje postdirektiv, noe vi ikke minst ser har provosert Postkoms forbundsleder Odd Christian Øverland, og jeg vil sitere ham:

«Vi har fått en regjering som driver utenrikspolitikk i bakvendtland. De er mer opptatt av å logre for EU enn å sørge for en god og forutsigbar postpolitikk som tjener Norge.»

Dette er jeg helt enig i.

Når de nå har planer om å åpne postmarkedet i Norge for konkurranse, burde den nye regjeringen først og fremst, i hvert fall for de gjør dette, sett på mulighetene for hvordan de vil ha det for folk og næringsliv i hele landet – men nei! Vi ser at folk ikke vil ha dette – hvis man skal ta meningsmålingene på alvor. Det gjelder også regjeringspartiernes velgere.

Det er ikke overraskende at Fremskrittspartiet og Høyre går inn for dette, det er mer skuffende at Kristelig Folkeparti støtter det, for det har de ikke gjort tidligere.

De kutter også 46 mill. kr til fiskerihavner, noe som går ut over fiskerihavnene på Napp i Nordland og Sommarøy i Troms. Begrunnelsen er en varslet nasjonal strategi. Jeg leser dette mer som at midlene til fiskerihavnene skal gå til næringshavner. Jeg håper jeg tar feil.

De økte bevilgningene til fylkesveier på 280 mill. kr

blir ikke særlig bra når man samtidig kutter 430 mill. kr i regionale utviklingsmidler.

Jeg har også lagt merke til at man ikke vil støtte merkningen om Nordlandsbanen som man var med på i NTP. Jeg håper at det er et arbeidsuhell og ikke en ny politikk fra regjeringen når det gjelder denne strekningen.

Vegpakke Helgeland har vi ikke fått avklart. Opprustning av den er trukket tilbake, og vi venter fortsatt på om den skal vinne i loddrekningen fra samferdselsministeren om bompenger eller ikke.

Til slutt: Vi ser også at det er en spesiell dag i dag. Det er ikke bare det at Fremskrittspartiet skal stemme for bom, men de skal også si ja til OPS.

Nils Aage Jørgstad (H) [12:54:04]: Regjeringen sier i sin plattform at de ønsker å føre en offensiv klimapolitikk og forsterke klimaforliket. I dette perspektivet er satsing på kollektivtransport både riktig og viktig. Den sterke befolkningsveksten vi opplever, fører med seg et økt behov for investering i tung infrastruktur i de store byene. Ansvaret for kollektivtransporten er i hovedsak delt mellom to forvaltningsnivåer – staten og fylkene inklusiv Oslo kommune. Samhandlingen mellom disse forvaltningsnivåene blir derfor avgjørende. Belønningsordningen og bymiljøavtalene må sette eierne i stand til å følge opp behovet for kollektivtransport – det være seg med buss, båt eller bane. Det er verdt å merke seg at buss fortsatt er det største kollektivtransportmidlet. Å bygge veier med god framkommelighet er derfor et godt kollektivtiltak – med eller uten kollektivfelt.

Et viktig punkt i klimaforliket er å få mer av gods-transporten over på sjø og bane. For at jernbanen skal være konkurransedyktig, må vi ha trygghet for at toget går når det skal, og at det kommer fram i tide. Det er derfor vedlikehold og fornyelse er viktig.

Neste år skal det brukes over 19 mrd. kr på jernbane. Vi må imidlertid konstatere at vedlikeholdsetterslepet på den eksisterende jernbanen er stort. Det må tas over flere år og vurderes ut fra budsjettsituasjonen i det enkelte år. Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen tok et første skritt i tilleggsproposisjonen, og med budsjettavtalen med Venstre og Kristelig Folkeparti øker vi ytterligere.

For å nå de ambisiøse målene i NTP for intercitytrafikken og planlegge andre viktige strekninger må det planlegges intensivt allerede nå. Budsjettavtalen med en påplussing på 100 mill. kr sikrer at det er mulig. Denne påplussingen gir også trygghet for at vi får gjort de andre store planleggingsoppdragene for jernbanen.

I budsjettavtalen legges det også opp til at man skal planlegge videre utbygging mot Göteborg – dette for å styrke en viktig grenseoverskridende togforbindelse. Dette er en etterlengtet satsing. I 2000 satte man et mål om å bygge ut E6 mellom Oslo og Göteborg til firefelts motorvei. Det klarte vi. Som et ledd i 100-årsjubileet for 1905 ble den nye Svinesundsbrua åpnet. Nå er det på tide å sette seg et tilsvarende mål for jernbanen.

Stoltenberg-regjeringens forslag til jernbanebudsjett for 2014 var et ekspansivt budsjett med en økning fra saldert budsjett 2013 på over 30 pst. Men det var to vik-

tige mangler i forslaget: Vedlikeholdet av infrastrukturen og planleggingen av nye prosjekter var for lavt prioritert. Ikke minst gjelder det planlegging av nye IC-prosjekter. På disse to viktige områdene var det ikke satt av nok penger til å sikre en god oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 eller til å ivareta vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen.

Det har vi i budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og Venstre gjort noe med. Vi øker satsingen på vedlikehold med 500 mill. kr og planlegging av nye IC-prosjekter med 100 mill. kr. Satsingen på vedlikehold er nødvendig for å bedre driftsstabiliteten i togtrafikken, mens økt bevilgning til planlegging er nødvendig for å kunne opprettholde målsettingene for utbyggingen av IC-strekningene.

Budsjettavtalen mellom Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre innebærer at bevilgningene til

- jernbaneformål øker med 34,6 pst. fra saldert budsjett 2013
- Jernbaneverket øker med 42,3 pst.
- drift og vedlikehold av infrastrukturen øker med 16,8 pst.
- vedlikeholdet i 2014 øker med 39,2 pst.
- investeringer i ny jernbaneinfrastruktur øker med 64,4 pst. fra saldert budsjett 2013

Budsjettet for 2014 innebærer at planrammen i NTP for 2014 blir fulgt opp med til sammen 25,5 pst. eller 341,4 mill. kr over det årlige gjennomsnittet for planperioden.

Oppfølgingen av planrammen for jernbaneinvesteringene for 2014 utgjør 27,1 pst. eller 788 mill. kr over gjennomsnittlig årlig planramme for perioden 2014–2017. Dette er nødvendig for bl.a. å kunne holde rasjonell framdrift i de store investeringsprosjektene som er igangsatt, og komme i gang med nye prosjekter som var planlagt med oppstart i 2014. Ikke minst gjelder dette oppstarten av det store Follobane-prosjektet, hvor de store anleggsarbeidene vil bli startet opp så snart det pågående arbeidet med den eksterne kvalitetssikringen er ferdig.

Sverre Myrli (A) [12:59:14]: Jeg tror det nå kunne være på tide å få fram smilet i denne debatten, for maken til negativ beskrivelse av situasjonen i kongeriket er det lenge siden jeg har hørt. Så mutt og misfornøyd var samferdselsministeren, at jeg lurer på om han egentlig er utilpass i den posisjonen han har. Det er en stor dag, det er en historisk satsing på samferdsel. Vi bør være stolte i dag. Ministeren og andre bør fjerne geipen og få fram smilet. Heldigvis er samferdselsinvesteringene økt kraftig de siste årene. Det har vært et taktskifte. Vi har et budsjett til neste år på ca. 50 mrd. kr til samferdselsformål. Det må da være noe positivt å spore i et slikt budsjett.

Jeg har regnet ut – med mindre jeg er et eksempel på de dårlige mattekunnskapene vi hører om om dagen – og hvis mine beregninger er riktige, så er det noe sånt som ca. 2 pst. av budsjettet vi er uenige om. I det store og hele er dette et veldig bra samferdselsbudsjett.

Norge er et godt land å bo i. Det meste fungerer bra – la oss innrømme det. Men selvfølgelig er det likevel nok av

utfordringer. Vi blir aldri ferdig med å utvikle landet vårt, aldri ferdig med å bygge det. Slik er politikken vesen og dynamikk. Vår jobb som folkevalgte er rett og slett å gjøre hverdagen til folk litt og litt bedre, litt og litt enklere.

Derfor er også samferdsel i et land som Norge så viktig. Folk skal kunne komme seg på jobb uten for mye klunder og heft – det skal faktisk gå ganske greit å komme seg på jobb. Det er vårt ansvar. Gods og varer må komme fram dit det skal, når det skal.

Det skjer veldig mye innen samferdselssektoren i Norge, både på vei og på bane. Hvis noen er i tvil, er det grunn til å anbefale en tur til Eidsvoll og se hva som nå foregår langs Mjøsa – et kjempeprosjekt med utbygging av nytt dobbeltspor og ny firefelts vei. Det er en fryd for øyet å se jernbane- og veiutbyggingen der og andre steder.

Jernbanen har først og fremst sitt fortrinn i godstransport over lange avstander og persontransport i områder med relativt mye folk. De største flaskehalsene på jernbanenettet er derfor naturlig nok i de mest sentrale strøkene, i Oslo-området. Derfor er det neste store prosjektet på jernbanen som nå må realiseres, å få bygd nytt dobbeltspor Oslo–Ski, den såkalte Follobanen. Det er bra at vi nå kommer i gang med dette store prosjektet, og Follobanen er også en viktig brikke i intercitisatsingen på Østlandet – hele intercitisatsingen fra Lillehammer, Halden og Skien. I dette perspektivet hører også Ringeriksbanen vestover hjemme. Det er gledelig at det nå ser ut til at man etter hvert kommer i gang med planleggingen av Ringeriksbanen – det er på høy tid.

Det er stort behov for mer og bedre togtrafikk i Oslo-området. Vedlikeholdet har over tiår vært undervurdert. Heldigvis er det nå satt fart i det, og det er gledelig at det de siste årene og i året som kommer, er blitt mer penger til å vedlikeholde den jernbanen vi har. Men i tillegg til å vedlikeholde det vi har, må vi bygge nytt, både Follobanen, Ringeriksbanen og andre prosjekter, og etter hvert må vi også få på plass en ny jernbanetunnel gjennom Oslo.

Til slutt vil jeg si litt om nye modeller for å organisere jernbanen. Det er jeg i grunnen helt åpen for, og jeg var så heldig å være i politisk ledelse i Samferdselsdepartementet i 1996 da det gamle NSB ble omorganisert til nye NSB og Jernbaneverket. Det var en fornuftig omorganisering, men heller ikke uproblematisk. Ingen omorganiseringer er uproblematisk. Jeg er mer usikker på utskillelsen av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen til det som ble Mesta, og som Bondevik II-regjeringen gjorde. Det tror jeg ikke var et klokt valg.

Det vi trenger minst av alt, er enda flere enheter, enda flere selskaper innenfor jernbanen. Hvis vi skal ta kritikk for noe av den omorganiseringen som skjedde på slutten av 1990-tallet, er det at det ble veldig mange enheter – veldig mange enheter som skal forholde seg til hverandre. Vi trenger ikke enda flere enheter og enda flere organer.

Kent Gudmundsen (H) [13:04:36]: Det har vært en forvirrende budsjettdebatt, hvor de rød-grønne representantene i finansdebatten på den ene siden har sagt at det vil gå forferdelig dårlig med dette landet når vi legger til

grunn det budsjettforliket som vi har fått på plass. På den andre siden står man på den samme talerstolen og sier at 99 pst. av budsjettet egentlig er rød-grønt. Det er en logisk brist, spør dere meg.

Samtidig som vi vet at rød-grønne representanter skryter av sitt eget budsjett, er det mange rundt omkring i Kommune-Norge som også er rød-grønne, og som skriker etter større bevilgninger til veivedlikehold – mens man på den andre siden står her i Stortinget med et framlagt statsbudsjett som ikke er villig til å gå i den retningen.

Det er ikke som i oldtidens dager: at veien ble til mens man gikk – eller som en nordnorsk kollega litt uklokt omskrev det, at båten blir til mens du ror. I dag krever nemlig bygging av infrastruktur store ressurser og sterk vilje til politisk prioritering. Vi står heldigvis foran en tid hvor den viljen er mye sterkere enn før.

Norge kan ikke konkurrere på lønn, og derfor vil Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen realisere kunnskaps-samfunnet. Det handler om å gi enkeltmenneskene muligheten til å realisere seg selv, jobbe smartere og ta i bruk de fortrinn vårt langstrakte land gir oss. Satsing på samferdsel og bygging av infrastruktur vil i denne sammenhengen være viktig for å lykkes med å bygge tillitssamfunnet – samfunnet som bygges nedenfra, hvor kunnskapen om mulighetene og utfordringene ligger lokalt og regionalt, som får rammevilkår med vei, bane, havn og fly som gir større konkurransekraft, og hvor det legges til rette for framtidig vekst og investeringer gjennom vekstfremmende skattelettelser.

Norge er et flott land å bo i, men Norge er også et langt land å bo i. Regjeringen og Norges satsing i nordområdene, som vil skape verdier og muligheter som kan bygge landet videre og trygge velferden, er en utfordring hvis vi ikke har infrastrukturen på plass. Nordområdene preges nemlig ikke bare av store verdier, men også av store avstander. Langs vår vakre kystlinje – fra nord til sør – skapes det enorme verdier. Særlig har oppdrett og verdiene i sjømatnæringen gitt mange lokalsamfunn en ny mulighet til å bygge gode bo- og arbeidsmarkedsregioner med samhandling, godt tjenestetilbud og en økonomisk vekstkraft som lover godt for framtiden.

Vår nasjons evne til å utnytte disse ressursene og mulighetene fordrer en infrastruktur som når ut til disse samfunnene, ikke bare god stamvei. Det er derfor veldig gledelig at budsjettforliket og Høyre-Fremskrittsparti-regjeringens politiske plattform har startet det løpet som vil gi oss en historisk satsing på samferdsel allerede fra neste år.

Men det handler ikke bare om penger. Det handler også om å kaste ideologisk tankegods over bord. Vårt lille, langstrakte land har ikke råd – ingen land har vel råd – til ikke å velge de smarteste og beste løsningene når vi skal investere for framtiden. Vi må bygge og realisere kunnskapssamfunnet nedenfra, ha tillit til skaperkraften i det enkelte lokalsamfunn. Når staten kan organisere og drifte utbyggingsprosjekter i samarbeid med dyktige entreprenører som har erfaringene, og som langt på vei bygger både raskere og rimeligere – noe som også medfører at man har en godt vedlikeholdt vei – må vi velge det. Det må nemlig bygges helhetlig, smart og for framtiden.

Som tidligere regionalpolitikere kan jeg skrive under på fortvilelsen over hva stort etterslep og dårlig vedlikeholdte veier kan medføre, både for samfunnet og næringslivet, men også for hjertepumpen til stakkars fylkespolitikere som på mange måter har følt seg som gisler i en helt feilslått regionalreform. For mitt hjemfylke Troms har statlig unnfallenhet medført at fylket nå har 11 pst av det nasjonale vedlikeholdsetterslepet, som for Troms alene er anslått til 6 mrd. kr.

I forrige periode, da den rød-grønne regjeringen varslet et betydelig løft, var det mange fylkespolitikere som endelig så fram til redusert blodtrykk. Skuffelsen var derfor stor da man fikk melding om at denne satsingen skulle bli på 10 mrd. kr over ti år. I kommuneøkonomiproposisjonen var beløpet redusert til 650 mill. kr for det første budsjettåret, og da statsbudsjettet ble lagt fram, var det ytterligere redusert til 500 mill. kr. Jeg vet om mange rød-grønne politikere som var sterkt skuffet over sin egen regjering på det punktet.

Politikk handler om å prioritere, og med budsjettforliket som skal vedtas, har man fra de borgerlige partienes side på kort tid vist både vilje og evne til å prioritere ekstra milliardbeløp. Det lover godt.

Marianne Marthinsen (A) [13:09:56]: Det er vel få ting som skaper mer debatt på dette huset enn vei – hvor vi skal bygge dem, og hvem som skal betale for dem. Etter hvert har vi også fått større debatter om hvordan vi sørger for at veiene bygges og finansieres mest mulig effektivt, og det er bra, og det er nødvendig.

Gjennom de siste åtte årene har hele samferdselssektoren fått et formidabelt løft. Fra å være et skrivebordsdokument som sittende regjeringer ikke oppfylte, har NTP blitt en ambisiøs, forpliktende plan som Stoltenberg-regjeringen ikke bare oppfylte, men overoppfylte.

I ny NTP som ble vedtatt i vår, ble det nok en gang lagt inn et formidabelt løft i pengebruk. Men investeringer i det omfanget vi holder på med i samferdselssektoren, krever også at vi hele tiden passer på at midlene brukes mest mulig effektivt, og det må erkjennes at ikke alle utbygginger alltid har vært like effektive. Planprosessene har for ofte tatt for lang tid, det har vært for mye bygging og det har skjedd klattvis og delt, i stedet for at man har hatt en helhetlig tilnærming, og jeg tror vi skal innrømme at det har kostet både tid og penger.

Jeg er en av dem som mener at et av de viktigste grepene som ble tatt i ny NTP, ikke bare handlet om hvor mye penger vi skulle bruke, men vel så mye om lanseringen av en ny ordning for finansiering av store vei- og jernbaneprosjekter. Den ordningen skulle sørge for at spesielt prioriterte prosjekter – prosjekter av nasjonal betydning – skulle få en prosjektfinansiering innenfor budsjettet. Framdriften i prosjektene skal bestemme bevilgningene og ikke omvendt. Det var tankegangen. En slik ordning gjør at prosjektene kan planlegges mer effektivt, mer helhetlig, uten å måtte ta høyde for alle budsjettmessige eventualiteter. Det er klart at noe sånt vil få planleggingstiden ned.

Samferdselsministerens parti har stått sammen med oss i synet på OPS som en finansieringsmekanisme. Det er

meningsløst at staten – med den finansielle situasjonen som vi er i – skal ta opp lån og pådra seg rentekostnader på bygging av vei. Vi har vært kritiske til at OPS innebærer å skyve regningen, med renter, over på dem som kommer etter oss. At Fremskrittspartiet har ønsket seg et investeringsselskap for vei, har vært kjent i flere år, men da har poenget vært å kunne hente penger ut av oljefondet utenom handlingsregelen for å finansiere veiutbygging. Vi har vært imot det fordi vi mener at vei må prioriteres innenfor handlingsregelen på linje med andre formål, men det har i hvert fall vært en tilnærming hvor vi unngår å dra på oss ekstrakostnader i form av renteutgifter. Nå er det plutselig et hovedpoeng at et sånt selskap skal få tilgang til statsgaranterte lån, og med Fremskrittspartiets holdning til bompenger så regner jeg med at disse lånene ikke skal betjenes av bilistene. Vi har prøvd å få svar – bl.a. gjennom skriftlige spørsmål – på om det betyr at avdrag og renter på disse lånene skal betales via årlige bevilgninger på statsbudsjettet. Det har vi ikke fått svar på, men jeg håper at samferdselsministeren kan gi oss en avklaring på det i dag. Om det skulle være tilfelle, har man i så fall konstruert en løsning som er på linje med OPS. For å sitere sjefsøkonom Harald Magnus Andreassen:

«Dette er et forslag som bør legges i skuffen. Det får nye veier til å fremstå som kostnadsfrie nå, men de sender bare regningen videre mange år inn i fremtiden. De fleste har vel erfart at huset ikke er nedbetalt når snekkeren har fått sitt.»

Riktignok skal dette fondet opp i 100 mrd. kr i løpet av noen år, men avkastningen på anslagsvis 3–4 mrd. kr vil bare bli småpenger sammenlignet med hva som brukes årlig på veisektoren allerede. I tillegg åpnes det for å øremerke bilavgifter til selskapet. Men om disse pengene går til å betjene lånerenter via statsbudsjettet eller via statens selskap, spiller strengt tatt ingen rolle – pengene blir ikke noe annerledes ved å bokføre dem på en annen måte. Så ser jeg i Aftenposten i dag at samferdselsministeren også ser for seg at dette selskapet skal tjene mye penger på veikroer og på bensinstasjoner. Det gjenstår å se, men vi får fortsatt ingen avklaring på om det åpnes for at skattebetalernes penger skal kunne gå til å betjene gjeldsrenter når staten bygger vei.

Jeg har respekt for at alle detaljer rundt opprettelsen av et veiselskap ikke er klare etter få uker i regjering, men spørsmålet om hvordan disse lånene skal betjenes, er ikke en detalj – det er et helt avgjørende spørsmål – og jeg forutsetter at samferdselsministeren har en bevisst tanke bak dette som han er villig til å dele med Stortinget i dag.

Martin Henriksen (A) [13:15:02]: Jeg skal snakke om havet. Det kunne vært fristende å snakke om snøen som har skapt kaos på veiene i nord. I nord hevdes det nå at enkelte veier ikke burde ligge under fylkeskommunen eller staten, men heller under Helse Nord eller under AMK-sentralen! Folk ser likevel ikke mørkt på det, og de sier som han Arthur Arntzen: «Med et par gode somra e deinne snøen forsvuinne.»

Sjøveien er derimot brøytefri og nesten vedlikeholdsfri. For mange kystsamfunn er sjøveien like viktig som veien

med asfalt. For fiskerinæringa er fiskerihavner selve livsnerven. De gjør det mulig å drive næring på steder som Gryllefjord, Ballstad og Båtsfjord, og dermed kan små samfunn bidra med store verdier ut til verdens matbord. Og nettopp fordi den marine næringa er en framtidsnæring, bevilget den rød-grønne regjeringa en rekordhøy sum til fiskerihavner. Det er infrastruktur som avgjør om båter kan levere og om bedrifter kan leve.

Det er veldig gledelig at regjeringa vil følge opp nærskipsfartsstrategien, og at de vil utarbeide en nasjonal havnestrategi. Det arbeidet skal statsråden ha ros for å ha satt i gang. Men det er uforståelig at samferdselsministeren bruker den nasjonale havnestrategien som begrunnelse for å kutte 46 mill. kr i bevilgninger til fiskerihavner. Dette er kanskje en liten sum i den store sammenhengen, men konsekvensen er at viktige havneprosjekter som er klare til oppstart, utsettes – på Napp i Flakstad kommune og på Sommarøy i Tromsø kommune. Der er behovene dokumentert, de er prekære, og ingen havnestrategi vil endre på det.

For å ta et eksempel: På Sommarøy står Norway Pelagics moderne fabrikk, og den trenger en moderne havn raskt. Båtene som skal levere, kommer seg ofte ikke fram i dag, og dermed mister bedriftene mye av livsgrunnlaget sitt. Her var pengene satt av i budsjettet, og Kystverket var klar til anleggsstart, men kuttet kom likevel. Da sa driftsdirektør Gunnar Domstein til Nordlys:

«Havnen betyr et være eller ikke være for bedriften.

Vi hadde virkelig sett frem til at havnen ble dypere, og må nå vurdere fremtiden.»

En utsettelse kan altså bety forskjell på fortsatt drift eller utflytting. Da statsråden utdypet sin begrunnelse i Stortinget, sa han følgende:

«For ikke å kaste penger ut av vinduet, velger vi å sette på vent de to prosjektene som en la opp til, nettopp fordi vi kan komme tilbake og sørge for at de bygges i tråd med den strategien som en vil ende opp med.»

Dette er, med all respekt å melde, en begrunnelse som få – om noen – forstår, og den oppleves provoserende. De utbedringene folk venter på, er ikke å kaste penger ut av vinduet, og kuttet kom ikke fordi prosjektene var dårlig planlagt. Behovene er der nå. De blir ikke borte. De endres ikke av en nasjonal havnestrategi. Havna kommer til å være like grunn etter at regjeringa har tenkt seg om. Båtene kommer ikke til å ha minsket i størrelse selv om papirbunken i departementet har vokst. Den eneste forskjellen er at det kanskje ikke finnes en bedrift å lage havn for.

Utsettelsen kan også være uheldig dersom kuttet får en dominoeffekt for andre havner langs kysten. Når investeringa i disse prosjektene utsettes, blir andre viktige fiskerihavnutbygginger langs kysten satt på vent. Da rykker de enda lenger bak i køen.

Jeg håper ikke dette hvileskjæret får de konsekvensene det kan få. Jeg tror også statsråden har evne til å lytte. Jeg håper han forstår hva som kanskje, og oppfordrer ham til å bruke sin gjennomføringskraft til å brøyte vei for disse prosjektene så snart som mulig.

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

Martin Kolberg (A) [13:19:15]: Ringeriksbanen er et nasjonalt prosjekt som har vært diskutert i denne sal i flere perioder. Det er endog slik at Stortinget høytidelig har vedtatt at Ringeriksbanen skal bygges, men den er fortsatt ikke bygd.

Da vi diskuterte Nasjonal transportplan, hadde vi en intens diskusjon om merknadene knyttet til den, og den merknaden som da ble vedtatt, var en veldig tydelig beskjed om at nå skal Ringeriksbanens planlegging igangsettes. Allikevel hører vi et stadig omkved om at så ikke er tilfellet, at denne prioriteringa ikke kan komme nå, og at midlene mangler.

I innstillinga som vi behandler her i dag, er det i denne forbindelse en veldig tydelig merknad. Jeg legger merke til at Jernbaneverkets direktør er i losjen, og det er veldig bra. Jeg ber henne forstå at når Stortinget vedtar det de vedtar i forbindelse med denne merknaden, og sier det de sier, enstemmig, må vi kunne regne med at dette følges opp.

Jeg har også merket meg at statsråd Solvik-Olsen svarte på dette spørsmålet i en replikk tidligere i debatten. Jeg er veldig glad for det statsråden sa på det punktet, fordi han forpliktet seg veldig tydelig på å igangsette dette.

Jeg appellerer veldig sterkt til at så skjer, fordi vi kan ikke lenger drive og vedta i denne salen at Ringeriksbanen skal gjennomføres, uten at det faktisk blir gjort. Og vi kan ikke tenke oss en framtid hvor vi ikke har en effektiv jernbaneforbindelse mellom øst og vest. Det handler om utviklinga mellom våre to viktige landsdeler, og det handler om utviklinga mellom de to viktigste økonomiske sentra i Norge.

Derfor sier jeg dette med så sterkt ettertrykk, for jeg synes det er viktig å si.

Jeg vil, som mitt andre punkt, kort komme inn på det som jeg legger merke til at statsråd Solvik-Olsen hele tiden sier når han blir utfordret på Fremskrittspartiets opprinnelige samferdselspolitikk. Han sier helt konsekvent at hadde det vært opp til Fremskrittspartiet, hadde de ført en annen politikk. Det er det på sett og vis ikke tillatt for en statsråd hele tiden å si. Enten må statsråden stå inne for regjeringas politikk, slik han legger den fram, eller så må han si at han fører denne politikken med påholden penn.

For det som har skjedd, er at Fremskrittspartiets politikk, slik de har foreslått at den skal finansieres innenfor samferdselsområdet, har kollapset fullstendig. De står ikke for den lenger. De bare sier at de vil gjøre det hvis de får sjansen til å styre mer over Høyre.

Høyre har skjont dette for lenge siden, er helt fornuftige og følger dette sporet. Solvik-Olsen må holde seg til regjeringas politikk, eller så må han si at han ønsker en annen politisk retning.

Greta Johanne Solfall (FrP) [13:22:52]: I Nasjonal transportplan 2014–2023 ble det foreslått å styrke rammetilskuddet til fylkeskommunene, for at fylkeskommunene skal kunne fornye og ruste opp fylkesveinettet. I forslag til

statsbudsjett for 2014 er det satt av 500 mill. kr til formålet. Nordland fylke får i overkant av 70 mill. kr av de midlene. Det er positivt at dagens regjering tar grep og styrker rammetilskuddet og dermed bidrar til økt satsing på fylkesveinettet.

Nordland er et fylke hvor det årlig går mange ras. Dette fører til stor usikkerhet blant befolkningen og store utfordringer for transport av folk og varer. Sist vinter gikk det flere ras i Meløy kommune. Veiene var sperret på grunn av ras og fare for ras. Dette fikk store konsekvenser for pendlere og næringsliv, og det oppsto frykt og usikkerhet blant befolkningen. Mange i og utenfor kommunen ble berørt av dette.

Meløy kommune er i en stor omstillingsprosess etter at 20 pst. av arbeidsplassene gikk tapt som følge av nedleggelsen av REC. Det arbeides hardt for å skape nye arbeidsplasser og nyetableringer.

Glomfjord Industripark har gode rammevilkår for nyetableringer, og da må ikke rasutsatte veistrekninger være det hinderet som bidrar til at gründere og investorer uteblir.

Når det går ras og veinettet er stengt i dager og uker, vil denne usikkerheten kunne være til hinder for nyetableringer av arbeidsplasser og industri. Man ønsker forutsigbarhet samt å være konkurransedyktig. En trygg helårsåpen vei er av stor betydning for satsing ute i en hardt presset kommune som sårt trenger nye arbeidsplasser.

Foreldre skal være trygge på at de kan sende barna til skolen. Ett av flere store ras som gikk sist vinter, gikk kun kort tid før skolebussen skulle passere. Postbilen ble stående mellom to store ras.

Bedrifter med en omsetning på over 2 mrd. kr årlig signaliserer at det er stor usikkerhet med å opprettholde en stabil prosess som følge av problemer med å få råvarer inn når veier blir sperret i ukesvis av ras. For å kunne være konkurransedyktig må bedrifter sikres at de får varene ut til markedet.

Det er svært viktig at fylkeskommunen prioriterer ras-sikring med de økte midlene som er satt av til opprustning av fylkesveier. Trygghet og forutsigbarhet er en faktor som er nødvendig, og da må veiene sikres, slik at bosetning opprettholdes og nyetablering kan bli en realitet.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [13:25:52]: Komitelederen, Linda C. Hofstad Helleland, sa at de rød-grønne «har satt samferdsel på vent» i åtte år. Dette kan ikke karakteriseres som en seriøs uttalelse.

Hvis vi ser på Jernbaneverkets budsjett for 2014, ble det fra de rød-grønnes side lagt opp til en post på 15 578 000 000 kr. Det er en økning på 4 206 000 000 kr fra forrige år. Derav var det en investeringsøkning i linja på 3 299 000 000 kr eller 63 pst.

Det er da sterkt å høre sånne karakteristikker fra komitelederen når fakta er det som jeg nå refererte.

Det er gledelig at budsjettposten ved stortingsbehandlingen er økt med 500 mill. kr. Det er et flertall, bestående av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Det er 400 mill. kr til drift og 100 mill. kr til planlegging.

Intercitytrianglet og Ringeriksbanen er en del av dette.

Ringeriksbanen er en investering for framtida, for å skape grunnlag for desentralisering utenfor Oslo-gryta.

Dette har vært en sak i 20 år, som har medvirket til tilstsvikt til stortingspolitikere. Nå har vi fått en enstemmig merknad.

Men det var svært spesielt å lese Bergens Tidende i dag, hvor overskriften var «Forvirring om togplaner». Informasjonssjefen i Jernbaneverket, Thor Erik Skarpen, skaper forvirring når han prøver å forklare forskjellen på begrepene «utredning» og «planlegging». Informasjonssjefen kjenner tydeligvis ikke sakens status og nødvendige planfaser i Bærum i Akershus og i Hole og Ringerike i Buskerud.

Her står vi overfor en planlegging fra det overordnede til det detaljert anleggstekniske. Det er en krevende kommunedelplanprosess gjennom et svært konfliktfylt område, hvor en også må ivareta lokalbefolkningas interesser, hvor en skal ivareta lokaldemokratiet, hvor en skal avklare linjevalg, hvor en så skal få en områderegeringsplan gjennom store nasjonale verdier med natur- og kulturlandskapsverdier.

Her er det nødvendig at en går fra den overordnede planlegginga til den detaljerte planlegginga, og da å begynne å diskutere utredning kontra planlegging, er utenfor blinken, for å bruke skytterspråket.

Det er nødvendig at man i planlegginga av dette ser jernbane og ny E16 i sammenheng. Det er så store naturinngrep at en må forsøke å redusere dem ved å planlegge samkjørende, slik at en dermed kan få en bedre løsning.

Jeg vil appellere til statsråden om spesielt å gå inn i dette og legge til rette for miljøtunnel som ett av de avbøtende tiltakene for å sikre de enorme natur- og kulturlandskapsverdiene, med noe av den flotteste dyrka jord vi har, i et område som har huset mange av Norges tidligere konger.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:29:11]: La meg bare kvittere ut Ringeriksbanen først: Ja, denne regjeringen kommer til å jobbe mer offensivt enn den forrige regjeringen åpenbart gjorde, fordi vi skal gjøre det som Stortinget nå ber oss om.

Det er litt rart når representanter som har vært med i regjeringskollegiet i åtte år, begynner å kreve at den nye regjeringen skal levere det som de selv ikke klarte på åtte år. Men vi skal følge opp Stortingets vedtak.

Når det gjelder bompenger, som mange er veldig opptatt av, skulle jeg ønske at det engasjementet som mange nå har for mindre bompenger, også ble vist gjennom vedtak i Stortinget.

Til alle de arbeiderpartirepresentantene som nå sender spørsmål til regjeringen med tanke på at deres eget lokale bomprosjekt gjerne skulle blitt fjernet: Det er fullt mulig å fremme forslag i Stortinget om at så skal skje, det skal jeg ikke nekte noen.

Når det gjelder bompengedebatten, er det litt rart at det her kommer kritikk mot at Høyre ønsker å ha OPS-prosjekt, og at de rød-grønne partiene sier at det å låne penger er å dytte forpliktelser på framtidige generasjoner, samtidig som man vet at den rød-grønne regjeringen gjennomførte mange titalls bompengeprosjekter i offentlig

regi. Det er også å låne penger som framtidige generasjoner må betale tilbake. Det er altså i prinsippet ikke forskjell på om det er offentlige eller private som gjennomfører et veiprojekt så lenge man lånefinansierer det. Forskjellen kan være rentenivå, og det er en relevant debatt, men gjennomsnittslånerente på de offentlige bompengeprojektene er 3,41 pst. Det er altså lånte penger som bilistene betaler tilbake gjennom bompenger, og det er å dytte kostnadene foran seg. Kritikken fra rød-grønne representanter her mot regjeringen og mot Høyre er fullstendig urimelig når de selv har vært den største eksponenten for å lånefinansiere nye veier.

Det som er nyheten her, er at Stortinget sier at man skal legge til grunn statlig garanti. Det betyr at man kan anta at det i hvert fall blir lavere rente på en del sånne prosjekter. Ser man på Seljord-prosjektet, som den forrige regjeringen foreslo skulle bygges med bompenger, men som de nå på grunn av ny regjering vedtar ikke skal bygges med bompenger likevel – de snur altså trill rundt – er det den reelle nyheten her. Det prosjektet skulle ha kostet rundt 300 mill. kr å bygge og ytterligere 200 mill. kr å finansiere. Så sier de rød-grønne ofte at det er ingen forskjell, regningen må betales uansett om det er bilistene eller skattebetalerne som gjør det. Jo, det er en vesentlig forskjell her, for både bilistene og skattebetalerne må betale det det koster å bygge veien. Men ved at staten nå tar regningen, slipper vi alle rentekostnadene og administrasjonskostnadene på bomringen. Bilistene og skattebetalerne sparer altså rundt 200 mill. kr på regjeringens foreslåtte måte å gjøre det på. Penger er spart og penger er tjent, og jeg tror folk setter pris på det.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:32:24]: Gode og tjenlige transportløsninger er helt avgjørende for folks hverdag. Det handler om at barn og unge skal oppleve å kunne ferdes trygt til og fra skole og barnehage. Det handler om viktige premisser for valg av sted for etablering av bedrifter, for hvor folk bosetter seg og ikke minst for valg av gode og miljøvennlige løsninger.

Da handlingsregelen ble innført i 2001, ble det forutsatt at det økte handlingsrommet som oljeinntektene gir, skulle brukes til å styrke den langsiktige vekstevnen i norsk økonomi. Det bør derfor være et tydelig krav til at økt oljepengebruk skal benyttes sånn at vår vekstevne kan styrkes. Investeringer i samferdsel er nettopp ett av de områdene som kan bidra til en styrket produktivitet og vekstevne på både kort og lang sikt.

Utvidet bo- og arbeidsmarkedsregioner gjennom satsing på transportkorridorer, på vei og jernbane som knytter by og distrikt sammen, styrker verdiskapingen. Det bidrar til å opprettholde og utvikle levedyktige lokalsamfunn og utnytte lokal konkurransedyktig kompetanse. En sånn utvikling bidrar til regionforstørring og skaper et utvidet bo- og arbeidsmarked. Dette er tilfellet på Sørlandet så vel som i resten av landet. Intercitysatsingen er et eksempel på en bærebjelke i den type strategi, men da må det også gjøres koblinger fra ytterpunktene i intercitytrianglelet, f.eks. en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. På veisiden vil en forsert satsing på framdrift

av utbyggingen av E18 Arendal–Tvedestrand, rv 9 og E39 Kristiansand–Stavanger gi et enormt trykk i verdiskapingen i denne landsdelen.

La meg til slutt nevnte to områder som vi i Kristelig Folkeparti er spesielt opptatt av. Innsatsen som vi har sett når det gjelder å få til universell utforming på alle transportområder, har vært veldig fragmentert. Plikten til universell utforming er nedfelt i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9. Det ble laget en handlingsplan om at Norge skulle være universelt utformet i 2025. utfordringene til den nye regjeringen er nå å få til en mer helhetlig satsing på dette området for å nå disse målsettingene. Det krever bevilgninger.

Helt til slutt: Forsøk med alkoholås i offentlig transport har vært utført med lovende resultater. Etter vår mening bør det på sikt innføres påbud om alkoholås i alle offentlige transportmidler. Vi er kjent med at kjøring i ruspåvirket tilstand er en av de største risikofaktorene i veitrafikken her i landet. Holdningsskapende arbeid og kontroll er ikke alene tilstrekkelig. Dette er viktige ting som vi må arbeide med framover for å kunne ta i bruk tiltak på dette området, også i vårt land.

Kjersti Toppe (Sp) [13:35:38]: Eg vil takka komiteen som samrøystes har ein klar merknad om Bergensbanen i si innstilling. Der slår komiteen fast:

«Komiteen vil også understreke at vidare planlegging av Ringeriksbanen må gjennomføres som en del av, og på bakgrunn av, den økte bevilgningen til planlegging av InterCity-strekninger. Komiteen forutsetter at Ringeriksbanen planlegges slik at beslutning om oppstart av prosjektet kan tas ved rullering av neste Nasjonal transportplan, med sikte på anleggsstart i 2018.»

Eg var ei av dei som var bekymra over budsjettforliket mellom Kristeleg Folkeparti, Venstre og regjeringspartia då ein i forliket slo fast at 100 mill. kr til planlegging skulle øyremerkast full intercity og vurdering av hurtigtog til Göteborg. Bergensbanen og Ringerikstunnelen var gløynde i budsjettavtalen. Vi fekk munnlege lovnader i media om at intercityplanlegging også innebar planlegging av Ringerikstunnelen. Det var komiteen som måtte retta opp dette, og slik eg les komitéinnstillinga, kan Jernbaneverket – eller dei som skal senda oppdraget til Jernbaneverket – ikkje misforstå. Stortinget si klare haldning er at planlegging må gjennomførast slik at oppstart kan skje i 2018.

Gjennom Bergens Tidende i dag er det gjort kjent at fleirtalsmerknaden om Ringeriksbanen i samband med Nasjonal transportplan vert oppfatta av informasjonssjefen i Jernbaneverket som berre ei bestilling om ei utgreiing, ikkje utgreiing og planlegging, og det sjølv om Stortinget i NTP-merknaden føresette at prosjektet skulle planleggast slik at det kunna startast opp så tidleg som mogleg i den siste seksårsperioden. Dette viser at politiske prioriteringar frå Stortinget si side må vera overtydelege – alt som kan verta misforstått, vert misforstått om ikkje viljen er til stades. Eg forventar òg at det tverrpolitiske engasjementet for Ringeriksbanen ikkje stoppar der. Ringeriksbanen er ein liten, men viktig del av Bergensbanen. Tunnelen er ein del av fornyinga og moderniseringa som ein treng for å få

moderne fasilitetar og trygg og kortare reiseveg over fjellet mellom dei to største byane i Noreg.

Fornyng av Vossabanen vil gi grunnlag for å utvida arbeids- og pendlarregionen rundt Bergen og Voss – det trengst. I dag tar det 1 time og 15 minutt med tog mellom Bergen og Voss. Med ein ny Vossabane kan reisetida koma ned i 39 minutt – det vert Hordaland sin intercity, som vi gi ein ny kvardag for folk flest og bedrifter.

Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeider i fellesskap med ei såkalla konseptvalutgreiing for ny jernbane og veg mellom Arna og Voss. Skissene som er lagde fram, er offensive. Vossabanen må verta eit sentralt prosjekt for å få reisetida på Bergensbanen ned mot vel fire timar.

Hordalandsrepresentantar har her ivra sterkt for Ringeriksbanen. Eg forventar at Ringeriksbanen sine venner i denne salen vil kjempa like hardt for dei forbetringane som no trengst på Bergensbanen vest for vasskiljet. Martin Kolberg sa at Ringeriksbanen er eit nasjonalt prosjekt. Eg seier at heile Bergensbanen er eit nasjonalt prosjekt.

Bjørn Lødemel (H) [13:38:41]: Eg vil nytte høvet til å gratulere regjeringa, regjeringspartia og samarbeidsregjeringa med eit spennande og offensivt samferdselsbudsjett. Her er det mykje å bygge vidare på når ein skal starte arbeidet med eit nytt og heilskapleg budsjett for 2015.

Eg vil også nytte høvet å gratulere statsråden og regjeringa med klare signal om nye måtar å organisere og gjennomføre samferdselsbygging på. Dette står i sterk kontrast til det som dei to tidlegare raud-grøne regjeringane med senterpartistatsrådar har fått til.

Eg gler meg også over klare lovnader om at ein skal overoppfylle NTP i løpet av denne stortingsperioden, og dette budsjettet er ein god start på det.

Noreg er eit langstrakt land, og ein stor del av den konkurranseutsette industrien er lokalisert utanfor dei store byane. Det er viktig å redusere avstandulempene og transportkostnadane gjennom ei storstilt satsing på samferdsel og auka satsing på anna infrastruktur.

Det er svært gledeleg å sjå at regjeringa allereie har levert på dette området. Vidareføring av rentekompensasjonsordninga og auka løyvingar til fylkesveggar har ført til optimisme for mange som ventar på viktige samferdselsprosjekt.

Det ser vi ikkje minst i desse dagane, når fylkespolitikarane skal gjere sine prioriteringar i dei regionale vegplanane. Regjeringa får skryt for si satsing på fylkesveggar, og det same gjeld auka løyvingar til riksveggar og planleggingsmidlar til nye samferdsleprosjekt.

I mitt heimfylke er det mange viktige samferdsleprosjekt som har gode formuleringar i Nasjonal transportplan for 2014–2023. Eg kan nemne ferjefri E39, Førdepakken, Kystvegen, Vikafjellsvegen, Strynefjellet, Stad Skipstunnel og utdjuping av innseglinga til Florø.

For å kome vidare med mange av desse prosjekta er det avgjerande å få fortgang i planarbeidet, og ikkje minst å få slutført dei mange KVVU-ane som er i arbeid. Det er avgjerande for å få gjort ferdig traséval, slik at ein kan kome vidare med konkret planlegging.

Eg er klar over at det ikkje har vore tid i denne budsjett-

handsaminga til å gå inn på enkeltprosjekt. Likevel vil eg peike på to viktige prosjekt i Sogn og Fjordane. Det eine gjeld framdrifta på planarbeidet med E39 gjennom fylket. Der er det viktig at dette planarbeidet ikkje stoppar opp. Det andre gjeld utdjupinga av innseglinga til Florø. Der er det avgjerande at dette blir gjort på ein måte som verftet i Florø er tent med.

Som eg starta dette innlegget med, er det mykje positivt i det budsjettet vi skal vedta i dag, og det blir spennande å jobbe vidare med mange viktige samferdsleprosjekt framover.

Tone Merete Sønsterud (A) [13:41:30]: Statsråden framstiller bompengeprosjekt som låneform og OPS som låneform som om det er én og samme sak. Det er det ikke. Jeg råder statsråden til å ta en prat med Finansdepartementet om det.

Også representanten Hofstad Helleland fortalte oss i innlegget sitt om fortrefeligheten ved OPS-finansiering. Hun fortalte hvor vellykket de tre OPS-prosjektene vi har i Norge, har vært. Det hun ikke snakket om, var skandalene rundt E39 på Sørlandet, hvor man ikke hadde bygget etter boka når det gjaldt miljø, hvor kostnadene sprakk, og man kranglet lenge i retten om hvem som skulle betale regninga. I tillegg påstår Hofstad Helleland at den ble bygget så mye fortere enn såkalt ordinære veiprojekt – feil! E6 langs Mjøsa bygges like raskt. Det handler selvfølgelig om forutsigbar, helhetlig planlegging og finansiering, men man trenger ikke OPS for å få det til.

Neste påstand er at det blir så mye billigere. Det er også feil. OPS betyr at private finansieringsselskaper og entreprenører tar over hele prosjektet, og jeg regner med at Høyre ikke tror at private investorer ikke skal ha utbytte på sine investeringer. Jeg kan jo vise til Trygve Hegnar, som har påpekt at ingen låner billigere enn staten, fordi ingen er sikrere betaler. Private investorer må også legge en høyere beregning på risiko inn i prosjektene sine, men på den annen side sitter de jo på gullkantede kontrakter der fellesskapet plikter å betale leie over en periode som varer fra 25 til 60 år. Med OPS får investorene enerett på drift og vedlikehold i hele perioden, og det er merkelig at Høyre ikke er opptatt av konkurranse på dette området.

Det er ikke rart at investorer og deres lobbyister nå er glade for at Høyre har kommet til makta. Ved å få tilslag på OPS-prosjekter vil de være sikret inntekter i mange tiår framover, fra verdens sikreste kunde, uten anbudsrunder eller brysom konkurranse og med et gullforgylt sugerør i fellesskapets kasse. Sundt AS, som har to av tre OPS-prosjekter i Norge, har allerede tatt ut 120 mill. kr i utbytte, betalt av norske skattebetalere. Sundt AS gir – ifølge Klassekampen – store bidrag til Høyres partikasse.

Jeg betaler gjerne skatt for å finansiere effektive fellesløsninger som gjør samfunnet bedre for folk flest, men jeg har lite lyst til å betale skatt for å øke fortjenesten til Sundt AS eller utenlandske finansfond. OPS kom til Europa med Margaret Thatcher. Storbritannia har i over 20 år forsøkt systemet som nå lanseres som Høyres nye ideer. Mange prosjekt har endt i skandale, og milliardregninger er sendt til skattebetalerne. De har sluttet med det, mange

andre land har gjort det samme, og erfaringene med dette er på ingen måte gode. Svenskene sier tvert nei. Tidligere sentralbanksjef Svein Gjedrem sa i 2010, som en del av forklaringa på finanskrisa:

«Mange stater lot sine utgifter løpe i takt med høyere skatteinntekter. Som bankene, la også mange stater utgifter utenom balansen, blant annet gjennom det som her i landet kalles offentlig privat samarbeid.»

Fremskrittspartiet var tidligere sterkt imot dette. Statssekretær Bård Hoksrud har kalt det for «høl i hue». Men nå er altså Fremskrittspartiet plutselig for dette også.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Tore Hagebakken (A) [13:44:48]: Det er oppstått full forvirring om hvordan staten framover vil agere med hensyn til bompengefinansiering av veiprojekter. Dette skaper en vanskelig og uheldig situasjon. Det er helt nødvendig at det snart kommer en avklaring av hvordan regjeringas veibompolitikk vil bli de kommende fire år. I det minste må samferdselsministeren kunne opplyse om når en slik avklaring vil komme.

Kommuner, fylkeskommuner og andre aktører som står foran eller er i gang med viktige veiprojekter, kan ikke gå lenge i det uvisse. Store veinvesteringer, med tilhørende låneopptak og garantier, er helt avhengig av forutsigbarhet. Regjeringa må vise oss korta: alt det som den – og særlig Fremskrittspartiet – har lovet, og hva det vil bety for prosjekter i det ganske land, mer enn bare å trekke noen enkeltprosjekter opp av hatten.

Det er jo ingen som ønsker ei krone mer enn nødvendig i bompengavgift. Jeg frykter at flere kommuner vil kunne trekke sin støtte til bomprosjekter i håp om at nettopp deres veiprojekt skal slippe bom, eller få vesentlig lavere avgifter for bilistene. Viktige prosjekter kan slik bli utsatt – i verste fall lagt bort. En samlet Oppland-benk her på Stortinget møtte tirsdag denne uka Vegforum E16 som er midt oppe i denne problematikken, etter at Nord-Aurdal kommune har sagt nei til bompengefinansiering. De ønsker lavere bomavgifter – altså Vegforum E16 – men hovedbudskapet var å be om hjelp, slik at framdriften av E16-utbygginga ikke stanser opp. Det gjelder særlig planlegginga av strekninga Bagn–Bjørge, der behovet for ny og bedre vei er stort.

Jeg har ingen tro på at den blå-blå regjeringa vil makte å gjøre Norge bomfritt, men det er mange spørsmål som krever svar. Vi må bl.a. få vite om og hvor mye statens bidrag i planlagte og framtidige veiprojekter vil øke, og når det vil skje. Videre må vi få vite om det skal gjelde alle eller bare noen prosjekter, om økt statlig andel vil få tilbakevirkende kraft, og ikke minst hva slags prosjekter staten eventuelt vil finansiere i sin helhet, altså gjøre bomfrie.

Det pågår og er planlagt mye veiutbygging i Norge. Vi kan ikke leve lenge med uvissheten som her er oppstått.

Peter N. Myhre (FrP) [13:47:39]: Dagen i dag, den 5. desember 2013, er en merkedag for norsk samferdsel. Transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling inne-

holder en rekke viktige tiltak for å øke transportkapasiteten når det gjelder både vei, bane, luftfart og sjøtransport. Ikke minst er det interessant å kunne se hele transportsektoren under ett, etter at regjeringen har flyttet havneutbygging og skipstrafikk inn i Samferdselsdepartementet.

De aller fleste land i Europa har kommet mye lenger enn oss når det gjelder utbygging av vei og jernbane. I norsk politikk har mange deltakere benyttet dette som en sovepute; at avstandene her i landet er så lange, og at det er så mye fjell her. Det er jo for så vidt riktig. Men det å føre fram robuste transportkanaler i tett befolkede sentral-europeiske regioner, der byene ikke bare ligger tett i tett, men vokser sammen i klynger, det er ikke bare bare, det heller. Fordelene vi har, er at vi har god plass, at vi har god økonomi, og at grunnfjell er solid å bygge på.

Det at vi har kommet så kort når det gjelder utbygging av moderne infrastruktur, er derfor ikke noe naturgitt. Det er resultatet av en villet utvikling. Når vi nå har fått en ny regjering, er forventningene store, men etter syv uker har den nye regjeringen allerede kommet godt i gang.

Avklarende i denne debatten har vært at Arbeiderpartiets talere ved flere anledninger har gjort det klart at også Arbeiderpartiet nå ønsker en så rask utbygging av vei og jernbane som mulig. Det gjør det duket for et bredt samarbeid.

De to regjeringspartiene og de to støttepartiene har forskjellige prioriteringer. Det er derfor de er forskjellige partier. Når de skal søke sammen for å komme fram til omforente løsninger, må det gis og tas. I denne debatten har flere av disse fire partiene fått spørsmål om enkeltpunkter i partiprogrammene sine. Bompenger er bare ett eksempel. Men hele 83 pst. av velgerne stemte på partier som er for bompenger.

I et regjeringssamarbeid kan ikke alle få det helt slik som de vil. Slik var det med de rød-grønne også. Arbeiderpartiet tapte i regjeringssamarbeidet når det gjelder oljeboring i nord, SV ble nødt til å lovprise Norges militære samarbeid med USA, og Senterpartiet måtte juble for EØS-avtalen. Sånn er det – avtaler skal holdes. Fremskrittspartiet får derfor heller ikke gjennomført hele sitt partiprogram i det nåværende regjeringssamarbeidet, men når det gjelder samferdsel, er det likevel god grunn til å glede seg til det som kommer.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [13:51:02]: Jeg vil si at jeg synes at det har vært en god samferdselsdebatt så langt. Og som jeg sa helt innledningsvis i mitt innlegg i dag, er dette en gledens dag. Det er en sann glede å behandle og vedta dette budsjettet, for det er all grunn til å være stolt av det løftet som nå kommer på samferdselssektoren.

Flere har sagt her fra talerstolen at vi er enige om mye, og det er helt riktig, men det er også noe vi er uenige om, og det handler først og fremst om retningen. Mens Arbeiderpartiet vil gjøre mer av det som ikke virker, er Høyre og Fremskrittspartiet nå i full gang med å få på plass nye strukturer som om kort tid vil gi resultater, både på vei og på bane. Vi bremser etterslepet i vedlikeholdet av både vei og bane, og utbygging av vei og bane kommer mer i rute, eller foran skjema, i forhold til de målene som er satt i NTP.

Med tanke på at sju av ti veiprosjekter ikke kom i havn i forrige fireårsperiode, da de rød-grønne styrte, sier vel det sitt om det å sitte på vent og det å vise handlekraft.

Jeg blir litt forvirret, for den dagen regjeringen la frem tilleggsproposisjonen, gikk bl.a. representanten Gahr Støre ut og sa at dette var et altfor offensivt og ekspansivt budsjett, og han var bekymret. I dag står Arbeiderpartiet og angriper Høyre og Fremskrittspartiet fra talerstolen fordi vi ikke følger opp løftene våre, fordi vi ikke bruker mer penger. Så det er litt vanskelig å få taket på hva Arbeiderpartiets representanter egentlig mener om denne regjeringens samferdselspolitikk.

Jeg vil fortsatt hevde at mye av samferdselspolitikken har vært satt på vent, og jeg forstår at enkelte lar seg provosere av den uttalelsen. Det viser vel først og fremst hvilken forståelse en har av hva det betyr å vise handlekraft. For meg handler det ikke bare om kroner og øre – i Norge er det ganske enkelt å bevilge penger. For meg handler det om evnen til å tenke nytt, til å handle nytt og til faktisk å sette i gang reformer og endringer i en sektor som roper etter at det skal skje noe. Derfor er jeg veldig glad for at vi har fått en handlekraftig regjering med en handlekraftig samferdselsminister som på åtte uker ser ut til å ha tenkt mer nytt enn hva de rød-grønne gjorde på åtte år, og derfor gleder jeg meg til å se resultatene fremover – med mer vei og mer bane i årene som kommer.

Morten Ørsal Johansen (FrP) [13:54:26]: Vi har et uttrykk på Toten – det heter å være frekkere enn flatlusa. Representanten Hagebakken er en smule frekk i dag. I avisa Valdres på nett i dag, og delvis i sitt innlegg for litt siden, forlanger representanten Hagebakken avklaring om veibommer. Han sier at det har oppstått usikkerhet. Ja, det har nok oppstått usikkerhet, men jeg tror ikke at den usikkerheten er noe som bilistene ser veldig negativt på, for usikkerheten dreier seg om hvor mye mindre en eventuelt skal betale i bomavgift, og om en skal betale bomavgift, og den usikkerheten tror jeg bilistene godt kan leve med. Men jeg skjønner godt at representanten Hagebakken ikke gjør det.

Representanten Hagebakken forlanger også en avklaring om veibommer. Han forlanger altså en avklaring om noe som representanten og hans regjering er ansvarlige for, for er det noe som er hogget i stein, er det at Arbeiderpartiet og Hagebakken ikke bare er tilhengere av bom, de er pådrivere. Jeg synes at det er en smule frekt å gå ut og fortelle at en egentlig ikke vil ha bom. Det er det vel egentlig ingen som vil ha, sier han, for deretter å stemme for det ene prosjektet etter det andre. Og unnskyldningen er lokalt påtrykk og lokalt initiativ. Vel, nå har Hagebakken muligheten, for i Nord-Aurdal har kommunestyret sagt nei til bom. Da har ikke representanten Hagebakken noe lokalt initiativ eller påtrykk å forholde seg til. Jeg er utrolig spent på om Hagebakken nå foreslår bomfri E16, og at det skal være statlig finansiering – eller er det, som jeg og mange andre tror, når det kommer ifra den kanten, mye skrik og lite ull? Hagebakken kan i hvert fall ikke nå skyldte på lokalt påtrykk og initiativ for bom. Nå finnes ingen unnskyldninger, det er kun fakta som gjelder, og det er at Hagebakken er og

blir en forkjemper for flere bomstasjoner som kan tømme lommene til folk flest. Hagebakken er livredd for at denne regjeringen skal vise at veier faktisk kan finansieres med lavere bomavgifter, og sågar uten bom.

Presidenten: Presidenten blir glad hvis talen går via presidenten, jeg tror det skaper en bedre dynamikk i salen. Jeg tror kanskje også at lokale uttrykk kan være lokale uttrykk, med tanke på det å klistre noen av våre medrepresentanter til dem.

Hårek Elvenes (H) [13:57:28]: Jernbanen har vært så godt som glemt i 40 år av ulike regjeringer. Hvis man ser bort fra utbyggingen av Gardermobanen, har det ikke vært investeringer i norsk jernbane som er verdt å regne med utover elektrifiseringen på 1960-tallet. I dag ser man langt på vei resultatet: en jernbane som er veldig nedslitt, som ikke lar seg vedlikeholde på plass, men som må investeres på plass. Det er historien om hvordan norsk jernbane langt på vei har forvitret.

Kursen er i ferd med å snus. Når den snudde, skal vi ikke bruke for mye tid i denne salen på å diskutere, men den er i ferd med å snus. Store beløp blir nå stilt til disposisjon for Jernbaneverket. Politiske vedtak skal nå gjøres om til realpolitikk. Derfor er det så viktig at Jernbaneverket har gjennomføringskraft i de store oppgavene som ligger foran oss. Riksrevisjonen påpekte i sin rapport, Dokument 3:13 (2011–2012), at Jernbaneverket ikke hadde god nok oversikt over sin prosjektportefølje, Samferdselsdepartementet fikk ikke god nok styringsinformasjon, for mange prosjekter ble fordyret, og for mange prosjekter kom for sent i gang. Jeg vet at Jernbaneverket har jobbet med dette, tatt det ad notam, og i dag har en organisasjon som er i stand til å håndtere den store prosjektporteføljen på en langt bedre måte enn det daværende Jernbaneverket. Men fra regjeringen og Stortingets side er det umåtelig viktig å minne Jernbaneverket om at man må ha tilstrekkelig jernbanefaglig kompetanse og gjennomføringskraft i egne rekker.

Fram til 2008 økte godstransporten på jernbanen. Det måtte en rød-grønn regjering til for å ta knekken på godstransporten på jernbanen. Sammenligner man godstransporten i dag med den i 2008, er det 1 million færre tonn som fraktes på jernbanen i dag. I Nasjonal transportplan for to perioder siden skrev regjeringen at det var viktig å tilrettelegge for en tilnærmet doubling av godstransporten på jernbanen. Så har ikke skjedd, og det er også tatt ut av gjeldende transportplan. Derfor er det så viktig å satse på både vei og jernbane – det må ses i sammenheng – og regjeringen satser på vei og jernbane i et formidabelt samferdselsløft.

Abid Q. Raja (V) [14:00:26]: Jeg har sittet og småsnakket litt med justisministeren og har blitt trygg på at nødnettutbyggingen er godt i gang. Så jeg kommer til å avstå fra å stille spørsmål om det.

Jeg noterte meg at samferdselsministeren sa noe om at det manglet noe fra Stortingets side når det gjaldt både opprettelsen og oppdelingen av jernbaneselskap. Jeg vil

bare si klart fra om – slik at samferdselsministeren får det med seg – at det fra Venstres side ikke er noen tvil om hva vi ønsker. Vi ønsker helt klart det. Hvis samferdselsministeren småprater med representanter fra Kristelig Folkeparti, tror jeg man vil få klargjort at også Kristelig Folkeparti ønsker det. Da ligger ballen hos samferdselsministeren, nemlig å få overbevist sine egne rekker, slik at vi får fortgang i dette.

Jeg tok i utgangspunktet ordet for å uttrykke glede over at en samlet komité har fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en belønningsordning for gang- og sykkelveier og komme tilbake til Stortinget med en egen sak om dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.»

Vi har hatt stor glede av å jobbe tett sammen med Kristelig Folkeparti for å få dette på plass. Venstre har i sitt alternative statsbudsjett «økt overføring til sykling og gange» og har også ønsket å stimulere til sykling gjennom en egen ordning. Vi har konkret foreslått en egen belønningsordning for sykkel og har i vårt alternative budsjett foreslått å bevilge 100 mill. kr til dette formålet. Vi avventer hva regjeringen kommer med, når vi kommer så langt som til revidert nasjonalbudsjett.

Man fikk på plass 1 mill. kr mer til Syklistenes Landsforening i forhold til regjeringens forslag. Det er et løft. Selv om 1 mill. kr i utgangspunktet ikke er det store beløpet, er det allikevel en viktig symbolsk sum til en forening som gjør en viktig jobb på dette området.

Jeg benytter også anledningen til å si noe om bybane. Venstre mener at bybanesatsingen i de store byene bør ha en statlig finansiering på 50 pst. Det er avgjørende at staten bidrar økonomisk til å løfte store prosjekter i store byer, slik at byene settes i stand til å løse trafikkutfordringene på en miljøvennlig måte. Jeg viser her til at regjeringen Bondevik II inntok en aktiv rolle for å få på plass en bybanesatsing i Bergen. I dag har jeg notert meg at statsråden har sagt noe om dette, og jeg regner med at den statlige finansieringen på 50 pst. vil stå seg når de lokale tar en beslutning. Så er det en del andre gode prosjekter, som bybane på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, Fornebubanen og bane til Ahus. Jeg vil be regjeringen om å gå i dialog med de aktuelle byene for å få på plass en finansiering av bybaner i de kommende årene. Vi i Venstre har vært klare på at når det gjelder Stavanger, ønsker vi også å få på plass en bybaneløsning der.

Helt til slutt til noe helt annet. Mens jeg har statsråden i salen, vil jeg be ham om å gå i gang med å sørge for at Jernbaneverket går i dialog med Ruter om ny bussterminal over sporene på Oslo S.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:03:39]: Jeg setter pris på representanter som vil noe framover – og ikke bare kikker på hvordan ting kunne ha vært i fortiden. Samtidig forholder jeg meg til innstillinger og til vedtak som Stortinget fatter. Det å bli hvisket noe i stortingsrestauranten osv. er ikke nok til at jeg kan si at Stortinget står bak ønsket, men jeg hører hva Venstre vil.

Det er interessant å se hvor mange arbeiderpartifolk det er som bevisst velger å misforstå en del ting som regjeringen holder på med. Jeg registrerer at representanten

Hagebakken sier at det å ville redusere bompengandelen skaper usikkerhet og holder prosjekter rundt omkring i distriktene tilbake. Det er i hvert fall ikke regjeringens skyld. Vi har bevilget mer enn det som lå til grunn fra den rød-grønne regjeringen. Det betyr at flere prosjekter enn det som de rød-grønne la til grunn, vil bli planlagt. Det er ingenting ved denne regjeringens vedtak eller forslag som forsinker noe som helst.

Jeg vil også minne om at når det gjelder de seks bompengeprojektene som regjeringen har foreslått skal fjernes, er det ikke riktig at dette er prosjekter som uansett ville vært nedbetalt i løpet av få måneder. Noen ville vært nedbetalt først etter 2020. Det er ganske mange år fram i tid. At en ikke vil gi en æren for at bompengeprojekter fjernes, forstår jeg godt – når de rød-grønne selv har vært med og vedtatt dem. Men når en sier at disse prosjektene er så små at det ikke vil monne noe, synes jeg egentlig det sier mest om den rød-grønne regjeringen, som selv i små, billige veiprojekter var så smålige at en måtte bompengefinansiere dem for at de i det hele tatt skulle komme igjennom. Så den kritikken synes jeg egentlig mest reflekterer den rød-grønne regjeringen.

Så ble det nevnt om OPS-prosjekter at det var noe helt annet enn statlige bompengeprojekter. Nei, i realiteten er det veldig mye det samme. Begge deler handler om å låne penger for å bygge vei, som så tilbakebetales. Hovedforskjellen er at mange av OPS-prosjektene betales av staten, mens statlige bompengeprojekter betales av bilistene. Men dette er uansett penger som må lånes, og så skal det betales tilbake.

Det ble fra denne talerstol brukt som argument at private entreprenører tjener jo penger på OPS-prosjekter. Men det gjør de sannelig også på de offentlige bompengeprojektene, for det er private selskaper som også bygger disse veiene. Jeg har ennå ikke hørt – verken fra Skanska eller fra Veidekke – at de bygger de offentlige bompengeprojektene gratis. Eierne av Skanska tar sågar ut utbytte når de kan. Det er ingen forskjell på om en har et OPS-prosjekt eller et offentlig bompengeprojekt, bortsett fra den langsiktige forpliktelsen som OPS ofte har, at en også dekker vedlikehold. Selv de som har bygd ut E6 nordover – som ble brukt som et eksempel på at en også kan få fordeler uten at det er OPS, det kan en – har tatt ut utbytte, fordi de tjener penger på utbyggingen av E6. Jeg forstår rett og slett ikke argumentene fra Arbeiderpartiet her. De later som om det er et skille – som faktisk ikke finnes.

Magne Rommetveit (A) [14:06:49]: Først vil eg gjerne minna forsamlinga om at når det gjeld dei bompengeprojekta der statsråden refererer til dei raud-grøne, dei raud-grøne, dei raud-grøne – det er jo flott å verta nemnt ofte – har alle partia, i alle fall i den tida eg har vore på Stortinget, røysta for desse bompengeprojekta, røysta for delvis bompengefinansiering, bortsett frå Framstegspartiet. Også dei som Solvik-Olsen no er i regjering med, og dei som regjeringa støttar seg på, har vore med på alle desse prosjekta.

Eg må seia eg er glad for at statsråden har forsikra om at Jernbaneverket no skal planleggja Ringeriksbanen, i tråd

med Stortingets vilje. I og med at statsråden tidlegare i debatten refererte til dagens Bergens Tidende, og at Jernbaneverket der var referert på at vedteken NTP berre betydde utgreiing og ikkje planlegging, kan eg òg drista meg til å referera til dagens BT og det sitatet dei har frå meg. Det lyder slik:

«Hvis ikke Jernbaneverket klarer å lese dette selv, så må politisk ledelse i Samferdselsdepartementet dra ned dit og lese det høyt opp for dem.»

Dersom statsråden ikkje har så mykje anna å ta seg til i morgon, er dette ei oppmoding.

Så vil eg over på eit anna punkt i komiteens behandling. Som andre har vore inne på, står me samla om nesten alt. Noko av det me er veldig samla om, synest eg det òg er viktig å få fram. Me har eit punkt om AutoPASS, elektronisk betaling. Det går eigentleg inn i dette med moderne teknologi, og at me skal bruka han. Komiteen er veldig oppteken av at ein sikrar ei god framdrift for utvikling av AutoPASS. Det ber i seg ei rekkje moglegheiter for interoperabile løysingar og, ikkje minst, effektiv innkrevjing og enklare kvardag for bilistane. Når me har bompengeprojekt, vil me jo ikkje at mykje skal gå til administrasjon og til innkrevjingskostnader. Derfor er komiteen veldig oppteken av dette.

Samtidig skilde me oss litt. Dei raud-grøne partia og Kristeleg Folkeparti vil gjerne ha innført obligatorisk brikke i alle køyretøy. Det er nettopp når ein får det, at ein får ned innkrevjingskostnadene. Eg veit det er nokon som er litt redde for personvernet, men eg trur at den teknologiske utviklinga går så fort at det på sikt ikkje vert eit problem. Eg håpar at me om litt kan innføra dette – ikkje berre på tunge køyretøy, men på alle køyretøy.

Roy Steffensen (FrP) [14:10:06]: Det har vært interessant å høre på alle innleggene i debatten i dag. Det er gledelig å se at så mange nå er opptatt av bompenger – dette lover godt for framtiden.

Vi snakker mye om todelingen i norsk økonomi, og jeg tror også at vi trygt kan konstatere at det finnes en todeling i norsk politikk. På den ene siden har vi våre velgere som gir oss tilbakemeldinger på at de er godt fornøyde med de gjennomslagene som Fremskrittspartiet har fått til i regjering, men på den andre siden er den rød-grønne menigheten, som febrilsk prøver å overbevise de samme velgerne om at de ikke må være fornøyde. Jeg tror ikke våre velgere lar seg overbevise, men de rød-grønne skal i hvert fall ha terningkast seks for forsøket.

Etter mine knappe to måneder her i huset har jeg lagt merke til at er det noe folk er veldig opptatt av, så er det samferdsel. De er ikke bare opptatt av bompenger, men av helheten, og der er spesielt våre velgere fornøyde. Våre velgere ser at de tingene vi har tapt i regjering, er ting som uansett ville blitt vedtatt, mens de tingene vi har vunnet, er saker som kun Fremskrittspartiet har kjempet for. Våre velgere ser at de får gjennomslag etter gjennomslag. Vi skal få et utbyggingsselskap for vei, et infrastrukturfond på 100 mrd. kr, mer penger til fylkesveiene, en egen motorveiplan, vi fjerner noen bomselskaper, og vi skal samle alle bomselskapene til ett, sånn at det blir billigere å admi-

nistrere, sånn at mer penger vil gå til vei. Dette er ting vi aldri ville fått gjennomslag for, om vi ikke hadde akseptert samtidig å stemme for ting som resten av Stortinget er for, og som uansett ville blitt vedtatt. Det er en god byttehandel hvis du spør meg, og det virker som våre velgere er enige i det.

På radioen i dag morges kunne jeg høre at Arbeiderpartiets transportpolitiske talsperson sa at det ikke var mulig å bygge vei uten bom. Videre ble det sagt at Arbeiderpartiet nå var veldig glad for at samferdselsministeren hadde funnet fram noen av de verste bomprosjektene, de som hadde urimelig høye finansieringskostnader. Arbeiderpartiet hadde sågar ingen ting imot å innrømme at noen bomprosjekter var dårlige.

Hvis Arbeiderpartiet mener at det ikke er mulig å bygge vei uten bom, hvorfor stemmer de da likevel for at et prosjekt på E134 skal bygges uten bom? Er det frykten for å stå alene og stemme for et bomprosjekt som er upopulært og dårlig, eller har de innsett at det kan bygges veier også uten bom?

Når det gjelder det som ble sagt om at det nok var noen bomprosjekter som var veldig dårlige, som de var glade for at samferdselsministeren nå belyste, må Fremskrittspartiet her ta selvkritikk for at vi ikke har fått belyst overfor stortingsflertallet den gang hvor dårlig disse prosjektene var. Vi bruker den samme begrunnelsen nå når vi foreslår å fjerne dem, som vi gjorde da vi først stemte imot dem. Det er opplagt at vi i Fremskrittspartiet ikke har vært gode nok til å belyse hva som faktisk sto i sakspapirene, siden vi først får gjennomslag for dette når vi nå foreslår å fjerne dem, når vi fikk ta en omkamp i regjering.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:13:04]: Det har vært en interessant debatt å høre på. Egentlig skulle man tro at ingenting har skjedd i åtte år. Etter å ha reist i fire år med transportkomiteen rundt omkring i det ganske land, vet jeg at det ikke er rett. Det er høy aktivitet på alle områder, og det er jeg veldig glad for.

Jeg vil inn på et annet område. Jeg siterer fra den politiske plattformen til Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen:

«Regjeringen vil føre en offensiv nordområdepolitikk (...) Politikken skal bygge opp under næringsutvikling, ivaretagelse av norske interesser, styrket samarbeid med Russland og polarstatene, samt grunnlaget for aktivitet og bosetting i nord.»

Da er det forundring hos meg, iallfall, over at det første regjeringen gjør, er å kutte bevilgningene til fiskerihavnene på Napp og Sommarøy. Det er handlekraft, ja, men det er en handlekraft jeg kan forsikre folket om at ikke er godt mottatt i de kystsamfunnene. På andre budsjettkapitler kutter man bl.a. bevilgningen til Hurtigrutemuseet i Hadsel i Nordland, og på samme vis kan jeg forsikre om at den handlekraften i hvert fall ikke ble godt mottatt hos Fremskrittspartiets ordfører i Hadsel.

Jeg synes det er rart at den nye posisjonen, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ikke står inne i merknader de selv har vært med på tidligere, bl.a. i Nasjonal transportplan, merknader som bl.a. har gått på Nordlandsbanen, Ofofbanen, Dunderlandsdalen, som

er viktig med tanke på Rana Gruber, at man får fart i utviklingen på den, for å nevne noen.

Det har vært bred enighet om at samferdsel er viktig for å bygge opp under næringsutvikling, ikke minst i et nordområdeperspektiv. Jeg håper at den enigheten fortsatt er der, selv om det denne gangen ikke synliggjøres gjennom budsjettinnstillingen.

Sjøtransport har et stort potensial i nordområdesammenheng også. Nye sjøruter kan være en mulighet for godsknutepunkt som kan effektivisere godshåndtering. Vi har tiltakene som ligger nær skipsfartsstrategien, som kan føre til stimulering til at man får mer gods fra vei til sjø og bane – bane har vi som kjent ikke veldig mye av i nord, men det er noe, dog.

Til slutt: Det er igangsatt et arbeid for å utvikle en Barents transportplan etter initiativ fra Norge. Senterpartiet mener det er veldig klokt å se transport også øst–vest og ikke bare nord–sør. Jeg håper at man i den nye ledelsen i Samferdselsdepartementet og i regjeringen jobber opp mot det allerede igangsatte arbeidet. Jeg tror det kan være veldig gode ideer som kan komme fram, som kan være viktige ikke bare for Nord-Norge, men rett og slett for polarstatene og for det samarbeidet vi har opp mot Russland for å få til gode transportkorridorer også øst–vest. Det vil kunne være et godt grunnlag for rullering av Nasjonal transportplan, som vi skal inn i et arbeid om.

Lise Christoffersen (A) [14:16:13]: Langdryge plan- og byggeprosesser har vært et gjennomgangstema i denne debatten. Mange er de lokalsamfunn og regioner som har ventet og ventet på at sårt tiltrengte prosjekter skal realiseres. Mitt eget hjemfylke, Buskerud, er ikke noe unntak i så måte. Dette var også bakgrunnen for at den forrige regjeringa satte i gang et større arbeid med å se på hvordan en kunne forkorte disse prosessene, noe jeg regner med at den sittende regjering har til hensikt å følge opp. Som buskerudrepresentant er jeg svært fornøyd med å se at den forrige regjeringas løfter for rv. 23 Dagslett – Linnes er ivare tatt. Det er ikke gjort endringer i Stoltenberg II-regjeringas forslag til statsbudsjett for 2014, der det heter:

«Det er foreløpig vurdert som aktuelt med bompengeproposisjon og evt. anleggsstart eller forberedende arbeider med bompenger på følgende prosjekter i 2014: RV 23 Dagslett – Linnes i Buskerud.»

For den som ikke er lokalkjent, betyr kanskje ikke rv. 23 Dagslett – Linnes så mye. For dem som bor langs veien, betyr det alt. For dem som driver næringsvirksomhet i denne regionen, betyr det enormt. Dagslett – Linnes er videreføringa av Oslofjordforbindelsen som aldri kom. Da Oslofjordtunnelen ble åpnet, endte den nye forbindelsen under fjorden opp i en tofelts vei, tvers gjennom et boligområde i Røyken og videre gjennom deler av Lier. Veien er heller ikke koblet opp mot E18, så også Drammen har fått sin del av en trafikk som egentlig ikke har noe på internveinettet å gjøre.

Det kommer fortsatt til å gå noen år før alle nødvendige prosjekter på rv. 23 er på plass. I mellomtida kan det også hende at vi får økt kapasitet over eller under Oslofjorden å forholde oss til. Det er derfor viktig at tempoet hol-

des oppe i rv. 23-prosjektet. Det virkelige gjennombruddet kom med Navarsete som samferdselsstatsråd. Med tidenes satsing på NTP kom også mulighetene for rv. 23. Som et ledd i den rød-grønne regjeringas kraftige økning av bevilgninger til vei og bane lovet Navarsete å øke andelen over statsbudsjettet til en tredjedel for dette prosjektet, og resten skal finansieres med bompenger.

Jeg har lagt merke til at representanter for flertallet i debatten her i dag har sagt at det vil være naturlig å komme tilbake til tilpasninger i NTP, og spesielt når det gjelder spørsmål om finansiering. Jeg håper ikke Sundvolden-erklæringas punkt om bompenger vil virke forstyrrende inn på rv. 23-prosessen. Jeg håper også at den felles merkningen fra alle partiene i NTP før sommeren står ved lag, nemlig å endre status på denne veien og gjøre den om fra riksvei til en forlengelse av E134, for da vil vi i Buskerud kunne føle oss enda tryggere på at tempoet holdes oppe slik vi er forespeilet.

Freddy de Ruiter (A) [14:19:16]: Jeg er klar over at «landeveisrøveri» neppe er et parlamentarisk uttrykk. Likevel er det nødvendig å ta opp dette uttrykket fra denne talerstolen, da denne retorikken ble hyppig brukt av Fremskrittspartiet i opposisjon. Karakteristikken ble brukt på bompenger. Ikke bare er uttrykket benyttet utallige ganger mot bompenger, det toppet seg da nåværende statssekretær Hoksrud uttalte til Nettavisen 24. august 2011 følgende:

«Bompenger er usosialt og Kleppa er den moderne landeveisrøver. Dette er statlig utpressing.»

Det må være lov å spørre Fremskrittspartiet om en i dag mener det samme.

Dagens regjeringspartier hadde relativt høy retorisk sigarføring på dette politiske feltet da de var i opposisjon. Så er jo tilfellet i mitt hjemfylke Aust-Agder at særlig oppstart og ferdigstilling av ny E18 Tvedestrand–Arendal har vært debattert hyppig. Den gjeldende NTP legger til rette for en relativt rask oppstart, men da vil det være nødvendig å forskuttere eller låne på bompengandelen i prosjektet, som er på en drøy milliard kroner, ettersom bare en liten del av den statlige andelen på noe over 3 mrd. kr ligger inne i første del av NTP-perioden. Jeg registrerer at en slik variant også diskuteres i Fylkestinget i Aust-Agder, og det ser ut til å være et solid politisk flertall for det. Spørsmålet er da om samferdselsministeren vil følge opp dette og de muligheter som forskuttering av bompengene gir, for å få til en rask oppstart på denne viktige veistrekningen.

Presidenten: Representanten de Ruiter har rett i at begrepet «landeveisrøveri» ikke er et parlamentarisk uttrykk, men presidenten lar det passere fordi det var et sitat.

Eirin Sund (A) [14:21:42]: Representanten Steffensen fra Fremskrittspartiet er opptatt av at det er så mange som er opptatt av bompenger. De aller fleste av oss har kanskje alltid vært opptatt av bompenger, for når vi har tatt støytten når det gjelder bompenger som sak, er det ikke fordi vi synes bompenger er så bra, men fordi bompenger er lik vei. Hadde vi ikke hatt bompenger, hadde vi hatt mye mindre vei.

Det er heller ingen i dag som har vist oss noe som vi ikke har visst fra før. De prosjekter som regjeringen foreslo å ta bort bompengene fra, er prosjekter som alle vet er dyre prosjekter når det gjelder innkrevingskostnader. Alle vet at det er dårlig trafikkgrunnlag, men da disse prosjektene kom inn her, ønsket man dem lokalt, og man visste at det var dette en måtte gjøre – ellers ble det ingen ting. For på det tidspunkt hadde det ikke blitt noen statlige kroner.

Da er det ikke rett når representanten Steffensen påstår at jeg har sagt at det ikke blir vei uten bom. Det er klart det kan bli vei uten bom, men jeg vil se hvordan man de ti neste år skal kunne klare å finne 100 mrd. kr – fra fellesskapets kasse – til å bygge disse veiene, når man skal gjøre alle disse andre tingene.

Det må også være en åpenbar misforståelse fra statsrådens side, for Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV går ikke inn for et bomprosjekt her i dag. Arbeiderpartiet og de rød-grønne står på våre respektive partiers alternative forslag til ramme. Vi står på vår egen ramme. Vi går ikke inn på de 35 mill. kr som regjeringspartiene og de andre går inn med i Telemark, og vi går heller ikke inn på de 284 mill. kr som man tenker seg å ta på et tidspunkt i 2015. Så vi står på vår ramme, vi går ikke inn og sletter noe bompengeprojekt som ligger i regjeringens forslag.

Så er det kanskje en kuriositet, men det er noe jeg har sett. Det står nemlig i innstillingen at medlemmene fra Venstre viser til framforhandlet budsjettavtale mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre og ved votering vil stemme subsidiært for forslaget til Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Da betyr det at det egentlig ikke er flertall for noe, for hva er primærstandpunktet til Venstre? Det kan være at jeg har lest dette feil og ikke skjønt det, men jeg oppfatter i alle fall at alle de andre partiene har synliggjort sine primærstandpunkter, og så kan man subsidiere hva man vil. Dette kan presidenten mye bedre enn jeg, men jeg syntes det var et viktig poeng å få fram.

Presidenten: Presidenten takker for den tilliten og regner også med at denne sal vil klare å vedta et flertallsbudsjett i løpet av denne kvelden.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [14:24:37]: Vi trenger satsing på trygg og god vei i distriktene. Vi trenger en jernbaneutbygging med lyntogstandard, som binder landet sammen, og vi trenger en tydelig prioritering av tog, kollektivtransport og sykkel foran bredest mulig vei i byområdene i årene som kommer.

Det er flere spørsmål som står ubesvart etter dagens debatt, og jeg vil trekke fram Marianne Marthinsens poeng. Hun stiller følgende spørsmål: Er ett av poengene med regjeringens forslag om et nytt veiselskap å spre statens utgifter til veinvesteringer over flere år enn i dag? Jeg forventer et tydelig svar fra statsråden på akkurat det, og hvis det er tilfellet, er det en klar og tydelig omgåelse av handlingsregelen, slik den ligger. Derfor stiller jeg spørsmålet.

Så til det andre spørsmålet: Fremskrittspartiet klarer ikke å gjennomføre sine egne løfter om bevilgninger til samferdselsformål. De peker på Høyre som syndebuk-

ken. Da stiller jeg spørsmålet til fremskrittspartistatsråden: Hvorfor klarer ikke Fremskrittspartiet å bevilge samferdselspengene på det nivået Høyre lovet i Nasjonal transportplan? Og kan vi forvente at regjeringen minimum holder Høyres nivå i statsbudsjettet i årene som kommer? Eller blir det slik at man også i de neste årene prioriterer penger til skattelette for partisponsorene til Høyre foran samferdselsutbygginger?

Det tredje spørsmålet dreier seg om hva slags prosjekter som skal prioriteres. For å unngå å stille prioriteringer i vanry lovet Åse Michaelsen – det var på grunn av spørsmålet om manglende tillit til beslutninger fordi man prioriterte fylkene til statsråder – at Fremskrittspartiet skal love å prioritere prosjekter med størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er jo interessant i seg selv, men la meg komme til prioriteringsspørsmålet – hva slags prosjekter skal prioriteres?

Statsminister Erna Solberg slo fast klimaforlikets formuleringer om at all vekst i persontrafikk i storbyområdene skal tas med gang-, sykkel- og kollektivtransport. Med andre ord: ingen vekst i personbiltrafikken inn til Oslo og de andre storbyene. Statsråd Solvik-Olsen er en mann som ønsker å framstå med høy grad av faglighet. Vil han legge faglige anbefalinger til grunn når det gjøres prioriteringer, der bl.a. spørsmålet om ny inntil 14-felts E18 er oppe, og der prioriteringer av jernbane og T-banestrekninger i Oslo-området er oppe? For det er helt nødvendig at fremskrittspartistatsråden Solvik-Olsen har tenkt å holde seg til klimaforliket, og da er faglige vurderinger avgjørende å lytte til.

Geir Pollestad (Sp) [14:27:55]: La oss glede oss over et svært offensivt samferdselsbudsjett. Det var lagt et godt grunnlag av de rød-grønne, og gjennom økt oljepengebruk har flertallspartiene økt innfasingen opp mot NTP-rammen noe raskere. Samtidig har man funnet rom for midler til å slette bompengегjeld. Dette vil isolert sett ikke gi en eneste meter ny vei, og jeg vil peke på at disse pengene kunne vært brukt annerledes. Man sletter bompengегjeld, bl.a. på et prosjekt som ikke var prioritert i Nasjonal transportplan, men man kunne f.eks. også brukt disse midlene til en forsering av E39 i Vest-Agder eller til andre prosjekter som er prioritert i Nasjonal transportplan.

Det har vært mye myter og feil, synes jeg, i den debatten som har gått etter regjeringsskiftet. Det blir hevdet at hvis Fremskrittspartiet hadde fått 50 pst., hadde de klart å gjennomføre Fremskrittspartiets samferdselspolitikk. Det tror jeg ikke på, for jeg har hørt Fremskrittspartiets finansminister og hennes vurderinger av pengebruken i budsjettet. Med det budsjettet som er nå, skulle man altså innenfor den økonomiske rammen både slettet bompengегjeld og innført de 45 mrd. kr som Fremskrittspartiet stemte for i juni – altså 70–80 mrd. kr innenfor den økonomiske rammen som vi har i dag. Det tror ikke jeg på.

Også andre ting er mer skall enn realitet. Det blir pekt på et infrastrukturfond på 100 mrd. kr. Ja, en flytter 100 mrd. kr fra oljefondet og inn på et eget fond. Det blir ikke større avkastning av den grunn. Dette fondet vil egentlig bare ha én betydning – det sikrer oss at samferdselsbevilg-

ningene ikke daler under 4 mrd. kr. Det ser jeg som lite sannsynlig uansett. Det er det samme med øremerkingen av de bilrelaterte avgiftene. Det er ikke sånn at finansministeren opererer med konvolutter der en legger de forskjellige avgiftene i en konvolutt – dette går inn i det store. Det avgjørende er viljen til å prioritere.

Når det gjelder statlig garanti, har jeg stilt skriftlig spørsmål til samferdselsministeren: Hvis en bytter ut en fylkeskommunal og kommunal garanti med en statlig garanti, hvor mye vil lånerenten gå ned? Har jeg fått svar? Nei, det kunne ikke samferdselsministeren svare meg på.

Jeg er opptatt av å velge de løsningene som gir mest vei og bane, og jeg synes at en del av debatten forsvinner litt i retoriske grep og konstruksjoner som ikke fører til en eneste ekstra meter vei.

Ingrid Heggø (A) [14:31:11]: I diskusjonen om NTP overgjekk Framstegspartiet seg sjølv ved å dubla innsatsen. Dette må jo vera tidenes veljarbløff. Siv Jensen garanterte at alle bompengeprosjekt skulle verta innfridde dersom dei kom i regjering. Men i dag stemmer dei for nye bompengeprosjekt på om lag 2 mrd. kr. Dei spring jo rundt og innfrir nokre få bommar her og der, men med den farten som dei har, vil det faktisk ta om lag 300 år før dei løfta er innfridde.

Eg la elles merke til at samferdselsministeren sa at dersom det var opp til Framstegspartiet, hadde dei ført ein annan politikk. Då lurar eg litt: Står verkeleg ikkje ministeren bak eiga regjering sin politikk? Og omtalen av regjeringspartnar Høgre og støttepartia Venstre og Kristeleg Folkeparti som smålege, er vel heller ikkje kvardagskost i denne salen.

Regjeringa Solberg sitt kvileskjer innanfor hamne- og farleiområdet er alvorleg. Det er uforståeleg for meg at når regjeringa Solberg har så mange oljekroner ekstra, har dei altså ikkje evne til å prioritera bl.a. Napp i Nordland og Sommarøy i Troms.

Heller ikkje utviding av innseglinga til Florø til naudsynt djupne har dei funne plass til. Litt om historia her: Dette prosjektet kom seint inn i NTP-prosessen. Det vart brukt under eit år frå prosjektet for fyrste gong såg dagens lys til det var på plass i NTP, men då med ei djupne på 16 meter. Så kom det i etterkant fram at ein faktisk treng 18 meter. Gleda var derfor stor då det viste seg at ein samla komité under NTP-behandlinga påpeikte at det måtte verta naudsynt djupne, og var samd med oss raud-grøne om å ta inn prosjektet, sjølv om det faktisk kom inn i tolvte time. Men i dag ser vi at Arbeidarpartiet og Senterpartiet står att aleine i denne merknaden – SV er jo ikkje med i komiteen. Så var det vel ikkje så viktig for regjeringspartia likevel.

Ein annan merknad Arbeidarpartiet og Senterpartiet står aleine om, er at planleggingsarbeidet på E39 Skei-Bjørset ikkje må stoppa opp. At representanten Lødemel skuldar på tidsnød for at denne og innseglinga til Florø ikkje er nemnt frå regjeringa Solberg si side, seier alt om truverdet dei har i denne saka.

Eg vil òg minna representanten Lødemel på at han i alle kanalar jubla over at Høgre hadde levert då han fekk inn

ein merknad om kystvegen. No har ikkje regjeringspartia eingong hatt tid til å gå inn på ein såpass viktig merknad for fylket vårt.

Eg konstaterer at det ikkje var eit einaste problem i opposisjon, og lovnadene sat mildt sagt laust i valkampen. Men med ein gong ein får makt og mynde til å innfri, manglar ein fullstendig handlekraft.

Tore Hagebakken (A) [14:34:12]: Representanten Morten Ørsal Johansen, som for øvrig hadde en massiv profilering av etternavnet mitt, følte seg åpenbart forulempet av mitt innlegg der jeg påpekte at all uvissheten rundt regjeringas bompolitikk faktisk skaper trøbbel og krever klargjøring, særlig med hensyn til dem som skal garantere for å planlegge og bygge ut disse prosjektene.

Ørsal Johansen sa at det ikke er noe lokalt påtrykk for prosjektet som jeg nevnte, altså E16 Bagn-Bjørge. Det er så feil som det bare kan bli. Det var jo nettopp fordi en i regionen der er så opptatt av at dette bygges, en kom hit inn til Stortinget med hovedbudskap om at planarbeidet ikke måtte stanses.

Skal veien bli en realitet, ser det i hvert fall for meg i dag ganske åpenbart ut som om bompenger er en nødvendighet. Ingen partier i denne salen har – i hvert fall ikke så langt – pengene som trengs for å fjerne alle bomber her i landet, enten det er eksisterende eller nye, f.eks. knyttet til det prosjektet som er tema her. Jeg er ingen pådriver for bomber, men jeg er en pådriver for veiutbygging. Og det er ikke Arbeiderpartiet eller jeg som har kommet med bomlovnader og garantier som nå krever avklaringer, så jeg må be statsråden faktisk ta dette på alvor. Jeg vil gjerne høre statsrådens løsning på problemet som nå har oppstått ganske så akutt i Valdres, knyttet til E16.

Kan han, gjerne supplert av Oppland-representanten Ørsal Johansen, love statlig fullfinansiering og ingen bom, eller betydelig reduksjon i bomavgiften? I så fall er saken løst her og nå. Hvordan vil statsråden i det hele tatt bidra til at planarbeidet ikke blir stanset, som Vegvesenet har sagt vil kunne skje på den aktuelle strekningen? Jeg synes det er viktig at vi får svar her, for dette er et lite – og ikke bare et lite – eksempel på problemene med den uvissheten som vi opplever nå for tiden, som jeg er sikker på at vi vil se flere eksempler på etter hvert, og som har resultert i at Nord-Aurdal har trukket seg ut. Det er jo fordi en vil se hva som skjer.

Så får vi se hva som skjer, da – og så kan kanskje statsråden bidra til en liten avklaring her og nå.

Sverre Myrli (A) [14:37:13]: Gjennom behandlingen av transportkomiteens budsjettinnstilling kan vi slå fast at det er rammene i de rød-grønnes nasjonale transportplan som ligger fast. Det er bekreftet i korrespondansen med departementet og i debatten her i dag.

Samtidig hører vi at samferdselsministeren og flere av hans partifeller sier at bompengene skal ned. Når rammene er de samme og bompengene skal ned, betyr det at det blir mindre penger til vegbygging i åra som kommer. Det er enkel matematikk. Formelen er som følger: Penger til veg er lik statlige midler pluss bompenger. Når bompenge-

ne da skal bort, blir det totalt sett mindre penger. En kan jo stille spørsmålet: Er det fornuftig politikk?

Selvfølgelig får samferdselsministeren mange positive avisoppslag om de tre stedene han nå skal fjerne bomber – eller hvor mange det er – som jo er småprosjekter i den store sammenhengen. Men spørsmålet er: Er det i det store bildet riktig bruk av midler at vi skal gi fra oss den muligheten som vi har til å få bygd flere vegger? Det er helt riktig, som representanten Hagebakken – og flere – nettopp sa: Vi bruker jo ikke bompenger fordi vi er så glad i bompenger, men fordi vi er glad i veg. Og mer veg kan altså bygges hvis en kan være med på delvis å bompengefinansiere det.

Så vil jeg si litt om en annen utfordring, situasjonen for jernbaneforbindelsene mellom Oslo og Stockholm og Oslo og Göteborg. Vi må innrømme at det har det vært for lite trøkk på de siste åra – de siste tiåra. Vi er selvfølgelig mest opptatt av det nasjonale jernbanenettet – og skal også være det – men vi er etter hvert nødt til å ha planer for Kongsvingerbanen, Grensebanen og Østfoldbanen lenger enn til Halden, altså til grensen, slik at vi etter hvert kan få fullverdige togforbindelser til Stockholm, Göteborg og København.

Til slutt vil jeg kommentere litt om posten og det representanten Orten sa tidligere i dag, at postdirektivet ikke er til hinder for gode posttjenester. Nei, det er det selvfølgelig ikke, men det utfordrer hele den norske modellen vi har for Posten, hvor vi har et system med enhetsporto, hvor det koster det samme å sende et brev over hele landet. Hvis noen da kommer inn og skummer fløten fra områder der det er lønnsomt å drive med posttjenester, blir det mindre penger inn i kassa, og det må brukes mer penger på å opprettholde gode posttjenester ute i distriktene. Spørsmålet er om det er en god og fornuftig politikk, og jeg er helt sikker på at pengene til å øke posttjenester, har ikke Høyre og Fremskrittspartiet.

Trond Giske (A) [14:40:25]: La meg først slutte meg til de mange hilsenene som går til samferdselsministeren etter at han i dag har krevd inn sin første milliard i bompenger. Det er effektivt og gjennomføringsdyktig.

La meg også rette en feil. Jeg var så uheldig i finansdebatten å si at hvis man tar 0,3 pst., tilsvarende, i årene framover, tar det 300 år å fjerne bompengene som Fremskrittspartiet har lovt. I disse PISA-tider har noen påpekt at det tar faktisk 333 år, men pytt – hva er vel en generasjon fra eller til, når man uansett snakker om disse tidshorisontene?

Så sier Fremskrittspartiet at vi skal vel ikke bekymre oss over hva Fremskrittspartiet bryter – til våre velgere, som man sier i Fremskrittspartiet. Det er vel ingen partier som eier velgerne. Det er vel slik at de partiene ber om velgernes tillit og forteller hva vi skal gjøre – og så skal vi gjøre det etter valget. Og i motsetning til samtlige partier i dette hus sa Fremskrittspartiet at bare de kom til makt, skulle de gjøre noe helt annet enn det som vi hadde tatt den tunge jobben med å si, nemlig at skal vi bygge vei i det tempoet vi ønsker, må vi ha bompenger. De sa at nei, vi skal bygge enda fortere, men uten bompenger. Og nå sier jammen samferdselsministeren i avisene at de ikke har skiftet poli-

tikk, de har skiftet retorikk. Er det da slik at når vi får regningen for de neste bompengene i posten, kan vi legge den trygt i søppelkassa og si at denne regningen forholder seg ikke til den nye samferdselsministerens retorikk? Selvfølgelig er det ikke slik. Vi må forholde oss til virkelighetens verden, og det er vel det som brutalt har skjedd med den samferdselsministeren som i 2014 kommer til å være norgeshistoriens største bompengeinneker, og det ville ikke falle meg inn å bruke Bård Hoksruuds ord om den største landeveisrøveren.

Så noen konkrete spørsmål som vi må få svar på. Tore Hagebakken har helt rett, vi kan ikke skape forvirring om dette. I Trondheim har Kristian Dahlberg Hauge sagt at Fremskrittspartiet vil overhodet ikke ha nye bomstasjoner der. Bilistene i Trondheim har betalt nok, og de er en garantist mot bompenger i byen, sier Fremskrittspartiet. Det er store prosjekter, det er mange milliarder til utbygging – man skal planlegge, man skal bestille, man skal gjennomføre. Kan samferdselsministeren, som kommer etter meg på talerstolen, svare veldig raskt ja eller nei? Er det slik at disse løftene er døde, maktesløse, begravd – det var lureri overfor velgerne – eller er det slik at det kommer til å bli reduksjoner i bompengandelen i Trondheim? Dette må vi få vite av landets samferdselsminister. Ja eller nei – var løftene feil, gale, borte, eller skal det blir reduksjoner? Og: Kommer Trondheim, som er kåret til landets beste på kollektivtrafikk, til å få den samme 50 pst. andelen i investeringer i kollektivtrafikk selv om vi ikke bygger bybane, som i Stavanger, i Bergen og i Oslo, eller er det slik at Fremskrittspartiet bare gir 50 pst. andel til skinnegående kollektivtrafikk?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:43:47]: Det er en utrolig underholdende debatt når en hører mange rød-grønne politikere som nå begynner å etterlyse framdriften på prosjekter som de selv ikke ville prioritert og gjennomført. Det viser at en har tillit til at den nye, borgerlige regjeringen er mer handlekraftig enn den forrige, at vi klarer å prioritere mer midler inn til sektoren. Men da håper jeg også at de rød-grønne partiene stemmer for. Forskjellen på dagens regjering og den forrige regjeringen er at dagens regjering er en mindretallsregjering. Det betyr at jeg kan fremme mange forslag om å redusere eller fjerne bomstasjoner, men hvis ikke Stortinget vedtar det, skjer det ikke. Derfor må utfordringen gå tilbake til representanten Giske. Hvis han er opptatt av å redusere antallet bomstasjoner rundt Trondheim – frem forslag om det i Stortinget og få flertall! Det skal ikke stå på Fremskrittspartiet. Men Arbeiderpartiet må bidra til det. Jeg sier det fordi representanten Sund nettopp sa at hun ville ikke forplikte Arbeiderpartiet til å fjerne bomstasjonen på Seljord. Det som en altså har sagt er et smålig prosjekt – det er så lite at det nesten ikke er verdt å diskutere at Fremskrittspartiet faktisk får gjennomslag for at det skal vekk – det synes Arbeiderpartiet fortsatt det skal kreves inn bompenger for. Retorikken til de rød-grønne partiene henger her ikke sammen. Det er et problem for de rød-grønne.

Jeg er glad for den støtten som den nye regjeringen får med hensyn til at vi må ha et taktskifte, ved at det samar-

beidet som allerede er initiert med Sverige – som de rød-grønne ikke klarte, men som vi på mindre enn to måneder har satt i gang – må gi resultater raskere enn de rød-grønne la opp til. De rød-grønne la ikke inn nye penger til grensekryssende jernbane, men nå forventer de at den nye regjeringen skal få det til, fordi de ser at vi er handlekraftige. Vi skal levere mer enn de rød-grønne fikk til, men jeg regner med at vi får litt tid til å gjennomføre det, og at de som har sittet i regjering selv, ser at ting tar litt tid. Men de må være glade når en ny regjering viser at den skal løse de problemene som de rød-grønne ikke klarte å løse i løpet av åtte år.

Representanten Myrli, f.eks., var ute og etterlyste hvor det ble av pengene til broen i Alvdal – veldig kritisk til den nye regjeringen. Faktum var at pengene ble ikke lagt inn av den rød-grønne regjeringen, men den nye regjeringen la pengene inn. Broen kommer – på grunn av regjeringsskiftet. Men det er altså ikke den nye regjeringen som tok pengene ut, det var det de rød-grønne som gjorde. Så jeg tror representanten Myrli kan sette pris på dette.

La meg også understreke for representanten Myrli at i denne debatten er det sagt fra regjeringens side at NTP skal overoppfylles. Det som representanten kommer med, er feil sitert. Det er ikke slik at en skal ta penger fra eksisterende prosjekter i NTP for å fjerne bomgjeld på andre; det er snakk om å bevilge mer penger totalt sett, slik at en både får gjennomført NTP-en med en lavere bompengandel enn det som det lå an til, og får gjennomført prosjekter i tillegg. Er det så veldig vanskelig å forstå? Er det så fort gjort i Arbeiderpartiet å blande pluss og minus at Arbeiderpartiet oppfatter den største satsingen på vei og jernbane noen gang i dette storting som et kutt? Det blir det vanskelig å forklare utad. Med denne regjering blir det en økt satsing både på vei og på jernbane – og med mindre bompenger.

Presidenten: Representanten Hans Fredrik Grøvan har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:47:09]: For å nå våre mål med økt sykkelandel og tryggere skoleveier er belønningsordningen som Kristelig Folkeparti, sammen med Venstre, foreslo, et hovedgrep. Vi har store forventninger til at statsråden legger opp til en sterk bevilgning, som virkelig monner, når denne saken legges fram i forbindelse med revidert i 2014. Jeg håper statsråden noterer seg det. Men for å få en økt sykkelandel og mer vekt på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid trenger vi et samarbeid med frivillige organisasjoner. Derfor er vi glad for at en enstemmig komité har sagt at den ønsker å bevilge 2,5 mill. kr ekstra til Trygg Trafikk.

Ellers konstaterer jeg i dag en stor grad av enighet om en satsing på jernbanen. For Kristelig Folkeparti er ett av hovedgrepene, i tillegg til mer penger, etablering av et nytt jernbaneselskap. Derfor er jeg glad for at det er et flertall på Stortinget som støtter dette, og jeg tror at vi kan oppleve at nettopp dette vil være lokomotivet i den videre jernbanesatsingen i Norge.

Og siden det nærmer seg jul (presidenten klubber), vil jeg sitere fra Jul i Skomakergata, fra Stasjonsmester Flaggens vise:

«Det går alltid et tog. Hvorfor gjør det nå det? Når jeg ikke kan huske spor 2 kl. 3, eller var det kan hende spor 3 kl. 2? Jeg når aldri et tog, skjønt det burde jeg jo.»

Helge Orten (H) [14:48:47]: Jeg går ut fra at hvis jeg tar den siste delen på rim, får jeg utvidet taletid.

En god samferdselspolitikk handler ikke bare om penger; det handler også om hvordan prosjektene blir gjennomført, og hvordan vi organiserer oss. De fleste av oss er opptatt av en mer helhetlig utbygging og forutsigbarhet, men samtidig skal det ikke være bindinger. Det er ikke mulig å skape forutsigbarhet og helhetlig tenking uten klare forpliktelser fra statens side. Derfor er det vår oppfatning at det må tenkes nytt. Veiselskapet som Høyre–Fremskrittsparti-regjeringa nå vil etablere, vil bety at store og viktige prosjekter kan bygges med en forutsigbar finansiering og med en helhetlig planlegging. Tilsvarende organisering kan være aktuelt også for jernbanesektoren.

På samme måte kan OPS være en aktuell måte å organisere store samferdselsprosjekter på. OPS passer ikke for alle typer prosjekter, men kan være veldig godt egnet for noen. Erfaringer har vist at OPS-prosjekter har blitt gjennomført raskere og med en forutsigbar risiko.

Så er det ikke slik som representanten Sønsterud framstiller det, eller velger å tro, at OPS primært er en finansieringsmetode. Det er ikke det. Det er ikke finansiering på avbetaling heller. Staten står fritt til selv å tilpasse kontantstrømmen slik en ønsker det i alle typer OPS-prosjekter, og det er ikke noe problem å greie å kombinere statens sterke kapital situasjon med en gunstig nedbetaling og organisering av OPS-prosjekter, slik at vi får det beste ut av to verdener.

I Sundvolden-erklæringen er det slått fast at det skal etableres et infrastrukturfond på 100 mrd. kr i løpet av fireårsperioden. Det er vi allerede godt i gang med: Det blir satt av 10 mrd. kr i inneværende år og 20 mrd. kr i 2014. Avkastningen av dette fondet vil være øremerket samferdselsformål, og er en del av regjeringas strategi for å sikre at en større andel av oljefondet blir benyttet til utdanning, forskning og utvikling, vekstfremmende skattelettelser og samferdsel, med andre ord investeringer for framtidig verdiskaping.

Den rød-grønne regjeringa var kun opptatt av hvor stor andel av oljefondet vi bruker. Denne regjeringa er i tillegg opptatt av at vi faktisk investerer smart for framtidige generasjoner.

Avslutningsvis en liten kommentar til representanten Heggø. Det er mange gode prosjekter rundt omkring i landet vårt. I våre merknader til budsjettet har vi valgt ikke å gå inn på enkeltprosjekt rett og slett på grunn av tidsaspektet, og vi hadde neppe blitt ferdig før jul hvis vi skulle greid å nå gjennom alle. Men det er veldig mange gode prosjekt og mange gode prosjekt som vi helt sikkert vil jobbe videre med i årene framover.

Så en liten sluttetikk til fra meg til representanten

Heggø: Hvis det er mange gode prosjekt som en gjerne ønsker å bringe fram, hvorfor var ikke det da like viktig for åtte uker siden?

Geir Pollestad (Sp) [14:51:55]: Jeg sa i mitt forrige innlegg at det var en gledens dag, og så snakket jeg om vei. Det er også et svært godt jernbanebudsjett som behandles i dag. Veksten i investeringene til jernbane på over 60 pst. har for så vidt også ligget inne i det rød-grønne budsjettet.

Jeg er opptatt av en jernbanestrekning mellom Eigersund og Sandnes. Den ligger ikke inne i Nasjonal transportplan. Men jeg ser at hvis vi viderefører det investeringsnivået som gjelder for 2014, vil vi komme ut av tiårsperioden med 8 mrd. kr mer enn det det ligger prosjekt inne for i NTP. Det mener jeg gir noen spennende muligheter. Det har jeg også påpekt i media. Det fikk statsråd Solvik-Olsen til å uttale at jeg på rekordtid hadde utviklet meg til en populistisk opposisjonspolitiker. Det må være en ny type populisme, en slags «jærsk» populisme. Når en foreslår at man ikke skal øke jernbaneinvesteringene med en eneste krone de neste ti årene, så blir du kalt populist. Det finner jeg litt spesielt. Jeg tror ikke det er stemning i denne salen for å kutte i jernbaneinvesteringer i årene framover.

Så til kjøp av tjenester fra NSB. I siste spørretime var temaet sovevogn på Sørlandsbanen oppe. Da oppdaget jeg til min skrekk at statsråden gikk ganske langt i å signalisere at han var innstilt på å avvike sovevognene på Sørlandsbanen. Det vil være et svært dårlig grep fra statsråden, både for Sørlandsbanen og også for hans egen region. Jeg håper at statsråden kan kommentere det forholdet.

Videre har det vært en diskusjon om belønningsmidler. Vi kunne på NRK Rogaland i går høre statsråden si at det ikke lenger var et krav om rushtidsavgift i Stavanger. Jeg har aldri oppfattet at det har vært et krav. Men jeg lurar på: Er det sånn at regjeringen nå har gått vekk fra målet om nullvekst i biltrafikken for å få belønningsmidler?

Til slutt: Jeg registrerte også at statsråden sa her at hvis vi kommer med forslag, vil Fremskrittspartiet stemme for. Er det da sånn å oppfatte at hvis f.eks. de rød-grønne måtte komme med et forslag om å redusere bompengene i Trondheim, ja så vil Fremskrittspartiet stemme for det i Stortinget uavhengig av regjeringens syn på saken? Det vil i tilfelle gi noen interessante muligheter i årene framover.

Torill Eidsheim (H) [14:54:59]: Bompenger har vært nevnt fra talerstolen gjentatte ganger i dag, og det har fra Arbeiderpartiet vært pekt på enigheten her i Stortinget. Jeg vil minne om at hovedgrunnen til den rørende enigheten i alle saker om nye bompengeprojekt har vært at en i NTP, hvor en har lagt føringene, har satt det som et krav. Ingen bompenger, ingen vei, har vært mantraet fra de rød-grønne. Da blir jo valget forsvinnende enkelt.

Bompenger var tenkt som et viktig supplement, ikke som en hvilepute for manglende handlekraft og vilje til å ta i bruk nye løsninger. Det vil denne regjeringen gjøre noe med. Derfor har vi som mål at andelen skal ned, og ikke minst må det også legges til rette for bedre organisering, modernisering og effektivisering av bompengesektoren. Det må gripes fatt i de riktige tiltakene først. Grundi-

ge vurderinger mangler i dag. Den rød-grønne regjeringen har ikke satt etaten og bransjen i stand til å håndtere den store økningen i bruk av bompenger.

Regjeringen har en klart uttalt målsetting om at bilistenes penger skal forvaltes på en bedre måte som bidrar til flere kilometer med vei. Det ser vi virkelig fram til at vi får satt i gang.

Nils Aage Jegstad (H) [14:56:56]: Jeg tenkte jeg skulle bruke de siste 3 minuttene på en oppklaring av et par ting som har kommet fram i debatten, for det første bompenger: Det er ikke sånn at bompenger varer evig. Bompengeprojektene er nedbetalt i løpet av 15–20 år. Hvordan dette ser ut om 333 år, er ikke spørsmål om de bommene som står der, men om hva man gjør med de nye tiltakene.

Det andre er: Jeg har så langt lest Arbeiderpartiets merknader med velvilje. Vi er alle klar over at hadde vi gått i gang med å nevne alle prosjektene i våre merknader, hadde vi hatt side på side med navn, og vi hadde gått på akkord med alt det arbeidet som er gjort i NTP. Når vi ikke nevner navn på enkeltprosjekter, er det ikke fordi vi ikke vil, men det er fordi det allerede står i NTP. Jeg har også oppfattet Arbeiderpartiet dit hen at de prosjektene som ikke er nevnt i merknadene, fortsatt skal bygges. Jeg tror kanskje vi skulle ta den debatten litt ned.

Så er det spørsmål om Høyre innfrir. Ja, Høyre innfrir. Det er nå engang slik hvis man ser på erfaringene, at ingen Nasjonal transportplan når 25 pst. første året. Stoltenberg-regjeringens framlegg hadde en svakhet: Det var bare 21 pst. på vei. Men det var bedre oppfylting på jernbane. Det er en «slow» start på noe som skal vare i fire år. Det er der også Høyre og Fremskrittspartiet er. Jeg mener at Høyre ligger innenfor rammen av det vi har lovet. Vi har økt bevilgningene i forhold til framlegget fra Stoltenberg-regjeringen, og vi er i ferd med å etablere fondet på 100 mrd. kr, som vi var en del av initiativtakerne til.

Så har jeg lyst til å si om innretningen på belønningsordningen: I klimaforliket lå det en ny innretning på belønningsordningen. Der la man mer vekt på resultatene enn på virkemidlene. Det er en del av klimaforliket, og det er det vi fører videre. Vi i Oslo og Akershus har god erfaring med å bruke gulrot framfor pisk. Veksten i kollektivtransporten i Akershus har vært på 38 pst. de siste fire–fem årene, og vi har en økning i antall kollektivreisende fra 14 til 21 pst. uten å ha belønningsordning og uten å bruke kjøpris.

Dette skal være en gledens dag, og det er det også. Jeg synes vi skal konstatere at vi nå får et budsjett som er til å leve med, og at vi nå skal gå i gang med fullføre det. Så får vi kanskje komme tilbake til fasiten – eller skal vi si gi det karakter – om fire år, når vi har gjennomført disse første fire årene.

Trond Giske (A) [15:00:09]: Bare først kort til foregående innlegg: Hvis det var slik at løftene om å fjerne bompenger, som Fremskrittspartiet kom med i valgkampen, var ment å tolkes dit hen at de skal fjernes når prosjektene er nedbetalt, tror jeg at jeg, sammen med veldig mange velgere, har misforstått det løftet kraftig. I så fall er det også stor tverrpolitisk enighet om det løftet.

For det andre: Jeg tror knapt jeg har hørt et innlegg som det statsråd Solvik-Olsen holdt i stad. Vi hørte rett og slett en statsråd abdisere. Han sa at hvis det var initiativ, forslag fra Stortinget, som var gode på dette området, ville Fremskrittspartiet støtte det.

Det bruker vanligvis å være motsatt, at en samferdselsminister forbereder saker, legger fram for Stortinget, tar initiativ og ber om Stortingets støtte til dette. Vi har altså en samferdselsminister nå som sier at ja da, vi kan gjennomføre noen av Fremskrittspartiets løfter, bare Stortingets opposisjon tar initiativ til det.

Den nye solvikske parlamentarismen er ny, den er uprovd, men det blir, som Pollestad sa, interessant å følge den. Ikke minst blir det interessant å følge stemmegivningen til Fremskrittspartiet hvis det skulle komme forslag i salen om at bompenger blir redusert.

Så sier Solvik-Olsen: Jammen det er jo bare for oss å gjøre det. Men poenget er følgende: Vi lovte det ikke. For å ta den debatten hvor Kristian Dahlberg Hauge, fra Fremskrittspartiet, som nå sitter i regjeringsapparatet, sier:

«Bilistene i Trondheim har betalt nok og vi er en garantist mot bompenger i byen.»

Så sier representantene for alle de andre de andre partiene – flertallet i Trondheim – Germund Lykke, fra Kristelig Folkeparti, at han

«ser på bompenger som en måte å finansiere miljøpakkenes andre trinn.»

Man sto opp, man forsvarte, man forklarte og sa at dette er et nødvendig onde. Det var Fremskrittspartiet og Solvik-Olsen som sa at man skulle fjerne alle bompenger. Det var de som gikk til velgerne og sa: Stem på oss, vi er garantisten for å fjerne det. Sitter vi i Samferdselsdepartementet, er det slutt på å betale.

Så kan vi si at vi skal være glad for at man ikke holder de løftene der. Jeg hadde vært glad om man fjernet alle bompengene og kunne gjennomført alle veiutbygginger uten at det gikk ut over noen ting. Hvis man hadde hatt den tryllestaven som Fremskrittspartiet i valgkampen lot som man hadde, hadde det vært bra for alle. Det er jo ingen som vil ha bompenger for bompengenes skyld. Vi sa det ikke var mulig å få det til, men Fremskrittspartiet sa at det var mulig. Nå må samferdselsministeren forklare hvor det blir av det.

Så sier han, jammen la oss få tid. La oss bare gjennomføre det etter hvert. Men dette er jo prosjekter som skal planlegges. Jeg gjentar spørsmålet: Vil disse løftene fra Trondheim som Dahlberg og Hauge kom med, og Fremskrittspartiet kom med, helt konkret bli gjennomført? Skal vi planlegge etter det? Skal vi bygge ut etter det? Skal vi kreve inn bompenger etter det? Eller skal vi tro at vi kanskje kan gjennomføre noen av disse prosjektene, kanskje skal kreve inn noen av disse bompengene? Det må jo samferdselsministeren gi svar på. En avgått stortingsrepresentant i Rogaland kan sitte i sofaen og si at bare dere foreslår å fjerne bompenger, skal jeg heie på det. En samferdselsminister må gi klare, tydelige og entydige svar. Ja eller nei – vil bompengene bli redusert eller ikke i den store pakken i Trondheim? Svar her, på denne talerstolen!

Åse Michaelsen (FrP) [15:03:27]: Jeg hører det er noen som er veldig utålmodige. Vi har vært utålmodige i åtte år.

Representanten Pollestad var voldsomt høy og mørk. Noen ganger tenker jeg det er bedre å være liten og blond. Når det gjelder denne berømmelige sovevognen på Sørlandsbanen, var det faktisk Pollestad som var tyven, og som ignorerte alle andres ønske om en totimers takt på Sørlandsbanen, istedenfor en sovevogn.

Videre etterlyste den samme Pollestad penger til E39 samt spørsmål om forsering. Hallo! Egen regjering har ikke satt av en krone i budsjettet til vedtatt NTP på denne strekningen. Tidligere statsråd var ute og lovte i valgkampen – men nei, det var ren bløff.

Når det er sagt, ligger det kun planer for en tofelts vei i vedtatt NTP, ikke en firefelts, som vi vil ha på samme strekning. Så det er ikke tale om at vi setter i gang og bygger en fortidsvei, når vi vil bygge en framtidvei med fire felt. Fortidsvei, det er representanten Geir Pollestads og tidligere samferdselsministers vei – en vei med tunnel uten lys, en vei hvor trailere står i kø og sperrer, en vei hvor mennesker dør i møteulykker.

Framtidvei – det er oss, det.

M a r i t N y b a k k hadde her overtatt presidentplassen.

Kjell-Idar Juvik (A) [15:05:12]: Det ble, som man forventet, veldig mye bomdebatt i dag. Det er vel ikke så rart, for det er en spesiell dag med bompenger. Vi har nettopp passert 1 mrd. kr i innkreving siden den nye regjeringen inntok kontorene, dvs. ca. 20 mill. kr per dag. Da har jo disse 20 millionene per dag gått til å bygge vei – det må vi ikke glemme når det vi diskuterer det. Det er også grunnen til at man har bompenger.

Så til representanten Jegstad om oppfylling av NTP-en: Det vi i hvert fall kan konstatere, er at man har lagt til grunn de rød-grønnes NTP. Det er også sånn at Arbeiderpartiet og de rød-grønne har troverdighet i forhold til NTP-en, for den har vært overoppfylt de siste åtte årene. Det må være god nok grunn til at man har troverdighet. Da vi la en så ambisiøs NTP til grunn for de neste fire årene, var det selvfølgelig for at vi også ville oppfylle den. Men det behøver jo ikke være en firedeling av den oppfyllingen. Sånn er det overalt, at periodiseringen kan være litt annerledes. Men når det er gått fire år, tror jeg ikke representanter i Stortinget skal være i tvil om at den da vil være overoppfylt.

I dokumentene som ligger her, står OPS. Den går som en blå-blå tråd gjennom merknadene. Jeg ser også at den er omtalt i regjeringsplattformen. Men i regjeringsplattformen er den omtalt som en gjennomføringsstrategi. Når representanten Orten er framme her og sier at det er ikke sikkert at det er finansieringsstrategien som skal legges til grunn, henger jo det spørsmålet i luften. Akkurat det spørsmålet tror jeg er veldig interessant for Stortinget.

Når det gjelder postdirektivet, er det jo ikke sånn at det ikke vil koste noe – hvis man skal bruke ordene som Orten brukte her – i den forstand at det ikke skal gå ut over tilbu-

det i distriktene, det skal ikke gå ut over kostnaden på portoen. Ja, men da vil det i hvert fall koste en god del mer, og jeg ser ikke de pengene i budsjettet. Tvert imot er det kuttet med 50 mill. kr.

Så til slutt: Jeg er også veldig spent på om E6-pakken vinner i loddrekningen til ministeren. Jeg har sendt spørsmål om det og ikke fått svar. Men jeg vet den er foretatt, og jeg lurer på om ministeren kan si noe i dag om hvorvidt veien vil bli uten bompenger.

Helt til slutt: Jeg har levert inn en interpellasjon, og jeg ser fram til å diskutere konstruktivt med ministeren og Stortinget når det gjelder problematikken med trailere på norske vinterveier.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sverre Myrli (A) [15:08:20]: Jeg må si jeg er ganske overrasket over den tonen samferdselsministeren legger an i denne debatten, for i spørsmål om ny bru på rv. 3 i Alvdal, som han kommenterte i innlegget sitt, sa han – og jeg noterte ordrett – at jeg hadde vært «veldig kritisk til den nye regjeringen». Jeg har ikke sagt et kritisk ord om samferdselsministeren og den nye regjeringen. Jeg har levert et spørsmål til skriftlig besvarelse. Hvis det er å være kritisk til regjeringen, er jeg litt usikker på hvordan vi skal tolke Fremskrittspartiets arbeid i Stortinget de to foregående periodene, for det er jo en ordning som ikke akkurat har vært lite brukt av Fremskrittspartiet.

Nå ordnes det opp med brua. Den bygges, og jeg har gått ut og sagt at det er veldig bra. Så all honnør til samferdselsministeren og andre som har bidratt til at brua blir bygd.

Hvis samferdselsministeren trenger litt oppmuntning – og apropos Alvdal – vil jeg anbefale ham, når han har fått budsjettet sitt vedtatt, å gå og se den nye filmen «Solan og Ludvig – Jul i Flåklypa». Der kan samferdselsministeren lære hvordan en skal lage snø. Men mye viktigere for en som har ansvaret for vintervedlikeholdet: Han kan også lære hvordan snø kan fjernes.

Tone Merete Sønsterud (A) [15:09:52]: Dette er en merkelig debatt. Statsråden svarer ikke på spørsmål, han snakker stort sett om de rød-grønne, om hva de har gjort og ikke gjort, og forsøker å vri seg unna spørsmålene med – slik jeg oppfatter det – ganske billig retorikk. Det oppleves mildt sagt litt merkelig, men jeg får håpe at han svarer nå.

Det ble gjort en visitt til undertegnede om at OPS bare var en måte å finansiere veier på. Selvfølgelig er det ikke det. Den delen av OPS som omhandler planlegging og gjennomføring, er vi enige om. Det har vi aldri vært uenig i, men det er finansieringsbiten jeg har snakket om. Jeg har forstått det sånn at det nå er likhet mellom bompenger og OPS-finansiering, det har statsråden sagt, så jeg regner med at det kommer for full rulle.

Jeg snakket om OPS i England, og at det var Margaret Thatcher som innførte det. Jeg sa også at mange prosjek-

ter har endt i skandale, og milliardregningene er sendt til skattebetalerne. Londons konservative borgermester Boris Johnson uttalte i 2010:

«I andre land kalles dette plyndring, her heter det OPS.»

Den britiske riksrevisjonen uttrykker bekymring for at offentlig sektor betaler mer enn den skal til OPS-investorene. Da har jeg nevnt Storbritannia.

I Sverige har heller ikke OPS vært noen stor suksess. Jeg viser til utbygginga av nye Karolinska Universitets-sjukhuset, der hele prosjektet ble betegnet som en skandale. Høyres søsterparti i Sverige, Moderaterna, og den svenske finansministeren har sagt klart ifra at han ikke vil bygge på krita. Han mener at OPS fordyrer prosjektene drastisk, og han vil heller bruke pengene på å bygge f.eks. flere veier og jernbaner.

Her hjemme er det også lite støtte å hente i mange miljøer. Jeg har tidligere nevnt Trygve Hegnar, og jeg kan også ta et eksempel fra dagspressen. Aftenposten skrev:

«Og som finansieringsform er OPS i beste fall et fristende, men risikabelt eksperiment. Det kan lett føre til at høye kapitalkostnader veltes over på fremtidige generasjoner og regjeringer som vil bli bundet opp fordi vi ikke evnet å prioritere blant politikkenes mange gode formål. På kort sikt er det naturligvis forlokkende. Bakrusen som kan komme etter hvert, er det ikke.»

Det skulle vært interessant å vite hva Høyre og Fremskrittspartiet nå egentlig legger i OPS. Er det noe helt annet, eller er det det som har vært det vanlige, og som har vært brukt i mange, mange land før oss med veldig, veldig dårlige erfaringer?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:12:49]: Denne debatten bærer litt preg av den opplevelsen som jeg har når man slipper ut kyrne på vårbeite på Jæren. Da er det mange som har vært innestengt lenge i en situasjon de ikke liker, og som vil sprelle ifra seg mest mulig. Sånn oppfatter jeg de rød-grønne partiene.

Representanten Myrli påpeker at han bare har stilt et spørsmål til statsråden. Det har han, men han har også uttalt seg til avisene, og der var tonen en litt annen. Det var det jeg påpekte. Han bør ikke glemme hva han uttaler til media, det blir lest av andre.

Representanten Sønsterud siterer andre som mener at OPS er plyndring, mens bompenger er helt ok. Nei, det er helt den samme greia. Forskjellen er bare at med OPS sender en ofte regningen til Stortinget, det liker åpenbart stortingsrepresentantene ikke. Men hvis en sender regningen direkte til bilistene, er dette plutselig helt greit. Dette er det ingen forskjell på, for begge deler handler om å lånefinansiere veier. Det betyr at når det kreves inn 20 mill. kr om dagen til bompengeprojekt som de andre partiene har vedtatt, går ikke alt til veibygging. En del av det går til rentekostnader og administrasjon for innkreving av pengene. Det var der Fremskrittspartiet sa at dette ikke

Det er heller ingen overraskelse og ingen hemmelighet at Fremskrittspartiet i regjering har inngått et kompromiss med andre parti, fordi vi gir og vi tar. Totalt sett kommer både Fremskrittspartiet og Høyre langt bedre ut enn

om vi hadde sittet i opposisjon fortsatt. Det er grunnen til at begge partiene synes dette er bra. Fremskrittspartiet må akseptere at det er bompenger, men færre bompenger enn uten oss. Høyre får gjennomslag for flere prosjekter enn om de ikke hadde sittet i regjering. Det burde ikke være noen overraskelse for en representant som Trond Giske, som jeg trodde forsto hva demokratiet handler om. Han har åpenbart sittet så lenge i en flertallsregjering at hva stortingsflertallet egentlig mener, ikke har betydning noe for hans statsrådsstilling. Vel, for en mindretallsregjering er det viktig å forholde seg til hva et stortingsflertall til enhver tid mener. Det betyr at vi av og til også må dempe den politikken regjeringen skulle ønske å føre, rett og slett fordi vi må få flere enn bare Fremskrittspartiet og Høyre til å stemme for den i Stortinget.

For en representant som har vært med og lovet vann i alle svømmebasseng, og som lovet en månelanding, er det ganske tøft å våge å beskyldte andre for løftebrudd etter bare to måneder i regjering. Det er fra denne regjeringen foreslått seks prosjekter der bompengene skal fjernes. Det ville være veldig interessant om Arbeiderpartiet i hvert fall kunne garantere at de ville støtte disse seks prosjektene når de krever fjerning av bompenger andre steder i Hedmark, Oppland, Trøndelag, Rogaland, Hordaland og de andre fylkene.

Jeg er veldig glad for den politikken regjeringen fører. Med denne regjeringens politikk blir det en større satsing på vei og jernbane, et bedre samarbeid på tvers av grensene, bedre fremkommelighet og bedre trafikksikkerhet, fordi vi gjør noe med trailerne på grensen. Alt dette er ting som denne regjeringen har igangsatt – ikke ting vi har arvet fra den forrige regjeringen, men som vi har tatt initiativ til selv. Derfor kan de rød-grønne lage mye støy, men de kommer ikke til å ha gleden av at det nå er andre som styrer.

Presidenten: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:16:03]: Selv om statsråden nå kaller opposisjonen for kyr, regner jeg med at han ikke allerede etter to måneder vil ha ord på seg for å være arrogant. Derfor gir jeg ham muligheten til å svare på mine tre spørsmål en gang til:

Det første er: Skal det nye veiselskapet brukes til å spre statlige investeringer over flere år, eller ikke?

Det andre er: Lover regjeringen minst å oppfylle løftene i Nasjonal transportplan på Høyres nivå, eller har regjeringen holdt velgerne for narr?

Det tredje er: Vil regjeringen følge faglige anbefalinger for å sørge for at de utbyggingene som gjøres i og rundt Oslo og de andre storbyene, gjør at vi når målene om at all transportvekst som kommer, skal skje med gange, sykkel og kollektiv? Eller vil statsråden ikke lytte til de faglige anbefalingene for å nå de målene?

Presidenten: Representanten Trond Giske har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Trond Giske (A) [15:17:14]: Hvis opposisjonen er sluppet fri på beite, må det vel være sånn at statsråden er satt på bås. Jeg håper likevel han kan svare på spørsmål fra denne salen, for hittil har jeg faktisk ikke oppfattet at vi har fått et eneste svar på et eneste spørsmål fra Stortinget til statsråden i denne debatten.

Vi krever ikke at bompengene skal fjernes. Tvert imot har vi stått oppreist i mange år sammen med Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre, SV og Senterpartiet og forsvart bompenger som et nødvendig onde for å gjennomføre finansieringen. Det er *Fremskrittspartiet* og Ketil Solvik-Olsen som i år etter år har lovet at bompengene skal fjernes. Spørsmålet er: Er disse løftene døde og maktesløse, eller skal bompengene fjernes? Er løftet om å fjerne bomringen i Trondheim, som Kristian Dahlberg Hauge ga, dødt og maktesløs, eller skal de fjernes? Skal det gjennomføres reduksjoner i Valdres, eller skal det ikke? Skal vi få en 50 pst. finansiering i Trondheim, som i Bergen og Stavanger, eller skal vi ikke? Dette må man gi klare svar på, og man må gjøre det i *denne* sal.

Presidenten: Representanten Eirin Sund har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Eirin Sund (A) [15:18:29]: Jeg ønsker også å understreke at Arbeiderpartiet og vi i denne sal ikke krever noe som helst, men vi krever at statsråden svarer på det som de har garantert at de skal gjøre. Statsråden har tidligere i dag sagt at folk fra Arbeiderpartiet stiller statsråden spørsmål og krever svar fordi de ønsker bompengene vekk. Det er ikke det de ønsker. De spør fordi de vil ha avklart hvordan det blir, og hva en kan vente seg. Representanten Giske, representanten Hagebakken og jeg, for den saks skyld, som nå fra Vegvesenet har fått Jærenpakke 2 i Rogaland på bordet, lurer på og vil ha avklart hvordan dette skal finansieres, og hva vi kan vente oss å få.

Når statsråden og hans parti har garantert at 100 mrd. kr i bompengegjeld skal slettes, skal det måtte gå av fellesskapets penger, for jeg skjønner ikke hvordan gjelda ellers skulle tas vekk. Da er det selvfølgelig berettiget at våre folk ønsker å få sin del av den kaken som man ønsker å dele ut som milde gaver fra fellesskapet. Jeg mener at statsråden må svare på de spørsmålene som blir stilt.

Presidenten: Representanten Geir Pollestad har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Geir Pollestad (Sp) [15:19:46]: Jeg har fått et svar i dag, og det gjelder veistandard for E39 Ålgård–Søgne. Det er et svar som isolert sett gleder en rogalending, og jeg oppfattet at Åse Michaelsen var veldig tydelig på at man har gått vekk fra konseptet med midtrekkverk som tidligere var valgt, til nå å gå for et firefeltskonsept, sånn at det også blir firefelts vei vest for Lindesnes. Det er isolert sett bra.

Statsråden har ikke svart på hva det vil bety hvis en bytter ut en fylkeskommunal og kommunal garanti med en statlig garanti. Vi registrerer at regjeringspartiene skry-

ter mye av hva dette vil bety. Jeg har stilt skriftlig spørsmål, jeg har utfordret statsråden på andre områder, og jeg har spurt tidligere i debatten. Før man fortsetter å skryte av hva dette vil bety, håper jeg at man i det minste kan gi Stortinget et svar på hva man forventer å få ut av det.

Lene Vågslid (A) [15:20:57]: Dette har vore ein interessant debatt, som eg har følgd med på. I og med at Telemark har fått æra av å bli nemnd så pass mange gonger, følte eg behov for å ta ordet.

I valkampen i Telemark var samferdsel veldig viktig. Me diskuterte frykteleg mykje bom. No blir det vist til ei strekning som Framstegspartiet har funne nokre pengar til, slik at ein slepp bom i Seljord. Men den største diskusjonen me hadde i Telemark i valkampen, var om Bypakke Grenland. Underskrivne, Torbjørn Røe Isaksen, Geir Bekkevold med fleire stod opp og tok til orde for at det var mykje godt i Bypakke Grenland, og det var ingen andre enn noverande statssekretær Bård Hoksrud som sa at han garanterte at dersom Framstegspartiet kom i regjering, ville det ikkje bli noko bompengefinansiering av Bypakke Grenland.

Eg meiner at dei spørsmåla som òg representanten Giske etterlyser svar på, burde det kome svar på, for det er fleire frå f.eks. Telemark som lurar på akkurat det same.

Det er òg litt – kva skal ein seie – kjedeleg at ein ofte no får det svaret at Framstegspartiet berre fekk så og så mange prosent under stortingsvalet, så derfor får dei ikkje til dette. Men før valkampen var det vel ingen realisme i at Framstegspartiet kom til å få reint fleirtal i Stortinget? Eg forventar at dei løfta Framstegspartiet med Bård Hoksrud i spissen har gjeve veljarane sine, var realistiske. Eg veit at veldig mange i god tru har røysta på Framstegspartiet i Telemark fordi dei ikkje ville ha bompengefinansiering av Bypakke Grenland.

Derfor er eg veldig spent på å sjå kva behandling bypakka kjem til å få når ho kjem til Stortinget, og om Framstegspartiet kjem til å røyste mot – for det er det løftet dei har gjeve veljarane sine i Telemark.

Kari Henriksen (A) [15:23:06]: Jeg har sittet og fulgt deler av debatten fra kontoret, og jeg ble kalt til aksjon da jeg hørte Åse Michaelsen si at det var representanten Pollestad som hadde parkert togsatsingen på Sørlandet. Så vidt jeg kan huske, var det i innstillingen til forrige NTP – jeg har ikke gått inn i den, men så vidt jeg kan huske – en flertallsmerknad som også Fremskrittspartiet var med på, om at man skulle gå inn for både totimers frekvens og nattog.

Det jeg nå registrerer, er i hvert fall at til tross for at det har kommet – hva skal jeg si – utsagn som tilsier at man skal fortsette å satse på tog på Sørlandet, går flertallet, til og med Kristelig Folkeparti, ut av den merknaden som virkelig slår fast at en skal søke å få til begge deler på Sørlandet.

Den merknaden vi hadde i innstillingen til NTP-en, er gjentatt i denne innstillingen. Det er en god merknad for Sørlandet, og den betyr at Arbeiderpartiet vil at konsekvensene for begge deler skal utredes, og at man ikke bare skal gå inn for totimers frekvens.

Jeg må også si jeg synes det er ganske underlig å høre på

denne debatten. Vi har en regjering som bruker 4 mrd. kr mer. Vi har en regjering som i transportsaker ikke svarer på ett eneste spørsmål. Nå har jeg sittet her i ti minutter, og det har vært flere oppe på talerstolen – noen av dem for n-te gang, tror jeg – og etterlyst svar fra statsråden som altså betjener Samferdselsdepartementet, og det er nesten ikke kommet svar på de spørsmålene som er blitt stilt. Det er ganske oppsiktsvekkende.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:25:18]: Det er åpenbart at det er litt igjen før Arbeiderpartiet har fått satt seg i sin opposisjonsrolle. Fremskrittspartiet og Høyre i regjering får altså bevilget mer penger til vei, mer penger til jernbane, enn det den rød-grønne regjeringen gjorde. Likevel får vi kritikk for at vi ikke har igangsatt ytterligere prosjekter som de rød-grønne ikke hadde funnet penger til. Vi har funnet penger til en del, men det er åpenbart ikke godt nok.

Det viser at dette egentlig handler veldig mye om misnøye med hva de selv fikk til da de satt i regjering. At det blir en frustrasjon som veltes utover det nye flertallet, får vi leve med, men veldig konstruktivt er det ikke.

Det er ingen hemmelighet at Fremskrittspartiet ikke får gjennomslag for å fjerne alle bompenger. Det trodde jeg man hadde fått med seg da det ble kjent hva Sundvolden-erklæringen inneholdt. Nå står man i Stortinget og later som om man ikke har fått det med seg, og krever svar på om alle bompenger vil forsvinne eller ikke. For meg er det ingen nyhet når jeg sier til representanten Giske og andre at nei, alle bompenger vil ikke forsvinne. Det burde være offentlig kjent gjennom media, hvis man ønsker å følge med på samfunnsdebatten.

Det som er et faktum, er at Fremskrittspartiet har holdt det man lovet om å kjempe mot bompenger. Det har gitt seg utslag i at vi har fått en god regjeringsplattform der både Høyre og Fremskrittspartiet kan være godt fornøyd, for det vil være flere veiprosjekter og flere jernbaneprosjekter som blir realisert. Bompengandelen vil være lavere enn det de rød-grønne la opp til. I tillegg vil man få et eget investeringsfond, man vil få et eget investeringsselskap, og man vil få øremerket en del av de bilrelaterte avgiftene.

Dette er svaret på spørsmålet fra representanten Giske med flere: Nei, alle bomstasjoner forsvinner ikke, og det vil faktisk bli opprettet nye. Det vil bli vedtatt nye senere i dag, rett og slett fordi det er en del av kompromissens kunst. Det trodde jeg faktisk at rød-grønne politikere forsto etter selv å ha styrt i åtte år. Samtidig ser vi at kompromissene ikke har fungert i den rød-grønne regjeringen. Det ser vi bl.a. i en del aviser på Vestlandet i dag, der Senterpartiets leder går ut og sier at det ikke ble gjort trasévalg på E39 fordi de ikke klarte å bli enige – de klarte ikke å inngå kompromiss.

Da er det faktisk bedre å sitte i en regjering der Fremskrittspartiet aksepterer at OK, vi vinner ikke alt på bompenger, men vi vinner litt. Men vi får bygd mye mer vei ved å gjøre det på en annen og bedre måte enn de rød-grønne, og da er jeg fornøyd.

Jeg klarer heller ikke ta på alvor spørsmål som kommer fra rød-grønne politikere, når en tidligere statssekre-

tær i Samferdselsdepartementet ikke fant én krone ekstra til Jærbanen i Nasjonal transportplan, men som opposisjonspolitiker plutselig sier at det er 8 mrd. kr som er udisponert og nettopp kan brukes til Jærbanen. Det går ikke an å ta sånne spørsmål på alvor. Får vi seriøse spørsmål, skal de få gode svar, men ren populisme har jeg ikke mye til overs for.

Når det gjelder representanten Eidsvoll Holmås: Ja, vi forholder oss til klimaforliket, og vi holder oss til Nasjonal transportplan. Der vil det være en økt satsing på kollektivtrafikk for å ta unna persontransport, men det trengs også bedre veier for at bussene skal få noe å kjøre på.

Presidenten: Representanten Janne Sjelmo Nordås har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:28:30]: Det har i sannhet vært en interessant debatt, og jeg har egentlig erkjent at det må være noe i ordtaket om at angrep er det beste svar. For uansett hvor saklig representanter i dag har stilt spørsmål til samferdselsministeren, har man blitt avfeid med et ganske blasert svar om at det har man ikke fått gjort noe med i årene før. Det er ganske rart at man ikke skal ha muligheten til å stille spørsmål om konkrete saker som ligger til utarbeidelse, uten at man får man beskjed om at det skulle man gjort noe med før.

Man sier også at man venter på initiativ fra Stortinget. På den andre siden sier man at man skal ha tillit til Høyre–Fremskrittsparti-regjeringens politikk. Jeg vil forbeholde meg retten til å være kritisk og følge nøye med, og jeg kommer til å stille spørsmål og også forvente å få svar på dem.

Man får vel også en følelse av at reformer skal gjøres for reformenes skyld, ikke fordi de er nødvendige. For det er vel kun å bevilge mest mulig for å få veiutbygging, jernbaneutbygging, havner, farleder og flyplasser som teller for folk flest?

Presidenten: Representanten Magne Rommetveit har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Magne Rommetveit (A) [15:29:49]: Statsråden fekk seg i stad til å seia – da han skulle karakterisera oss raud-grønne i debatten – at han oppfatta oss som når du slepp ut kyrne om våren. Nå reknar eg jo med at statsråden skal vera statsråd for oss alle, men når ein legg seg i det leiet der, er eg freista til å seia at Framstegspartiet i regjering er som kalvar og kyr – og kanskje ikkje minst stutar – som har vore ute i det fri i 40 år og så plutselig er sette på bås, og nokre begynner til og med å bita i krybba med ein gong.

Lene Vågslid (A) [15:30:45]: Eg skal ikkje bidra til å forlengje debatten veldig.

Eg ynskte eigentleg å takke for forsøket på svar frå statsråden, og då må jo eg, som representant for Telemark, i det minste kunne konstatere at samferdselsministerens

statssekretær har gjeve tidenes løftebrot til sine veljarar i Telemark. For det er forskjell på å seie at dette har eg jobba for, dette skal eg gjere alt eg kan for å få til, dette vil me få til – enn å seie at me kjem til å stille ultimatum viss me skal delta i regjering, som statssekretær Bård Hoksrud sa.

Eg skal vere real nok til å seie at nokre dagar etter valet var Ketil Solvik-Olsen, samferdselsministeren, ute og retta på det. Men eg må få lov til å påpeike – som både politisk motstandar og stortingskandidat på det tidspunktet – at det er noko gale med å gje slike garantiar fire dagar før valet, som ein openbert då verken burde eller skulle ha gjort. Eg håpar i det minste at lærdommen av dette for Framstegspartiet, som er i regjering for fyrste gong, er at ein er noko meir forsiktig når ein gjev lovnader til veljarane sine. Som Trond Giske så riktig sa det: Veljarane skal du få tillit frå – det er ikkje ei konstant gruppe som du har.

Presidenten: Representanten Kjell-Idar Juvik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kjell-Idar Juvik (A) [15:32:33]: Jeg føler meg ikke som ei løssluppen ku, selv om det også kan bli et sjeldent syn i framtida om Fremskrittspartiets politikk blir gjennomført – jamfør ostetollen.

Så er det jo litt beklagelig at en som ny representant på Stortinget skal få oppleve en såpass arrogant statsråd. Jeg synes at man burde ta på seg smilet og heller forsøke en samarbeidende tone. Men det er faktisk sånn at man har vanskelig for å svare på spørsmål, vi har sett det i debatten i dag, men jeg har også stilt tre skriftlige spørsmål til ministeren. To av dem har jeg fått svar på i dag, etter lang tid, og de sier heller ingenting. Og jeg har et tredje skriftlig spørsmål inne, om flyplass på Helgeland, og det blir like spennende å se om det blir svar på det.

Jeg anbefaler ministeren å velge en annen arbeidsform og håper at han vil ha et godt samarbeid – også med opposisjonen i Stortinget.

Presidenten: Representanten Tone Merete Sønsterud har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Tone Merete Sønsterud (A) [15:33:46]: Statsråden sa at det tar åpenbart lang tid før Arbeiderpartiet skjønner at de er i opposisjon. Det tar åpenbart også lang tid for statsråden å skjønne at han er minister. Han fortsetter faktisk bare å snakke om hva de rød-grønne har gjort og hva de ikke har gjort osv., i stedet for å svare på spørsmål. Men så sier statsråden at han ikke kan svare på spørsmålene fordi de ikke er seriøse nok! Hva slags måte er dette å håndtere nasjonalforsamlingen på? Hvis dette er måten som statsråden kommer til å behandle Stortinget på i framtida, så er vel «arrogant» bare forbokstaven!

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:34:36]: Jeg forstår at det er en del misfornøyde rød-grønne politikere her, som klager på at de ikke får svar på spørsmål. Men ingen av

dem som har vært oppe og klaget, har gjentatt spørsmålet de mener de ikke har fått svar på, og da høres dette mer ut som misnøye enn at de faktisk lurer på noe. Det som samtlige av de rød-grønne politikerne her oppe tok opp, handlet om bompenger, og bompenger fikk en svar på, men jeg forstår at en tror at ved å gjenta bompengekritikken mot Fremskrittspartiet mange nok ganger, så gjør det veldig vondt for oss. Men vet du hva: Dette tok vi ut på Sundvolden, for vi så at vi fikk fryktelig mye mer politikk igjen enn det vi ville fått om vi satt i opposisjon.

En får altså en styrking av vei- og jernbanesatsingen, og jeg har tatt hele den listen før. Andre spørsmål som gjenstår, husker jeg ikke, men ta dem gjerne på ny, så skal en få svar. Det var et spørsmål fra representanten Pollestad som handlet om hvor mye penger en kan spare på å gi statlige garantier ved bompengelån. Senterpartiet har stilt to slike skriftlige spørsmål og fått svar. Poenget er at hvis de sammenligner det som regjeringen legger opp til, med det den rød-grønne regjeringen la opp til, 6,5 pst., så er det fryktelig mye penger å spare hvis du får renten ned i 2–3 pst. Hvis du får statlig garanti, kan du gjerne komme ned i 2 pst. Snittrenten på offentlige bomstasjoner er 3,41 pst. Da har vi sagt at noen av disse åpenbart kunne fått lavere lånerente hvis en hadde hatt en statlig garanti i bunnen. Hvor mye i kroner og øre? Nei, det vil variere fra lån til lån, herr Pollestad. Så da har du fått svar på det. Du kan godt prøve å få et kroner-og-øre-svar, men da må jeg gå inn i det enkelte regnestykket. Denne regjeringen vil fremme en sak for Stortinget med en annen måte å organisere bomselskapene på, der en legger til grunn at det skal være en statlig garanti på toppen i de selskapene, og da vil du få lavere lånerente. Men gi oss litt mer enn to måneder, så skal en få svar på det.

Når det gjelder veiselskapet, så er ikke dette en måte å trikse med penger på, slik representanten Eidsvoll Holmås og representanten Marthinsen har gitt inntrykk av. Det er tvert imot en måte å bedre organisere prosjektene på, ved at du er sikret at den som skal planlegge og gjennomføre prosjektet, også har finansieringsmuligheten. For da kan en flytte på tidsrammene i prosjektet når en ser at det er ledig kapasitet i markedet. Det kunne en ikke med den rød-grønne regjeringens politikk, for da var det en prosjektfinansiering, men den var likevel stykket opp år for år. Og hvis du ønsket å framskynde prosjektet, så var det ikke mulig å flytte på pengene mellom årene. Det vil det være hvis du får et eget selskap. At dette framstår som dårlig politikk for rød-grønne politikere, forstår jeg ikke, for den forrige regjeringen syntes det var veldig smart å organisere statens strømmnett på den måten: statens kraftverk, altså Statkraft – og også Avinor og Entra. En masse ulike offentlige oppgaver er organisert gjennom statlige selskap – med unntak av vei og med unntak av jernbane. Og hvor var etterslepet på vedlikehold størst i dette samfunnet? Jo, på vei og jernbane.

Derfor er det på tide å tenke nytt. Denne regjeringen har mye energi til å jobbe nettopp med å tenke nytt, og skal gjennomføre det på en god måte.

Presidenten: Representanten Tore Hagebakken har

2) Delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland

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

Tore Hagebakken (A) [15:37:52]: Denne gangen var jeg – mer enn å kritisere regjeringa og Fremskrittspartiet – opptatt av at denne runden i dag kanskje kunne bidra til å løse litt opp i den fastlåste situasjonen som vi nå opplever rundt E16 i Valdres. Jeg prøvde virkelig å stille statsråden et seriøst spørsmål, men jeg får altså ikke svar, og da må jeg ta det som et tegn på at statsråden ikke har noen løsning på den saken. Men jeg vil si: Et svar – uansett hvordan svaret hadde vært – hadde vært veldig positivt for å kunne komme videre med et problem. Her er det skapt et forventningsproblem som regjeringa, og særlig Fremskrittspartiet, har et ansvar for å være med og løse opp i. Så jeg håper fortsatt på at statsråden snarlig kan bidra i så måte.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [15:39:02]: Det kan se ut som om samferdselsdebatten går mot slutten. Jeg vil si at det har vært en god debatt; den har til tider vært ganske frisk og til tider ganske underholdende. Men jeg er veldig glad for at det i denne sal er så mye kunnskap, så mye kompetanse, så mye engasjement for lokale vei- og banestrekninger og så mange tanker og ideer om hvordan vi kan bedre samferdselspolitikken.

Så er det slik at mange enkeltrepresentanter har lovt mye i denne valgkampen, men jeg håper at også denne regjeringen blir målt – slik som den rød-grønne regjeringen ble målt – på hva man faktisk har skrevet i regjeringsplattformen. Det er våre løfter til velgerne. Og så lover jeg en annen ting: Alle som er engasjert i samferdsel, vil få fire spennende år med å følge denne regjeringen for å få bygd ut mer vei og bane.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:40:30]: Når det gjelder E16, nevnte jeg i et tidligere innlegg at denne regjeringen har lagt inn mer penger til planlegging. Det betyr at vi kan framskynde flere prosjekter enn det de rød-grønne selv la opp til. Men når de rød-grønne selv ikke la penger i et prosjekt, er det urimelig å kritisere dagens regjering for at et prosjekt ikke blir gjennomført dette stortingsåret.

Når jeg ser hvor mange forventninger det er fra ulike rød-grønne politikere om at man skal framskynde alt mulig, kan jeg her og nå dessverre ikke love penger til E16, selv om jeg gjerne skulle gjort det, rett og slett fordi jeg har et budsjett jeg må forholde meg til, som nå skal vedtas av Stortinget.

Jeg har i løpet av denne debatten sett at de rød-grønne mener at man skal framskynde Ringeriksbanen, selv om de ikke la inn penger til det. Man skal altså gjøre mer på Meråker og Trønderbanen enn de selv la inn penger til.

Man skal framskynde veier og bruer over hele landet.

Man skal fjerne bomstasjoner med høy innkrevingskostnad, sa representanten Sund, men når man diskuterer de konkrete prosjektene, vil ikke Arbeiderpartiet forplikte seg til å fjerne ett eneste. Man innrømmer altså i debatten at det er kostbart å holde mange av bomstasjonene åpne, men man vil likevel ikke prioritere penger til å fjerne dem. Da blir det rart å kritisere regjeringen for at bommene fort-

satt står, når man ikke vil bidra til et flertall for å få dem vekk.

Jeg er også veldig glad for signalene som kommer om at man nå plutselig vil få raskere effektivisering av bompengerevingen.

Alt dette vil regjeringen komme med, men dette er ting som har ligget ganske mange år hos de rød-grønne, og som jeg er veldig glad for at vi nå får sjansen til å effektivisere, for det er viktig å få gjort noe med det. Nå har vi en regjering med handlekraft, som får levert ting raskere.

Det er bare å sende skriftlige spørsmål også, så skal man få gode svar på dem fortløpende.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. Hadde representanten Abid Q. Raja bedt om ordet?

Abid Q. Raja (V) (fra salen): Siden du har banket, kan jeg godt trekke meg.

Presidenten: Da trekker Abid Q. Raja seg. Han hadde ellers fått 1 minutt.

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 2 og 3 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 2 [15:42:49]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering av prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhaugen–Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 1 (Innst. 39 S (2013–2014), jf. Prop. 182 S (2012–2013))

Sak nr. 3 [15:43:12]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland (Innst. 40 S (2013–2014), jf. Prop. 197 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hvert parti og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

Her er det to saksordførere, og presidenten forstår det slik at det er Magne Rommetveit, ordfører for sak nr. 3, som er første taler. Deretter er det Linda C. Hofstad Helleland, som er ordfører for sak nr. 2.

Magne Rommetveit (A) [15:44:18] (ordfører for sak nr. 3): Når Stortinget nå skal handsame proposisjonane

om delvis bompengefinansiering av Stokkhaugen–Sunde i Sør-Trøndelag og Askøypakken i Hordaland, er det i støringssammenheng historisk når det no ligg føre ei samrøystes tilråding frå transport- og kommunikasjonskomiteen i bompengesaker.

Det er ikkje berre tilråding til vedtak komiteen står samla om, det same gjeld også komiteen sine merknadar. Så vidt eg veit, har dette aldri før vore tilfellet i denne salen. Eg vil takka komiteen for veldig godt og konstruktivt arbeid.

Eg vil som saksordførar for Askøypakken gjera greie for denne, medan Stokkhaugen–Sunde vil bli nærmare omtalt i andre innlegg.

Askøy er den nest største kommunen i Hordaland, og når proposisjonen opererer med eit folketal på 26 000, har veksten vore så stor i det siste at øykommunen i dag faktisk har over 27 000 innbyggjarar, noko som er ein vekst på nesten 10 000 dei siste 20 åra. Kommunen har i dag over 50 pst. utpendling over Askøybrua.

Det er med bakgrunn i desse demografiske endringane at Askøy i dag har eit vegnett med stor trong for utbetringar og tilrettelegging for fotgjengarar og syklistar.

Betra trafikktryggleik og betre framkomeleg vegnett vil også støtta opp om fleire næringsetableringar på Askøy, og såleis dempa presset inn mot det sterkt trafikkbela bergensområdet.

Bompengesøknaden omfattar ti prosjekt og tiltak som vil gje generell standardheving av vegnettet. Nokre av desse prosjekta er reine trafikksikringsprosjekt med bygging av gang- og sykkelveggar. Eitt av kollektivtiltaka er tilrettelegging for snøggåten i Kleppstø, som eigentleg er Askøy si «bybane» mot Bergen sentrum.

Det er ein grundig og brei lokal- og regionalpolitisk prosess som ligg til grunn for bompengesøknaden. Både Askøy kommune og Hordaland fylkeskommune stiller seg bak, og det lokale næringslivet har også vore pådrivarar og er positive til Askøypakken.

Det er vurdert fleire alternative modellar for bomstasjonsoppbygging, og det er konkludert med fire bomstasjonar, som vil utgjera ein bomring, der nær all trafikk mellom Askøy og Bergen og all trafikk internt mellom soner på Askøy betalar bompengar.

Denne løysinga vil på ein god måte oppfylle målet om nytteprinsippet i bompengebetaling. Ved denne løysinga vil ein også best nå det lokalpolitiske målet om at flest mogleg av trafikantane på øya skal vera med på den dugnaden det er å realisera Askøypakken.

Kostnadsoverslaget, inkludert full meirverdiavgift, er 1,540 mrd. kr. Av dette dekkjer fylkeskommunen 420 mill. kr, og bompengedelene blir 1,120 mrd. kr. Fylkeskommunal finansiering blir då på 15 pst., medan dei resterande 85 pst. er bompengefinansiert.

I proposisjonen er det lagt til grunn samla bompenginntekter på om lag 1,590 mrd. kr i 2013-prisnivå. Om lag 330 mill. kr går då til å dekkja lånerente og om lag 140 mill. kr til å dekkja innkrevjings- og driftskostnader.

Hordaland fylkeskommune har gjort vedtak om å stilla naudsynt garanti for dei låna bompengeselskapet skal ta opp, og bompengeperioden er lagt opp til å vara i 14 år.

Transport- og kommunikasjonskomiteen er oppteken av at bompengeneinnkrevjinga føregår så effektivt som mogleg, og peikar på at det vil vera naturleg at Askøy Bompengeselskap AS inngår som del av eit framtidig bompengeselskap, i tråd med den pågåande prosessen i fylket om forenkla selskapsstruktur, med færre bompengeselskap.

Komiteen ser positivt på at det lokalt er fremja ynskje om å evaluera trafikkbiletet etter tre år, for at det då kan vurderast naudsynte tiltak dersom køyremønsteret skulle utvikla seg i uynskt retning.

Det vil òg vera viktig at ein kjem fram til gode løysingar med lokal oppslutning kring rabattordningar og passeringstak.

Komiteen har også i si tilråding med eit punkt der regjeringa blir beden om å vurdere statleg garanti dersom det kan gje lågare lånerente, og at regjeringa i samarbeid med fylkeskommunen kan vurdere endring i bompengesats og nedbetalingstid.

Sjølv om komiteen ber om desse vurderingane, må det likevel understrekast at vilkåra for bompengefinansieringa av Askøypakken er som det framgår av proposisjonen.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [15:49:30] (komiteens leder og ordfører for sak nr. 2): Det er en stor begivenhet å få lov til å være med å behandle denne saken om fv. 714. Helt siden jeg meldte meg inn i Unge Høyre, som er noen år siden nå, har jeg jobbet for utbedring av denne veien. Det er virkelig godt å se at politisk hardt arbeid gir resultater til slutt.

Fv. 714 er hovedveien ut til øyregionen i Sør-Trøndelag. Det er en svært viktig vei for eksporten av varer ut av fylket, og det gjelder særlig oppdrettsnæringen i fylket, som i stor grad er lokalisert her, og som har et stort behov for god infrastruktur for videre vekst.

Eksporten av laks og ørret utgjør ca. 40 pst. av den totale eksporten fra Sør-Trøndelag. Det at det er et stort behov for å utbedre veien, viser et oppslag nå – jeg var inne og kikket på lokalavisen – og jeg kan fortelle at i dette sekund ligger det en trailer full av laks nede i en grøft. Den skal ned på kontinentet.

Det vedtaket som vi skal fatte i kveld, er særdeles viktig. Den såkalte lakseveien har i dag lav standard med mange svinger og problematiske stigninger. Det er en ulykkesbelastet veistrekning, særlig på vintertid. Det er mange utforkjøringer der sammenlignet med andre fylkesveier i fylket.

Kommunene og fylkeskommunen i Sør-Trøndelag prioriterer videre utbygging og utbedring av fv. 714 for å sikre en sammenhengende utbygging av trinn 2. Jeg er glad for at regjeringen signaliserer en åpning for at nedbetalingstiden for bompengeprojektet kan forlenges – ved lokalpolitisk ønske om det.

Lokalt er man enig om at finansiering av prosjektet skal baseres seg på bompenger og fylkeskommunale midler, der 50 pst. av utbyggingskostnadene blir finansiert med bompenger og 50 pst. med fylkeskommunale midler.

Bompengeneinnkrevningen skal foregå så effektivt som mulig. Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen har som mål å redusere antall bompengeselskaper. Også i Sør-Trøndelag

2) Delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland

lag kan det være mulig for Veidirektoratet å inngå avtale med Trøndelag Bomveiselskap om drift og finansiering av bompengeprojektet fv. 714.

Selv om representanter fra Senterpartiet i forrige debatt om budsjettet, som vi hadde i sted, uttrykte veldig skepsis over at man går inn med statlige garantier for bompengelån, og at man ikke klarer å forstå forskjellen på at fylket går inn med garantier og at staten går inn med garantier, er jeg likevel glad for at Senterpartiet – og et samlet storting – er med på forslaget om å be regjeringen om å vurdere ordning med statlig garanti for bompengelån der det kan bidra til lavere lånerente, og at regjeringen, sånn som i dette tilfellet med fv. 714, selvfølgelig går i en god dialog med fylkeskommunen, og at man sammen kan vurdere om det er hensiktsmessig å få endret bompengesatsen og nedbetalingstid gjennom en statlig garanti.

Avslutningsvis vil jeg igjen uttrykke veldig stor glede over det vedtaket som Stortinget skal fatte i kveld.

Roy Steffensen (FrP) [15:53:54]: Fremskrittspartiet har i årevis kjempet mot bompenger uten å blir hørt, uten å få gjennomslag og uten at bilistene har merket noen som helst forskjell.

I forrige periode var 77,1 pst. av stortingsrepresentantene i denne salen for bompenger. Etter valget har denne andelen økt til nesten 84 pst. Den 9. september valgte folket å styrke tilhengerne av bompenger, og derfor føler jeg det som en seier at vi nå for første gang har fått bompengemotstandere i regjering. Fremskrittspartiet i regjering sørger nemlig for lavere bompengandeler gjennom sin regjeringsdeltagelse.

De velgerne som har stemt på Fremskrittspartiet, har all grunn til å være fornøyd. Ja, vi må stemme for bompenger, men dette er bompenger som ville kommet uansett.

I sommer vedtok stortingsflertallet en NTP som legger opp til en økning på 97 mrd. kr i bompenger for de neste ti årene, men konsekvensen av at vi er i regjering og har fått framforhandlet en felles politisk plattform er at de neste ti årene skal satses mer penger på vei, og bompengandelen vil være lavere enn det som ble vedtatt i NTP i sommer.

Fremskrittspartiet har de siste årene hatt null påvirkning, men siden vi nå er en del av en politisk plattform sammen med de andre borgerlige partiene får vi allerede i 2014 en økning på 1,4 mrd. til samferdsel – en økning som ikke ville ha kommet om vi hadde valgt ikke å delta i regjering.

Med Fremskrittspartiet i regjering har det nå kommet forslag om å slette bompengегjeld på 500 mill. kr, og med det en fjerning av fem bompengeprojekter, samtidig som veiene fortsatt bygges. Dette er bomstasjoner som har hatt urimelig høye innkrevingskostnader, og som har sørget for at en altfor stor del av bilistenes penger har gått til drift, administrasjon og renter i stedet for å bli brukt til asfalt.

Videre skal bompengandelen på ett prosjekt senkes og på et syvende prosjekt foreslås full statlig finansiering som en direkte konsekvens av at vi nå er i regjering.

Vi har ellers fått gjennomslag for at veiutbygging skal skje via et selskap som planlegger og gjennomfører mer

helhetlig i stedet for stykkevis og delt. Det betyr mer asfalt for pengene.

Vi har også fått gjennomslag for at antall bomselskap skal reduseres kraftig, sånn at det blir mer effektiv drift og færre penger til styrehonorar, drift og administrasjon. Det betyr mer asfalt for pengene.

Videre har vi fått gjennomslag for statlige garantier ved bompengelån, sånn at vi kan få låne til en lavere rente. Da slipper man at penger går til unødvendige renter. Det betyr mer asfalt for pengene.

På grunn av Fremskrittspartiets deltakelse i regjering sier nå et flertall i Stortingets transportkomité at nye veiprojekter skal finansieres med mer statlig finansiering og mindre bompenger. At Stortinget nå klart sier at veiprojekter i lang tid har lidd under manglende statlig finansiering viser at Fremskrittspartiet har fått en hånd på rattet. At et parti som er mot bompenger nå sitter i regjering, har ført til et taktskifte i norsk samferdselspolitikk. Fremskrittspartiet har nå begynt å fjerne bomstasjoner, der bilistene må betale for administrasjon istedenfor vei.

I de to sakene vi behandler nå, har vi fått gjennomslag for at en enstemmig komité nå ber regjeringen vurdere en ordning med statlig garanti for bompengelån, sånn at det kan bidra til lavere lånerente, og vi ber regjeringen vurdere ulike måter å redusere bompengekostnadene på.

Vi får ikke fjernet alle bomstasjoner, men vi får mer vei og mindre bompenger med Fremskrittspartiet i regjering enn hva vi ville ha gjort uten Fremskrittspartiet i regjering. Det er vi stolte av. Alle andre partier er for bompenger – det betyr at Fremskrittspartiet gjør en forskjell.

Arbeiderpartiet har for øvrig gjort en helomvending i bompengepolitikken og sier nå at de vil effektivisere bompengerevningen, sånn at mest mulig bompenger går til veibygging og ikke til administrasjon. Arbeiderpartiet har de siste åtte årene gjort det stikk motsatte.

Senest i valgkampen utfordret jeg Høyre og Arbeiderpartiet i Rogalands Avis på det tåpelige i at staten via oljefondet har lånt penger billig ut av landet, og har lånt penger tilbake til bompengeselskaper med en langt høyere rente. Jeg tok derfor til orde for en ordning med statlig garanti på bompengelån, dette for å sørge for at bilistene må betale minst mulig om bompengeflertallet skulle styrke seg. Høyre syntes da at det var en interessant tanke, mens Arbeiderpartiet avfeide den tvert. Det er derfor gledelig å se at med Fremskrittspartiet i regjering har også Arbeiderpartiet nå blitt opptatt av å finne gode løsninger som vil komme bilistene til gode. Om det er populisme eller ei skal jeg ikke spekulere i, men det viser at Arbeiderpartiet har et annet ansikt i opposisjon enn i posisjon.

Det er for øvrig interessant å observere at Arbeiderpartiet nå kritiserer Fremskrittspartiet for ikke å få nok gjennomslag for det Arbeiderpartiet selv er i mot. Men jeg gir dem en sjanse og rekker ut en hånd til Arbeiderpartiet: Jeg håper de ved en senere anledning i denne salen vil være med å stemme for å slette bompengегjeld vest for Alta, i Gjemnes, mellom Leikanger og Sogndal og en rekke andre prosjekter som regjeringen når foreslår.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at innlegg i Stor-

tinget skal stort sett dreie seg om den saken som er oppe til behandling. Etter det presidenten kan se, dreier sakene nr. 2 og 3 seg i hvert fall ikke om bompenger i Alta.

Dette er ment som en advarsel i debatten.

Kjersti Toppe (Sp) [15:59:18]: Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygging av dagens fylkesvegnett i Askøy kommune i Hordaland.

Askøy er ein sentral kommune i Hordaland. Det er fylket sin nest største kommune etter folketal og har om lag 26 000 innbyggjarar. Det er ein kommune som er og har vore i stor vekst. Askøy er ein sentral del av den felles arbeids- og bustadmarknaden som er i bergensområdet.

I proposisjonen er det slått fast at vegnettet på Askøy har til dels dårleg standard. Det kan eg skriva under på. Det er også stort behov for utbetring og tilrettelegging for gåande og syklande. Bättre kollektivtransport både lokalt og for pendlarane inn mot Bergen sentrum er òg ei framtidsretta og heilt nødvendig satsing, og betre infrastruktur er òg særskild viktig for næringslivet i regionen.

Utbygginga som er lagt til grunn i forslaget til Askøypakke, er blitt behandla som ein del av konseptutvalutgreiinga for transportsystemet i Bergensområdet, med tilhøyrande ekstern kvalitetssikring. Finansieringsplanen omfattar fylkeskommunale midlar og bompengar. 15 pst. av utbyggingskostnadene vert finansierte med fylkeskommunale midlar, og 85 pst. med bompengar. Hovuddelen av investeringane er føresett nytta til prosjekt og tiltak som skal bidra til generell standardheving på vegnettet. Det går altså på dei mindre, men òg viktige tiltaka, som vil bety mykje for at ein skal få meir trafikksikre vegar. Det betyr at smale vegparti blir utvida, at svingar blir retta ut, at trafikkfarlege avkøyringar vert stengde og endra, og dette vil bety ein stor forskjell.

Eit viktig tiltak i Askøypakken er faktisk òg å gi barn tryggare skuleveg. Etablering av fortau og gang- og sykkelveg vil bidra til det. Eg veit at det har vore ein stor debatt lokalt, der mange foreldre har uttrykt bekymring for trafikkfarlege skulevegar. Eg må, som helsepolitikar, få lov til å seia at det å gi barn trygge skulevegar, og det å gå til og frå skulen, er veldig viktige folkehelseiltak.

Det største kollektivtiltaket er etablering av kollektivterminalen på Kleppstø, der det skal vera ei vidareføring av båtrote til Bergen og oppstillingsplass for buss og parkering for pendlarane. Dette er òg viktig for Bergen kommune for å unngå meir personbiltransport inn mot sentrum, og for å unngå ei negativ utvikling av luftkvaliteten i Bergensdalen.

Mange meiner at behandlinga av denne saka er ein merkedag, ikkje berre for Askøy, men at det òg er ein merkedag fordi Framstegspartiet stemmer for bompengefinansiering i Stortinget. Eg seier at det er verst for Framstegspartiet. Det er verst for dei lokale framstegspartipolitikarane i Askøy, som har lovt sine veljarar at berre Framstegspartiet kom i regjering, skulle Askøyværingane sleppa å betala bompengar. Det er verst for Framstegspartiet i Hordaland fylkesting, som stemte imot søknad

frå kommunen om tilslutning til delvis bompengefinansiering av Askøypakken, berre for å sjå at Framstegspartiet sentralt likevel stemmer for.

Det viktigaste for Senterpartiet er at Askøy no får utvikla ein betre infrastruktur i tråd med den lokalpolitiske behandlinga og det lokale ønsket. Askøypakken betyr enormt mykje for Askøy. Ordførar Siv Høgtun har gjort ein stor jobb lokalt og har vore ein pådrivar for prosjektet. Eg merkar meg at ho har sagt at samarbeidet både med fylket og Statens vegvesen har vore godt. Sjølv om ordføraren ikkje fekk støtte av Framstegspartiet i Hordaland, har ordføraren i dag eit samrøystes Storting i ryggen. Eg vil ønska Askøy kommune lykke til med realiseringa av dei nye vegutbetringane, inkludert viktige gang-, sykkel- og kollektivtiltak.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:03:23]: Dette er to ulike veipakker som er svært viktige og svært nødvendige lokalt. Jeg er veldig glad for at de nå kommer på plass og kan realiseres videre.

Når det gjelder Askøypakken, er det en pakke som ble fremmet under regjeringen Stoltenberg, og dagens regjering har valgt å opprettholde den. Vi har en situasjon der en ser at befolkningen på Askøy vokser raskt, og næringslivet er i sterk utvikling. Askøy inngår – sammen med Bergen – i en større bolig- og arbeidsregion. Veinettet har beklageligvis svært dårlig standard, og det er store behov for utbedringer og tilrettelegging, både på vei og for gående og syklist. Det er òg behov for å styrke kollektivtrafikken og få en mer miljøvennlig transport.

Arbeidet startet med en samferdselsutredning fra 2006. Det er ti prosjekt til tiltak, og så er det endel andre tiltak, sånn som gang- og sykkelsti og mindre utbedringer, bl.a. at en utbedrer smale veiparti, svinger skal rettes ut, utbedringer i kryss, trafikkfarlige avkjøringer stenges, og man skal få strekninger med bedre fortau eller gang- og sykkelsti. Dette er et stort prosjekt, og det vil være svært nyttig lokalt.

Det andre prosjektet er òg svært viktig, fordi det er en viktig del av eksportveien i området. Dette er òg en sak som ble fremmet under regjeringen Stoltenberg, og som har blitt opprettholdt under dagens regjering. Fv. 714 er hovedveien for kommunene Snillfjord, Hitra og Frøya til Orkdal og Trondheim. Det er en viktig vei for lokalbefolkningen og for oppdrettsnæringen i området. Veien er òg der dårlig og smal, og det er mange utforkjøringar, spesielt om vinteren. Det må vi gjøre noe med.

I 2009 ble det utarbeidet en plan for samlet utbygging som består av totalt ti delprosjekt. For å holde framdriften oppe er det lagt opp til å behandle utbyggingen i to trinn. I trinn 1 er fire av sju delprosjekt allerede startet opp eller fullført. Nå er det tre andre som finansieres med fylkeskommunale midler. De gjenstående delprosjektene er av ulik størrelse og på ulike stadium i planarbeidet. Kryssingen av Åstfjorden er det største delprosjektet i pakken, og det vil bli gjennomført i trinn 2. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en sak om videre utbygging av fv. 714 mellom Stokkhaugen og Sunde når nødvendige avklaringer foreligger.

Dette er altså to viktige prosjekt. Jeg er glad for at Stortinget vedtar dem. Det er naturlig at det blir en debatt om hvordan det finansieres, men når en har valgt den ordningen en har, er jeg veldig fornøyd med at komiteen er enstemmig, og tilrår at en skal vurdere en ordning med statlig garanti for bompengelån, og at en i samarbeid med fylkeskommunene skal vurdere å endre bompengesatsene og nedbetalingstiden. Det gir et handlingsrom og en tilnærming som en ikke har sett i sånne saker under tidligere regjeringer.

Forrige regjering ville ikke gi statlig garanti til sånne prosjekt, men var svært motvillig til å vurdere nedbetalingstiden. Nå vil vi fra regjeringens side ha mulighet til å samarbeide bedre med fylkeskommunene for å få til løsninger som er bedre innrettet for lokalbefolkningen og lokalt næringsliv. Det kommer vi til å bruke aktivt for å sørge for at belastningen med bompenger blir minst mulig for de berørte parter. Det får være til glede for dem som ønsket et regjeringsskifte. Vi skal uansett sørge for at veien realiseres så fort som en får mulighet til, innenfor de rammene som Stortinget nå vedtar.

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

Ingvild Kjerkol (A) [16:07:22]: Som det er sagt av saksordførerne for begge innstillingene, er dette gode, lokale prosjekt som er jobbet fram som lokale initiativ, og som gir store muligheter for to viktige fylkesveiprosjekt.

Når det gjelder fv. 714, er dette en skikkelig verdiskapingsregion, som har måttet leve og utvikle sine virksomheter i tilknytning til en veldig trafikkfarlig vei, så dette er kjærkomment. Regionen Hitra–Frøya står for over 40 pst. av eksportverdiene i Midt-Norge, og det er altså tre fulle trailerlass med laks som går fra regionen og ut i verden i timen. Ingen har det så travelt som en død laks.

Representanten Linda Hofstad Helleland var veldig glad for å være med på å behandle dette prosjektet, fordi hun har hatt et varmt engasjement for strekningen siden hun meldte seg inn i Unge Høyre. Jeg vet ikke når det var, men det jeg vet, er at denne veistrekingen ble det virkelig fart på å utbedre etter 2010, da fylkeskommunen tok over ansvaret for den. Derfor er det bra at Stortinget nå gir sin tilslutning til at de kan samle inn bompenger på strekningen og få utbedret nye prosjekt – et prosjekt som allerede er godt i gang, og som har hatt flere utbedringer.

Til det statsråden sa i sitt innlegg, har jeg lyst til å si at det er veldig bra at man har gått inn for å se på muligheten for statlige garantier til disse to prosjektene. Nå ble det i budsjettdebatten et ordskifte om akkurat dette med statlige garantier knyttet til fylkeskommunens evne til å låne. Jeg har blitt beskyldt for ikke å lese statsbudsjettene godt nok, men fylkeskommunenes budsjett, de kan jeg. Vi har alltid forholdt oss til at fylkeskommunene låner på akkurat like gode vilkår som staten. Nå ligger jo dette spørsmålet til vurdering hos departementet, og det skal bli spennende å se om de vurderer dette annerledes nå enn forrige gang.

Jeg reagerer også på en annen påstand, den om at nedbetalingstid og bompengandelen skal vurderes. Vi har

eksempler fra flere prosjekter hvor bompengene har blitt drevet inn før tiden, og man har kuttet nedbetalingstiden, så det er ikke noe belegg for å si at tidligere regjeringer har hatt andre holdninger til det enn denne.

Så var det også sånn at så sent som den 8. oktober i år, lovte Per Sandberg at denne veien skulle bli bomfri. Jeg har sett på datostemplingen på Sundvolden-erklæringen, som var 7. oktober – så jeg lar bare den henge i luften.

Torill Eidsheim (H) [16:10:42]: Som tidligere fylkespolitiker i Hordaland har jeg god kjennskap til trafikkutfordringene i Bergens-regionen. Askøy er en av flere kommuner i denne regionen som har opplevd en gledelig vekst i folketallet. Men det gledelige har blitt en utfordring når det ikke har vært rom for å ligge i forkant med tilstrekkelig infrastrukturbygging. Veinettet på Askøy har til dels svært dårlig standard og er ikke dimensjonert for den mengden med trafikk som i dag ferdes på disse veiene. Askøy kommune har vært en pådriver i prosessen for å finne en løsning på trafikkutfordringene – som ikke bare vil løse Askøys trafikale problemer, men også avlaste en del av trykket rundt Bergen sentrum. Det at en i denne pakken har greid å få til gode kollektivtiltak og andre tiltak, som gang- og sykkelveier, er svært tilfredsstillende. Det har vært en god prosess med bred forankring lokalt, der også næringslivet har en svært positiv holdning til prosjektet, til tross for høy bompengandelen. Men dette viser på ingen måte en genuin entusiasme for bompenger, det viser et skrikende behov for modernisering av veinettet, der alle er innstilt på en dugnad, og der alle midler tas i bruk for å håndtere folketalls- og trafikkveksten. Det å sikre en god utvikling av lokalsamfunnet blir det overordnede.

I et hvert bompengeprojekt er det viktig at innkreving og utbygging foregår så effektivt som mulig, sånn at bilistenes penger gir mest mulig tilbake til lokalsamfunnet. Da vil jeg spesielt peke på at regjeringen i sitt arbeid med modernisering og effektivisering av bompengesektoren må tilrettelegge for at en i prosjekter som Askøypakken, kan gjøre nødvendige tilpasninger av takst, rabatt og utstedelse av brikker som er til det beste for innbyggerne og bilistene. Det skal være kundevennlig, og det skal være effektivt.

I dette prosjektet har en i tillegg lagt inn en evaluering. Det er veldig bra.

Så, til Askøy: Gratulerer så masse med at dere nå kan få på plass et etterlengtet tiltak for en kommune i vekst.

Kjell-Idar Juvik (A) [16:13:39]: Ja, nå er det for så vidt grunn til å ta på seg smilet. Det er en historisk dag i Stortinget. Et samlet storting skal stemme for to nye veipakker med hele 2 mrd. kr i nye bompenger. Jeg mener også at vi nettopp har behandlet et budsjett som man kan si er historisk stort. Det er ikke sånn at Arbeiderpartiet ønsker mest mulig bompenger, slik noen i Fremskrittspartiet prøver å framstille det, og vi skal være med på å se på muligheten for lavest mulig innkreivingskostnader og finansiering. Men jeg vil si allerede med én gang: Det betyr ikke OPS, for det blir ikke billigere. Arbeiderpartiet er for mer vei, og disse to fylkesveiprosjektene hadde nok ikke kommet nå om man ikke hadde tatt i bruk egenfinansierings-

muligheten. Det er det som er realpolitikk. I dag må også Fremskrittspartiet innse dette, og stemme for 2 mrd. kr i nye bompenger.

Jeg så i Aftenposten 29. november at samferdselsministeren sa:

«Vi legger ikke om politikken. Vi legger om retorikken.»

Dette var i forbindelse med at han måtte forsvare løftebruddene på tolv utvalgte strekninger som de kommenterte i valgkampen, og som de nå går delvis, eller langt, bort fra. Så svaret mitt, i hvert fall, er at de har lagt om politikken. Men de forsøker så godt de kan å argumentere seg bort fra realiteten.

Så er det jo sånn, som representanten Steffensen for så vidt kan stå og si, at man jobber for lavere bompengandel, men det har i hvert fall ikke skjedd i dette prosjektet. Så kan det være at det er vedtatt bomprosjekter tidligere, der det ikke skulle vært det, og da må det være sånn at vi som nå sitter på Stortinget og i regjeringen, skal se på det framover og ha muligheten til å si nei til sånne prosjekter. Men da må vi også være klar over at det kan gå lengre tid å få realisert ønskede veiprojekter. Jeg mener at ingen av de to prosjektene vi behandler i dag, kommer i denne kategorien. Jeg tror også at det vil komme prosjekter med OPS som finansiering. Det er en kostbar måte, og jeg er glad for at den ikke er brukt i disse prosjektene.

Vi ser at også når det gjelder OPS, har Fremskrittspartiet snudd. Partiet har i merknadene lagt om argumentasjonen sin vedrørende det. Vi har sett, som jeg sa tidligere i dag, at det går som en blå-blå tråd at man skal ta i bruk OPS. Det betyr at man skyver regningen inn i framtiden.

Jeg er glad for at vi i dag sier ja til to nye veistrekninger – det skal investeres hele 760 mill. kr i Trøndelag og 1,5 mrd. kr i Hordaland til ny vei.

Til slutt: Jeg konstaterer at fra i dag er ikke lenger Fremskrittspartiet prinsipielt imot bompenger og OPS.

Presidenten: En liten advarsel til fra presidenten, som vil vise til forretningsordenen § 55 som sier at man skal holde seg strengt til den saken som er under debatt.

Ove Bernt Trellevik (H) [16:17:06]: Som tidligere leder i Regionrådet Vest, der kommunene Sund, Øygarden, Fjell og Askøy inngår, er dette selvsagt en kjekk dag for meg å være på Stortinget. Den bompengepakken som Stortinget i dag skal vedta, er selvsagt svært etterlengtet i Askøy kommune, men den har også en mye større regional betydning, ikke kun for Askøy. I regionen har vi felles bo- og arbeidsmarked, derfor er denne bompengepakken særdeles viktig for hele regionen.

Askøypakken omfatter, som nevnt, en rekke mindre delprosjekter og tiltak for å heve veistandarden i området. Smale strekninger skal utvides, svinger skal rettes ut, kryss skal utbedres og trafikkfarlige avkjørsler skal stenges. På flere strekninger vil det også bli bygd fortau og gang- og sykkelstier.

En kunne selvsagt håpe på at staten i større grad bidro til å løse fylkeskommunale veiutfordringer når en ser det store forfallet i vedlikeholdet av veinettene i fylkene. Det

var ikke stort bedre før heller, når staten selv hadde deler av disse veiene som nå er blitt fylkeskommunalt ansvar, men det er kjekt å se at budsjettet i år gir rom for økte bevilgninger til fylkeskommunale veibudsjetter. I det aktuelle prosjektet har Askøy kommune selv startet å forskuttere for å sikre de farligste trafikkfellene, og prosjektet venter nå egentlig bare på et vedtak fra Stortinget for å sette full trøkk i dette viktige prosjektet for regionen. Det har vært en god del frustrasjon lokalt i regionen vår, da det har tatt svært lang tid å få denne bompengepakken behandlet i departementet, men endelig er saken her.

Jeg oppfatter prosjektet som svært viktig, det er nøkternt, og det er et riktig prosjekt å satse på. Det er gjort prioriteringer på Askøy for å sikre at de ti verste delene blir tatt med i dette prosjektet. For Hordaland sin del håper jeg på at vi i årene som kommer, kan få flere slike prosjekter til behandling i Stortinget. Det er behov for en oppgradering av veinettet vårt i alle fylker, men i Hordaland, som er en av de store vekstregionene i landet, ligger vi på etterskudd med svært mange veier. Når Stortinget vedtar denne bompengesøknaden i dag, er vi ett steg videre i riktig retning.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [16:20:10]: Det er to viktige prosjekter som vi i dag skal gjøre vedtak om – viktige for lokalbefolkningen på Askøy og for lokalbefolkningen på Hitra og Frøya. Slike ting betyr mye for lokalbefolkningen. Jeg vet – etter fire år i komiteen – hvor viktig slike vedtak er. Det har vært mange hyggelige dager i stortingsalen, der vi har hatt delegasjoner på besøk som har feiret vedtakene.

Det har vært en lang dag, og jeg har ikke tenkt å gjøre en stor sak ut av dette. Fordi vår representant fra Sør-Trøndelag, som skulle ha innlegg, kommer sent, skal jeg bare komme med noen få merknader til lakseveien, som fv. 714 blir kalt lokalt.

Jeg registrerte at representanten Hofstad Helleland sa at Senterpartiet var skeptisk til statlig garanti. Nei, det er ikke rett, det er upresist av komitélederen – jeg stilte spørsmål til noen representanter om hvordan dette vil virke. Samtidig har Senterpartiet sagt at vi er med på den utredningen som skal skje. Derfor er det en enstemmig komité som sender denne saken videre til departementet.

Jeg har også registrert i dag at det å spørre om noe, uansett om man spør departementet eller andre, blir oppfattet som skepsis og motvilje. Det er ikke rett. Det kan jo rett og slett være at man ønsker å få vite mer om saken. Jeg synes man skal ta seriøst med seg at det kan være et positivt trekk at opposisjonspartiene ønsker å få vite mer om ting.

Så registrerte jeg at representanten Hofstad Helleland i saken om Hitra og Frøya proklamerte at lakseveien skulle bli overført til staten. For å være presis: Det ligger i hvert fall ikke inne i denne saken.

Magne Rommetveit (A) [16:22:18]: Eg registrerer at det går helst fint føre seg i debatten i Stortinget når regjeringa fremjar bompengeproposisjonar. Om dette også kan vera ei oppmoding til statsråden: Han må berre koma med meir, me skal nok verta einige.

Det har vore litt fokusering på dette med innkrevjing av bompengar og forenkling. Og berre for å understreka, det var vel representanten Steffensen og statsråden som var litt inne på dette: Her vil me i Arbeidarpartiet svært gjerne vera med. Me har tidlegare teke initiativ til å få færre bompengeselskap. Om me skal ha eitt i heile landet, eller om me skal ha regionale, veit eg ikkje, men me må i alle fall få ned bruken av dei.

Samtidig vil eg minna om – som eg òg var inne på i førre debatt – at bruken av bompengebrikker er det som eigentleg avgjer kostnaden. Viss ein får flest mogleg – helst alle – til å bruka brikker, får ein ned innkrevjingskostnadene. Eg håpar at Framstegspartiet vil vera like ivrige etter å vera med på å innføra obligatorisk brikke, ikkje berre på tunge køyretøy, men òg på andre køyretøy.

Eg vil takka for debatten og ønskja Sør-Trøndelag til lukke med ein veg for laksen – og Askøy med ein veg for folket.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [16:24:07]: Jeg har behov for å presisere at vi, når vi snakker om Askøypakken, ønsker alle innbyggerne i Askøy kommune lykke til – de kan glede seg over veien. Når vi snakker om fv. 714, høres det ut som om det bare er laksen som kan være glad for at det er kommet ny vei! Men det bor en del mennesker også ute i øyregionen i Sør-Trøndelag. Det er mange – i næringslivet og, ikke minst, hyttefolket – ute ved kysten vår som gleder seg voldsomt over at denne veien er på plass. Det er noen folk der ute – i tillegg til laksen – som kan være glad for at veien er på plass.

Så hang det litt i løse luften – fra representanten Kjerkol – da jeg meldte meg inn i Unge Høyre. Det var noen år før 2010, bare så det er sagt. Jeg var 16–17 år da vi begynte å jobbe med lakseveien, og aldri har jeg vel jobbet så lenge og så hardt med en veisak som akkurat denne. Derfor er det veldig gledelig.

Til representanten Pollestad, fra Senterpartiet. Jeg ble litt forundret over at han i budsjettdebatten tok opp spørsmålet om statsgaranti. Han refererte også til spørsmål han hadde stilt til statsråden og ikke fått svar på, spørsmål der han sår tvil om statsgaranti har noe for seg – bare for å oppklare det.

Det er – helt avslutningsvis – veldig flott å se at et enstemmig storting i kveld er rede til å vedta både Askøypakken og lakseveien, til beste for laksen og folket.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 2 og 3.

Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 4 og 5 behandles under ett.

– Det anses vedtatt.

Sak nr. 4 [16:26:11]

Innstilling fra finanskomiteen om skatter, avgifter og toll 2014 (Innst. 3 S (2013–2014), jf. Prop. 1 LS (2013–2014), Prop. 1 S (2013–2014), Prop. 1 LS Tillegg 1 (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014))

Sak nr. 5 [16:26:35]

Innstilling fra finanskomiteen om skatter, avgifter og toll 2014 – lovsaker (Innst. 4 L (2013–2014), jf. Prop. 1 LS (2013–2014) og Prop. 1 LS Tillegg 1 (2013–2014))

Presidenten: Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 30 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 30 minutter, Høyre 25 minutter, Framskrittspartiet 15 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter og Miljøpartiet De Grønne 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fire replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver partigruppe og seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått 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) [16:28:08] (ordfører for sakene nr. 4 og 5): Jeg vil innledningsvis takke finanskomiteens medlemmer for et godt samarbeid om skatte-, avgifts- og tollproposisjonen.

Skatte- og avgiftspolitikken danner viktige rammebetingelser både for næringsvirksomhet og for enkeltmennesker, samtidig som inntektene er grunnlaget for finansieringen av velferdsstaten slik vi kjenner den, og slik vi ønsker å ha den.

Et viktig utgangspunkt for regjeringen er at verdier må skapes før de kan deles. Dette grunnleggende utgangspunktet er også nedfelt i samarbeidsavtalen mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre og danner en basis for skatte- og avgiftspolitikken.

En trygg arbeidsplass betyr mye for hver enkelt og deres familier. Og de store ulikhetene i dagens samfunn finner vi ikke i skattestatistikkene. De store ulikhetene går mellom dem som er i jobb, og dem som står utenfor arbeidslivet. Det er derfor viktig å trygge arbeidsplassene gjennom en politikk som stimulerer til å investere i norske arbeidsplasser, gjennom å stimulere til arbeid, gjennom å stimulere til sparing. Regjeringen ønsker å føre en skatte- og avgiftspolitik som styrker robustheten og vekstevnen i norsk næringsliv, og som skal bidra til å styrke det private eierskapet – det skal lønne seg mer å jobbe, spare og investere.

Den nye regjeringen har gjennom sitt skatte- og avgiftsopplegg gitt en ny retning for skatte- og avgiftspolitikken. Hovedgrepene er som følger:

For det første skal regjeringen – og er i gang med – å redusere det samlede skatte- og avgiftsnivået i Norge.

De samlede skatte- og avgiftslettelsene fra 2013 til 2014 vil etter budsjettforliket med Kristelig Folkeparti og Venstre utgjøre ca. 7,3 mrd. kr påløpet og 4,2 mrd. kr bokført. Dette viser vilje til en ny retning, og det demonstrerer gjennomføringskraft for en ny politikk.

Hovedtrekkene i skattepolitikken er at den generelle bedriftskatten reduseres fra 28 til 27 pst., og vi gjør den samme reduksjonen også for personbeskatningen. Det er viktig å opprettholde samme sats mellom bedrift og person for å unngå unødige tilpasninger. Skatteopplegget kjenetegnes altså ved at brede grupper får ta del i lettelsene.

I tillegg til endringene i skattesats foreslås at formuesskattesatsen reduseres til 1 pst. samtidig som bunnfradraget økes til 1 mill. kr, eller 2 mill. kr for ektepar.

Arveavgiften fjernes helt fra årsskiftet. Denne avgiften har bl.a. vanskeliggjort generasjonsskifte i familieeide bedrifter. Videre er dette på mange måter en usosial avgift som har gjort det krevende f.eks. å kunne overføre familieeiendommer til neste generasjon, særlig dersom det har vært en kombinasjon av høy markedsverdi på eiendommen og lav inntekt for personen som arver. Bortfallet av arveavgiften gir en stor forenkling for skatteyderne og vil også gi Skatteetaten lavere administrative kostnader.

Det er viktig med rammebetingelser som styrker konkurransekraften i norsk næringsliv. Vi har et høyt kostnadsnivå i Norge, og produktivitsveksten har ikke klart å holde følge med kostnadsveksten siden 2005. Dette har ført til at norske arbeidsplassers konkurransekraft er svekket. Lønnskostnadene i norsk industri er nær 70 pst. høyere enn nivået hos våre handelspartnere i EU og nær 30 pst. høyere enn i Sverige. Det gir utfordringer. En bedrift med høye lønnskostnader må altså være 30–70 pst. bedre enn sine konkurrenter før de i det hele tatt er begynt å konkurrere.

Konkurransekraft og produktivitet er alvorlige utfordringer, som den nye regjeringen må gripe fatt i. Aftenposten skrev 13. september 2013 at «Høyre arver et Norge i motvind». Veksten i norsk økonomi har bremsset opp, og vekstanslagene for i år er nedjustert. Per innbygger skaper vi ikke større verdier i fastlandsøkonomien enn vi gjorde før finanskrisen.

Todelingen i norsk økonomi gir grunn til bekymring. Den delen av økonomien som ikke er oljerelatert – og faktisk også deler av oljerelatert næring – viser tegn til problemer. Investeringene i fastlandsindustrien er på et lavt nivå, og det er et faresignal i seg selv at industrien ikke i sterkere grad investerer i sin egen fremtid. Der taper vi også konkurransekraft. NHOs konjunkturbarometer som nylig ble offentliggjort, viser også en større pessimisme enn på mange år.

Med denne bakgrunnen har regjeringen valgt riktige prioriteringer innenfor skatte- og avgiftspolitikken. I tillegg til skattelettelser både på person- og bedriftsbeskatningen er det grep som bl.a. styrket satsing på forskning og utdanning, bl.a. gjennom at SkatteFUNN-ordningen utvides betydelig.

Videre er forslag fra Stoltenberg II-regjeringen som berører næringsvirksomhet, nemlig startavskrivninger for maskiner mv. og en begrensning av rentefradraget for nærstående selskaper, blitt opprettholdt sammen med reduksjonen i selskapsskatten – gjennom tilleggsproposisjonen og gjennom budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre. Vi kan derfor slå fast at det

er bred politisk enighet om sentrale deler av skattepolitikken – dette er viktig av hensyn til forutsigbarheten for den enkelte skattyter.

I budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre ble vi enige om en grønn skatteomlegging. Økte avgifter på elektrisitet med 0,56 øre per kWh og en økning i grunnavgiften på mineralolje med 52 øre per liter er elementer i dette. Videre foreslår vi økt bunnfradrag i reisefradraget fra 13 950 kr til 15 000 kr. Et annet grep i miljøvennlig retning er at vi sørger for at avgiftsfordelene som i dag er på elbil, også skal være der om vi velger å lease eller leie elbilen, ikke bare hvis vi kjøper den, gjennom at merverdiavgiftsfritaket utvides til også å gjelde leasing av elbil og kjøp av batterier.

Maktspredning er et godt prinsipp, og det handler for oss om flere dimensjoner. Det å styrke det private, norske eierskapet handler for oss selvfølgelig om å skape trygge arbeidsplasser, inntekter til den enkelte og til fellesskapet, men det handler også om noe annet. Ved å sørge for privat eierskap bidrar vi til maktspredning i samfunnet. Tilgang på kapital er nødvendig for både gründere så vel som etablerte bedrifter, for å kunne videreutvikle seg. For regjeringen er det viktig å sørge for at det blir attraktivt å stille med risikofull kapital. Derfor er ordninger som stimulerer til sparing og investering, viktige rammebetingelser for vekst. Regjeringen svarer på disse utfordringene bl.a. gjennom sin skatte- og avgiftspolitik.

Maktspredning handler også om å gi enkeltmennesker og familier økt økonomisk handlingsrom bl.a. gjennom skattelettelser. Dette gjør at enkeltmennesker og familier i større grad kan velge løsninger som er tilpasset deres hverdag. Det er ikke dårlig velferd å øke folks valgfrihet. Det er heller ikke dårlig velferd å føre en politikk som synliggjør at vi har tillit til enkeltmennesker.

Halvparten av befolkningen har inntekter mellom 350 000 kr og 1 mill. kr. Disse får halvparten av de samlede lettelsene i personbeskatningen. Denne gruppen, som omfatter vanlige lønsmottakere, har i liten grad fått skattelettelser de siste årene. Lettelser for de med lav inntekt skyldes særlig økte satser i minstepfradraget for lønn, trygd og pensjon. Har man lav inntekt i Norge, betaler man lite skatt. Endringene i skatten for denne gruppen vil da også nødvendigvis bli små.

Høyre gikk til valg på å gi Norge en borgerlig regjering med nye ideer og bedre løsninger, og velgerne viste oss tillit. Selv om regjeringen bare har hatt noen uker på å arbeide frem endringsforslag innenfor skatte- og avgiftspolitikken, har vi lyktes med å foreta endringer på viktige områder som viser en tydelig retning: En skatte- og avgiftspolitik som skal stimulere til arbeid, sparing, investering, trygge arbeidsplasser og et mer robust og konkurransedyktig næringsliv.

Denne proposisjonen omhandler også forslag til såkalt land-for-land-rapportering, hvor store selskaper som driver virksomhet innenfor utvinningsindustrien og/eller skogdrift i ikke-beplantet skog, skal utarbeide og offentliggjøre en årlig rapport om sin virksomhet, herunder betaling til myndigheter på land- og prosjektnivå. Dette er et viktig grep for å få bekjempet økonomisk kriminalitet og

særlig utnyttning av utviklingsland. Det er positivt at regjeringen har lagt seg på et mer ambisiøst nivå enn det EU-direktivet på dette området legger som grunnlag. Åpenhet og lett tilgjengelig informasjon er viktige grep for å unngå både korrupsjon og utnyttelse av særlig u-lands råvareforekomster.

Ingerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Marianne Marthinsen (A) [16:37:21]: Jeg tror representanten Meling og jeg er enige om at det er vår felles arbeidsinnsats som er grunnlaget for velferdssamfunnet. Da er vi avhengig av høy yrkesdeltakelse, lav ledighet og god utnyttelse av arbeidskraften. Som i de fleste andre saker ønsker Høyre å løse den utfordringen gjennom skattekutt. Det skal lønne seg å arbeide og yte en ekstra innsats, skriver Høyre på sine nettsider. Med det skatteopplegget som Høyre i regjering har lagt fram, får de 4 prosentene med millioninntekter ca. 40 pst. av skattekuttene. De 70 prosentene med de laveste inntektene, får ca. 23 pst. Folk flest får altså en femtiøring, kanskje opp mot en krone, per dag. Hvor mye mer anslår representanten Meling at folk er villig til å jobbe på grunn av den ekstra femtiøringen?

Siri A. Meling (H) [16:38:17]: Det er mange gode grunner til at folk skal jobbe. Lønn er selvfølgelig en viktig grunn, men det som er en stor utfordring når det gjelder ulikheter i Norge, finner vi ikke i skattestatistikkene. Det finner vi mellom dem som står innenfor, og dem som er utenfor arbeidslivet. Derfor fører regjeringen en politikk som ikke bare skal stimulere til flere og trygge arbeidsplasser, men også oppmuntre til at folk skal jobbe, til at folk skal spare, og til at folk skal investere. Det gjør vi bl.a. gjennom skattelettelser til personer, som vi mener vil stimulere til at flere vil ønske å stå i arbeid.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [16:39:09]: I forbindelse med årets skattedebatt har det dukket opp mange runder rundt arveavgiften, som den nye regjeringen ønsker å fjerne helt. I forbindelse med finansdebatten ble det fremmet et forslag om at man skulle utrede konsekvensene for bønder, som er en liten del av enkeltpersonforetakene. Mitt spørsmål til Høyre er: Hvorfor er det bare bønder dere ønsker å utrede konsekvensene for, ikke alle andre enkeltpersonforetak eller selvstendige næringsdrivende når det er over 200 000 som blir berørt av den endringen, og man ikke vet svaret? Hvorfor er det viktig å utrede konsekvensene for bønder og ikke for alle andre, anleggsmaskineiere, taxieiere, gravemaskinførere og andre grupper?

Siri A. Meling (H) [16:39:52]: Et av våre valgløfter var å fjerne arveavgiften. Det er veldig gledelig at regjeringen allerede i sitt første budsjett fjerner arveavgiften i sin helhet fra årsskiftet. Det betyr at det vil bli enklere med generasjonsskifte i mange tilfeller, og det betyr at vi slipper mye byråkrati både for arvetaker og hos myndighetene.

Når det gjelder bøndene og deres situasjon, har regjeringen sagt at vi vil komme tilbake i revidert budsjett med en utredning av akkurat denne gruppen. Når det gjelder de andre, er det klart at ordningene med oppskrivingsmuligheter for å kompensere for arveavgiften, faller bort nå når arveavgiften faller bort. Det er naturlig at disse mulighetene for oppskrivning da faller bort.

Terje Breivik (V) [16:40:50]: På initiativ frå Venstre fremja Venstre, Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti eit felles representantforslag i februar 2008 om å innføra skattefritak for forskingsinstitutt som mottok basisløyvingar frå staten. Forslaget har Venstre, Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti gjenteke ved nær sagt alle budsjethandsamingar sidan 2008. Det har like ofte vorte stemt ned av det dåverande fleirtalet, som bestod av Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet. No har derimot Høgre, Framstegspartiet og Venstre fleirtal, men i dagens innstilling står Venstre likevel aleine igjen om å føreslå det same som me var einige om før valet, og har vore einige om sidan 2008.

Eg vonar representanten Meling kan stadfesta at dette skuldast ein kombinasjon av knappe rammer og tidsfristtar, og at Høgre igjen bidreg til å danna fleirtal ved neste korsveg.

Siri A. Meling (H) [16:41:44]: Det forslaget som representanten Breivik refererer til, er et godt forslag, og det understreker også behovet for forskning. Ny kunnskap og innovasjon er sentrale drivkrefter for å trygge arbeidsplasser.

Samtidig er dette forslaget ikke en del av verken samarbeidsavtalen eller Sundvolden-erklæringen, men det er derimot mange andre gode forslag for å styrke forskningen. Blant annet ønsker vi å styrke forskningsinnsatsen for å nå målet om at forskningen skal utgjøre 3 pst. av BNP innen 2030. Regjeringen har også sagt at den ønsker å fremme fremragende forskningsmiljøer gjennom å opprette flere Global Centres of Expertise, for å nevne noen av tiltakene som ligger i regjeringens planer på dette området.

Snorre Serigstad Valen (SV) [16:42:43]: Jeg har merket meg at en frase Høyre, både representanten Meling nå og representanten Flåtten tidligere, ofte bruker, er at du ikke finner de viktige forskjellene i skattestatistikk, men mellom mennesker som er i og utenfor arbeidslivet.

Det er retorisk helt riktig, men det Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet ofte viser til når vi snakker om forskjeller, er faktisk statistikk på forskjeller. Det er gjerne sånn at du har mindre å rutte med hvis du står utenfor arbeidslivet, men vi snakker altså om objektive kriterier for å måle ulikhet, f.eks. gjennom Gini-metoden, som er internasjonalt anerkjent. Og etter Gini-måten å måle ulikhet på er forskjellene i Norge gått ned i Norge mens de rød-grønne styrte, mens de har økt i nesten alle land rundt oss, og den vil øke med høyresidens skatteopplegg.

Så jeg lurer rett og slett på hva representanten Siri Meling mener når hun sier at forskjeller finner du kun i og utenfor arbeidslivet og ikke i skattestatistikk, når det vitter-

lig er sånn at det i mange land er stor ulikhet som følge av høyrepolitikk?

Siri A. Meling (H) [16:43:46]: Jeg tror for den enkelte som ikke er i arbeidslivet, betyr retorikk lite. Det å være en del av arbeidslivet betyr at du er i stand til å betale regningene dine og forsørge deg selv. Det er en viktig livskvalitet, i tillegg til at vi som samfunn er helt avhengig av at flest mulig er i arbeidslivet.

Jeg vil fremdeles si at det er der ulikhetene i Norge ligger, mellom dem som er i arbeidslivet og dem som er utenfor – ikke i skattestatistikken. Det er 600 000 mennesker i dag mellom 18 og 67 år, som står utenfor arbeidslivet, som lever av helserelaterte ytelser. Det er viktig å se bl.a. på hvilken måte vi kan klare å inkludere flere mennesker i arbeidslivet nettopp for å unngå store ulikheter i samfunnet vårt fremover.

Presidenten: Da er replikkordskiftet over.

Marianne Marthinsen (A) [16:45:05]: Det er nok flere av oss som sitter med en følelse av at skatte- og avgiftsspørsmålene ble ganske grundig debattert gjennom de 14 timene med finansdebatt vi hadde i forrige uke, så det er ingen grunn til å sette på repeat-knappen og gjennomføre hele den sekvensen på nytt. Jeg tror ikke det er noen av partiene som har endret oppfatning fundamentalt siden da.

La meg allikevel ta noen hovedpoenger. Gjennom de siste åtte årene har målet for skatte- og avgiftspolitikken vært å sikre inntekter til fellesskapet på en effektiv måte, bidra til rettferdig fordeling og et bedre miljø, fremme selskapssettingen i hele landet og bedre økonomiens virkemåte. Det er en ambisiøs målsetting for et skattesystem, men jeg mener at vi langt på vei har klart det.

Den grunnleggende tilnærmingen til skattlegging i Norge har vært å sikre brede skattegrunnlag. Det meste av økonomisk aktivitet beskattes på en eller annen måte i dette landet, men til gjengjeld har vi kunnet operere med relativt lave satser. I en velferdsstatsmodell, hvor man baserer seg på spleiselag og det å løse de store oppgavene i fellesskap, er det den riktige tilnærmingen å ha til skatt. Brede grunnlag sørger for at det er vanskelig å tilpasse seg ut av skatteposisjon, det gjør at systemet blir rettferdig og at ressursene kanaliseres dit hvor de gjør størst nytte for seg, ikke dit hvor de blir gjenstand for minst mulig beskatning. Det gjør at satsene kan holdes på et nivå som ikke gir altfor tøffe rammevilkår for næringslivet.

Næringslivet nyter godt av et velordnet land med tilgang til infrastruktur, tilgang til en høyt utdannet og produktiv befolkning. Det gjør oss, Norge, til et gunstig sted å drive næringsvirksomhet, og næringslivet skal selvsagt være med på å finansiere det. Det finnes både smarte og mindre smarte måter å innrette skattesystemet sitt på. I Norge har vi stort sett klart å gjøre det på en ganske smart måte.

De siste årene har det vært gjort et omfattende vedlikeholdsarbeid for å sikre skattegrunnlaget. Det har vært gjort flere viktige skatteendringer, som har bidratt til å få

bukt med omfattende skattetilpasning. Ved å harmonisere skattesystemet, fjerne tilpasningsmuligheter og smutthull har det vært mulig å holde skattesatsene nede. Forslaget om å begrense muligheten for å få fradrag for gjeldsrenter på konserninterne lån er et nytt viktig skritt for å beskytte skattegrunnlaget. Det er mange land som allerede har innført varianter av sånne regler, og det har etter hvert blitt helt nødvendig å finne mekanismer som hindrer at profitt flyttes ut av land med høyt skattnivå, som velferdsstater, mens gjelden blir igjen. Denne trenden bidrar til å undergrave lands mulighet til å finansiere fellesgoder, og det er ikke uten grunn at kapitalflukt og aggressiv skatteplanlegging løftes fram av stadig flere, bl.a. av Økokrim, som den største trusselen for velferdsstaten.

Dette grepet gjør også at norske bedrifter som ikke er del av et multinasjonalt konsern, får sin konkurransevne styrket. Dessuten blir det, ved å tette dette skattehullet, mulig å senke selskapsskatten med 1 prosentpoeng. Det går direkte på bunnlinsen til bedriftene, og bidrar til å styrke konkurransevnen til den konkurranseutsatte industrien. Det er et langt mer målrettet tiltak for å styrke norsk næringsliv enn å gå via personskatten til landets mest velstående.

Noe av det jeg er stoltest av ved Norge, er at vi er et land som til tross for en veldig åpen økonomi har klart å bevare en inntektsstruktur som er så flat som det den faktisk er – ikke bare ut fra en idé om rettferdighet og solidaritet, som er fine verdier, men fordi vi har blitt et av de fremste empiriske eksemplene verden har sett på at små forskjeller gir et velfungerende samfunn og fantastiske økonomiske resultater. Men det virker som om noen tror at det er naturgitt at Norge skal være på denne måten. Det er feil. Å opprettholde små forskjeller er en evig kamp. Det er masse iboende mekanismer i en markedsøkonomi som drar kraftig i retning av økte forskjeller. Gjør vi ingen ting, vil forskjellene øke av seg selv.

Den rød-grønne regjeringen brukte sine åtte år i regjering på å styrke fordelingsmekanismene i skattesystemet. I skarp kontrast til samtlige land rundt oss har inntektsforskjellene gått ned i Norge hvis vi sammenligner med 2005. Det er et direkte resultat av endringer i skattesystemet: innføring av utbytteskatt, omlegging av pensjonsbeskatning og målretting av formuesskatten. Fra å være – under Bondevik-regjeringen – en skatt som stort sett ble betalt av pensjonister, som hadde litt penger på bok, er formuesskatten nå den viktigste mekanismen i skattesystemet som sørger for at de alle mest formuende faktisk betaler skatt i det hele tatt.

Vi styrket altså fordelingsmekanismene. Regjeringen legger opp til det motsatte. De styrker ikke fordelingsprofilen, de opprettholder ikke fordelingsprofilen, de svekker den. Fordelingsprofilen på de 4,7 mrd. kr som deles ut i skatteutt, er veldig tydelig. De med lavest inntekter får mindre enn én krone om dagen. Det holder ikke til å dekke opp for verken skolefrukt som ble borte, økte barnehagepriser eller – for å plukke opp tråden fra forrige debatt – de økte bompengene som regjeringen nå påfører folk neste år. Men de med inntekter over 2 mill. kr får i snitt nesten 40 000 kr. I 2014 vil inntektsforskjellene mellom folk i

Norge øke. Finansdepartementets egne beregninger er vår kilde til det. Forskjellene vil øke svakt foreløpig, for all del, men som regjeringspartiene har gjentatt gang på gang: Dette er begynnelsen. Det kommer til å bli en tydeligere profil på dette i neste års budsjett. Jeg synes det er urovekkende at vi får en ny kurs for Norge på det området. Det er en kurs som går i feil retning.

Høyresidens argumentasjon for denne innretningen på skatteuttene er at de vil bake kaken større. Skatteuttene til dem som sitter best i det fra før, skal komme oss alle til gode gjennom økt økonomisk aktivitet og bedre vekstevne i økonomien. Det finnes ingen historiske bevis for at det virker, men vi har veldig mange eksempler på at det ikke virker. Og argumentasjonen om at man ønsker å styrke arbeidstilbudet, havner i et merkelig lys når regjeringen samtidig legger fram et helt arsenal av tiltak, som samlet kommer til å redusere kvinners arbeidstilbud. Dette er ikke en ny finansdebatt, så jeg skal ikke gå inn på verken barnehagepriser, antall opptak i barnehage eller kontantstøtte. Men det er kombinasjonen av disse tiltakene og grepet som gjøres på skattesiden, med gjeninnføring av skatteklasse 2 for ektepar, som gir grunn til bekymring. Vi er alle enige om at det er verdien av vårt eget arbeid som kommer til å bære oss som nasjon framover. Tiltak som gjør det mindre lønnsomt å jobbe, er definitivt ikke veien å gå. Også her staker regjeringen ut feil kurs.

På avgiftsfeltet videreføres i det store og det hele Stoltenberg II-regjeringens opplegg. Det kunne jo vært fristende når man først står her, å gjøre et poeng ut av at alkoholavgiftene øker med Fremskrittspartiet i regjering. Det skal jeg la ligge. Vi har hele veien ment at det er fornøftig å prisjustere særavgiftene. Det er et godt prinsipp. Når regjeringen nå har fått nye anslag for konsumprisveksten neste år, velger vi å forholde oss til det og støtter den oppjusteringen av særavgiftene som regjeringen legger opp til. Og det må vel være første gang på svært, svært lenge – om noen gang – at Stortinget står så samlet, som vi nå gjør, om avgiftsnivået i dette landet. Det er jo verdt å ta med seg.

Så legger det borgerlige budsjettforliket også opp til en økning av mineraloljeavgiften. Arbeiderpartiet og SV velger å støtte det forslaget. Det gir et proveny på 600 mill. kr som vi bruker på en ytterligere reduksjon i minstefradraget på lønn, trygd og pensjonsinntekter for å styrke fordelingsprofilen i skatteopplegget ytterligere.

På ett vesentlig punkt skiller vi lag med de borgerlige. Gjennom flere år har den rød-grønne regjeringen lagt om bilavgiftene for å gjøre det mer lønnsomt å kjøpe klimavennlige biler. Endringene har vært provenynøytrale. Faktisk har det samlede avgiftsnivået gått litt ned som følge av de endringene vi har gjort. Men hovedgrepet har vært gradvis å redusere vekt-effekt-komponenten i engangsavgiften og øke CO₂-komponenten. Det er politikk som har fungert. Nye biler slipper ut 30 pst. mindre CO₂ i dag enn for veldig få år siden, og vi har analyser som viser at endringene i avgiftspolitikken er den aller viktigste forklaringen på at det skjer. Dette er altså god politikk. Vi la i 2014-budsjett opp til å fortsette den omleggingen, men det velger altså regjeringen å reversere. For meg er det komplett uforståelig.

Det er dårlig klimapolitikk, og det er ikke engang penger å spare på det.

Klimaforliket har veldig ambisiøse målsettinger om utslipp fra biler. Det er målsettinger som det kan bli tøft å nå, men vi har altså en regjering hvor statsministeren har tatt til orde for å stramme inn på klimaforliket, og jeg hadde ærlig talt ventet meg noe annet av en regjering som hevder at den ikke trenger å definere klima som ett av sine åtte hovedprosjekter, fordi klima er så viktig at det skal gjennomsyre alt regjeringen gjør.

Til slutt vil jeg si noen ord om land-for-land-rapportering. Jeg er glad for at lovforslaget om land-for-land-rapportering er lagt fram, og jeg mener at det er et godt virkemiddel for å bekjempe korrupsjon og sikre demokratisk kontroll i de landene hvor utvinningsselskapene opererer. Jeg kan ikke få understreket nok hvor viktig det er at myndigheter, politikere, sivilsamfunn og folk flest i de landene hvor disse selskapene opererer, får mulighet til å sjekke om det bidraget som selskapet gir til staten i form av skatt, står i rimelig samsvar med den aktiviteten som selskapet har i landet. Internasjonalt er det mange, mange eksempler på at det ikke alltid er tilfellet – for å si det forsiktig. I forrige uke møtte jeg en rekke representanter fra ulike afrikanske land. De var veldig opptatt av akkurat dette. Samtidig har vi hørt innspillene fra norske organisasjoner som over lang tid har vært veldig engasjert i akkurat dette spørsmålet, og som har etterlyst skatteunndragelse som en del av formålet med loven.

Jeg mener det er bra at et samlet storting stemte for å be regjeringen om å se på hvordan skatteunndragelse kan bli en del av lovens formål, da vi behandlet finansinnstillingen i forrige uke. I innstillingen til lovproposisjonen i dag, Innst. 4 L, fremmer Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet forslag til konkretisering av dette. Vi ber bl.a. om at det utredes hvorvidt det bør innføres krav til rapportering fra alle land hvor selskapene har sin virksomhet. Det vil da inkludere land hvor selskapene har støttefunksjoner. Det vil i mange tilfeller være snakk om skatteparadiser. Jeg håper at det er forslag som kan få de andre partienes tilslutning.

Jeg tar med dette opp forslagene fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet.

Presidenten: Representanten Marianne Marthinsen har tatt opp de forslag hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Siri A. Meling (H) [16:57:04]: Det er litt interessant å høre representanten Martinsen kritisere regjeringen når det gjelder klima, når hennes egen partileder ikke nevnte ordet én gang under sin landsmøtetale i vår. Men mitt spørsmål dreier seg om noe annet.

I motsetning til Arbeiderpartiet er Høyre ikke opptatt av å detaljstyre hvert enkelt individ. Vi er opptatt av å spre makt. For oss betyr dette med maktspredning demokrati og handlefrihet for den enkelte. Mitt spørsmål er hva maktspredning betyr for Arbeiderpartiet. Betyr det i det hele tatt noe? Og er det i tilfelle noe i skatte- og avgiftsopplegget til Arbeiderpartiet som underbygger det man måtte mene om maktspredning?

Marianne Marthinsen (A) [16:57:52]: Jeg kan jo starte med å forsikre representanten Meling om at Arbeiderpartiet er for demokrati og mener at det er en sentral verdi i et samfunn.

Så har jo ordet «maktspredning» gått som en farsott i valgkampen. Høyre har jo gjort det til et av sine nøkkelbegreper og bruker det så ofte de kan i alle typer innlegg, så det er et ord som tidvis er i ferd med å miste litt av sitt innhold.

For oss vil maktspredning dreie seg om å sette mennesker i stand til å leve de livene som mennesker ønsker å leve.

For høyresiden har svaret på den type spørsmål alltid vært skatteutt. Svaret har alltid vært at dersom flest mulig sitter igjen med mest mulig av sin egen inntekt og blir overlatt til et marked for å sikre utdanning, for å sikre helseforsikringer og for å ta vare på seg selv, vil det bidra til menneskers frihet. Der skiller vi ideologisk lag. For Arbeiderpartiet og for en samlet venstreside har det alltid vært viktig at brede velferdsordninger danner grunnlaget for menneskers frihet.

Hans Andreas Limi (FrP) [16:59:03]: For ca. ti år siden viste studier at 15–20 pst. av svingningene i fastlandsøkonomien kunne tilskrives endringer i oljeaktivitet eller endrede oljepriser. Nå er det grunn til å tro at denne andelen har økt til over 40 pst. Samtidig har vi en situasjon hvor investeringsnivået i fastlandsindustrien er på et historisk lavt nivå.

Viser ikke denne utviklingen egentlig at innretningen av skattesystemet for Fastlands-Norge de siste åtte årene ikke har vært spesielt smart?

Marianne Marthinsen (A) [16:59:39]: Vi deler representanten Limis bekymring for økende todeling i norsk økonomi, og det var jo bakgrunnen for at Stoltenberg-regjeringen la fram en vekstpakke i forbindelse med revidert budsjett, der man bl.a. som et hovedgrep senket selskapsskatten med ett prosentpoeng. Det går direkte på bunnlinjen i bedriftene og bidrar til å styrke disse bedriftenes konkurransevne. Det er et helt nødvendig utviklingstrekk i en verden hvor det er sterk konkurranse på selskapsskatt, og hvor vi ser at trenden har vært sterkt nedgående i alle land rundt oss. Vi hadde en av de laveste selskapsskattesatsene i OECD, nå har vi en av de høyeste. Det er klart at det er en utfordring.

Så vil jeg si, som en mer generell kommentar, at når man er opptatt av todeling i økonomien, er det rart at man i sitt første budsjett svarer med å øke oljeavhengigheten, øke oljeengebruken, kutte i målrettede ordninger mot f.eks. fiskeri, fastlandsnæringer og landbruk, som kan bidra til å utjevne den forskjellen.

Hans Olav Syversen (KrF) [17:00:55]: Takk for et stort sett balansert innlegg fra Arbeiderpartiet.

Jeg har lyst til å spørre litt om land-for-land-rapportering. Representanten var innom lovforslaget som forelå fra regjeringen. Det lovforslaget er blitt skarpere, vil jeg si, gjennom behandlingen i Stortinget, hvor skattetilpasning

blir en del av formålet med loven. På noen uker har de tre tidligere regjeringspartiene ikke bare endret posisjon til å være med på det, men ytterligere kommet med et skjerpet forslag.

Mitt spørsmål er: Siden innvendingene mot lovforslaget var vel kjent også da regjeringen Stoltenberg skulle legge fram sitt forslag til statsbudsjett, er denne friheten en av de mange fordeler representanten Marthinsen ser ved ikke å være i regjering lenger?

Marianne Marthinsen (A) [17:01:58]: Jeg mener at det lovforslaget som ble lagt fram av Stoltenberg-regjeringen, i det alt vesentlige var godt, som et redskap for å bekjempe korrupsjon, og som et redskap for å sikre demokratisk kontroll. Det som har skjedd i løpet av de siste ukene, er at vi har hørt på innspill fra de organisasjonene som har vært opptatt av lovforslaget, og det er sånn demokratiet fungerer.

Vi mener at det vil være bra om man nå utreder muligheten for også å inkludere skatteunndragelse som en del av formålet med loven. Det er ikke noe mer enn en utredning vi ber om, for å kunne legge grunnlaget for å ta dette inn i loven på et senere tidspunkt. Vi konkretiserer hvordan det kan gjøres og mener bl.a. at det da vil være naturlig å se på om det å sette krav til rapportering fra alle land hvor disse bedriftene har sin virksomhet, vil være et effektivt tiltak for å sikre akkurat det. Jeg håper da, som jeg nevnte i mitt innlegg, at dette er forslag som vil få bl.a. Kristelig Folkepartis tilslutning.

Terje Breivik (V) [17:03:02]: Av flere lett umotiverede skatte- og avgiftsforslag som har kome frå den førre regjeringa dei siste åtte åra, er forslaget om å innføra budstidsmodell for gevinstskatt av bustader noko av det som er vanskelegast å forstå. Ein konsekvens av forslaget er at personar som er tilsette av den norske stat, og beordra på oppdrag, anten andre stader i landet enn der ein sjølv bur, eller til utlandet for kortare periodar, vert straffa skattemessig ved sal av eigen bustad om bustaden vert leigd ut i den tida dei er på oppdrag for kongeriket.

Kvifor meiner representanten Marthinsen og Arbeidarpartiet at dette er ei fornuftig og logisk skatteendring?

Marianne Marthinsen (A) [17:03:46]: Problemet med det systemet vi har hatt for gevinstbeskatning ved salg av bolig, har vært at vi har fått en veldig ugunstig tilpasning til det regelverket som var. Jeg tror de aller fleste vil være i stand til å kunne bo ett år i en bolig for å kunne slippe skattlegging ved salg. Derfor har vi utviklet et regelverk som vil være mer rettferdig, som det vil være vanskeligere å omgå, og som vil gjenspeile den faktiske tiden man har bodd i boligen. De mente vi var et fornuftig forslag. Vi tar til etterretning at det ikke lenger har flertall i Stortinget og kommer til å falle.

Presidenten: Replikskordskiftet er dermed omme.

Hans Andreas Limi (FrP) [17:04:46]: For Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen er ikke skatt et mål, men et

middel, og regjeringen vil bruke skatte- og avgiftssystemet til å finansiere fellesgoder, sikre sosial mobilitet, oppnå mer effektiv ressursutnyttelse og gi bedre vilkår for norsk næringsliv. Det private eierskapet skal styrkes, og det skal i større grad lønne seg å jobbe, spare og investere. I tillegg vil regjeringen stimulere til mer miljøvennlig adferd. I budsjettforliket har regjeringen fått tilslutning fra Kristelig Folkeparti og Venstre til hovedlinjene i forslaget til statsbudsjett for 2014.

Det foreslåtte skatte- og avgiftsopplegget for 2014 viser en ny retning for Norge. Under den rød-grønne regjeringen økte skatte- og avgiftsnivået. Nå markeres en ny linje i skatte- og avgiftspolitikken ved at det foreslås samlede skattelettelser på rundt 7,3 mrd. kr sammenlignet med Stoltenberg II-regjeringens forslag. For utviklingen i fastlandsøkonomien er vekstfremmende skatte- og avgiftslettelser, sammen med økte investeringer til infrastruktur, utdanning og forskning, viktige bidrag for å sikre fremtidig velferd. Det er grunn til å minne om at det i OECD-sammenheng kun er Danmark som har høyere skattenivå enn vår fastlandsøkonomi. De foreslåtte skattelettelsene i budsjettforliket for 2014 bidrar til å redusere skattetrykket i fastlandsøkonomien og er ett av mange skritt i riktig retning.

Endringer i skattesystemet påvirker ikke bare økonomisk vekst. En overordnet skattedebatt må fokusere på flere elementer som effektivitet, fordeling, enkelhet og evne til å innkreve offentlige midler. Endringer i skattesystemet og nivå må ikke motivere til nye tilpasninger og feil bruk av ressurser til skatteoptimalisering. En isolert reduksjon i selskapsskattesatsen i 2014, slik Stoltenberg II-regjeringen foreslo, er ingen god løsning. Ulike skattesatser på alminnelig inntekt for personer og selskaper gjør skattesystemet mindre oversiktlig og inviterer nettopp til tilpasninger. I tillegg bryter forslaget med forutsigbarhet og nedfelte prinsipper fra tidligere skattereformer. Regjeringens forslag om å redusere skattesatsen på alminnelig inntekt fra 28 til 27 pst. for personer og selskaper er et viktig vekstfremmende tiltak i tillegg til å ivareta krav til oversiktighet og unngå tilpasninger.

Profilen på skatteopplegget for 2014 har allerede vært et mye debattert tema. De rød-grønne fokuserer på effekten for de høyeste og laveste inntektene, hvor skattelettelsene gir stor eller liten kroneeffekt. For regjeringen og flertallspartiene er det viktig å gi brede grupper i befolkningen skattelettelser fordi disse endringene vil gi størst positiv effekt for fastlandsøkonomien. Halvparten av befolkningen har inntekter mellom 350 000 og 1 mill. kr. Med regjeringens opplegg vil denne gruppen få ca. halvparten av de totale lettelsene i personbeskatningen. Dette utgjør et stort flertall av norske lønsmottakere, som i veldig liten grad har fått skattelettelser de siste årene. Samtidig har det vært avgiftsøkninger og blitt innført nye avgifter, som bl.a. bompenger. Lettelser for dem med svært lav inntekt skyldes i hovedsak økte satser i minstefradragene.

Debatt om skatter og avgifter har en tendens til å være veldig forutsigbar og bli isolert til rene fordelings effekter i samfunnet. Venstresiden har en slags overbevisning om at det er en automatisk sammenheng mellom skattenivå og

kvalitet på velferdsordninger. Én krone i økt skatt skal gi én krone ekstra til økt velferd. Slik er det jo ikke. Det er ingen slik automatisk sammenheng.

Til tross for høyt skattenivå, skatteøkninger og oljeinntekter de siste åtte årene har det ikke blitt store forbedringer innen samferdsel, helse eller utdanning – snarere tvert om, vil mange hevde. Samtidig som bevilgningene har økt, har også byråkratiet vokst, og det norske kostnadsnivået har blitt ekstremt høyt i forhold til andre land i Europa. Velferd er ikke gratis selv om den er offentlig; noen må finansiere de godene som skal fordeles. Skatte- og avgiftssystemet må derfor utformes slik at det fremmer arbeid, investeringer og sparing, både i bedrifter og i husholdninger, og sikrer tilstrekkelig finansiering til å løse akutte behov innen viktige samfunnsområder. Robuste skatteinntekter er avgjørende for å kunne finansiere offentlige velferdsgoder og ordninger for inntektssikring. Det er langt viktigere bidrag til omfordeling enn skattenes bidrag til å jevne ut inntekter. Regjeringens vekstfremmende skattelettelser bidrar dermed til å trygge fremtidig velferd uten å skape formuende nullskatteyttere.

For øvrig er regjeringens forslag i tråd med konklusjonene i økonomisk forskning og i henhold til anbefalinger fra OECD om at satsreduksjoner på arbeid, sparing og investeringer er de beste vekstfremmende skattelettelsene.

Regjeringen foreslår å fjerne arveavgiften i sin helhet i 2014, og med dette forsvinner en avgift som svært mange inklusiv norske bedriftseiere har ønsket å bli kvitt. Samtidig innføres en hovedregel om at mottaker overtar de skattemessige verdiene til arvegiver. Det er nødvendig for å oppnå god sammenheng og likebehandling i skattesystemet. Samtidig foreslås det også noen unntak for boliger, fritidsboliger og alminnelige gårdsbruk eller skogbruk som kunne vært solgt skattefritt på arvelaters/givers hånd. Utover dette må ikke en viktig avgiftslettelse for alle skatteyttere undergraves av at noen få grupper mister sine særfordeler innenfor dagens system.

Avslutningsvis er Fremskrittspartiet veldig opptatt av pensjonistenes ve og vel, og det er derfor tilfredsstillende at pensjonistene som gruppe i dette forslaget til skatte- og avgiftsopplegg for 2014 får nærmere 500 mill. kr i lettelser. Lettelser i formuesskatten er særlig viktig for denne gruppen, ettersom mange pensjonister har nedbetalt huslån, og de har netto formue i form av bankinnskudd og verdipapirer.

Med skatteopplegget for 2014 gis det skattelettelser for pensjonister som fikk skatteøkninger ved omleggingen i 2011, og minstepensjonistene er og skal fortsatt være helt skjernet fra skatt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tore Hagebakken (A) [17:12:17]: Representanten Limi understreket at det nå er en ny retning, og det er jeg hjertens enig i. Men jeg må si det her, som jeg har sagt ganske mange ganger, at dette går i retning av økte forskjeller, og det har vi fått skriftlig også fra Finansdepartementet. De med over 2 mill. kr i inntekt får ca. 40 000 kr i skattelette. 1/100-del av det får de som tjener rundt

400 000 kr. Så prates det om skattelette til de brede grupper. Tidligere har vi hørt om skattelettelse for folk flest – vi har hørt det ganske mange ganger fra Fremskrittspartiet. Jeg tror jeg vil ende opp med å spørre: Hvem er det Fremskrittspartiet definerer som «folk flest»?

Hans Andreas Limi (FrP) [17:13:13]: «Folk flest» er det brede lag av befolkningen, og det er faktisk slik at det er et stort flertall av norske lønsmottakere som får skattelettelse ved regjeringens opplegg for 2014. Cirka halvparten har altså en inntekt som ligger mellom 350 000 kr og opp imot 1 mill. kr, og da kan man litt avhengig av formuessituasjonen forvente en skattelette som vil ligge fra pluss/minus 1 500 kr og opp imot i overkant av 4 000 kr i året. Det mener jeg er en god start på et fornuftig skatte- og avgiftsopplegg.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [17:14:04]: Det som representanten Limi definerer som enkelte særgrupper, er over 200 000 mennesker som er selvstendig næringsdrivende i dag. Jeg synes ikke det er noen særgruppe, det er mange av de menneskene som har nye ideer og bedre løsninger, og tør å starte eget arbeid istedenfor å søke en fast jobb. De tar ekstra risiko.

Det mest forunderlige med arveavgiftsendringen er at en ikke har utredet konsekvensene av det. Da er mitt spørsmål til Fremskrittspartiet: Hvorfor ønsker Fremskrittspartiet bare å utrede konsekvensene for den ene gruppen som blir berørt av det, bønder, og ikke for alle de andre selvstendige næringsdrivende som også blir rammet av den endringen? Kan Fremskrittspartiet garantere at næringslivet i sum kommer positivt ut av det, eller kan dere ikke garantere det?

Hans Andreas Limi (FrP) [17:14:49]: Det er veldig mange selvstendig næringsdrivende som har organisert seg i en annen selskapsform enn personlige foretak. For dem vil ikke denne endringen bety noen endring, snarere tvert om, det vil bety en fordel ved at de slipper arveavgift ved et generasjonsskifte.

Det som er situasjonen for landbruket, er at de har fått et unntak. De får lov til å skrive opp verdien på landbruks-eiendommer inntil $\frac{3}{4}$ av markedsverdien. Allerede der ligger det et unntak. Grunnen til at man må gjøre en grundigere gjennomgang for landbruket, er at de har så mange særfordeler og så mange skattefordeler at vi er nødt til å se dette i en helhet. Der er landbruket i en særstilling. Jeg sier ikke dette med negativt fortegn, men det er grunnen til at det er så vidt omfattende. Der må man ta en fullstendig gjennomgang.

Terje Breivik (V) [17:15:42]: På initiativ fra Venstre fremja Venstre, Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti eit felles representantforslag i februar 2008 om å innføre skattefritak for forskingsinstitutt som tek imot basisløyvingar frå staten. I dagens innstilling står Venstre likevel aleine igjen om å føreslå det same som me var samde om før valet, og har vore samde om sidan 2008. Så nytt parti, nytt forsøk: Eg vonar representanten Limi kan

stadfesta at dette kjem av ein kombinasjon av knappe rammer og tidsfristar, og at Framstegspartiet igjen bidreg til å danna fleirtal for dette ved neste krossveg.

Hans Andreas Limi (FrP) [17:16:26]: Det jeg kan bekrefte, er at vi har stått sammen om å fremme dette forslaget tidligere, og det er ingen grunn til at man ikke kan se på forslaget igjen. Det har, som det ble svart tidligere i dag, ikke vært en del av verken forhandlinger om samarbeidsavtale eller regjeringserklæring, men det er ikke dermed sagt at ikke vi kan ta det inn i den prosessen som starter med budsjettet for 2015.

Snorre Serigstad Valen (SV) [17:17:04]: Jeg merker meg at både Høyre og Fremskrittspartiet for å få eget skatteopplegg til å gi mening er nødt til å definere «folk flest» som folk som tjener oppunder millionen. Jeg er nok ikke enig i den definisjonen. Folk flest tjener ikke så mye. Men la det ligge – jeg deler representanten Limis omtanke for folk flest og bekymringen representanten Limi har for todelingen av økonomien. Derfor lurer jeg på hvordan Fremskrittspartiet kan mene det er lurt å øke oljepengebruken for å gi skatteletter som i hovedsak ikke går til mennesker med vanlige inntekter. Hva slags effekt tror representanten Limi at den økte oljepengebruken kan ha for fastlandsøkonomien og for den stadig økende todelingen i økonomien?

Hans Andreas Limi (FrP) [17:17:41]: Aller først vil jeg bare presisere at jeg sa ikke at folk flest tjener oppunder 1 mill. kr. Jeg sa at halvparten av lønsmottakerne har en inntekt på mellom 350 000 kr og 1 mill. kr, og det er dog noe annet.

Jeg er veldig bekymret for todelingen i norsk økonomi. Jeg tror ikke den endres vesentlig av at man bruker i underkant av 4 mrd. kr mer over statsbudsjettet. Det er ikke det som er hovedproblemet. Hovedproblemet er at vi har ført en økonomisk politikk som har bidratt til at vi har en altfor lav vekst med tanke på positiv utvikling i fastlandsøkonomien, ikke minst fordi industrien ikke tør å investere. Det er nettopp det vi prøver å gjøre noe med gjennom det skatte- og avgiftsopplegget som fremmes for 2014.

Presidenten: Replikordskiftet er slutt.

Hans Olav Syversen (KrF) [17:18:37]: Vi hadde en omfattende debatt om hele finansinnstillingen, så jeg skal prøve ikke å gjenta meg selv for mye. Men når det gjelder skatt og avgift, har vi som målsetting at skatte- og avgiftssystemet i minst mulig grad skal hemme verdiskapingen. Det skal bidra til økt sysselsetting, det skal styrke frivillighet og sparing samt bidra til å nå viktige mål om fordeling, miljø og folkehelse.

For å ta dette med fordeling, som også representanten Marthinsen var innom: Ja, vi ønsker et samfunn der det ikke er altfor store forskjeller. Men når man hører debatten, får man inntrykk av at det viktigste er ikke å løfte grupper, det viktigste er at forskjellene reduseres. Med andre ord, det blir hovedmålet, ikke å løfte grupper som virkelig

trenger det. Da har man – mener jeg – ikke den helt rette balansen i hvordan man tenker rundt skattesystemet. Det viktigste for oss er faktisk at vi løfter grupper som trenger det, selv om vi mener at dette med at forskjellene ikke er for store, absolutt er et gode i seg selv. Men det må også balanseres mot det andre.

Vi har en budsjettavtale bak oss. Et av de forslagene som begge regjeringer ønsket å gå videre på, var å fjerne skatteklasser 2. Det blir jo en endring gjennom den avtalen som vi har inngått, hvor skatteklasser 2 fortsatt består. Jeg får si det, så er det sagt, at den argumentasjonen – jeg vet dette faller noen tungt for brystet – som er i Prop. 1 LS fra 2013–2014 rundt skatteklasser 2, er ubehagelig, etter min mening. Man tilpasser så til de grader argumentasjonen ut fra akkurat hvilke målsettinger man har, bl.a. hvilke grupper – der hvor begge er innvandrere, der hvor den ene er innvandrere – og slik fortsetter hele argumentasjonen knyttet til akkurat skatteklasser 2. Jeg synes man skal tenke seg om før man fremover tilpasser argumentasjonen så til de grader som man har gjort akkurat her.

Ellers er vi også glad for at det er ytterligere et grønt skatteskifte i denne avtalen vi har inngått. Det lover også godt for den grønne skattekommisjonen som vi skal få, og som gjør at vi faktisk kan operasjonalisere de målene som klimaforliket har. For det er det som har vært problemet til nå; vi har hatt mål, men vi har ikke i tilstrekkelig grad hatt planer for å nå målene.

På frivillighetssektoren er vi meget godt fornøyd med å øke skattefradraget for gaver til frivillige organisasjoner med rundt 40 pst. Det betyr i realiteten at frivillige organisasjoner får mer penger som de fritt disponerer, som ikke må være etter søknad til prosjekt A, B eller C. Det også styrker demokratiet, hvis vi skal bruke så store ord.

Så var representanten Marthinsen også innom land-for-land-rapportering. Jeg er veldig glad for den enigheten vi har fått der om at skattetilpasning skal med i målet, og vi ser veldig fram til hvordan arbeidet nå skal kjøres videre fra regjeringens side for å gjøre dette til et operativt instrument. Jeg kan forsikre om at det er noe vi kommer til å følge nøye med på, slik at målsettingen med denne styrkingen av land-for-land-rapportering faktisk oppnås.

Med det er vi tilfreds med storparten av det vi har fått gjennom i avtalen. Det er alltid noe man skulle ønske at man fikk enda mer gehør for, men det kommer jo nye muligheter.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [17:23:49]: Representanten Syversen var også finanspolitisk talsmann for Kristelig Folkeparti i fjor, og han la fram et alternativt budsjett der Kristelig Folkeparti kritiserte den rød-grønne regjeringen for en for svak fordelingsprofil. Kristelig Folkeparti foreslo å innføre et trinn til i toppskatten – et tredje trinn i toppskatten – fordi man ønsket å ha en tydeligere og klarere fordelingsprofil. Derfor blir det litt underlig å høre representanten Syversen nå, som kritiserer oss i de rød-grønne partiene fordi vi er opptatt av fordelingsprofilen i skattesystemet, når det var et av hovedpoengene i fjor.

Hvorfor har representanten Syversen et annet syn i år enn i fjor? Og hvorfor var et tredje trinn i toppskatten et godt forslag i fjor, men ikke i år?

Hans Olav Syversen (KrF) [17:24:35]: Jeg holdt på å si at det er fordi jeg har blitt et år klokere, men det skal jeg selvfølgelig ikke si, for det blir sikkert brukt mot meg.

Jeg tror jeg skal si at det vi har kommet fram til her, er en helhet ut fra fire partier. Jeg synes for så vidt fortsatt det forslaget vi hadde i fjor, er godt. Det ville ikke – tror jeg – rammet viljen til arbeid, samtidig som det hadde en klar fordelingsmessig profil. Jeg vil også si, som jeg faktisk sa i budsjettdebatten i fjor, at det viktigste for oss er ikke å bekjempe de rike, hvis noen skulle tro det. Det viktigste for oss er faktisk å løfte dem som er fattigst.

Terje Breivik (V) [17:25:29]: Dei er litt einspora, spørsmåla frå meg i kveld: Eg viser igjen til det same fellesforslaget frå Venstre, Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti frå februar 2008 om å innføra skattefritak for forskingsinstitutt som tek imot basisløyvingar frå staten.

Eg gjer det kort: Eg vonar at representanten Syversen og Kristeleg Folkeparti igjen kan bidra til å danne fleirtal for dette ved neste krossveg.

Hans Olav Syversen (KrF) [17:25:57]: Jeg har i hvert fall – tror jeg – nå oppfattet at dette er et viktig punkt for Venstre, og at vi kan påregne at det er noe vi kommer til å høre mer om det kommende året. Jeg synes for så vidt både representanten Meling og representanten Limi svarte godt på det, og vi ser fram til å kunne diskutere akkurat det punktet ganske nøye – vil jeg anta – med representanten Breivik ved neste anledning.

Snorre Serigstad Valen (SV) [17:26:34]: Jeg er i likhet med representanten Syversen veldig glad for den enigheten som er i Stortinget, og som Kristelig Folkeparti og Venstre fortjener honnør for, om at man skal styrke profilen i land-for-land-rapporteringen. Men Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet fremmer to forslag som går lenger, og som tar opp i seg et minst like viktig innspill fra sivilsamfunnet og organisasjonene, og det er at regelverket også må omfatte land med støttefunksjoner, altså skatteparadis. Jeg ønsker derfor å vite om Kristelig Folkeparti kommer til å stemme for disse forslagene, i tråd med ønskene fra et bredt sivilsamfunn.

Hans Olav Syversen (KrF) [17:27:11]: Jeg tror representanten Serigstad Valen ser av innstillingen hvordan vi kommer til å stemme, men jeg kan si så mye som at jeg har absolutt sympati for forslaget. Samtidig vil jeg anta at når skattetilpasning kommer inn som en del av formålet, må man nødvendigvis også se hen til hvordan skatteflukten ofte skjer, og den vil ofte skje nettopp til skatteparadis. I det legger jeg til grunn at det – i hvert fall indirekte – blir en del av det regjeringen nå må jobbe videre med. Men jeg kan si det slik at jeg ikke anser oss ferdig med akkurat denne delen av land-for-land-rapporteringen. Jeg tror også at in-

ternasjonalt – ikke minst i etterkant av finanskrisen – er svært mange land blitt interessert på en helt annen måte i å se hvor kapitalen går og hvor den forsvinner, for å si det bokstavelig.

Tore Hagebakken (A) [17:28:17]: Jeg er veldig enig med representanten Syversen i hvor viktig det er å løfte grupper som virkelig trenger det. Kristelig Folkeparti og Arbeiderpartiet har mye felles tankegodt om den sosiale profilen på skattesystemet. Jeg håper representanten er enig i det.

Som et av få vestlige land har vi i Norge klart å redusere inntektsforskjeller mellom folk, men den nye regjeringa vender kursen mot økte forskjeller – bekreftet fra Finansdepartementet – og 40 pst. av skatteletten går til de rundt 4 pst. med de høyeste inntektene. Det store flertallet av folk flest får smuler.

Vil Kristelig Folkeparti være med på flere forlik som har usosial profil, eller vil de – dersom dette viser seg bare å være første steg på veien mot enda større forskjeller – være med og sette ned foten her i Stortinget?

Hans Olav Syversen (KrF) [17:29:09]: Takk for tiltroen til partiet som sådant og hva vi er opptatt av. Det har representanten Hagebakken mye rett i.

Men som jeg sa, la oss ikke bli helt fiksert på spørsmålet om hvem som tjener hva, og hvem som skattes for hva. Kanskje det aller viktigste er å løfte de gruppene som trenger det mest. Da regner jeg med at det også er et paradoks for representanten Hagebakken at det under forrige regjering ble flere fattige barn. Man må veie dette opp mot hverandre. Hva er det som til sammen skaper en vekstevne i økonomien som gjør at vi kan løfte dem som er svakest? Men jeg er enig i at det er en selvstendig verdi at forskjellene ikke er for store, for det har også med en samfunnskontrakt å gjøre, etter min mening. Dette skal balanseres, og jeg kan forsikre om at det er Kristelig Folkeparti opptatt av.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [17:30:21]: I dag vedtar Stortinget et skatteopplegg som bidrar til økte forskjeller. Regjeringen har bevisst valgt å gi skatteuttak til dem med høye inntekter istedenfor dem med lave inntekter. De som har under og rundt 150 000 kr i inntekt, får 300 kr i skatteuttak, mens de med 2 mill. kr i inntekt får 39 000 kr. Vi i Senterpartiet mener at noe av suksessen i Norge er at vi har brukt mange ulike virkemidler, bl.a. skattesystemet vårt, til over tid å utjevne forskjeller og få et samfunn der vi er likeverdige også økonomisk.

En annen suksess i det norske samfunnet har vært at vi har ønsket å ha en bra geografisk fordeling – å ta hele Norge i bruk – og at vi har brukt aktive virkemidler for å få det til. I finansdebatten kom det klart fram, og vedtakene viste at Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre svekket alle virkemidlene i verktøykassen for å føre en aktiv næringspolitikk, og at det er mindre penger til det innenfor fiskeri, jordbruk og skogbruk.

Man kuttet virkemidlene til de personene som har nye

ideer og bedre løsninger, ved å kutte i de regionale utviklingsmidlene og i Innovasjon Norge. Man har svekket så å si alle de næringsrettede virkemidlene systematisk, sånn at vi neste år kan føre en mindre aktiv næringspolitikk i Norge enn i år, og man kan ikke føre en aktiv næringspolitikk for å få næringsvirksomhet rundt omkring i hele landet fordi hovedprioriteringen var skattelette og økt oljepengebruk.

Da skulle man jo tro at når man kom til skattedebatten i dag – skattedebatt nummer to – skulle man finne en målrettet og aktiv næringspolitikk, og at det skulle være nye målrettede grep for å styrke den norske konkurransekraften i næringslivet vårt. Men det viktigste grepet for næringslivet som ligger i dette skatteopplegget, er jo det grepet som den rød-grønne regjeringen la inn når det gjelder å redusere selskapsskatten fra 28 til 27 pst. Det var det den rød-grønne regjeringen som prioriterte, mens når vi ser de skattemessige grepene fra regjeringen Solberg – og vi ser det fra budsjettforliket – er det så å si helt fritt for skattemessige grep som treffer næringslivet.

La oss ta arveavgiften først. Man har med alle mulige basuner vært veldig stolt over at man har fjernet arveavgiften. Men så glemte man å utrede konsekvensen for næringslivet først. Jeg synes det er en måte å behandle enkeltpersonforetak på som er veldig underlig. Man har ikke sett på konsekvensene for dem som f.eks. har investert i næringseiendom, og som skal overdra den til sine barn, hvordan det rammer dem, og man har ikke utredet konsekvensene for dem som har startet en slakteribedrift eller et snekkerverksted – og alle andre små foretak rundt omkring i Norge.

Selv om jeg er glad i landbruket og er tidligere landbruksminister, synes jeg også det er underlig at den eneste gruppen man skal utrede konsekvensen for, er bønder. Jeg kan ikke forstå det. Hvorfor skal en ikke utrede konsekvensen for alle? Hvorfor er det bare bøndene som skal få en egen utredning? Hvorfor kan ikke alle andre enkeltpersonforetak også få en utredning? Jeg håper at finansministeren i løpet av debatten i dag vil klargjøre at man også skal se på andre grupper enn bare landbruket.

I behandlingen av finansdebatten kom det fram i svaret fra Siv Jensen at det første forslaget ga ca. 800 mill. kr i skattelette for næringsdrivende. Men med de avgiftsøkningene som kom i budsjettforliket, på dieselpris og elavgift, ble de nullet ut, og man vet ikke konsekvensene for arveavgift.

Så er det en annen ting som jeg mener er kritikkverdigg med skatteopplegget. Regjeringen har varslet skattemessige grep som man ikke gjennomfører. Vi kommer til å se en reduksjon i enøktiltak neste år, og det er veldig beklagelig at Sundvolden-erklæringen sier at man skal gjennomføre grep, og så velger man ikke å gjøre det. Man må ikke varsle skattemessige grep som gir atferdsendring, og så ikke gjennomføre dem. Det som da skjer, er at de som har investert i næringsvirksomhet, de som planlegger å investere i boligen sin, blir satt i en kjempestor klemme fordi ting blir satt på vent. Det ansvaret bærer Høyre og Fremskrittspartiet, som varsler endringer, men som ikke har gjennomføringsevne.

Til slutt: Senterpartiet mener at det er tid for å føre en aktiv politikk for å utjevne forskjeller. Det har vært en suksess for landet vårt. Senterpartiet mener det er tid for å føre en aktiv næringspolitikk, så vi kan få brukt ressursene rundt omkring i hele landet.

Dette budsjettet svarer ikke på utfordringene, og det er vi lei oss for.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Siri A. Meling (H) [17:35:19]: Med såpass mye kritikk rettet mot fjerning av arveavgiften er det fristende å spørre representanten: Kommer Senterpartiet til å gå til valg på å gjeninnføre arveavgiften om noen år?

I tillegg er det noen trekk ved måten Senterpartiet har rigget seg i denne skatte- og avgiftsproposisjonen, som jeg synes er litt underlige. De står jo mye sammen med Arbeiderpartiet og SV, men på noen områder stikker de seg ut for seg selv, bl.a. når gjelder den foreslåtte avgiftsøkningen på grunnavgiften for mineralolje. Den er jo en del av en grønn skatteomlegging.

Mitt spørsmål til Slagsvold Vedum er: Hvorfor støtter ikke Senterpartiet opp om denne grønne skatteomleggingen? Og hvis Senterpartiet var bekymret for en målgruppe, hvorfor gikk de da, sammen med Stoltenberg II, i dette budsjettet inn for å øke CO₂-avgiften, som også slår ut på akkurat det samme?

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [17:36:17]: Først til arveavgiften: Det er veldig viktig når man gjør skatte- og avgiftsendringer, at man har to tanker i hodet på én gang. Det hadde regjeringen, og man fjernet muligheten til å oppskrive verdier gjennom at man fjernet diskontinuitetsprinsippet.

Men når man fjerner det, må man jo sette seg inn i hvilke konsekvenser det får. Det har ikke Høyre og Fremskrittspartiet gjort. Vi økte også bunnfradraget i arveavgiften, for vi så at det ga uheldige utslag, men vi fortsatte, og vi beholdt diskontinuitetsprinsippet, som gjør at man kan oppskrive verdier på f.eks. næringseiendom.

Jeg mener det er kritikkverdige av Høyre at de ikke setter seg inn i konsekvensene av sine egne forslag, og at veldig mange næringsdrivende neste år kommer til å få mer og ikke mindre skatt, når de har solgt det som en seier for næringslivet rundt omkring i Norge. Ingen er for en avgift i utgangspunktet, men når den skal fjernes, må man i alle fall vite hvorfor man fjerner den, og hvilke konsekvenser det får.

Når det gjelder vår motstand mot å øke avgiftene på avgiftsfri diesel, er det fordi vi ikke ønsker å ha høyere avgifter, fordi det gir merkostnader for bl.a. anleggsbransjen.

Tom E. B. Holthe (FrP) [17:37:28]: Tidligere i dag, under de forskjellige debattene, har det vært vist veldig mye til eventuelle valgløftebrudd. Jeg hørte ikke så mye om det i innlegget til Slagsvold Vedum nå.

Det kan kanskje være lurt, for i Innst. 4 L foreslår regjeringen en økning av BSU fra 150 000 kr til 200 000 kr. Leser jeg Senterpartiets partiprogram, foreslår de nøyaktig

det samme i programmet. Men leser jeg merknadene, går altså Senterpartiet imot denne økningen som regjeringen foreslår.

Kan vi ane et lite løftebrudd her?

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [17:38:10]: Skatteopp- legget er jo et helhetlig opplegg, og da vi forhandlet om skatteopplegget i Stoltenberg II-regjeringen, den rød-grønne regjeringen, måtte vi veie ulike typer interesser opp mot hverandre. Da mente vi at i år var det ikke rom for å øke BSU. Senterpartiets målsetting i løpet av perioden har vært at vi skal øke den. Men vi mente, i motsetning til Fremskrittspartiet, at det var uklokt f.eks. å øke avgiftene for dem som jobber i anleggsbransjen, mens Fremskrittspartiet mente det var klokt.

Man gjør ulike prioriteringer, og i år mente vi at vi ikke hadde rom for BSU-økningen. Men vi har som mål å støtte den type endring i løpet av perioden, hvis vi finner rom for det.

Presidenten: Vi går tilbake til den ordinære talerlisten – nei, det er kommet en replikant til. Slagsvold Vedum skal få lov til å stå her litt til.

Hans Olav Syversen (KrF) [17:39:03]: Jeg synes representanten Slagsvold Vedum slapp altfor billig unna.

Mitt spørsmål går nemlig på et annet punkt om skatt hvor vi har vært enig, nemlig viktigheten av å gi skattefradrag til frivillige organisasjoner. Jeg respekterer at man gikk ut av en regjering osv., og at dette er det budsjettet man forholder seg til.

Vil Senterpartiet fremover kunne regnes som en alliert i å styrke frivillig sektor, bl.a. ved å heve skattefradraget for gaver gitt til frivillige organisasjoner?

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [17:39:44]: Innføringen av ordningen med skattefradrag for gaver til frivillige organisasjoner var noe Senterpartiet og Kristelig Folkeparti sto sammen om i sin tid. Det har vært en vellykket ordning, det har vært en god ordning.

Da vi skulle prioritere i budsjettet for i år, var det mange som mente at det aller viktigste å prioritere – det var en entydig prioritering vi hadde for frivillig sektor – var moms-kompensasjonsordningen. Vi mente det var viktig å fullfinansiere den, for det hadde vi lovt. Det var varslet en opptrappingsplan, og derfor var det det som var vår hovedprioritering. Og det kommer alle til gode, uavhengig av om det er noen som har mulighet til å gi gave eller ikke.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Terje Breivik (V) [17:40:39]: Skatte- og avgiftsopp- legget for 2014 vert behandla ut frå litt andre føresetnader enn normalt. Det vanlege er at me fyrst behandlar skatte- og avgiftsopp- legget og deretter sjølve finansinnstillinga. I år har me gjort det i motsett rekkefølge, noko som medfører at rammevedtaka som er gjorde for Rammeområde 21, legg avgrensingar for kva forslag som kan fremjast i dei to innstillingane me behandlar i dag.

Venstre fremjar soleis ikkje alle forslaga i sitt alternative statsbudsjett, men berre forslag som ikkje har provenyeffekt for 2014, i Innst. 4 L, og ein del forslag innanfor ei provenynøytral ramme i Innst. 3 S.

Venstre sitt overordna mål i skattepolitikken er eit grønt skatteskitte, der skattesystemet vert brukt aktivt til å stimulera arbeid og arbeidsplassar, utvikling, investering og eigarskap i norske bedrifter og til å premiera miljøvenleg åtferd. Konkret betyr det lågare skatt på arbeid, eigarskap og verksemder, skattestimuli for å gjera miljøvenlege val og forsterka miljøavgifter.

Skattar og avgifter er eit viktig politisk verkemiddel for å styra åtferd, eit verkemiddel som i altfor liten grad har vorte brukt dei siste åtte åra.

Venstre har i så måte store forventningar til den nye regjeringa og ser særleg fram til arbeidet som skal skje gjennom ein ny grøn skattekommissjon – i tråd med tankegangen til Venstre.

I Venstre sitt alternative statsbudsjett for 2014 føreslo me ei omlegging frå raud til grøn skatt på om lag 7,5 mrd. kr. Me føreslo òg endringar og ei omlegging i skatte- og avgiftssystemet på ytterlegare 2,5 mrd. kr.

I tillegg til eit markant grønt skatteskitte føreslo Venstre to tydelege grep i skattepolitikken. Det eine er ei omlegging av minstefrådraget, personfrådraget, toppskatten og trygdeavgifta. Omlegginga har tre hovudføremål. For det fyrste gjev det ein meir utjamnande effekt, for det andre bidreg det til å betra underfinansieringa av folketrygda. I tillegg stimulerer det til meir arbeid og dermed større skatteinntekter.

Det andre hovudgrepet er ei omlegging, fornying og forenkling av momssystemet. Konkret føreslår Venstre at økologiske produkt, frukt og grønt vert fritekne for moms. Det betyr ein kraftig stimulans mot eit sunnare kosthald og eit meir miljøvenleg landbruk.

Vidare medfører denne endringa ei oppheving av redusert sats på matvarer, og at den generelle momssatsen går ned med eitt prosentpoeng, til 24 pst. Samla vil det utgjera ein avgiftslette for privatpersonar, organisasjonar og verksemder som ikkje er momsregistrerte, på om lag 1,5 mrd. kr.

Venstre er svært oppteke av å leggja tilhøva best mogleg til rette for sjølvstendig næringsdrivande og enkeltpersonføretak. Derfor føreslår me ei rekkje forbetringar for sjølvstendig næringsdrivande i det alternative budsjettet, m.a. ei innføring av eit eige minstefrådrag på 75 000 kr, ei Kapitalfunn-ordning som skal sikra risikovillig kapital til grunderar og nystarta verksemder, ei fondsordning etter svensk modell, endra rutinar for innbetaling av forskotsskatt og ein auke i maksimalt sparebeløp i OTP for enkeltpersonføretak til 6 pst.

Samla fører desse forslaga til ein mykje enklare kvar-dag for enkeltpersonføretaka, ikkje minst sidan dei kjem i kombinasjon med andre forslag i Venstre sitt alternative budsjett, som betre sosiale rettar og gjeninnføring av støtte til ulønt forskingsinnsats.

Me får ikkje fleirtal for dette denne gongen, men me kjem til å jobba aktivt i dei komande budsjettforhandlingane for å få det til.

Lat meg òg få leggja til at den nye regjeringa har føreslått mange endringar i skatte- og avgiftsopplegget som Venstre er samd i. Det gjeld t.d. avvikling av arveavgifta og styrking av BSU og SkatteFUNN.

Venstre er òg grunnleggjande einig med regjeringa om å trekkja det svært byråkratiske og lite treffsikre forslaget frå regjeringa Stoltenberg II om å innføra butidsmodell for gevinstskattlegging av bustad.

Eg tek til slutt opp Venstre sine forslag i dei innstillingane me no har til handsaming.

Presidenten: Representanten Terje Breivik har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Torstein Tvedt Solberg (A) [17:45:40]: Representanten Breivik snakket varmt om miljø i sitt innlegg, og at avgifter kan styre atferd. Men jeg har vanskelig for å se den tydelige grønne profilen i det budsjettet som Venstre til slutt i dag stiller seg bak. Jeg vil mene at det går tydelig fram at vårt budsjett har en tydeligere og bedre miljøprofil enn det Venstre har fått til med Fremskrittspartiet og Høyre.

Jeg vil utfordre representanten spesielt på bilavgiften, siden det er skatter og avgifter vi diskuterer i dag. Den rød-grønne regjeringa har år for år vridt bilavgiften i en mer miljøvennlig retning. Som resultat er utslippene fra nye biler i dag om lag 30 pst. lavere enn i 2006. Vårt budsjettforslag for 2014 ville fortsatt denne prosessen.

Venstre stemmer i dag altså imot det rød-grønne forslaget om å gjøre de mer forurensende bilene dyrere. Hva mener representanten om at regjeringa velger å reversere de klimamessig fornuftige endringene som var foreslått?

Terje Breivik (V) [17:46:43]: Eg skal gje replikanten og Arbeidarpartiet honnør for at dei bidrog i avskjedsbudsjettet sitt til å gje det ein snev av ein grøn skatteskitteprofil. Det er likevel ikkje tvil om at det forliket som Venstre no er med på å støtta i denne salen – både sist veke og i dag – har ein betydelig sterkare grøn skatteprofil. I forhold til resten av miljøsatsinga er det nok å minna representanten om at forliket inneheld ei satsing på jernbane, på kollektiv, på eit heilt anna nivå enn det som det vart lagt opp til frå Arbeidarpartiet og resten av dei raud-grøne partia si side.

Hans Olav Syversen (KrF) [17:47:41]: Jeg er litt tungnem, så nå vil jeg ha et klart svar fra representanten Breivik. Kan vi påregne at Venstre ved første og beste anledning vil gå inn for et generelt skattefritak for private forskningsinstitutter?

Terje Breivik (V) [17:48:05]: Venstre kan i alle fall garantera representanten Syversen at dette kjem han til å få høyra frå min munn neste gong me møtest i formelle tingingar.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [17:48:25]: Først vil jeg si at det er veldig gledelig at Venstre i dag kommer

til å stemme for fornuftige og gode tollsatser på norske landbruksprodukter – det er vi glad for – sammen med Fremskrittspartiet, Høyre og alle andre her i huset.

Men replikken min handler om Venstres ønske om å svekke pendlerfradraget. Venstre er jo et distriktparti og har mange velgere også i Distrikts-Norge. Hvordan kan man mene at det er en klimagevinst i å straffe de som reiser langt for å dra på jobb? Hva er målsettingen med å skattlegge pendlere hardere?

Terje Breivik (V) [17:49:00]: Representanten Slagsvold Vedum går i den klassiske fella der han trekkjer ein del ut av eit totalt grønt skatteskifte. Dette er ein nøydd til å sjå i samanheng. Dersom ein går inn og ser, er det både i budsjettforliket og ikkje minst i Venstre sitt alternative budsjett, og eg har no presentert skatteopplegget, eit samla skatte- og avgiftsopplegg som til saman fører til ein skattelette på vel 4 mrd. kr, som vil koma både privatpersonar og bedrifter til gode.

Snorre Serigstad Valen (SV) [17:49:46]: Venstre legger ofte opp en retorikk der man snakker om endringer fra rød til grønn skatt. Det høres sikkert bra ut, spesielt for Venstres velgere. Men i samme innlegg som representanten Breivik brukte begrepet rød og grønn skatt, snakket han senere om et skattegrep han mente hadde positiv fordelingseffekt. Så mitt korte spørsmål er rett og slett: Er Venstre enig i at skattesystemet også er en viktig fordelingsmekanisme?

Terje Breivik (V) [17:50:16]: Ja, sjølvsagt. Dersom representanten Serigstad Valen går inn på side 13, trur eg, i det dokumentet me no handsamar, ser han ei samla oversikt over Venstre sitt skatte- og avgiftsopplegg, som fører til den i særklasse største skatteletten for dei med minst inntekt, og då særleg for dei med inntekter frå 200 000 kr og nedover.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Snorre Serigstad Valen (SV) [17:50:47]: I denne debatten har det vært en del snakk om inntektsforskjeller – det er bra – men det har også vært noen misforståelser ute og gått. Både Kristelig Folkeparti og Høyre har snakket som om målet med å snakke om fordeling er å straffe noen eller ta noe fra noen. Men det både jeg og representanten Marthinsen fra Arbeiderpartiet har prøvd å løfte fram, er debatten om inntektsforskjeller, hvor mye man har å leve for. I den sammenheng er det verdt å nevne at både SV og Arbeiderpartiet stemmer for et opplegg som gir større skattelette til dem som har minst, inkludert de som er i arbeid, men også de som går på trygd, enn det Høyre og Fremskrittspartiet gjør.

Det å søke små forskjeller handler ikke om å straffe de rike eller å være mer opptatt av å ta noe fra noen på toppen, som representanten Syversen formulerte det. Det handler f.eks. om tillit. I de siste dagene har det gått en viktig debatt om tillit her i landet. Tilliten er høy i Norge. Aftenposten hadde en uformell lommebokundersøkelse, der de

la ut 20 lommebøker i Oslo og fant ut at 15 ble levert tilbake. Det er bare et lite og uformelt eksempel på noe som det også finnes godt faglig belegg for: Samfunn med små forskjeller og der alle bidrar etter evne, er også samfunn der tilliten mellom folk er høyere og tilliten til institusjoner er høyere, med alt det gode det fører med seg. Jeg mener det er noe av det fineste med landet vårt – alt fra at jeg kan be sidemannen om å passe på sakene mine når jeg er på kafé og går bort i noen minutter, til at det ikke ble ranet og plyndret i Oslo sentrum i de kaotiske timene etter bombeeksplosjonen den 22. juli.

Dette kommer ikke av at vi nordmenn er bedre mennesker enn andre folk. Det kommer av at vi har bygd et system som bygger på tillit, og som dermed styrker tilliten. Tillit er en fornybar ressurs. Gir du tillit, får du tillit tilbake. Viser du manglende tillit, kan du forvente manglende tillit tilbake.

Så det er ikke til å bli overrasket over at tilliten falt i land som Sverige og Finland på 1990-tallet under store vansker og økonomiske omstillinger, og at tilliten mellom folk er mye lavere i de landene som nå opplever store økonomiske og sosiale problemer i Europa.

Den norske tilliten er en verdi og et gode som må forvaltes fornuftig. Det forutsetter at vi har en forståelse av hvorfor samfunnet vårt er bygd opp som det er. At vi har formuesskatt i Norge, er f.eks. ikke fordi det er noe ønske om å straffe de rike, som statsministeren antydte under trontaledebatten. Det er fordi det er et gode for alle at man ser at alle bidrar etter evne. Når folk flest ser at også de rikeste må bidra til fellesskapet, øker viljen til selv å bidra. Og ved selv å bidra har nok mange i Norge med rette en følelse av å bidra til noe større enn seg selv.

Skattesystemet vårt er ikke bare til for å finansiere offentlig sektor eller styre atferd, men for å sikre like muligheter for å utjevne forskjeller. Jeg tror den skattepolitikken regjeringen nå får flertall for i Stortinget, over tid vil svekke denne tilliten i Norge, for det første fordi den legger til rette for en utvikling der de økonomiske forskjellene i Norge for første gang på åtte år vil øke i 2014. Norge vil med en politikk som favoriserer dem som tjener mest, følge den europeiske trenden vi i mange år har klart å unngå å være en del av.

For det andre er det fordi politikken ikke er basert på empiri, ikke fakta, ikke dokumenterte virkninger, men retorikk. Det er bare retorikk å hevde at kutt i formuesskatt og fjerning av arveavgiften har noen positiv effekt på økonomien. Det er bare retorikk å hevde at folk flest får mer å rutte med når vanlige inntekter får en skattelette på under kronen om dagen, og SV og Arbeiderpartiet øker bunnfradraget for lønn og trygd mer enn det regjeringen gjør. Det er bare retorikk å hevde at skattelettene gir folk bedre råd når de finansieres med ting som kutt i barnetrygden, økt makspris på barnehager og en rekke andre kutt, som rammer vanlige folk mest.

Det er en retorikk jeg tror mange etter hvert vil gjenomskue. Problemet er at i mellomtiden vil milliard på milliard ha blitt flyttet fra vanlige folks lommebøker til den samme rike eliten som i størst grad stemmer på Høyre og Fremskrittspartiet. Det er en form for maktspredning

Høyre aldri snakker om, spredning av økonomisk makt. Det er kjernen i hvorfor fordeling av inntekt og formue er viktig – det er å spre reell makt og gi reelle muligheter for folk flest.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Siri A. Meling (H) [17:55:29]: Det var interessant å høre representanten Serigstad Valen snakke om tillit. Vi er fra Høyres side også opptatt av tillit og maktspredning. Men jeg synes det er litt spesielt å høre en representant fra SV som selv har vært med på å redusere formuesskatten og redusere arveavgiften, plutselig nå kritisere de endringene som denne regjeringen gjør, og trekke det så langt som til å si at denne skattepolitikken vil svekke tilliten i Norge. Hva er det som plutselig gjør denne politikken feil, som SV selv egentlig har stilt seg bak gjennom det samarbeidet SV har hatt med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i den rød-grønne regjeringen, som nettopp har redusert formuesskatten og redusert arveavgiften?

Snorre Serigstad Valen (SV) [17:56:21]: Her tror jeg representanten Meling er ved sakens kjerne uten helt å være klar over det selv. For det SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet gjorde over åtte år i regjering, er jo det motsatte av det Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre nå gjør. Vi økte bunnfradraget dramatisk på formuesskatten, så vanlige småsparere og eldre slapp å betale, men vi hentet inn mye mer i toppen, nettopp slik at forskjellene gikk ned. De grepene vi har gjort med formuesskatten, er en av de viktigste faktorene som har ført til at forskjellene i Norge har gått ned. Det Høyre og Fremskrittspartiet gjør, er å gjøre flate endringer i skattesystemet, som favoriserer dem som har mest, aller mest. Det er den motsatte tankegangen av det den rød-grønne regjeringen hadde.

Vi rød-grønne partier – SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet – ser på skatt som et politisk virkemiddel. Derfor er det ingen problemer for oss å gi skatteletter ett sted, men da øker vi et annet sted for å sørge for at penger finner veien til dem som har mindre, og ikke dem som har mest, slik høyresiden gjør.

Gjermund Hagesæter (FrP) [17:57:29]: Representanten Serigstad Valen uttalte i innlegget sitt no at det er berre retorikk at kutt i skatt har positiv effekt. No er det ikkje så veldig mange år sidan det var SV som hadde finansministeren i Noreg, og då sende eg eit spørsmål om dynamiske skatteeffektar og viste til at i NOU 1997:27 var det slått fast at det kostar samfunnet 20 øre å skattefinansiere ei krone. Eg spurde då finansminister Kristin Halvorsen om ho var einig i det. Ho svarte då at skattefinansiering «innebærer et samfunnsøkonomisk effektivitetstap», og vidare:

«Det er etter Finansdepartementet sitt skjønn ikke kommet noen ny informasjon som tilsier særlige endringer i denne vurderingen.»

Då er spørsmålet: Når tidlegare finansminister Kristin Halvorsen meinte at det var «et samfunnsøkonomisk effek-

tivitetstap» på 20 øre for å skattefinansiere ei krone, var det berre retorikk også frå tidlegare finansminister?

Ole mic Thommessen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Snorre Serigstad Valen (SV) [17:58:33]: Ja, i mange tilfeller gir det effekt enten man øker eller senker en skatt. Et eksempel, som også representanten Marthinsen var inne på tidligere, var at vi senket bedriftsskatten og økte oljeskatten tidligere i år, bl.a. for å flytte kapital fra sokkelen til fastlandsøkonomien. Det er bra.

Jeg snakket ikke om skatt generelt, men helt spesielt – og det ligger også i mitt manus – om det å fjerne arveavgiften og kutte i formuesskatten. Vi vet alle at det å kutte i formuesskatten har nesten ingen effekt på økonomien. Det å fjerne arveavgiften har absolutt ingen dynamisk effekt, og det er det ikke jeg som står og hevder. Det har finansminister Siv Jensen skrevet i brev form til Stortinget. Så denne replikken bør representanten Hagesæter heller forbeholde finansministeren, som holder innlegg etter meg.

Hans Olav Syversen (KrF) [17:59:34]: Jeg har også lyst til å gripe fatt i dette med tillit. Siden også representanten Serigstad Valen nevnte 22. juli i samme sammenheng, tror jeg det pålegger oss alle her å se nøye på hvordan det er blitt en tillitsvikt mellom store deler av befolkningen og noen av de systemene vi i fellesskap har hatt, og bør endre på for at vi kan ivareta sikkerheten til vår egen befolkning. Uten å bli partipolitisk tror jeg nok det tillitsaspektet har et ganske stort område, som vi som fellesskap i denne sal bør ta for oss.

Men spørsmålet går på formuesskatten og arveavgiften. De som er i posisjon til å betale formuesskatt, er nå blitt småsparere, etter representanten Serigstad Valens mening. Betyr det at vi nå er kommet til taket når det gjelder forslag om å redusere formuesskatt og arveavgift, sett fra SVs side?

Snorre Serigstad Valen (SV) [18:00:41]: Først vil jeg si meg helt enig med representanten Syversen i at vi har store tillitsutfordringer i Norge også. Jeg tror f.eks. at alle de målstyringssystemene, New Public Management og måten man har organisert store deler av helsesektoren på, er preget av manglende tillit, og det skaper både dårligere kvalitet i tjenestene vi gir til befolkningen, og mindre tillit mellom folk og systemer. Det er jeg helt enig i.

Når det gjelder spørsmålet, er vel egentlig det enkle svaret ja. Jeg mener man ikke kan fortsette å øke bunnfradraget på formuesskatten inn i evigheten. Jeg mener det har vært fornuftig å øke det som vi har gjort. Det betyr at mange hundre tusen færre betaler formuesskatt. Men vi henter inn like mye penger uansett, fordi det er økt i toppen, og de rike under de rød-grønne betalte mye mer enn de gjorde tidligere.

Når det gjelder arveavgiften, er jeg helt imot å fjerne den. Arveavgiften er et veldig viktig politisk redskap for å sørge for økonomisk utjevning.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Rasmus Hansson (MDG) [18:01:50]: Først vil jeg få takke finanskomiteen for velvilje i arbeidet med Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett. Vi sitter jo ikke i finanskomiteen, men vi har fått stille spørsmål til departementet, på linje med komiteens medlemmer, og det har vært veldig viktig for oss og for velgerne vi representerer.

Så nærmer det seg jul. Julegatene glitrer, det serveres lutfisk i stortingsrestauranten, og jula er en tid hvor vi skal stoppe opp og kjenne etter hva som virkelig betyr noe for oss. Ifølge dem som forsker på lykke, er det lite tvil om hva det er som betyr noe for oss. Det er sånn som tid og gode stunder med familie og venner osv. Samtidig er førjulstida blitt forbrukets høytid. Mens vi strever med budsjettet her inne, er spørsmålet på alle andres lepper: Hva ønsker du deg til jul? De vanligste svarene på det spørsmålet, ifølge en spørreundersøkelse Oslo handelsstand nylig gjorde, er: Vet ikke – ingenting.

I åtte år har vi hatt en regjering som lagde tidenes forbruksfest. Nå har vi fått en ny regjering som vil løse de problemene den forrige regjering ikke løste, ved hjelp av enda mer vekst og forbruk. Dette er en usolidarisk og kortsiktig politikk som fornekter kunnskapen vi har om både jordens og naturens tåleevne og om hva som faktisk har verdi for mennesker.

Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett for 2014 er et budsjett for omstilling til et velferdssamfunn som er bærekraftig. Vi vil gjøre det bl.a. ved å starte en normalisering av både forbruk og fordeling av velferdsstatens løpende kostnader. Mer av dette må finansieres etter hvert over skatter og avgifter, mens mer av de gjenværende oljeinntektene og avkastningene må reserveres til utvikling av morgendagens samfunn.

I vårt alternative budsjett foreslår vi bl.a. tre grep, for det første: starten på en grønn skatteomlegging, som skal gjøre det lettere for vanlige mennesker å leve og arbeide grønt. Vi foreslår skattefradrag for enøk i egen bolig allerede fra 1. januar 2014, og vi foreslår å øke elavgiften med 10 øre per kWh for å stimulere til energisparing. Vi foreslår å fjerne moms på økologisk mat, frukt og grønt og kutter moms på gjenbruk og reparasjoner, noe vi finansierer ved bl.a. å øke sukkeravgiften en del. Vi tar Stortingets mål om utfasing av oljefyring på alvor og øker grunnavgiften på fyringsolje med 50 øre utover det borgerlige forslaget. Og vi vil øke omstillingen av bilparken og få det til å skje raskere. Så vi støtter regjeringens forslag om momsfritak på leasing av elbiler og batterier.

Et annet grep er en mer rettferdig fordeling av privatbeskatningen, som jo må finansiere en større del av framtidens velferdsstat. Vi skjermmer de laveste inntektene gjennom en kraftig økning i minstefradraget på inntektsskatt, og vi innfører et nytt trinn i toppskatten på inntekter over 1 mill. kr. Dette vil de lave inntekter merke godt, og de høye inntektene vil merke relativt lite til det.

En noe mer progressiv privatbeskatning vil samtidig bidra til en nedkjøling av veksten i det mest unødige forbruket. Parallelt med disse tiltakene foreslår vi bl.a. rett til minstefradrag for selvstendig næringsdrivende som ett

av mange bidrag til ny næringsutvikling. Et tredje grep er endringer i petroleumsbeskatningen.

Hvis vi ønsker en rimelig mulighet for å holde global oppvarming under to grader, må som kjent mellom halvparten og to-tre fjerdedeler av verdens kjente fossilreserver bli liggende i bakken. Dette gjelder også Norge. Da er det dårlig bruk av fellesskapets midler å subsidiere ny leteaktivitet og gi særbehandling til nyinvesteringer i oljeindustrien. Miljøpartiet De Grønne foreslår derfor å avvikle refusjonen av leteutgifter og subsidieringer gjennom friinntekt til petroleumsinvesteringer. CO₂-avgiften på sokkelen må opp til 1 000 kr tonnet, og særskatten for oljeindustrien foreslås økt.

I de siste dagers debatt om statsbudsjettet har samtlige partier uttrykt bekymring for todelingen i norsk økonomi. Det er et framskritt – i alle fall i erkjennelse. Det er også varslet flere tiltak, som er gode signaler. Men i all hovedsak fortsetter både foregående regjering og nåværende regjering å øke todelingen i økonomien gjennom stor innsats og investering i oljevirksomheten. Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett er et budsjett for å redusere dette problemet.

Presidenten: Ingen har bedt om replikk.

Statsråd Siv Jensen [18:07:03]: Det er et hovedmål for regjeringens økonomiske politikk å styrke vekstevnen i norsk økonomi. Skattesystemet er vesentlig for hvor effektivt samfunnets ressurser benyttes. Regjeringen vil redusere det samlede skatte- og avgiftsnivået og prioritere lettelsener som kan bidra til vekst og fremtidig velferd.

Selskapsskatten er av OECD rangert som mest skadelig for økonomisk vekst, etterfulgt av skatt på personlig inntekt. Å redusere disse skattene, slik regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti er enige om, er derfor bra for vekstevnen i norsk økonomi.

Budsjettforliket innebærer at samlede skatter og avgifter reduseres med godt og vel 7 mrd. kr påløpt i 2014. Disse lettelsene vil gi større frihet til enkeltpersoner, familier, er bra for næringslivet, norsk eierskap, arbeidsplasser og velferd. Skattesatsen på alminnelig inntekt reduseres til 27 pst., ikke bare for selskaper, men også for lønsmottakere. Formuesskatten reduseres ved at satsen settes ned og bunnfradraget økes, og arveavgiften fjernes. Vi beskytter skatteinntektene mot skatteplanlegging fra flernasjonale selskap ved å begrense fradraget for gjeldsrenter mellom nærstående selskap. Lavere skattesatser på alminnelig inntekt og formue vil stimulere til arbeid, sparing og investeringer. De vil ha dynamiske virkninger i økonomien. Vi får tilbake noe av skattelettelsen ved at høyere vekst gir høyere skatteinngang. Mellom 10 og 30 pst. av de nevnte skattelettelsene anslås over tid å finne veien tilbake som økte inntekter for det offentlige.

I lys av den internasjonale utviklingen må vi forvente behov for endringer i selskapsbeskatningen utover det regjeringen nå iverksetter. Scheel-utvalget skal utrede dette. I utvalgets opprinnelig mandat ble det forutsatt at forslagene skulle være provenynøytrale. Jeg har bedt utvalget vurdere samlede forslag som gir netto lettelsener.

Opposisjonen setter gjerne vekstfremmende skattelettelser opp mot fordeling og velferd. Jeg mener det er et for snevert perspektiv. Brede skattereduksjoner som stimulerer til sparing, investering og arbeid, har positive virkninger for norsk økonomi og for husholdningene. Den viktigste strategien for å hindre lav inntekt over tid er å sikre høy sysselsetting og robust finansiering av velferdsgodene.

Arveavgiften er en urettferdig og unødvendig skatt, som gir forholdsvis lite proveny. Den rammer familieeide bedrifter, men også i høyeste grad helt vanlige mennesker som arver sine foreldre. Mange tilpasser seg arveavgiften. Den rammer derfor skjevt.

Fjerningen av arveavgiften er derfor klokt for å ivareta vanlige folks respekt for skatte- og avgiftspolitikken i Norge.

Det har vært en del oppmerksomhet om at endringene i inntektsbeskatningen som følge av at arveavgiften fjernes, kan være en ulempe for bøndene. Utslagene for bøndene må ses i sammenheng med at vi i utgangspunktet har mange gunstige skatteregler for landbruket. Noen av disse gunstige reglene får mindre betydning når arveavgiften faller bort. Regjeringen vil komme tilbake til dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2014.

Skattelettelser er ikke noe politikere gir, men det er folk og bedrifters egne penger vi lar være å ta. Det er enighet i denne salen om et skattefinansiert velferdssamfunn hvor alle bidrar til fellesskapet. Samtidig er vi som politikere forpliktet til å forvalte andre menneskers penger på en best mulig måte. Derfor må vi ha et sterkt fokus på effektivisering, forenkling og avbyråkratisering. Denne regjeringen jobber hver eneste dag med disse spørsmålene. Det er et meget solid skatte- og avgiftsopplegg for 2014 som regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre har blitt enige om. Det lover godt for kommende samarbeid. Regjeringen vil redusere det samlede skattenivået ytterligere og prioritere vekstfremmende skattelettelser. Det vil, sammen med regjeringens øvrige tiltak for å bedre rammebetingelsene for næringslivet, bidra til sysselsetting, arbeidsplasser og nødvendige skatteinntekter. Arbeid og solide offentlige finanser er avgjørende for god fordeling og fremtidig velferd for alle. Regjeringen vil gjøre de riktige prioriteringene som gir folk svar på de utfordringene de har i hverdagen. Vi prioriterer helse, kunnskap, samferdsel og politisk fremfor litt mer til alt. Denne regjeringen vil skape fremtidens Norge. Da må vi legge til rette for vekst, velferd og valgfrihet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Marianne Marthinsen (A) [18:12:21]: Denne opposisjonstilværelsen innebærer en omstilling for mange av oss, og en av dem er et stort behov for stadig å stille skriftlige spørsmål. Statsrådets eget departement svarer på et budsjettspørsmål fra Arbeiderpartiets finansfraksjon at regjeringens skattekutt fordeler seg på den måten at ni av ti kroner går til privatpersoner, mens én av ti kroner går til bedriftene.

Mitt spørsmål er kort og greit: Synes statsråden dette er en fornuftig fordeling av skatteuttene, og kan vi i fram-

tiden også regne med at det er sånn fordelingen kommer til å være – altså ni kroner til privatpersoner og én av ti til bedriftene?

Statsråd Siv Jensen [18:13:03]: De få, men viktige skrittene som regjeringen i samarbeid med Venstre og Kristelig Folkeparti tar i forbindelse med neste års statsbudsjett, gir lettelse til brede grupper i samfunnet. De gir også viktige lettelse til næringslivet, som skal stimuleres til å skape mer verdiskaping i Norge. Da må vi sette dem i stand til å skape flere arbeidsplasser, og vi må trygge mulighetene for å investere mer. Derfor har denne regjeringen både prioritert lettelse til bedriftene og lettelse til husholdningene. Det er tiltak som også regjeringen vil fortsette med, men innretningen og nivået på fremtidige lettelse vil selvsagt regjeringen komme tilbake til i de kommende statsbudsjett.

Marianne Marthinsen (A) [18:13:54]: Jeg hørte med interesse på statsrådets innlegg, hvor hun mente at det var snevert å være opptatt av fordeling i skattesystemet. Jeg mener at hun underslår fullstendig at fordeling i seg selv virker stimulerende på økonomien – men la det ligge.

I statsrådets eget budsjettproposisjon står det at skatteuttene fordeler seg svært skeivt. Omtrent 40 pst. av uttjene går til de om lag 4 pst. som har høyest inntekter, mens de med vanlige lave inntekter og lav formue får omtrent en 50-øring om dagen.

Fra forrige spørsmål vet vi at ni av ti kroner som gis i skatteutt, går til privatpersoner. Nå har vi sett hvordan skatteuttene fordeler seg mellom folk.

Er det et bevisst valg, eller er det tilfeldigheter som gjør at denne regjeringens aller første skatte- og avgiftsopplegg så til de grader handler om å berike en svært liten andel bemidlede privatpersoner?

Statsråd Siv Jensen [18:14:53]: Jeg mener påstanden fra representanten Marthinsen rett og slett er gal. Hvis man går inn og ser på virkningene som skattelettelsene til regjeringen har, gir de altså lettelse til brede lag av befolkningen. Jeg har lyst til å minne om at halvparten av befolkningen har inntekter mellom 350 000 kr og 1 mill. kr. Disse får halvparten av de samlede lettelsene i personbeskatning. Dette er også grupper som i veldig liten grad har fått lettelse under den forrige regjeringen.

Jeg har hørt retorikken som har kommet fra de rød-grønne partiene i denne debatten, hvor man skaper et inntrykk – jeg har faktisk litt problemer med å forstå om Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV nå har blitt for skattelettelse, eller om de fortsatt er for høye skatteskjerpelser. Jeg synes det er veldig vanskelig å få øye på, fordi på den ene siden er man glad for at man nå tar nye grep i arveavgiften, og så er man bekymret over at man ikke gir nye lettelse i den andre enden. Jeg har litt problemer med å følge retorikken, men det er mulig at jeg blir klokere etter hvert.

Hans Olav Syversen (KrF) [18:16:09]: Jeg vil gjerne stille et litt mer overordnet spørsmål om hvordan finans-

ministeren ser på skattesystemet som sådan, og hvorfor vi har skatter. Det er selvfølgelig et onde, men det kan jo av og til også være et gode.

Ser statsråden på det å inndrive skatt kun for å dekke fiskale behov, eller er det også et middel f.eks. til fordeling og for å fremme adferd, f.eks. innenfor miljø og helse – eller å fremme frivillighetens kår? Hvordan ser statsråden på det?

Statsråd Siv Jensen [18:16:56]: Dette var veldig mange spørsmål. Jeg vet ikke om jeg rekker å svare på alle.

La meg begynne med å si at jeg tror det er bred politisk enighet om at vi skal ha grunnleggende skattefinansierte velferdsordninger i Norge. Derfor må vi også ha et robust skattesystem med brede skattegrunnlag.

Jeg merket meg at man i innlegg, bl.a. fra Arbeiderpartiet, mente det brede skattegrunnlaget tross alt hadde relativt kurante nivåer. Vel, Norge er det landet etter Danmark i OECD-området med høyest skattetrykk. Ambisjonen må være brede skattesatser, men lavere nivå, slik at vi kan stimulere til mer vekst og verdiskaping i økonomien.

Så er det selvsagt helt riktig at vi gjennom ulike avgifter og på annen måte kan stimulere til atferdsendringer, men da må vi være veldig opptatt av at vi treffer riktig. Det er derfor det er viktig for denne regjeringen å gå igjennom mange av de avgiftene som eksisterer i dag, for å se om de treffer målet, eller om de egentlig bare er av rent fiskale årsaker.

Geir Pollestad (Sp) [18:18:11]: Tidligere i dag har vi hatt debatt om samferdselsbudsjettet. Der ble det snakket mye om hvordan vi skulle bygge billigere vei og bane. Et sentralt element i så måte er kostnadene for entreprenørene.

I forbindelse med forslaget om økningen i mineraloljeavgiften har vi fra Senterpartiets side sendt et skriftlig spørsmål til finansministeren. Jeg vil gi ros for at vi faktisk har fått et godt og forståelig svar. Det viser at det er en økning knyttet til anleggsmaskiner og andre motorredskaper på 310 mill. kr. Entreprenører som bygger vei og bane, må svare for en betydelig del av den regningen.

Mitt spørsmål er om finansministeren er fornøyd med å ha økt denne avgiften til 655 mill. kr, og om hun ser at dette kan ha konsekvenser inn i andre politikkområder.

Statsråd Siv Jensen [18:19:15]: Jeg er i hvert fall veldig godt fornøyd med at regjeringen i tilleggsproposisjonen til det rød-grønne budsjettet har klart å få flertall for samlede skatte- og avgiftsreduksjoner på over 7 mrd. kr. Jeg har lyst til å minne om at i løpet av de siste åtte årene har samlede skatte- og avgiftsskjerpelser blitt påført landet med over 6 mrd. kr. Det kan man si er et totalt retningskifte fra en regjering som samlet sett økte skattetrykket til en regjering som har ambisjoner om å redusere det. Å komme med påstander om at en enkelt avgift samlet sett vil gjøre det verre for entreprenørene, mener jeg Senterpartiet må lete litt lenger etter å finne belegg for.

Man må se på de samlede virkningene av alle skatte- og

avgiftsreduksjonene i dette budsjettet – sammen med veksten i samferdselsinvesteringer og alle andre ting som vil bidra til å stimulere til mer aktivitet i næringslivet.

Snorre Serigstad Valen (SV) [18:20:27]: Det er ikke alt som er ille med dette skatte- og avgiftsopplegget, og jeg vil for så vidt gratulere finansministeren med den omtalte økningen i mineraloljeavgiften. Det er et godt grep for miljøet. Nok om det.

Jeg vil bare bemerke at hvis det er sånn at det å gi skatteletter til mennesker som tjener lite, er å vise dem tillit og si at de er godt i stand til å disponere sine egne penger, burde jo det bety at Arbeiderpartiet og SV har større tillit til vanlige folk enn det Fremskrittspartiet har – siden Arbeiderpartiet og SV i sitt opplegg øker bunnfradraget på lønn og trygd mer enn det borgerlige flertallet gjør.

Men det er ikke mitt spørsmål. Mitt spørsmål er følgende: Er finansministeren opptatt av at små økonomiske forskjeller skal være et mål for skattepolitikken, og kan finansministeren love at forskjellene i Norge ikke vil øke som følge av skatte- og avgiftsopplegget som nå vedtas?

Statsråd Siv Jensen [18:21:26]: Også regjeringen øker jo minstefradraget utover det Stoltenberg-regjeringen la opp til, så da SV gikk ut av regjering, hadde de ett syn på minstefradraget, og nå når de er kommet i opposisjon, har de et annet. Det forholder jeg meg i og for seg til, bare som en bemerkning.

Så til hele debatten om små forskjeller. Jeg tror vi alle er glade for at vi lever i et samfunn med små forskjeller, og så er spørsmålet hvordan vi oppnår det. Oppnår vi det mest effektivt gjennom skattesystemet, eller kan det hende at vi også oppnår det gjennom å gjøre andre innretninger i måten velferdssamfunnet vårt er innrettet på?

Jeg vil i hvert fall våge den påstanden at veldig mange av dem som virkelig opplever Forskjells-Norge, er dem som i dag er på utsiden av arbeidsmarkedet, men som gjerne vil inn. Derfor er det, i tillegg til å redusere skattetrykket, en ambisjon for denne regjeringen å sørge for at veien inn i arbeidsmarkedet blir enklere for dem som i dag er parkert på utsiden.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [18:22:37]: Vi har merket oss at regjeringen og finansminister Siv Jensen ser det som et mål å øke skattetrykket på norske matprodusenter ved å fjerne forbedringer i jordbruksfradraget, innføre dyrere diesel og høyere gebyrer til Mattilsynet og gjennomføre en endring i arveavgiften som hun ikke har beregnet konsekvensene av.

Men det jeg ikke forstår, er hvorfor Siv Jensen hele tiden skal skyve bøndene foran seg ved å fjerne prinsippene om å kunne oppskrive verdier etter at man har overtatt en virksomhet. For dette gjelder også næringseiendom, det gjelder utleieboliger, gartnerier og alle mulige ulike enkeltpersonforetak. Så hvorfor er det sånn at regjeringen ikke ønsker å gå dypere inn i tapene til andre typer foretak, men ikke i det hele tatt kan oppskrive verdier på f.eks. næringseiendom – at det bare er bønder som skal få en utredning, og ikke andre foretak?

Statsråd Siv Jensen [18:23:35]: Til det siste først: Regjeringen er av stortingsflertallet blitt bedt om å komme tilbake, i forbindelse med revidert budsjett, med en gjennomgang av alle skatteordninger som i dag gjelder for landbruket. Det vil vi gjøre. Dette handler selvsagt ikke bare om arveavgiften, det handler om en lang rekke andre gunstige skatteordninger som norske bønder har fått over tid, og som vi mer enn gjerne gjennomgår for å gi Stortinget en presentasjon av.

Men det er feil når Senterpartiet gang på gang påstår at regjeringen skyver det foran seg for ikke å snakke om konsekvensene av bortfallet av arveavgiften. Det at vi fjerner arveavgiften, er tilsiktet. Det er en av de mest forhatte avgiftene i Norge, og derfor tar vi den bort. Men så vil denne regjeringen fortsette arbeidet med å redusere det samlede skatte- og avgiftstrykket. Det betyr at vi i kommende budsjetter vil komme tilbake til andre skatter og avgifter som vi med fordel kan redusere, også i fremtiden.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Torstein Tvedt Solberg (A) [18:24:56]: Den britiske filosofen Francis Bacon sa en gang: Det er med penger som med møkk – det gjør best nytte for seg når det blir spredd.

Sitatet tar opp i seg to viktige poenger. Det ene er at det er gode penger i god møkk – det vet bonden hjemme på Jæren. Det andre er viktigheten av fordeling, hvordan man sprer pengene man har til rådighet – jo bredere, desto bedre. Uten skatter er det lite å fordele. Derfor er skatt viktig, derfor har jeg gledet meg til denne skattedebatten, og derfor betaler jeg min skatt med glede.

Men selv om vi mener at skatt er viktig, har Arbeiderpartiet et pragmatisk forhold til skatt. Det er ikke et mål i seg selv å ha høyest mulig skatt. Tvert imot har vi sørget for et bredere skattegrunnlag og lavere satser. Det viktige for oss er å ha et effektivt skattesystem som bidrar til rettferdig fordeling, og som utjevner forskjeller.

Det var derfor vi økte formuesskatten for folk med høye reelle verdier og senket skatten for mange med små formuer. Siden 2005 er andelen som betaler formuesskatt, mer enn halvert med den rød-grønne regjeringa. Det var rettferdige grep, det var grep som bidro til å utjevne forskjeller.

Derfor har det også vært interessant å lytte til argumentene som Høyre og Fremskrittspartiet kom med i denne debatten, for der finner man ikke den samme pragmatiske holdninga. Regjeringspartiene har en rent ideologisk holdning til skatt. Skatteutt holdes opp som løsninga på det meste.

Debatten i dag bare understreker at de borgerlige partiene ikke er interessert i å se helheten i sitt eget skatteoppbygg, men heller tyr til en ideologisk argumentasjon når de forsvarer at man prioriterer milliarder i skatteutt til dem som har mest fra før. For høyrepartiene er svaret skatteutt, men hva var spørsmålet? Etter min mening er dette en snever tilnærming til skatt og iallfall ikke den tilnærminga som sprer pengene, som Francis Bacon sa det.

Jeg er mest bekymret for næringslivet, for her har det

vært mye snakk og lite handling. I regjeringas skatteoppbygg går nemlig bare 1 av 10 kroner i skatteutt til bedriftene, mens 9 av 10 av disse skatteuttkronene går til privatpersoner, dette ifølge Finansdepartementets egne beregninger.

Når man på personskattesida i tillegg ser at det er dem som tjener over 2 mill. kr som stikker av med det meste av kaka, og at de med middels inntekt kun blir avspist med 50 øre dagen, ser man hvor veien går. Da er dette et budsjett som ikke er mye å rope hurra for, det er ikke et budsjett for folk flest, og det er spesielt ikke et budsjett for næringslivet i Norge.

Jeg er varm tilhenger av den aktive næringspolitikken, der verktøykassa er full, der rammevilkårene er forutsigbare, og dermed bidrar til å opprettholde og skape flere arbeidsplasser. Målet med næringspolitikken er helt enkelt at folk skal ha en jobb å gå til. Men nå er de blå-blå partiene i gang med det ideologisk drevne eksperimentet de har, der skatteutt er det viktigste utstyret i verktøykassa.

Etter min mening kan dette eksperimentet avlyses, for det er forsøkt i Sverige. Der møtte høyre regjeringa finanskrise med såkalte skatteletter. Resultatet i Sverige er historisk høy arbeidsledighet. Denne uka ble det til og med kjent at Sverige må få bistand fra EU for å hanskes med en ungdomsledighet på over 25 pst. I Sverige ble skatteutt politikken en politikk for økte forskjeller.

I Norge møtte vi derimot finanskrise med aktiv næringspolitikk, der staten bidro med tiltak som lettet kostnadene gjennom dårlige tider. Det skapte flere arbeidsplasser og Europas laveste ledighet. Det var en politikk for mindre forskjeller.

Arbeiderpartiet akter å fortsette vår pragmatiske holdning til skattesystemet også i årene framover. Det er jeg glad for. Det vil gi rom for å utvikle et mer rettferdig skattesystem – et arbeid jeg ser fram til å være en del av.

Sigurd Hille (H) [18:29:29]: Debattene her i Stortinget om den økonomiske politikken glir på en måte over i hverandre. Siste finansdebatt dreide seg også i stor grad om skatt. Skatt er viktig, ikke bare fordi skatt bringer inn helt nødvendige inntekter til staten og slik sett til oss alle i samfunnet, slik at fellesgoder kan løses. Skatt er også viktig fordi det kan ha en fordelings effekt, det kan ha insentiver i seg til andre forhold, f.eks. å skape nye arbeidsplasser og ikke minst trygge dem vi har.

Forleden ble det arrangert en debatt av Innovasjon Norge, hvor statsråd Mæland innledet. Et av hovedtemaene var å skaffe kapital til gründervirksomheter. Dette er utvilsomt et viktig område. Det ble påpekt at det innenfor andre næringer, f.eks. shipping, har vært gode skatteordninger for investorer. Kanskje skulle man i større grad hatt ordninger som gjennom skattefradrag gjorde det attraktivt å investere i nye og kanskje usikre gründervirksomheter. Poenget her er at skatt kan ha flere begrunnelser og ikke bare det å bringe inntekter til staten.

Skattereglene som berører næringslivet, er særdeles viktig – særlig formuesskatten, arveavgiften og selvsagt skatt på alminnelig inntekt. Til den siste er det å si at satsen her ble foreslått nedsatt fra 28 pst. til 27 pst. av den forrige

regjeringen. Dette var bra. Like bra var det ikke at satsen på alminnelig inntekt for personer ikke ble foreslått ned-satt. Ulik skattesats for personer og selskaper er et brudd på en nøkkelegenskap i skattesystemet siden 1992. Heldigvis har Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen foreslått lik sats her, slik at folk flest også får nytte godt av en liten, men viktig skattelettelse.

For selskaper er den alminnelige skattesats også viktig. 27 pst. er likevel en relativt høy sats sammenlignet med i en del andre land. Jeg vil tro at dette er et område som må vies en del oppmerksomhet fremover. Det samme kan sies om formuesskatten. Denne blir satt ned med 0,1 prosent-poeng. Formuesskatten er og blir en særnorsk skatt som bl.a. innebærer en diskriminering av norske arbeidsplasser eid av nordmenn bosatt i Norge. En konsekvens av dette er at skatten favoriserer utenlandsk eierskap, og dette må vi få slutt på. Også her må det kunne forventes stor grad av oppmerksomhet fremover.

Juvelen i regjeringens skattekrone – for å si det slik – er fjerningen av arveavgiften. Dette har flere av oss fokusert sterkt på tidligere, og mange har sagt og kommer helt sikkert til å si det igjen: Dette er veldig bra! Ikke minst gjelder dette for de tusener av småbedriftseiere som nå står foran generasjonsskifter. Nå kan neste generasjon overta bedriften og unnlate å selge den for å betale arveavgift – nå kan bedriftene drives videre i den ånd og trygghet de skal. Nett-opp dette er å trygge arbeidsplasser, og det er å bidra til å utvikle og skape arbeidsplasser videre. Og det at fjerningen av arveavgiften skjer i sin helhet nå, er ikke mindre enn et meget godt svennestykke fra regjeringen.

I mitt innlegg i finansdebatten for noen dager siden fokuserte jeg på tillit – tillit til enkeltmennesket. Høyre har alltid hatt dette som et ideologisk utgangspunkt og ståsted for all sin politikk. Det å la enkeltmennesket få lov til å disponere noe mer av sine egne midler, er å gi tillit. Det er nemlig slik at enkeltmennesker i stor grad ofte vet best selv hvordan man skal forvalte sitt pund, for å si det slik. Likevel må vi aldri glemme at tillit også er at man har en plikt til å bidra til samfunnets beste, og at de som trenger hjelp i forskjellige former, skal få dette.

Heidi Nordby Lunde (H) [18:34:17]: Det blir sagt at det er to måter å ødelegge en by på. Den ene er bomber, den andre er husleieregulering. Sistnevnte tar bare litt lengre tid. I Amsterdam er det riktignok ingen av disse som har gitt byen sitt unike uttrykk, men eiendomsskatten på 1600-tallet. Husene ble skattlagt etter hvor brede de var, da politikerne i sin visdom mente at husbredde var et godt uttrykk for formue. Det smaleste huset i Amsterdam er derfor knappe to meter bredt. I England fant politikerne ut at antall vinduer var en smart måte å beregne skatt på, noe som førte til at de rikeste beholdt sine vinduer, mens de mindre bemidlede murte disse igjen – med dårligere levekår av mangel på ventilasjon og lys som resultat.

Høye avgifter kan føre til ønskede endringer i forbruksmønster, men gjør også at nordmenn årlig drar på hele syv millioner dagsturer til Sverige for å handle, og handelen har konsekvenser både i form av tapte norske arbeidsplasser, reduserte avgiftsinntekter til staten og økte CO₂-ut-

slipp. Uavhengig av om vi kan eller vil gjøre noe med det, så må vi forstå utilsiktede eller uønskede virkninger av den politikken som føres.

Mitt poeng er at selv om vi alle er for skatte- og avgifts-finansierte fellesgoder, er det ikke helt uvesentlig hvilke goder som blir finansiert, eller hvordan skatteregimet er utformet. Over tid vil det forme hvordan samfunnet ser ut, fordi samfunnet tilpasser seg de vridningene politikerne legger opp til.

Det er mange som snakker om fordeling når vi snakker om skatt – enten i god tro eller med gode ønsker om at det å skatlegge dem som har mye for å gi til dem som har lite, løfter folk opp fra fattigdom. Men det er ikke mulig å fordele oss til velferd. Hvor gode intensjonene bak f.eks. formuesskatten enn måtte være, så er og blir dette en særnorsk beskatning som rammer norsk eierskap og norske arbeidsplasser. Det skader norsk konkurransevne og gjør – på sikt – at vi får mindre å fordele og står fattigere igjen. Å gjøre de rike fattigere, gjør ikke de fattige rikere. Til det trenger vi en god skole, et konkurransedyktig arbeidsmarked, et skapende næringsliv – som også gir næring til en robust, bærekraftig velferdsstat.

Men det er også en annen form for fordeling, for det sies jo at penger er makt. Det må jo bety at for hver skatt eller avgift en stat pålegger sine borgere, skjer det en makt-forskjyning mellom stat og individ. Utformingen av skatter og avgifter sier derfor også noe om tilliten til borgerne og definerer både maktforholdet og tillitsforholdet i et samfunn, og det er her du finner det ideologiske skillet mellom venstre- og høyresiden. For skatt handler om verdier som ikke kan måles i penger. Det handler om tillit til at vi som mennesker søker etter å skape et best mulig liv for oss selv og vår familie – ikke på bekostning av andre, men ved hjelp av egen inntekt. Det handler om tillit til at entreprenører og gründere ønsker å skape verdier, også utover det økonomiske, til beste for både dem selv og samfunnet rundt dem. Og tillit er – i motsetning til hva enkelte synes å tro – ikke politisk skapt, men oppstår i de usynlige båndene mellom mennesker som veves hver eneste dag, fordi vi samhandler.

De virkelige verdiene i et samfunn reflekteres ikke i tabellene i statsbudsjettet – like lite som at statsbudsjettet er et uttrykk for et virkelig fellesskap.

Det skapes velferd utenfor offentlige budsjetter hver eneste dag. Gründere skaper arbeidsplasser fordi de mener de kan løse noe på en bedre, billigere eller smartere måte enn andre. Arbeidsplasser er fellesskap, og arbeidsplasser gir velferd. Det gis omsorg utenfor det offentlige hele tiden – en far som tørker snørr og tårer, en venn som gir en skulder å gråte på, eller når mannen min får mormor til å le så tårene triller. En god latter er livsforlengende omsorg.

Vi nærmer oss 200-årsjubileet for Norges grunnlov, og da kan det være verdt å merke seg at denne omtaler skatter, avgifter og toll som offentlige byrder. Med dette signaliserte grunnlovsfedrene at selv om vi krever inn toll, skatter og avgifter, så er det en byrde som verken bør være for tung eller fordeles slik at det hindrer en annen grunnlovsbestemmelse, nemlig at det påligger statens myndighe-

ter å legge forholdene til rette for at ethvert arbeidsdyktig menneske kan skaffe seg utkomme ved sitt arbeid.

Den forrige regjeringen økte skatte- og avgiftsnivået og økte dermed maktforskyvningen mellom borger og stat i statens favør. Nå markeres en ny linje i skatte- og avgiftspolitikken. Vi måler ikke våre ledes handlekraft på hvor stor skattebyrde de legger på befolkningen. Denne regjeringen viser mer tillit til entreprenører, familier og enkeltmennesker ved å redusere de samlede skatter og avgifter med rundt 7 mrd. kr alt i sitt første budsjett.

Jeg synes at å fjerne arveavgiften, redusere den særnorske formuesskatten på norske arbeidsplasser og eierskap, og ikke minst å redusere skatten på «utkomme ved sitt arbeid» er en god start på grunnlovsjubileet. Dette er begynnelsen, og jeg gleder meg til fortsettelsen.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [18:39:17]: Sundvolden-plattformen slår klart og tydeleg fast at regjeringa vil senke skatte- og avgiftsnivået og vri oljepegebruken over mot investeringar i kunnskap og infrastruktur.

Samarbeidsavtalen mellom regjeringspartia, Kristeleg Folkeparti og Venstre beskriv eit felles verdigrunnlag og ein politikk som er bygd på at verdiar må skapast før dei kan delast. Det inneber ein politikk som erkjenner behovet for å så før ein kan hauste, som ser behovet for å investere i framtida for å sikre velferda og som evnar å prioritere.

Saman viser dei fire borgarlege partia allereie i dette statsbudsjettet vilje og evne til ei ny og betre retning i skatte- og avgiftspolitikken.

Framtidas velferd er avhengig av vekst og god ressursutnytting i fastlandsøkonomien. Stortingsfleirtalet sin politikk vil leggje til rette for auka vekst og auka velferd, for både dagens generasjon og for framtidige generasjonar.

Skattar og avgifter bringer inn rundt 1 200 mrd. kr til statskassa kvart år. Skatteinntekter er den viktigaste kjelda til finansiering av offentlege utgifter i Noreg. Skatt er ikkje eit mål, men eit middel for å sikre felles gode, sosial mobilitet, betre ressursutnytting og gode rammevilkår for norsk næringsliv.

Mens Stoltenberg II-regjeringa auka skatte- og avgiftstrykket, vil Høgre–Framstegsparti-regjeringa redusere samla skattar og avgifter, for både bedrifter og personar. Ved å krevje inn mindre skatt bidreg me ikkje berre til å auke verdiskapinga i norsk økonomi, men òg til å spreie makt og gi familiar og enkeltmenneske større fridom over eigne liv og eiga inntekt. Det er eit mål i seg sjølv.

Stortingsfleirtalet reduserer samla skattar og avgifter med vel 7 mrd. kr i dette statsbudsjettet. Skatteopplegget kjenneteiknast vidare ved at breie grupper får ta del i lettane.

Den største og viktigaste endringa i skattepolitikken som blir gjort, er å redusere skattesatsen på alminnelig inntekt for alle, frå 28 pst. til 27 pst. Stoltenberg II-regjeringa foreslo ein slik reduksjon berre for selskap. Høgre–Framstegsparti-regjeringa foreslår det også for lønsmottakarar.

Å redusere selskapsskatten var eit godt forslag, fordi det bidreg til å styrkje næringslivet sin konkurransekraft. Ved ein tilsvarende reduksjon i skattebelastninga for vanle-

ge lønsmottakarar fjernast eit mogleg rom for tilpassingar, samtidig som det gir auka handlingsrom for den enkelte.

Om lag halvparten av lettane i personskattane går til inntektsgruppene mellom 350 000 kr og 1 mill. kr. Her er dei fleste lønsmottakarane, og dette er ei gruppe som i liten grad har fått skattelettar dei siste åra.

Ein vanleg familie med to lønsmottakarar, som har gjennomsnittleg løn og gjennomsnittleg lån, vil få lettar på opp under 3 000 kr med fleirtalet sitt forslag.

Formuesskatten reduserast til 1 pst. samtidig som botnfrådraget aukast til 1 mill. kr og til 2 mill. kr for ektepar. Det er bra, fordi formuesskatten tappar norske bedrifter og arbeidsplassar for kapital og gjer det mindre lønsamt å spare og investere.

Fleirtalet sitt skatteopplegg gir gode vekstimpulsar som etter kvart vil auke skattegrunnlaget og skatteinntektene. Med desse dynamiske verknadene vil mellom 10 pst. og 30 pst. av det umiddelbare provenytapet hentast igjen over tid.

I tillegg opprettheld regjeringa forslaget om å innføre startavskrivning for maskiner og andre driftsmiddel i saldo-gruppe d. Samtidig sett me i gang eit arbeid med å vurdere avskrivingsreglane i lys av verdifall på driftsmidla.

Vi styrker òg satsinga på forskning og utvikling, og SkatteFUNN-ordninga utvidast betrakteleg. Dette veit me blir svært godt motteke i bedriftene.

Arveavgifta rammar i stor grad menneske med låge og vanlege lønsinntekter. Det opplevast svært urettferdig å måtte betale ei høg avgift for å arve ein barndomsheim eller familien sin fritidsbustad. Fjerning av arveavgifta vil lette generasjonsskifter i familiebedrifter og vere eit viktig forenklingstiltak.

I tillegg vil endringa lette likviditetsbelastinga ved generasjonsskifte i familiebedrifter og ved overføring av familieeigedom til neste generasjon.

Det vil òg innebere ei forenkling for skatteytarar, fordi dei ikkje lenger treng halde seg til eit omfattande arveavgiftsregelverk, og det vil redusere kostnadane for Skatteetaten.

Det er berekna at Skattedirektoratet sine kostnader knytt til innkrevjing av arveavgift, er rundt 50 mill. kr, og rundt 90 årsverk er sysselsatt med dette arbeidet.

Me har no fått ei regjering som tør å prioritere, effektivisere og modernisere. Det lovar godt for framtida.

Marianne Marthinsen (A) [18:44:32]: Jeg synes det har vært en interessant debatt. Noe av det fineste med den må jo være at Senterpartiet til de grader har demonstrert at de bryr seg om flere grupper enn bøndene. Og vi har fått avklart at Høyre mener det er maktspredning å gi vanlige folk en 50-øring om dagen i skatteutt. Det er fine avklaringer, men det er likevel et par ting jeg er litt forundret over.

Vi prøvde gjennom hele finansdebatten, og vi fortsatte i dag, å få de borgerlige forlikspartnerne til å svare på om de i det hele tatt har noen bekymringer for konsekvensene når de legger fram et forslag som vil gjøre det mindre lønnsomt for store grupper å jobbe. Det har vi ikke fått noe svar på.

Vi har prøvd å få forlikspartnerne til å forklare hvordan det kan ha seg at man uttrykker sterk bekymring for en todelt økonomi og oljeavhengighet i det ene øyeblikket og stemmer for et opplegg som forsterker oljeavhengigheten, i det neste. Den økte oljepengebruken som finansierer skattekuttene, er i og for seg ikke et tema her i dag, men skatteendringer som rammer mange enkeltmannsforetak, er et tema i dag.

Representanten Slagsvold Vedum har gjort flere tapre forsøk på å få svar på hvorfor konsekvensene av fjerning av arveavgift og overgang til kontinuitetsprinsippet ikke er ordentlig utredet, og hvorfor man bare skal se på konsekvenser for bønder – ikke alle andre enkeltmannsforetak som rammes av dette. Det får vi heller ikke svar på.

Vi har også prøvd å få forlikspartnerne til å svare for fordelingsprofilen i skatteopplegget. Men da får vi til svar at det ikke er i skattestatistikkene at man finner forskjeller – det er mellom dem som er innenfor og dem som er utenfor arbeidslivet. Det virker jo som om de borgerlige helt har glemt at folk utenfor arbeidslivet også betaler skatt. Folk betaler skatt av trygdene og pensjonene sine.

Representanten Serigstad Valen prøvde å gjøre et forsøk på å oppklare at det er de faktiske inntektsforskjellene mellom folk vi refererer til, uavhengig av tilknytning til arbeidslivet.

Når man har brukt skattesystemet til å omfordele, har det redusert forskjellene på hvor mye folk faktisk har å leve for. Det ville ikke regjeringspartiene snakke om. I denne debatten var det nærmeste vi kom, at finansministeren mente det var snevert å være opptatt av hvordan skattesystemet fordeler.

Det er heller ingen som har tatt seg bryet med å forsvare hvorfor i all verden de borgerlige reverserer omleggingen av bilavgiftene, som gikk i en mer klimavennlig retning. Det er det helt umulig å forstå – rett og slett. Jeg skulle ønske noen ville forklare hvorfor det grepet blir gjort.

Vi hadde nok håpet på flere avklaringer, flere svar rett og slett, men vi må – i hvert fall inntil videre – konstatere at vi neppe får det i dag heller.

Siri A. Meling (H) [18:48:01]: Jeg har først og fremst lyst å takke for en god debatt, og når representanten Marthinsen kommer med en del spørsmål, tenker jeg det kan være ålreit å prøve å gi noen svar, hvis representanten ikke har oppfattet disse svarene i innleggene som har vært fra undertegnede og de andre borgerlige partiene i denne debatten.

Når det gjelder spørsmålet om at vi trigger et system hvor det blir mindre lønnsomt å jobbe, er vi uenig i det. Jeg går ut ifra at representanten Marthinsen tenker på skatteklasse 2.

Det å gi familier en større grad av valgfrihet i en periode er viktig og trenger ikke stå i motsetning til det å også være aktiv i arbeidslivet.

Når det gjelder argumentasjonen om at vi blir mer oljeavhengig, tror jeg det aller viktigste er at vi gjennom budsjettpolitikken og oljepengebruken viser at vi har disiplin. 3,9 mrd. kr ekstra gjør ingen store utslag når det gjelder å

demonstrere disiplin knyttet til oljepengebruken, noe som gjør at vi kan ha tiltro til at det skal være stabile og gode økonomiske rammebetingelser ikke for minst næringslivet fremover.

Jeg registrerer at vi har ulike oppfatninger av hva som skaper ulikheter i dette samfunnet. Jeg har forståelse for at representanten Marthinsen og Arbeiderpartiet ønsker å knytte dette opp mot en skattestatistikk, men for oss går denne ulikheten mye dypere og handler om å innse at de store forskjellene i samfunnet går mellom dem som er innenfor arbeidslivet og dem som er utenfor arbeidslivet. Derfor har det vært viktig for oss å levere et skatte- og avgiftsopplegg som styrker bedrifters evne til å vokse og skape trygge arbeidsplasser, slik at vi kan ha flest mulig mennesker i jobb.

Hans Andreas Limi (FrP) [18:50:20]: Jeg sa i mitt hovedinnlegg at skattedebattene – i hvert fall i denne salen og i Norge – er ganske forutsigbare, for de har en tendens til å dreie seg ensidig om omfordeling. Det har gjentatt seg her i dag, og jeg registrerte med en viss overraskelse at representanten Tvedt Solberg nå var nede på et anslag på skattelettelsene for middels inntekter på 50 øre dagen, mens representanten Giske under finansdebatten var så raus at han sa det var en krone. Så det har beveget seg. Representanten Marthinsen mener at dette er den skattelettelsen dette opplegget gir for vanlige folk.

Det er ingenting i disse påstandene som har hold i virkelighetens verden. Snarere tvert om er det slik at det faktisk er en ganske høy gjennomsnittsinntekt i Norge, og at et stort flertall av norske lønsmottakere vil få en betydelig skattelettelse gjennom dette opplegget. Det er ikke verre enn at man kan gå inn og se på de tabellene som er i proposisjonen for å finne de korrekte beløpene. Det er en tendens til at man hele tiden skal overdrive, og at man kanskje har en litt for lemfeldig befatning med sannheten i noen saker.

Så til beskyldningene om at man i realiteten reverserer hele det positive opplegget i den forrige regjeringens forslag til bilavgifter og CO₂-avgifter. Det er jo heller ikke korrekt. Det som denne regjeringen har gjort, er at man i realiteten har reversert den største økningen i CO₂-avgifter for å verne noen av de litt større familiebilene som endel mennesker tross alt har behov for. Det er altså en liten justering i forhold til det som var forslaget til regjeringen Stoltenberg. Det er ikke noen stor og dramatisk endring.

For øvrig synes jeg at veldig mange av de spørsmålene som er stilt av opposisjonen, er besvart fortløpende. Når det gjelder arveavgiften og eventuelle konsekvenser av at man fjerner muligheten til å oppskrive driftsmidler flere ganger, er det slik at det i realiteten er Stortinget som vil be om at man ser nærmere på konsekvensene for landbruk spesielt, og som vil be regjeringen komme tilbake til dette i revidert nasjonalbudsjett. Det har sammenheng med at det ikke bare er oppskrivning av driftsmidler som slår ut for landbruket, men at det også er en rekke andre, spesielle skattefordeler som man da får belyst, når vi får dette tilbake i revidert nasjonalbudsjett.

Snorre Serigstad Valen (SV) [18:53:38]: Da må vi nesten bare prøve for tredje gang, for representanten Marthinsen har jo helt rett i at når man beregner inntektsforskjeller i et samfunn, så omfatter det alle. Det er ikke skattestatistikk representanten Marthinsen og jeg snakker om, men metoder for å beregne økonomisk ulikhet i et samfunn. Det er ikke en akademisk øvelse, men det er en måte å synliggjøre på hvordan makt i form av penger er fordelt i et samfunn. En av de mest anerkjente måtene å gjøre det på kalles Gini-indeksen. Gini – det er et ord Høyre bør lære seg i dag. Det dreier seg ikke om skattestatistikk. Det er beregning av økonomiske forskjeller i et samfunn.

At folk er utenfor arbeidslivet, ja, det bidrar til å øke forskjellene slik at man får en høyere skår på Gini-indeksen. Det at folk blir hjemme som følge av f.eks. skatteklasse 2, det kan bidra til økt ulikhet. Det at flere er utenfor arbeidslivet som følge av kontantstøtten og dyrere barnehage, kan føre til økt ulikhet. Men å gi mange titusen kroner i skatteuttak til dem som har mest, og bare noen få kroner til dem som har minst, det gir også økt ulikhet. Regjeringens skatteopplegg vil derfor gi økte økonomiske forskjeller i Norge.

Og når man så til de grader selv står for en politikk som sender friske folk hjem – folk som kunne ha jobbet, men som høyresiden av ideologiske årsaker vil stimulere til å være hjemme i stedet – da blir hele den innøvde forsvarsremsa om innenfor–utenfor arbeidslivet, når vi prøver å ha en debatt om økonomiske forskjeller, et meget lite fikenblad. For det vi er interessert i å snakke om, er de faktiske fordelingseffektene av regjeringens skatteopplegg, og det burde enten finansministeren eller noen av de mange talspersonene som er til stede fra regjeringens partiene her, prøvd å svare på i det minste én gang. For det er sånn at Norge, de siste åtte årene, er blant de få landene i hele verden som har klart å redusere de økonomiske forskjellene mellom folk. Det er bra.

Det er ikke bra å ha noe ønske om å straffe de rike, som det antydes. Det er ikke fordi det ser fint ut på en tabell, men fordi det fører til en jevnere fordeling av makt. Det er en mye viktigere form for maktfordeling enn noen av de fanesakene Høyre har valgt seg for å synliggjøre sin maktfordelingspolitikk, f.eks. fri skuterkjøring i kommunene.

Høyre, som er et parti som er opptatt av penger og opptatt av skatt, bør sette seg mer inn i dette. Da kan vi få mer meningsfylte debatter i Stortinget, og jeg skulle f.eks. ønske at jeg fikk et tydelig svar – om ikke fra finansministeren, så fra noen andre – om det er sånn at også opposisjonspartiene forventer økte økonomiske forskjeller som følge av sitt eget skatteopplegg. Hvis nei, kan de dokumentere det? Hvis ja, er det fordi de synes det er ideologisk greit? Det er det jeg tror er svaret, og da bør de heller bare si det rett ut, slik som regjeringens våpendrager, Kristin Clemet, gjør. Det ville vært mye mer redelig.

Heidi Nordby Lunde (H) [18:56:47]: Jeg har lyst til å anerkjenne det at formuesskatten har en klar fordelingsprofil. Staten har vel tatt inn rundt 13 mrd. kr som har vært kunnet brukt til å nå f.eks. 1 pst.-målet om bruk av penger til kultur. Jeg har ikke noe problem med små ulikheter

i samfunnet – det er en god verdi – men jeg er også en av dem som mener at utjevning ikke nødvendigvis er målet, men at det å redusere fattigdom er et mål. Når partiet som gikk til valg på å fjerne fattigdommen i Norge, etterlot seg 15 000 flere fattige barn, har jeg litt problemer med å ta den kritikken alvorlig. For dem som lever i fattigdom, er ikke avstanden til de rikeste det viktigste, men nærheten til hjelp for å løfte seg ut.

Regjeringen reduserer det samlede skatte- og avgiftstrykket, og det kommer hele befolkningen til gode i form av trygge arbeidsplasser, økt konkurransekraft og styrking av norsk eierskap. Det sikrer finansieringen av en bærekraftig, robust velferdsstat, som ikke skal være alt for alle, men som skal være mye nettopp for dem som trenger det mest. Representanten Trond Giske er vel en av de mange som har tatt til orde for å fjerne formuesskatten, og fikk støtte av daværende LO-leder Roar Flåthen. Flåthen var redd skatten truet norsk industriutvikling og norske arbeidsplasser.

Denne regjeringen har begynt en gradvis reduksjon. Samtidig lukker vi gapet mellom selskapsskatten og vanlige lønnstakere og setter begge ned til 27 pst. Regjeringen Stoltenberg II foreslo kun å redusere bedriftsbeskatningen, mens vi synes dette også skal komme vanlige lønnstakere til gode. Dessuten inviterer jo ulike satser til skattetilpasning og er ingen god løsning.

Jeg gleder meg til valgkampen i 2017, hvor Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet skal gå til valg på å gjeninnføre formuesskatten og arveavgiften. En særnorsk skatt på norsk eierskap og norske arbeidsplasser er en sikker valgvinner, tror jeg, for Senterpartiet. Så vet vi jo at Scheelutvalget skal legge fram sine anbefalinger for skattesystemet neste høst. Det er helt legitimt å spørre om vi ikke kunne ha ventet med skatteendringene til denne utredningen var klar, men jeg synes daværende statsminister Jens Stoltenberg sa noe klokt da Dagens Næringsliv spurte ham om akkurat dette da de rød-grønne plutselig kom med forslag om å redusere selskapsbeskatningen. Da sa han:

«Nei, det er en feil man altfor ofte gjør i norsk politikk. Man viser til utredninger og så ikke handler. Jeg mener det er viktig at politikerne evner å gjøre ting som er åpenbart riktig selv om det er en utredning på gang.»

Det er en utredning på gang, men denne regjeringen evner å gjøre noe som er åpenbart riktig, og har gitt tydelige signaler om at dette bare er første steg mot et bedre, mer moderne innrettet skattesystem som vil finansiere framtidens velferd, og bidra til å løfte de fattige.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Marianne Marthinsen (A) [18:59:43]: Takk til Fremskrittspartiet som oppklarte at endringene i bilavgiften er for å verne noen av de største bilene – da vet vi det. Men jeg synes at det er rart at de partiene som var med på klimaforliket, kommer til å stemme for det.

Så er representanten Meling uenig i at gjeninnføring av skatteklasse 2 gjør det mindre lønnsomt å jobbe, men det går faktisk ikke an å være uenig i fakta. Da mener i så fall representanten Meling at skatter ikke virker på ar-

beidstilbudet, og i så fall er det oppsiktsvekkende nye toner fra Høyre – representanten Meling tror ikke at skatteklasse 2 står i motsetning til det å stimulere til arbeid. Nei vel – Høyre trodde heller ikke, i motsetning til alle forskere, at pappapermkutt ville gjøre at færre fedre tar permisjon, men de budsjetterer med at det blir tilfellet neste år. Det er ingen tvil om at mer kontantstøtte, dyrere barnehage og skatteklasse 2 vil gjøre at færre kvinner jobber, og jeg skjønner ikke hvorfor det ikke bare kan innrømmes.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [19:00:54]: Det er noe i denne debatten som er litt forunderlig. Når regjeringen fjerner arveavgiften – som hørtet kjempet ut, og da tenkte jeg at det var kjempetopp – hadde en vel trodd at den hadde utredet konsekvensene av å fjerne den, men nei, det hadde den ikke gjort. Så utfordrer vi den gang etter gang på om den har utredet konsekvensene av å fjerne avgiften, og da blir vi beskyldt for å være litt plagsomme eller slit-somme. Men jeg mener at det er en regjerings plikt å utrede konsekvenser av de forslagene den selv kommer med, og når ikke regjeringen til nå har klart å gi et eneste svar på hvilke konsekvenser det gir for enkeltpersonforetak, er det forunderlig. Vi vet ikke hvordan det f.eks. vil slå ut for dem som har næringseiendom – hvilke skatteskjerpelser er det det gir? Vi vet ikke hvilke skatteskjerpelser det gir for dem som skal overta utleieboliger, vi vet ikke hvilke skatteskjerpelser det gir for dem som driver små snekkerverksteder, og vi kunne fortsatt sann med en rekke ulike virksomheter rundt omkring i Norge som ikke vet hvilke skatteskjerpelser de kommer til å få. Det at ikke Finansdepartementet i løpet av de ukene som har gått fra det begynte å få disse spørsmålene, til nå, har klart å begynne å komme med et svar, et anslag, en antakelse, viser at stortingsflertallet gjør et vedtak i blinde – som de påstår er næringsvennlig, men de vet ikke.

I forhandlingene kom man med et forslag, og det var at man skulle utrede konsekvensene for én gruppe, for bønder. Det er bra at en får utredet konsekvensene for den ene gruppen. Da ble det at man skulle utrede konsekvensene for den gruppen lest som noe positivt, men i denne debatten har det punktet, som jeg tror at Kristelig Folkeparti og Venstre kjempet inn, blitt vridd til noe negativt, for grunnen til at man skal utrede konsekvensene er at landbruket har så utrolig mange skattefordeler at vi må gå igjennom dem alle, så både representanten – nei, ikke representanten, den kommende representanten, Jensen – og den nåværende representanten Limi. Hvis det er det Kristelig Folkeparti fikk gjennomslag for, blir jeg veldig forundret. Hvis hele poenget med seieren som ble feiret, var at en skulle gå igjennom alle de ulike ordningene for landbruket for å se om man kan innføre skatteskjerpelser, er det forunderlig. Og det er det Fremskrittspartiet nå har sagt flere ganger – både statsråd og representant – så jeg utfordrer lederen av finanskomiteen, Hans Olav Syversen, til å bekrefte eller avkrefte det. Jeg tror, med min beste vilje, at Kristelig Folkeparti valgte å ta det inn, ikke fordi de ønsket å gi skjerpelser, men for å se på konsekvensene, og eventuelt gjøre nye grep som gjør at en ikke får økte skatteskjerpelser for enkeltpersonforetak.

Hans Olav Syversen (KrF) [19:04:04]: Jeg er alltid tilhenger av å lytte når noen sier at de tror. Representanten Slagsvold Vedum tror at Kristelig Folkepartis hensikt med forslaget var å se på effektene av arveavgiftsopplegget, sett fra bøndenes ståsted, og det har han helt rett i. Vi ser ikke på det som et forslag for å øke skattebyrden på andre måter – så har jeg avklart det, regner jeg med.

Så til debatten knyttet til det som særlig for SVs representanter er å sende folk hjem. Det er ingen egenvilje hos folk, tydeligvis, de sendes hjem av den store stat. Det er egentlig veldig betegnende for hvordan man tenker ytterst der borte til venstre. Det er staten som dirigerer hvor man er, hvor man jobber, og når man er hjemme. Les skatteproposisjonen, der står det svart på hvitt at som følge av å fjerne skatteklasse 2 er det mange som får dårligere råd – det står svart på hvitt fra Stoltenberg-regjeringen. Men så har man en slags paradistilnærming – her på jord – om at alle har en jobb å gå til i morgen, slik at man kan heve familiens samlede inntekt, men sann er det faktisk ikke. Det er ikke slik for den ene som er minstepensjonist, og den andre som er i full jobb. Jeg vil gjerne ha oppskriften på hvordan de skal øke sin samlede inntekt, fra dem som nå er opptatt av ulikheter i det norske samfunn.

Det er også veldig interessant at det er helt på sin plass å være såkalt hjemme, eller gå hjemme, som man betegner det, inntil barnet er ett år, for det har sosialdemokratiet bestemt – det er bra. Men ikke prøv deg en dag til, da må du ut og jobbe. Jeg tror folk gjennomskuer denne måten å tenke på. Og hva skal konsekvensen være? Betyr det at man fra rød-grønn leir, i hvert fall rød, har tenkt f.eks. å skrote AFP? AFP sender jo folk hjem i arbeidsfør alder. Jeg er veldig spent på å se resultatet av denne såkalt konsekvente arbeidslinjen som er presentert her i dag.

Presidenten: Representanten Snorre Serigstad Valen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Snorre Serigstad Valen (SV) [19:07:05]: Jeg tenker at paradistilnærmingen skal representanten Syversen få stå for selv.

Angående egenvilje vil vel noen mene at det å gi penger til folk, og da hovedsakelig kvinner, for å være hjemme istedenfor å jobbe, faktisk har en effekt og gir insentiver til å være hjemme istedenfor å jobbe. Hvis Kristelig Folkeparti er uenig i det, spør jeg meg hvorfor skatteklasse 2 og kontantstøtte er så viktig for Kristelig Folkeparti.

Presidenten: Representanten Hans Olav Syversen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hans Olav Syversen (KrF) [19:07:44]: Ja, siden vi er blitt beskyldt for ikke å svare, skal jeg i hvert fall svare.

Ja, dette er ordninger som er viktige fordi vi balanserer noen ulike formål. Det, har jeg skjönt, er ikke noe viktig for SV, men det har vi jo fått avklart i denne debatten. Det interessante er da – det får jeg ta en annen gang – hvorfor SV har i sitt program at engangsstønaden skal økes. Det

må jo vitterlig hindre arbeidslinjen og bidra til at noen blir hjemme. Jeg er interessert i å få en debatt om hvorfor man har så inkonsekvente målsettinger. Selvfølgelig er det fordi man bruker, eller kanskje misbruker, anledningen til å angripe akkurat de ordningene som ikke passer inn i den røde konsensusen.

Presidenten: Representanten Eidsvoll Holmås har bedt om ordet. Holmås får ordet til et innlegg på inntil 3 minutter.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [19:08:45]: Ja, ikke bare har jeg inntil 3 minutter, jeg har tre innlegg. Jeg skal ikke bruke alle sammen, men siden det kom en utfordring tilbake til Snorre Serigstad Valen, og han ikke har mer tale-tid, tillater jeg meg å svare på utfordringen fra Hans Olav Syversen.

Spørsmålet om engangsstønad kommer bl.a. opp – om ikke det er en måte å sørge for at folk blir værende hjemme. Nei, Hans Olav Syversen, det er en måte å sørge for at de som ikke har opparbeidet seg rettigheter, får muligheten til å få noen penger som er viktige bidrag i det tilfellet der du får barn.

Jeg vil gjerne si en ting til. Hvis jeg tolker Hans Olav Syversen i beste mening – og det synes jeg at man skal gjøre fra talerstolen, selv om jeg ikke synes at Hans Olav Syversen alltid har gjort det i debatten med Snorre Serigstad Valen, men skal man tolke det Hans Olav Syversen sier i beste mening – er det sånn at man ønsker å legge til rette for at barn skal få være mer sammen med sine foreldre, og så har man kontantstøtte som en løsning. Vi har fra SVs side aldri kritisert tanken om at man skal ha mulighet til å være sammen med barn. Men vi ser på det som veldig negativt å legge opp til en støtteordning som er et kontantbeløp, som nødvendigvis vil være mest attraktivt for den i familien som har dårligst råd, og særlig for dem som har spesielt dårlig råd – å gi den type støtte.

Derfor har vi vært tilhenger av å utvide f.eks. foreldrepermisjonsordningen – en ordning som innebærer 100 pst. av lønnen, der det går akkurat like mye til fedre som til mødre, akkurat like mye til folk som har god råd, som til folk som har lavere inntekter – mens kontantstøtten først og fremst er en målrettet innsats mot dem som har dårligst tilknytning til arbeidslivet, om å være hjemme. Det er dette vi har kritisert, og som har gjort at vi har kritisert den ordningen som er.

Hvis jeg får muligheten til raskt å gå tilbake til den siste utfordringen til Siv Jensen: Jeg har sittet og hørt på hele debatten. Det har vært en spennende debatt om fordeling, og mange har sagt mye forskjellig. Men jeg tenker som så: Siv Jensen har jo bl.a. Margaret Thatcher som et ideal – hun har i hvert fall gitt uttrykk for det tidligere. Noe av det vi vet, er at da Margaret Thatcher overtok i Storbritannia, var det like høy tillit mellom mennesker der som det er mellom mennesker i Norge i dag. Men forskjellene i Storbritannia økte – som en følge av skattepolitikk og arbeidslivspolitik. Tilliten mellom mennesker i Storbritannia i dag er omtrent halvert. Det er en utvikling jeg ikke ønsker for Norge. Og jeg tenker som så: Margaret Thatcher

er jo død, men hadde hun sittet på en stol og sett budsjettet til Siv Jensen, og Siv Jensen hadde spurt «Hva synes du om budsjettet, Margaret Thatcher?», tror jeg hun hadde sagt at den skatteletten som du har lagt opp til, er neimen ikke dum.

Presidenten: Presidenten vil minne representanten Eidsvoll Holmås om at det er statsråd Siv Jensen som er til stede i denne sal, og at all tale skal rettes til presidenten, ikke direkte til representantene.

Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 4 og 5.

Sak nr. 6 [19:12:10]

Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til å sette i kraft en protokoll til endring av skatteavtalen av 4. oktober 1991 mellom Norge og Tyskland (Innst. 34 S (2013–2014), jf. Prop. 190 S (2012–2013))

Hans Olav Syversen (KrF) [19:12:32] (komiteens leder): Veldig kort – og jeg tror jeg taler på vegne av komiteen.

Vi har en lang rekke skatteavtaler til behandling. Hver gang det er en slik avtale til behandling, får vi en lang rekke e-poster om hvor urettferdig noen blir behandlet som følge av disse avtalene.

Komiteen er enstemmig i sin innstilling, men også i sin merknad, der man viser til at regjeringen skal foreta en gjennomgang av en rekke forhold knyttet til situasjonen for «nordmenn i utlandet», herunder vurdering av servicekontor i utlandet i samarbeid mellom Nav og skatteetaten, samt gjennomgang av kildeskatten. Det er nettopp det siste, kildeskatten, som er årsaken til at e-postene renner inn både titt og ofte.

Vi anbefaler innstillingen.

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

Sak nr. 7 [19:13:29]

Innstilling fra finanskomiteen om lov om tjenestepensjon (tjenestepensjonsloven) (Innst. 35 L (2013–2014), jf. Prop. 199 L (2012–2013))

Sigurd Hille (H) [19:13:55] (ordfører for saken): Jeg ser at jeg har en halv time. (Munterhet i salen) Jeg kan berolige forsamlingen med at den tiden har jeg ikke tenkt å bruke.

Jeg tenkte her forleden dag på at jeg godt kunne tenkt meg å bli oppringt av den avisen som har spalten om hva du har liggende på nattbordet. (Munterhet i salen) Hvis jeg hadde fått det spørsmålet, kunne jeg sagt, som sant var, at der har jeg liggende tjenestepensjonsloven. (Munterhet i salen) Det ville sikkert bli fulgt opp av et tilleggsspørsmål av mer litterær karakter, som hva man synes om innholdet i dette skriftstykket. Da kunne jeg selvfølgelig ha strødd om meg med velkjente begreper som «dødelighets-

grunnlaget), «dødelighetsarv», «knekkpunkt» og «nullgaranti» – for å nevne noen. Nå fikk jeg aldri det spørsmålet, og det er antakeligvis like greit. Mange vil kanskje mene at man kan miste nattesøvnen av mindre.

Pensjonsforhold i privat sektor kan være til dels kompliserte. Tradisjonelt var de ordningene som eksisterte, stort sett ytelsesbaserte. Disse garanterte gjerne en viss prosent av lønnen ved pensjoneringstidspunktet. Ordningen hadde en innebygget garanti for nivået på selve pensjonen. Som kjent var det imidlertid ikke alle yrkestakere i privat sektor som hadde pensjonsordning utover den offentlige folketrygden. Det ble derfor i 2006 innført en allmenn pensjonsordning, OTP-ordningen, som altså er en ren innskuddsordning. Vi har derfor hatt to private pensjonsordninger, som i form og innhold er relativt ulike. For eksempel er det slik at ytelsesordningen – under visse vilkår – vil være forutsigbar, mens OTP-ordningen ikke gir noen form for garantier eller forutsigbarhet.

Den fremlagte lovproposisjonen, Prop. 199 L tjenestepensjonsloven, omhandler og gir retning for alternative pensjonsløsninger. Proposisjonen bygger på NOU 2012:13 fra Banklovkommisjonen. Loven åpner for valgmuligheter og fleksibilitet for arbeidsgiverforetaket og slik sett også for arbeidstakerne. Tjenestepensjonen vil være en kollektiv, forsikringsbasert ordning i tillegg til folketrygden.

Lovforslaget medfører at vi får en ny modell for opptjening. Enkelt sagt skal arbeidsgiveren innbetale en viss proSENTSATS av lønnen – og eventuelt andre godtgjørelser som skal være i denne – maksimum 7 pst. mellom 0 og 12 G pluss eventuelt 18,1 pst. mellom 7,1 og 12 G. Videre vil ordningen bli tilført «dødelighetsarv» pluss en årlig regulering. Når det åpnes for en betydelig prosentøkning, altså 18,1 pst. mellom 7,1 og 12 G, er det fordi folketrygden ikke gir opptjening for lønn mellom dette intervallet.

Tjenestepensjon etter loven her er gjerne kalt en hybrid. Det er fordi ordningen på en måte kombinerer i noen grad ytelsesordningen, men likevel er en innskuddsordning, slik OTP-ordningen er. Hele prosessen – fra NOU-innstillingen til departementets arbeid med lovforslaget – har vært gjenstand for betydelig oppmerksomhet. Omfattende høringer har funnet sted under saksbehandlingen, og endog etter at saken ble opptatt i finanskomiteen, har det vært mange henvendelser.

Det har særlig vært ett spørsmål som det har vært sterk fokusering på. Det gjelder erleggelsen av administrasjons- og forvaltningskostnadene i ordningen. Etter lovforslaget skulle disse kostnadene dekkes innenfor de maksimale innskuddssatsene. Innvendingen her har vært at en slik ordning ville være uoversiktlig for den enkelte, og også medføre en del praktiske vanskeligheter. Dersom kostnadene kommer i tillegg til de rene pensjonsinnskudd, vil det være enklere for de ansatte og også for arbeidsgiverne å beregne fremtidig pensjon. Det kan nok argumenteres i andre retninger også, fordi mange bedrifter ikke vil benytte maksimalsatsene, og således er det god dekning av kostnadene innenfor maksimalsatsene. Komiteen har likevel etter en samlet vurdering anbefalt at kostnadene kom-

mer i tillegg til satsene, og at loven § 4-7 annet ledd endres deretter.

Avslutningsvis skal det også pekes på at det vil være noen utfordringer fremover. Et fallende rentenivå gjør jo at avkastningen på innskudd ikke er spesielt høy. Det er ventet at de rene ytelsesbaserte foretakspensjonsordninger vil bli lukket i noen grad – slik det for så vidt også har vært hittil – og komiteen peker på at det må arbeides videre med regler for overgang mellom pensjonsordninger, og at dette arbeidet gis særlig oppmerksomhet.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at i Innst. 35 L side 23 er det ved en inkurie oppgitt feil romertall. Der det står IV, skal det stå III, og på side 24 skal det så stå IV.

For øvrig slutter komiteen seg enstemmig til regjeringens forslag til lov om tjenestepensjon.

Statsråd Siv Jensen [19:20:04]: Jeg vil bare knytte noen få kommentarer til innstillingen. La meg begynne med å rose komiteen for å ha gjort et veldig godt og samlende arbeid i en veldig komplisert sak. Jeg vil bare kommentere på noen av punktene i innstillingen. Det første er at jeg har merket meg at komiteen foreslår at også kostnader til administrasjon og forvaltning skal komme i tillegg til de maksimale innskuddssatsene. Jeg merket meg at komiteen mener at det samme bør gjelde innskuddsordninger, og vil følge dette opp med de nødvendige forskriftsendringer samtidig som de nye satsene for innskuddspensjon fastsettes.

Så har jeg merket meg at komiteen mener at det bør vurderes om innskuddspensjonslovens og foretakspensjonslovens grense på 77 år bør endres til 80 år, slik at det blir samsvar mellom innskuddspensjonsloven, foretakspensjonsloven og forslaget, altså lik regulering i alle de tre lovene. Dette vil jeg også vurdere og eventuelt komme tilbake til Stortinget med et lovforslag.

Jeg har også merket meg at komiteen ber om at departementet vurderer om det er grunn til å foreslå endringer i gjeldende regler i innskuddspensjonsloven og foretakspensjonsloven på bakgrunn av det som er foreslått, knyttet til at arbeidstakere kan betale egne innskudd, slik at det blir like regler. Dette vil jeg også eventuelt komme tilbake til Stortinget med.

Banklovkommisjonen vil nå utrede spørsmål knyttet til ytelsesbaserte foretakspensjonsordninger, slik den allerede har fått i oppdrag å gjøre, i oppdrag av 21. mars. Det er fra regjeringens side lagt opp til at et lovvedtak kan tre i kraft fra årsskiftet. Jeg er derfor veldig tilfreds med at en samlet komité slutter seg til forslaget i proposisjonen. Det er også lagt opp til at de forskriftsfastsatte maksimalsatsene for innskuddsordninger økes, slik at de harmonerer med grensene som er foreslått for det nye produktet. Det er lagt opp til at en slik økning vil skje samtidig med at lovvedtaket trer i kraft, herunder endringen i knekkpunkt i innskuddspensjonsordninger fra 6 til 7,1 G. Regjeringen vil på vanlig måte vurdere behov for tilpasninger og eventuelle overgangsordninger.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Etter at det var ringt til votering, uttalte
presidenten: Da er Stortinget klar til votering over
sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

**A Rammeområde 17
(Transport og kommunikasjon)**

I

På statsbudsjettet for 2014 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	490 163 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	1 248 632 000	
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	10 472 000	
	71	Tilskudd til fri programvare	4 500 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse	3 182 000	
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	725 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	4 477 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	19 355 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	172 908 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	33 050 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	41 700 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 800 000	
	73	Tilskudd til kystkultur, <i>kan overføres</i>	9 130 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	23 075 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	148 300 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	89 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	681 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	35 000 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	194 000 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	63 400 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	9 622 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	26	Vegtilsyn	16 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	433 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	10 531 700 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 150 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	18 000 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	427 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	380 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	217 250 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	564 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	516 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> ...	78 300 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	945 300 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	763 000 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	6 056 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	112 400 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	8 659 500 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	1 349 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 047 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	59 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker	19 200 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 709 794 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	62 930 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	479 860 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	191 120 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	61 980 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	78 170 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	44 410 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	270 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	160 400 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	12 300 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> ..	58 900 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
		Totale utgifter		51 420 583 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
I n n t e k t e r				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	142 896 000	
	2	Variable refusjoner	59 790 000	
	3	Faste refusjoner	8 784 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 400 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	138 800 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	172 400 000	
	2	Diverse gebyrer	317 500 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	32 900 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	33 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	255 800 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	291 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	112 400 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker	13 000 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	10 747 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 213 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	152 700 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	116 300 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	30 000 000	
		Totale inntekter		1 906 430 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2014 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 456 post 1	kap. 3456 post 2
III Salg og bortfeste av fast eiendom Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.	IV Merinntektsfullmakter Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:
overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
V Merinntektsfullmakter Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:	
overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3
VI Fullmakt til forskuttering Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 5 400 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.	VIII Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 5 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 400 mill. kroner.
VII Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan: 1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2013–2014) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt. 2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 700 mill. kroner.	IX Investeringsramme for transporttiltak i fylkene Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.
	X Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 4 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 800 mill. kroner.

XI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 1, 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 1

XII

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, like-

vel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	800 mill. kroner

XIII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at

samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	30	Jernbaneverket Investeringer i linjen	20 mill. kroner

XIV

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2013–2014) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 800 mill. kroner.

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 600 mill. kroner.

XVII

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS, i 2014 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 5 305 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 585 mill. kroner.

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

XVIII
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1360 postene 1 og 45 kap. 1361 post 1	kap. 4360 post 2 og kap. 5577 post 7 kap. 4361 post 7

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360 post 2 til følgende formål under kap. 1360 post 30:
- dekning av salgskostninger forbundet med salget
 - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360 post 30.

verket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

XIX

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kyst-

XX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	623 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

XXI

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgning-

ger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

XXII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 57 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.31.13)

Komiteen hadde innstilt:

B

Rammeuavhengige forslag

XXIV

Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil, hvor det blant annet kartlegges ansvarsdeling mellom offentlig og privat sektor.

XXV

Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltaksplan for økt satsing på gang- og sykkelveier for å stimulere til økt sykling blant barn og unge.

XXIII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2014 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 200 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop.1 S (2013–2014).

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

XXVI

Stortinget ber regjeringen etablere en belønningsordning for gang- og sykkelveier og komme tilbake til Stortinget med en egen sak om dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhaugen–Sunde i Sør-Trøndelag etter Prop. 182 S (2012–2013) og Innst. 39 S (2013–2014).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

II

Stortinget ber regjeringa vurdere ordning med statleg garanti for bompengelån der det kan bidra til lågare lånerente, og at regjeringa i samarbeid med fylkeskommunen kan vurdere å endre bompengesatsen og nedbetalingstid.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt:

I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland. Vilråa går fram av Prop. 197 S (2012–2013) og Innst. 40 S (2013–2014).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

II

Stortinget ber regjeringa vurdere ordning med statleg garanti for bompengelån der det kan bidra til lågare lånerente, og at regjeringa i samarbeid med fylkeskommunen kan vurdere å endre bompengesatsen og nedbetalingstid.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt sju forslag. Det er forslagene nr. 1–7, fra Terje Breivik på vegne av Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

**«Rammeområde 21
(Skatter, avgifter og toll)**

I

På statsbudsjettet for 2014 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
5501		Skatter på formue og inntekt		
	70	Toppskatt mv.	34 510 000 000	
	72	Fellesskatt	207 003 200 000	
5506		Avgift av arv og gaver		
	70	Avgift	1 750 000 000	
5507		Skatt og avgift på utvinning av petroleum		
	71	Ordinær skatt på formue og inntekt	67 800 000 000	
	72	Særskatt på oljeinntekter	111 900 000 000	
	74	Arealavgift mv.	1 900 000 000	
5508		Avgift på utslipp av CO ₂ i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	CO ₂ -avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen	4 900 000 000	
5509		Avgift på utslipp av NO _x i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen		
	70	Avgift	10 000 000	
5511		Tollinntekter		
	70	Toll	2 900 000 000	
	71	Auksjonsinntekter fra tollkvoter	195 000 000	
5521		Merverdiavgift		
	70	Merverdiavgift	250 953 000 000	
5526		Avgift på alkohol		
	70	Avgift på alkohol	12 540 000 000	
5531		Avgift på tobakksvarer mv.		
	70	Avgift på tobakksvarer mv.	7 485 000 000	
5536		Avgift på motorvogner mv.		
	71	Engangsavgift	21 160 000 000	
	72	Årsavgift	10 090 000 000	
	73	Vektårsavgift	372 000 000	
	75	Omregistreringsavgift	1 850 000 000	
5537		Avgifter på båter mv.		
	71	Avgift på båtmotorer	166 000 000	
5538		Veibruksavgift på drivstoff		
	70	Veibruksavgift på bensin	6 570 000 000	
	71	Veibruksavgift på autodiesel	12 450 000 000	
5541		Avgift på elektrisk kraft		
	70	Avgift på elektrisk kraft	8 440 000 000	
5542		Avgift på mineralolje mv.		
	70	Grunnavgift på mineralolje mv.	2 540 000 000	
	71	Avgift på smøreolje mv.	123 000 000	
5543		Miljøavgift på mineralske produkter mv.		
	70	CO ₂ -avgift	6 280 000 000	
	71	Svovelavgift	52 000 000	
5546		Avgift på sluttbehandling av avfall		
	70	Avgift på sluttbehandling av avfall	47 000 000	
5547		Avgift på helse- og miljøskadelige kjemikalier		
	70	Trikloretten (TRI)	1 000 000	
	71	Tetrakloretten (PER)	1 000 000	
5548		Miljøavgift på visse klimagasser		
	70	Avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK)	444 000 000	
5549		Avgift på utslipp av NO _x		
	70	Avgift på utslipp av NO _x	113 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5550	70	Miljøavgift på plantevernmidde Miljøavgift på plantevernmidde	50 000 000	
5551	70	Avgift knyttet til mineralvirksomhet Avgift knyttet til andre undersjøiske naturforekomster enn petroleum	1 000 000	
	71	Avgift knyttet til undersøkelses- og utvinningsrett av mineraler etter mineralloven	10 000 000	
5555	70	Avgift på sjokolade- og sukkervarer mv. Avgift på sjokolade- og sukkervarer mv.	1 250 000 000	
5556	70	Avgift på alkoholfrie drikkevarer mv. Avgift på alkoholfrie drikkevarer mv.	2 050 000 000	
5557	70	Avgift på sukker mv. Avgift på sukker mv.	197 000 000	
5559	70	Avgift på drikkevareemballasje Grunnavgift på engangsemballasje	1 350 000 000	
	71	Miljøavgift på kartong	78 000 000	
	72	Miljøavgift på plast	27 000 000	
	73	Miljøavgift på metall	67 000 000	
	74	Miljøavgift på glass	93 000 000	
5560	70	Miljøavgift på plastposer Avgift på plastposter	800 000 000	
5565	70	Dokumentavgift Dokumentavgift	7 800 000 000	
5568	71	Sektoravgifter under Kulturdepartementet Årsavgift-stiftelser	22 364 000	
	72	Vederlag TV2	10 509 000	
	73	Refusjon – Norsk Rikstoto og Norsk Tipping AS	36 887 000	
	74	Avgift – forhåndskontroll av kinofilm	5 500 000	
5571	70	Sektoravgifter under Arbeidsdepartementet Petroleumstilsynet – sektoravgift	86 870 000	
5572	70	Sektoravgifter under Helse- og omsorgsdepartementet Legemiddelomssetningsavgift	73 000 000	
	72	Avgift utsalgssteder utenom apotek	4 900 000	
	73	Legemiddelkontrollavgift	75 322 000	
5574	71	Sektoravgifter under Nærings- og fiskeridepartementet Avgifter immaterielle rettigheter	150 000 000	
	72	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur	30 655 000	
	73	Årsavgift Merkeregisteret	9 550 000	
	74	Fiskeriforskningsavgift	151 000 000	
5576	71	Sektoravgifter under Landbruks- og matdepartementet Totalisatoravgift	125 000 000	
5577	74	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet Sektoravgifter Kystverket	773 453 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5578		Sektoravgifter under Klima- og miljøverndepartementet		
	70	Sektoravgifter under Svalbard miljøvernfond	12 320 000	
	71	Jeger- og fellingsavgifter	75 200 000	
	72	Fiskeravgifter	18 000 000	
5580		Sektoravgifter under Finansdepartementet		
	70	Finanstilsynet, bidrag fra tilsynsenhetene	329 800 000	
5582		Sektoravgifter under Olje- og energidepartementet		
	71	Konsesjonsavgifter fra vannkraftutbygging	149 000 000	
5583		Særskilte avgifter mv. i bruk av frekvenser		
	70	Avgift på frekvenser mv.	297 400 000	
5700		Folketrygdens inntekter		
	71	Trygdeavgift	123 390 000 000	
	72	Arbeidsgiveravgift	165 360 000 000	
		Totale inntekter		1 079 504 930 000

II

Diverse fullmakter

Stortinget samtykker i at det av avgiftspliktig omsetning for legemiddelgrossister i 2014 skal betales avgift svarende til 0,55 pst.

III

Stortinget slutter seg til regjeringens forslag til skattevedtak for inntektsåret 2014 kapittel 6 med følgende endringer:

§ 6-1 skal lyde:

§ 6-1 Minstefradrag

Minstefradrag i lønnsinntekt mv. etter skatteloven § 6-32 første ledd bokstav a skal ikke settes lavere enn 31 800 kroner, og ikke settes høyere enn 93 500 kroner.

Minstefradrag i pensjonsinntekt etter skatteloven § 6-32 første ledd bokstav b skal ikke settes lavere enn 4 000 kroner, og ikke høyere enn 72 500 kroner.

IV

Stortinget slutter seg til regjeringens forslag til skattevedtak for inntektsåret 2014 kapittel 6 med følgende endringer:

§ 6-3 skal lyde:

§ 6-3 Personfradrag

Fradrag etter skatteloven § 15-4 er 50 000 kroner i klasse 1 og 75 000 kroner i klasse 2.

V

Stortinget slutter seg til regjeringens forslag til skattevedtak for inntektsåret 2014 kapittel 6 med følgende endringer:

§ 6-6 skal lyde:

§ 6-6 Særfradrag for enslige forsørgere

Fradrag etter skatteloven § 6-80 er 4 167 kroner per påbegynt måned.

VI

Stortinget slutter seg til regjeringens forslag til vedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2014 med følgende endringer:

§ 6 Trygdeavgift av pensjon mv.

Av pensjon i og utenfor arbeidsforhold, unntatt avtalefestet pensjon mottatt før skattyter fyller 67 år, føderåd, livrente som ledd i pensjonsordning i arbeidsforhold, engangsutbetaling fra pensjonsordning etter innskuddspensjonsloven, engangsutbetaling fra individuell pensjonsavtale som er i samsvar med regler gitt av departementet, engangsutbetaling fra pensjonsavtale etter lov om individuell pensjonsordning og personinntekt for skattyter under 17 år og over 69 år, som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 1, beregnes trygdeavgift med 4,7 prosent.

Av avtalefestet pensjon mottatt før skattyter fyller 67 år, som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 4, beregnes trygdeavgift med 6,0 prosent.

§ 7 Trygdeavgift av lønnsinntekt mv.

Av lønnsinntekt og annen personinntekt som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 2, beregnes trygdeavgift med 8,3 prosent.

VII

Stortinget slutter seg til regjeringens forslag til vedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2014 med følgende endringer:

Ny § 4 skal lyde:

§ 4 Særregler for nystartede bedrifter

For lønn og annen godtgjørelse for arbeid og oppdrag i og utenfor tjenesteforhold som arbeidsgiver plikter å innberette skal det for bedrifter som er startet etter 1. januar 2014 med inntil 5 ansatte, ikke beregnes arbeidsgiveravgift i noen soner i inntil tre år etter første gangs registrering av bedriften.

Opprinnelig § 4 blir § 5 etc.

VIII

Stortinget slutter seg til regjeringens forslag til vedtak om avgift på tobakksvarer for 2014, med følgende endringer:

Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende varer med følgende beløp:

Produkt	Kr	
Sigarer	2,65	per gram av pakningens nettovekt
Sigaretter	2,65	per stk.
Røyketobakk, karvet skråtobakk, råtobakk i forbrukerpakning	2,65	per gram av pakningens nettovekt
Snus	1,07	per gram av pakningens nettovekt
Skråtobakk	1,07	per gram av pakningens nettovekt
Sigarettpapir og papirhylser	0,0405	per stk.

IX

Stortinget slutter seg til regjeringens forslag til vedtak om veibruksavgift på drivstoff for budsjetterminen 2014 med følgende endringer:

- a) bensin
 1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 5,36
 2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 5,40
 3. annen bensin: kr 5,40
- b) olje til framdrift av motorvogn (autodiesel)
 1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel) og biodiesel som ikke oppfyller bærekraftskriteriene: kr 4,36
 2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 4,41
 3. annen mineralolje: kr 4,41
 4. biodiesel som oppfyller bærekraftskriteriene: kr 0.

X

Stortingets vedtak om forbruksavgift på elektrisk kraft for budsjetterminen 2014 § 1 første ledd skal lyde:

Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen med 14,11 øre per kWh på elektrisk kraft som leveres her i landet.

XI

Stortingets vedtak om grunnavgift på fyringsolje mv. for budsjetterminen 2014 § 1 første ledd skal lyde:

Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av mineralolje med kr 2,034 per liter. For mineralolje til treforedlingsindustrien og produsenter av fargestoffer og pigmenter skal det betales avgift med kr 0,126 per liter.

XII

Stortingets vedtak om miljøavgifter på mineralske produkter mv. A. CO₂-avgift på mineralske produkter for budsjetterminen 2014 § 1 første ledd skal lyde:

Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales CO₂-avgift til statskas-

sen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende mineralske produkter med følgende beløp:

- a) mineralolje (generell sats): kr 0,88 per liter.
Mineralolje til
 - innenriks kvotepliktig luftfart: kr 0,56 per liter,
 - annen innenriks luftfart og ikke-kommersielle privatflyginger: kr 0,84 per liter,
 - treforedlingsindustrien, sildemel- og fiskemelindustrien: kr 0,31 per liter,
 - fiske og fangst i nære farvann: kr 0,26 per liter,
 - som ilegges veibruksavgift på drivstoff: kr 0,82 per liter
- b) bensin: kr 1,12 per liter,
- c) naturgass: kr 0,66 per Sm³,
- d) LPG: kr 0,99 per kg

§ 1 nytt tredje ledd skal lyde:

For naturgass til gasskraftverk skal det betales avgift med kr 0,98 per standardkubikkmeter.

Gjeldende tredje og fjerde ledd blir fjerde og femte ledd.

XIII

I Stortingets vedtak om miljøavgifter på mineralske produkter mv. B. Svovelavgift for budsjetterminen 2014 skal § 1 første ledd lyde:

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales svovelavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av mineralolje som inneholder over 0,05 prosent vektandel svovel med 12,9 øre per liter for hver påbegynt 0,25 prosent vektandel svovel.

XIV

Stortingets vedtak om avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK) for budsjetterminen 2014 § 1 første ledd skal lyde:

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av hydrofluorkar-

boner (HFK) og perfluorkarboner (PFK), herunder gjen-
vunnet HFK og PFK. Avgift på HFK og PFK betales med
kr 0,355 per kg multiplisert med den GWP-verdi (global
warming potensial) den enkelte avgiftspliktige HFK- og
PFK-gassen representerer.

XV

I Stortingets vedtak om avgift på utslipp av NO_x for
budsjetterminen 2014 skal § 1 første ledd lyde:

Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai
1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen
med kr 19,28 per kg utslipp av nitrogenoksider (NO_x) ved
energiproduksjon fra følgende kilder:

- framdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt
på mer enn 750 kW,
- motorer, kjeler og turbiner med samlet installert inn-
fyrt effekt på mer enn 10 MW,
- fakler på offshoreinstallasjoner og anlegg på land.

XVI

I Stortingets vedtak om avgift på drikkevareemballasje
for budsjetterminen 2014 skal § 2 lyde:

Det skal betales miljøavgift på drikkevareemballasje
med følgende beløp per emballasjeenhet:

- glass og metall: kr 5,82,
- plast: kr 3,52,
- kartong og papp: kr 1,47

XVII

Storingsvedtak om avgift på plastposer

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai
1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved
innførsel og innenlandsk produksjon av plastposer med
kr 1 per pose.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av
avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak, refusjon eller ytes tilskudd for avgift
på plastposer som

- fra produsents eller importørs lager
 - utføres til utlandet,
 - legges inn på tollager når varene er bestemt til
utførsel,
- innføres
 - som reisegods etter tolloven § 5-1,
 - etter tolloven § 5-9 og er av mindre verdi,
- etter tolloven § 5-3 fra registrert virksomhets eller

importørs lager leveres til eller innføres av

- diplomater,
- Nato og styrker fra land som deltar i Partnerskap
for fred,
- Den nordiske investeringsbank,

d) kommer i retur til produsents eller importørs lager
Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, av-
grensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten,
avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften
når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var
overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det
spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest avvikle ordn-
ingen med taxfree-salg av tobakksvarer.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen evaluere hvordan Skat-
tefunn-ordningen kan innrettes for å bidra bedre til
forskning og utvikling også for større virksomheter.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke Skattefunn-ord-
ningen ved at regelen om maksimal timesats fjernes.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke Skattefunn-ord-
ningen ved å fjerne regelen om at ved personal- og indi-
rekte kostnader begrenses antall timer for egne ansatte
til maksimalt 1 850 timer pr. år.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjeninnføre ordningen
med tilskudd for ulønnet forskningsinnsats.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest utrede og frem-
me forslag om å innføre en miljøavgift på flyreiser til
og fra norske flyplasser etter tysk modell.»

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 93 mot 6 stemmer ikke
bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.32.38)

Komiteen hadde innstilt:

Rammeområde 21 (Skatter, avgifter og toll)

I

På statsbudsjettet for 2014 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
5501		Skatter på formue og inntekt		
	70	Toppskatt mv.	34 600 000 000	
	72	Fellesskatt	212 941 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5506	70	Avgift av arv og gaver Avgift	1 750 000 000	
5507	71	Skatt og avgift på utvinning av petroleum Ordinær skatt på formue og inntekt	67 800 000 000	
	72	Særskatt på oljeinntekter	111 900 000 000	
	74	Arealavgift mv.	1 900 000 000	
5508	70	Avgift på utslipp av CO ₂ i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen CO ₂ -avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen	4 900 000 000	
5509	70	Avgift på utslipp av NO _x i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen Avgift	10 000 000	
5511	70	Tollinntekter Toll	2 900 000 000	
	71	Auksjonsinntekter fra tollkvoter	195 000 000	
5521	70	Merverdiavgift Merverdiavgift	250 953 000 000	
5526	70	Avgift på alkohol Avgift på alkohol	12 540 000 000	
5531	70	Avgift på tobakksvarer mv. Avgift på tobakksvarer mv.	7 000 000 000	
5536	71	Avgift på motorvogner mv. Engangsgift	21 160 000 000	
	72	Årsavgift	10 090 000 000	
	73	Vektårsavgift	372 000 000	
	75	Omregistreringsavgift	1 850 000 000	
5537	71	Avgifter på båter mv. Avgift på båtmotorer	166 000 000	
5538	70	Veibruksavgift på drivstoff Veibruksavgift på bensin	6 100 000 000	
	71	Veibruksavgift på autodiesel	11 130 000 000	
5541	70	Avgift på elektrisk kraft Avgift på elektrisk kraft	7 945 000 000	
5542	70	Avgift på mineralolje mv. Grunnavgift på mineralolje mv.	2 000 000 000	
	71	Avgift på smøreolje mv.	123 000 000	
5543	70	Miljøavgift på mineralske produkter mv. CO ₂ -avgift	5 400 000 000	
	71	Svovelavgift	34 000 000	
5546	70	Avgift på sluttbehandling av avfall Avgift på sluttbehandling av avfall	47 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5547		Avgift på helse- og miljøskadelige kjemikalier		
	70	Trikloretten (TRI)	1 000 000	
	71	Tetrakloretten (PER)	1 000 000	
5548		Miljøavgift på visse klimagasser		
	70	Avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK)	415 000 000	
5549		Avgift på utslipp av NO _x		
	70	Avgift på utslipp av NO _x	105 000 000	
5550		Miljøavgift på plantevernmiddel		
	70	Miljøavgift på plantevernmiddel	50 000 000	
5551		Avgift knyttet til mineralvirksomhet		
	70	Avgift knyttet til andre undersjøiske naturforekomster enn petroleum	1 000 000	
	71	Avgift knyttet til undersøkelses- og utvinningsrett av mineraler etter mineralloven	10 000 000	
5555		Avgift på sjokolade- og sukkervarer mv.		
	70	Avgift på sjokolade- og sukkervarer mv.	1 250 000 000	
5556		Avgift på alkoholfrie drikkevarer mv.		
	70	Avgift på alkoholfrie drikkevarer mv.	2 050 000 000	
5557		Avgift på sukker mv.		
	70	Avgift på sukker mv.	197 000 000	
5559		Avgift på drikkevareemballasje		
	70	Grunnavgift på engangsemballasje	1 350 000 000	
	71	Miljøavgift på kartong	71 000 000	
	72	Miljøavgift på plast	25 000 000	
	73	Miljøavgift på metall	55 000 000	
	74	Miljøavgift på glass	81 000 000	
5565		Dokumentavgift		
	70	Dokumentavgift	7 800 000 000	
5568		Sektoravgifter under Kulturdepartementet		
	71	Årsavgift-stiftelser	22 364 000	
	72	Vederlag TV2	10 509 000	
	73	Refusjon – Norsk Rikstoto og Norsk Tipping AS	36 887 000	
	74	Avgift – forhåndskontroll av kinofilm	5 500 000	
5571		Sektoravgifter under Arbeidsdepartementet		
	70	Petroleumstilsynet – sektoravgift	86 870 000	
5572		Sektoravgifter under Helse- og omsorgsdepartementet		
	70	Legemiddelomsetningsavgift	73 000 000	
	72	Avgift utsalgssteder utenom apotek	4 900 000	
	73	Legemiddelkontrollavgift	75 322 000	
5574		Sektoravgifter under Nærings- og fiskeridepartementet		
	71	Avgifter immaterielle rettigheter	150 000 000	
	72	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur	30 655 000	
	73	Årsavgift Merkeregisteret	9 550 000	
	74	Fiskeriforskningsavgift	151 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5576	71	Sektoravgifter under Landbruks- og matdepartementet Totalisatoravgift	125 000 000	
5577	74	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet Sektoravgifter Kystverket	773 453 000	
5578	70	Sektoravgifter under Klima- og miljøverndepartementet Sektoravgifter under Svalbard miljøvernfond	12 320 000	
	71	Jeger- og fellingsavgifter	75 200 000	
	72	Fiskeravgifter	18 000 000	
5580	70	Sektoravgifter under Finansdepartementet Finanstilsynet, bidrag fra tilsynsenhetene	329 800 000	
5582	71	Sektoravgifter under Olje- og energidepartementet Konsesjonsavgifter fra vannkraftutbygging	149 000 000	
5583	70	Særskilte avgifter mv. i bruk av frekvenser Avgift på frekvenser mv.	297 400 000	
5700	71	Folketrygdens inntekter Trygdeavgift	122 300 000 000	
	72	Arbeidsgiveravgift	165 500 000 000	
		Totale inntekter		1 079 504 930 000

II

Diverse fullmakter

Stortinget samtykker i at det av avgiftspliktig omsetning for legemiddelgrossister i 2014 skal betales avgift svarende til 0,55 pst.

III

Stortingsvedtak om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2014 (Stortingets skattevedtak)

Kapittel 1 – Generelt

§ 1-1 Vedtakets anvendelsesområde

Dette vedtaket gjelder utskrivning av skatt på inntekt og formue for inntektsåret 2014. Vedtaket legges også til grunn for utskrivning av forskudd på skatt for inntektsåret 2014, etter reglene i skattebetalingsloven kapittel 4 til 6.

Sammen med bestemmelsene om forskudd på skatt i skattebetalingsloven, gjelder dette vedtaket også når skatteplikt utelukkende følger av lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv., og skattyteren ikke skal svare terminskatt etter samme lov § 7.

§ 1-2 Forholdet til skattelovgivningen

Så langt dette vedtak ikke bestemmer noe annet, legges lovgivningen om skatt på formue og inntekt til grunn ved anvendelsen av vedtaket.

Kapittel 2 – Formuesskatt til staten og kommunene

§ 2-1 Formuesskatt til staten – personlig skattyter og dødsbo

Personlig skattyter og dødsbo svarer formuesskatt til

staten av den delen av skattyterens samlede antatte formue som overstiger 1 000 000 kroner. Satsen skal være 0,3 pst.

Ektefeller som lignes under ett for begge formue, jf. skatteloven § 2-10, svarer formuesskatt til staten av den delen av ektefellenes samlede antatte formue som overstiger 2 000 000 kroner. Satsen skal være 0,3 pst.

§ 2-2 Formuesskatt til staten – upersonlig skattyter

Selskaper og innretninger som nevnt i skatteloven § 2-36 annet ledd, og som ikke er fritatt for formuesskatteplikt etter skatteloven kapittel 2, svarer formuesskatt til staten med 0,3 pst. Formue under 10 000 kroner er skattefri.

§ 2-3 Formuesskatt til kommunene

Det svares formuesskatt til kommunen dersom skattyter ikke er fritatt for slik skatteplikt etter skatteloven kapittel 2. Skattyter som har krav på personfradrag etter skatteloven § 15-4, skal ha et fradrag i formuen på 1 000 000 kroner. For ektefeller som lignes under ett for begge formue, jf. skatteloven § 2-10, skal fradraget være 2 000 000 kroner. Når skattyter har formue i flere kommuner, fordeles fradraget etter reglene i skatteloven § 4-30 første og annet ledd. Satsen for formuesskatt til kommunene må ikke være høyere enn 0,7 pst. Maksimumssatsen gjelder når ikke lavere sats er vedtatt av kommunen.

Kapittel 3 – Inntektsskatt til staten, kommunene og fylkeskommunene

§ 3-1 Toppskatt

Personlig skattyter skal av personinntekt fastsatt etter skatteloven kapittel 12, svare toppskatt til staten med 9 pst.

for den delen av inntekten som overstiger 527 400 kroner, og med 12 pst. for den delen av inntekten som overstiger 857 300 kroner i klasse 0, 1 og 2.

Personlig skattyter i en kommune i Finnmark, eller i kommunene Karlsøy, Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord i Troms fylke, skal likevel bare svare toppskatt til staten av inntekt som nevnt i første ledd med 7 pst. av den inntekten som overstiger 527 400 kroner, og med 12 pst. for den delen av inntekten som overstiger 857 300 kroner i klasse 0, 1 og 2.

Dersom skattyter er bosatt i riket bare en del av året, nedsettes beløpene i første og annet ledd forholdsmessig under hensyn til det antall hele eller påbegynte måneder av året han har vært bosatt her. Tilsvarende gjelder for skattyter som ikke er bosatt i riket, men som plikter å svare skatt etter skatteloven § 2-3 første og annet ledd, eller lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv.

§ 3-2 Fellesskatt

Enhver som plikter å betale inntektsskatt til kommunen etter skatteloven, skal betale fellesskatt til staten. Fellesskatten skal beregnes på samme grunnlag som inntektsskatten til kommunene.

Satsen for fellesskatt skal være:

For personlig skattepliktig og dødsbo i Finnmark og kommunene Karlsøy, Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord i Troms fylke: 9,45 pst.

For personlig skattepliktig og dødsbo ellers: 12,95 pst.

§ 3-3 Skatt til staten

Selskaper og innretninger som nevnt i skatteloven § 2-36 annet ledd, svarer skatt til staten med 27 pst. av inntekten.

§ 3-4 Skatt på grunnrenteinntekt i kraftforetak

Av grunnrenteinntekt i vannkraftverk fastsatt i medhold av skatteloven § 18-3 svares grunnrenteskatt til staten med 31 pst.

§ 3-5 Skatt til staten for person bosatt og selskap hjemmehørende i utlandet

Skattyter som nevnt i skatteloven § 2-3 første ledd bokstav h, skal i tillegg til å svare skatt etter bestemmelsene foran i dette vedtaket, svare skatt til staten med 27 pst. av inntekten.

Person som ikke har bopel i riket, men som mottar lønn av den norske stat, skal av denne inntekt svare fellesskatt til staten etter satsen for personlig skattyter og dødsbo i dette vedtaket § 3-2 annet ledd annet strekpunkt, samt toppskatt som nevnt i § 3-1 første ledd. Bestemmelsene i skatteloven § 16-20 til § 16-29 gjelder tilsvarende for skattytere som nevnt i dette ledd.

Av aksjeutbytte som utdeles til aksjonær som er hjemmehørende i utlandet, svares skatt til staten med 25 pst. eller i tilfelle den sats som følger av skatteavtale med fremmed stat. Det samme gjelder renter på grunnfondsbevis som utdeles til skattyter hjemmehørende i utlandet.

Person som nevnt i skatteloven § 2-3 fjerde ledd, skal

av personinntekt fastsatt etter skatteloven kapittel 12 svare skatt til staten med 15 pst. av inntekten. Dersom vedkommende gis fradrag etter skatteloven § 6-71, svares skatt til staten etter skattesatsene som følger av §§ 3-1, 3-2 og 3-8.

§ 3-6 Skatt til staten på honorar til utenlandske artister mv.

Skattepliktig etter lov om skatt på honorar til utenlandske artister mv., skal svare skatt til staten med 15 pst. av inntekten.

§ 3-7 Skattesats for utbetalinger fra individuell pensjonsavtale til bo

Skattesatsen for utbetaling fra individuell pensjonsavtale og etter innskuddspensjonsloven til bo, som omhandlet i skatteloven § 5-40 fjerde ledd, skal være 45 pst.

§ 3-8 Inntektsskatt til kommunene og fylkeskommunene

Den fylkeskommunale inntektsskattøren for personlige skattytere og dødsbo skal være maksimum 2,65 pst. Den kommunale inntektsskattøren for personlige skattytere og dødsbo skal være maksimum 11,40 pst.

Maksimumssatsene skal gjelde med mindre fylkestinget eller kommunestyret vedtar lavere satser.

Kapittel 4 – Skatt etter lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv.

§ 4-1 Ordinære skatter

Skattyter som har formue knyttet til eller inntekt vunnet ved petroleumsutvinning og rørledningstransport, jf. § 2 annet ledd i lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv., skal av slik formue og inntekt, i tillegg til de skatter som følger av bestemmelsene foran, svare skatt til staten etter reglene og satsene nedenfor. Det samme gjelder når skatteplikten utelukkende følger av nevnte lov.

Av formue som tilhører andre skattytere enn selskaper, svares skatt med 0,7 pst.

Av inntekt svares skatt med 27 pst., med mindre det skal svares skatt på inntekten etter dette vedtaket § 3-3. Skatten blir å utligne i samsvar med bestemmelsene i lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv.

§ 4-2 Særskatt

Av inntekt vunnet ved petroleumsutvinning, behandling og rørledningstransport som nevnt i lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv. § 5, skal det svares særskatt med 51 pst.

§ 4-3 Terminskatt

Terminskatt for inntektsåret 2014 skrives ut og betales i samsvar med lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv. § 7. Ved utskrivningen av terminskatt benyttes satsene ovenfor.

§ 4-4 Utbytte utdelt til utenlandsk eierselskap

Det svares ikke skatt av aksjeutbytte som utdeles fra i riket hjemmehørende aksjeselskap og allmennaksjesel-

skap som er skattepliktig etter lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv. § 5, til selskap hjemmehørende i utlandet som direkte eier minst 25 pst. av kapitalen i det utdelende selskap. Dersom det i riket hjemmehørende selskap også har inntekt som ikke er skattepliktig etter lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv. § 5, svares skatt til staten etter de alminnelige regler for aksjeutbytte som fordeles til slik inntekt. Aksjeutbytte fordeles mellom særskattepliktig inntekt og annen inntekt på grunnlag av alminnelig inntekt fratrukket skatter for henholdsvis særskattepliktig inntekt og annen inntekt.

Kapittel 5 – Tonnasjesskatt

§ 5-1 Tonnasjesskatt

Aksjeselskap, allmennaksjeselskap og tilsvarende selskap hjemmehørende i annen EØS-stat som nevnt i skatteloven § 8-10, skal svare tonnasjesskatt, jf. skatteloven § 8-16, etter følgende satser:

- 0 kroner for de første 1 000 nettotonn, deretter
- 18 kroner per dag per 1 000 nettotonn opp til 10 000 nettotonn, deretter
- 12 kroner per dag per 1 000 nettotonn opp til 25 000 nettotonn, deretter
- 6 kroner per dag per 1 000 nettotonn.

Satsene i første ledd kan reduseres etter nærmere bestemmelser fastsatt av departementet, jf. skatteloven § 8-16 første ledd.

Kapittel 6 – Særlige bestemmelser om skattegrunnlag, beløpsgrenser og satser mv.

§ 6-1 Minstefradrag

Minstefradrag i lønnsinntekt mv. etter skatteloven § 6-32 første ledd bokstav a skal ikke settes lavere enn 31 800 kroner, og ikke høyere enn 84 150 kroner.

Minstefradrag i pensjonsinntekt etter skatteloven § 6-32 første ledd bokstav b skal ikke settes lavere enn 4 000 kroner, og ikke høyere enn 70 400 kroner.

§ 6-2 Foreldrefradrag

Fradrag beregnet etter skatteloven § 6-48 skal ikke settes høyere enn 25 000 kroner for ett barn. Fradragsgrensen økes med inntil 15 000 kroner for hvert ytterligere barn.

§ 6-3 Personfradrag

Fradrag etter skatteloven § 15-4 er 48 800 kroner i klasse 1 og 72 000 kroner i klasse 2.

§ 6-4 Skattebegrensning ved lav alminnelig inntekt

Beløpsgrensene som nevnt i skatteloven § 17-1 første ledd skal være 131 400 kroner for enslige og 120 800 kroner for ektepar og samboere som ved skattebegrensningen får inntekten fastsatt under ett etter skatteloven § 17-2 annet ledd.

§ 6-5 Skattefradrag for pensjonsinntekt

Fradraget som nevnt i skatteloven § 16-1 første ledd skal være 30 000 kroner.

Beløpsgrensene som nevnt i skatteloven § 16-1 tredje ledd skal være 175 900 kroner i trinn 1 og 266 900 kroner i trinn 2.

§ 6-6 Særfradrag for enslige forsørgere

Fradrag etter skatteloven § 6-80 er 4 067 kroner per påbegynt måned.

Kapittel 7 – Forskriftskompetanse mv.

§ 7-1 *Forskriftsfullmakt til gjennomføring og utfylling*
Departementet kan gi forskrift til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i dette vedtak.

§ 7-2 *Adgang til å fravike reglene i vedtaket*

Reglene i dette vedtaket kan fravikes på vilkår som nevnt i skattebetalingsloven § 4-8.

IV

Stortingsvedtak om avgift til statskassen på arv og gaver for budsjettåret 2014

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. juni 1964 nr. 14 om avgift på arv og visse gaver (arveavgiftsloven) svares avgift til statskassen etter bestemmelsene i dette vedtaket.

§ 2 Fradrag etter arveavgiftsloven § 15 annet ledd for begravellesomkostninger, skifteomkostninger og utgifter til gravsted settes til et halvt grunnbeløp i folketrygden (G) ved årets inngang, dvs. 42 623 kroner, hvis ikke høyere utgifter er legitimert.

Utgifter til dokumentavgift og tinglysing kommer særskilt til fradrag.

Fradrag etter arveavgiftsloven § 17 for avgiftspliktig som ikke har fylt 21 år, settes til et grunnbeløp i folketrygden (G) ved årets inngang, dvs. 85 245 kroner per år.

§ 3 Avgiftsgrunnlaget rundes nedover til nærmeste tall som kan deles med 1 000.

§ 4 Av arv og gaver til arvelaterens/giverens barn, fosterbarn – herunder stebarn som har vært oppfostret hos arvelateren/giveren – og foreldre, svares:

Av de første 470 000 kroner	intet
Av de neste 330 000 kroner	6 pst.
Av overskytende beløp	10 pst.

§ 5 Av arv og gaver som ikke går inn under § 4, svares:

Av de første 470 000 kroner	intet
Av de neste 330 000 kroner	8 pst.
Av overskytende beløp	15 pst.

V

Stortingsvedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2014

For inntektsåret 2014 svares folketrygdavgifter etter følgende regler og satser, jf. lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven) kapittel 23:

Arbeidsgiveravgift

§ 1 Soneplassering

Arbeidsgiveravgift beregnes etter satsen som gjelder i den sonen hvor arbeidsgiver anses å drive virksomhet.

Et foretak som er arbeidsgiver, anses å drive virksomhet i den kommunen hvor foretaket er registrert. En privatperson som er arbeidsgiver, anses å drive virksomhet i den kommunen hvor vedkommende er bosatt ifølge folkeregistret.

Har foretaket registrerte underenheter, jf. forskrift 9. februar 1995 nr. 114 om registrering av juridiske personer m.m. i Enhetsregisteret § 10, anses hver underenhet som egen beregningsenhet for arbeidsgiveravgift.

Utføres hoveddelen av arbeidstakerens arbeid i en annen sone enn der virksomheten er registrert, og enhetsregisterreglene på grunn av virksomhetens art ikke påbyr at underenhet registreres i sonen hvor arbeidet utføres, benyttes likevel satsen i sonen hvor arbeidet utføres på den del av lønnskostnadene som knytter seg til dette arbeidet. Det samme gjelder ved arbeidsutleie, dersom arbeidstakeren utfører hoveddelen av sitt arbeid i en annen sone enn i den sonen virksomheten er registrert. Med hoveddelen av arbeidet menes her mer enn halvparten av antall arbeidsdager arbeidstakeren har gjennomført for arbeidsgiveren i løpet av avgiftsterminen.

Flytter arbeidsgiveren eller underenheten fra en sone til en annen, legges satsen i tilflyttingssonen til grunn fra og med påfølgende avgiftstermin etter registrert flyttedato.

§ 2 Soner for arbeidsgiveravgift

Sone I omfatter de områder som ikke er nevnt nedenfor. Arbeidsgivere beregner avgiften etter satsen som gjelder for sone I, hvis ikke annet følger av dette vedtaket.

Sone Ia omfatter:

- kommunene Frosta og Leksvik i Nord-Trøndelag fylke,
- kommunene Agdenes, Bjugn, Meldal, Midtre Gauldal, Rissa, Selbu og Ørland i Sør-Trøndelag fylke,
- kommunene Aukra, Eide, Gjemnes, Haram, Herøy, Midsund, Nettet, Sande, Stordal og Vanylven i Møre og Romsdal fylke,
- kommunene Flora, Førde og Sogndal i Sogn og Fjordane fylke,
- kommunene Etne, Tysnes, Kvinnherad, Jondal, Kvam, Modalen og Bømlo i Hordaland fylke,
- kommunene Sauda, Vindafjord og Finnøy i Rogaland fylke,
- kommunene Audnedal, Åseral, Hægebostad og Sirdal i Vest-Agder fylke,
- kommunene Gjerstad, Vegårshei, Åmli og Iveland i Aust-Agder fylke,
- kommunene Drangedal, Nome og Hjartdal i Telemark fylke,
- kommunene Sigdal og Rollag i Buskerud fylke,
- kommunene Gausdal, Søndre Land og Nordre Land i Oppland fylke,
- kommunene Nord-Odal, Eidskog, Grue, Våler, Åsnes og Åmot i Hedmark fylke.

Sone II omfatter:

- kommunene Meråker og Verran, samt området i Innerøy kommune som fram til 31. desember 2011 utgjorde Mosvik kommune, i Nord-Trøndelag fylke,
- kommunene Norddal, Stranda, Rauma, Tingvoll, Sunndal og Sandøy i Møre og Romsdal fylke,
- Sogn og Fjordane fylke med unntak av kommunene Flora, Førde og Sogndal,
- kommunene Odda, Ullensvang, Eidfjord, Ulvik, Granvin, Masfjorden og Fedje i Hordaland fylke,
- kommunene Hjelmeland, Suldal, Utsira og Kvitsøy i Rogaland fylke,
- kommunene Evje og Hornnes, Bygland, Valle og Bykle i Aust-Agder fylke,
- kommunene Tinn, Seljord, Kviteseid, Nissedal, Fyresdal, Tokke og Vinje i Telemark fylke,
- kommunene Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål, Hol og Nore og Uvdal i Buskerud fylke,
- kommunene Nord-Fron, Sør-Fron og Ringebu i Oppland fylke,
- kommunen Trysil i Hedmark fylke.

Sone III omfatter:

- kommunen Snåsa i Nord-Trøndelag fylke,
- kommunene Hemne, Snillfjord, Oppdal, Rennebu, Røros, Holtålen og Tydal i Sør-Trøndelag fylke,
- kommunene Surnadal, Rindal, Aure og Halså i Møre og Romsdal fylke,
- kommunene Dovre, Lesja, Skjåk, Lom, Vågå, Sel, Sør-Aurdal, Etnedal, Nord-Aurdal, Vestre Slidre, Øystre Slidre og Vang i Oppland fylke,
- kommunene Stor-Elvdal, Rendalen, Engerdal, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal og Os i Hedmark fylke.

Sone IV omfatter:

- Troms fylke, med unntak av kommunene Karlsøy, Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa, Kvænangen og Tromsø,
- Nordland fylke, med unntak av kommunen Bodø,
- kommunene Namdalseid, Lierne, Røyrvik, Namsskogan, Grong, Høylandet, Flatanger, Vikna, Nærøy, Leka, Fosnes, Overhalla og Namsos i Nord-Trøndelag fylke,
- kommunene Frøya, Hitra, Åfjord, Roan og Osen i Sør-Trøndelag fylke,
- kommunen Smøla i Møre og Romsdal fylke.

Sone IVa omfatter:

- kommunen Tromsø i Troms fylke,
- kommunen Bodø i Nordland fylke.

Sone V omfatter:

- Finnmark fylke,
- kommunene Karlsøy, Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen i Troms fylke.

§ 3 Satser for arbeidsgiveravgift etter sone

Satsen for arbeidsgiveravgift for inntektsåret 2014 er:

- 14,1 pst. i sone I.
- 14,1 pst. i sone Ia, men likevel 10,6 pst. så lenge dif-

feransen mellom den avgift som ville følge av satser på henholdsvis 14,1 pst. og 10,6 pst. ikke overstiger 450 000 kroner for foretaket i 2014. For veitransportforetak er satsen 10,6 pst. inntil nevnte differanse overstiger 225 000 kroner for foretaket i 2014. Med veitransportforetak menes foretak som driver innen næringskodene 49.3 Annen landtransport med passasjerer og 49.4 Godstransport på vei, herunder flytetransport, med unntak av 49.312 (Transport med sporveis- og forstadsbane) og 49.393 (Transport med taubaner, kabelbaner og skiheiser). Bestemmelsene om reduserte avgiftssatser i sone Ia gjelder ikke foretak som er omfattet av helseforetaksloven, statsforvaltningen som omfattes av reglene i folketrygdloven § 24-5 tredje ledd, eller foretak som har krav på støtte etter kapittel 16 i ESAs retningslinjer om statsstøtte til foretak i vanskeligheter. Når et foretak i sone Ia beregner avgift etter redusert sats, kan den samlede fordelingen av bagatellmessig støtte i form av redusert avgift og annen bagatellmessig støtte til foretaket ikke overstige 450 000 kroner i 2014, jf. forordning (EF) nr. 1998/2006 om bagatellmessig støtte innført i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 29/2007. For foretak som driver innen veitransport må slik samlet støtte ikke overstige 225 000 kroner i 2014.

- 10,6 pst. i sone II.
- 6,4 pst. i sone III.
- 7,9 pst. i sone IVa.
- 5,1 pst. i sone IV.
- 0 pst. i sone V og for avgift som svares av foretak hjemmehørende på Svalbard, og når andre foretak utbetaler lønn og annen godtgjørelse som blir skattlagt etter lov 29. november 1996 nr. 68 om skatt til Svalbard.

§ 4 Særregler om avgiftssats for stålproduksjon og skipsverft

Avgift skal beregnes med 14,1 pst., uansett hvor foretaket er hjemmehørende, når foretaket er beskjeftiget med produksjon av stålprodukter opplistet i Annex I til kapittel 25B om regionalstøtte i ESAs retningslinjer for statsstøtte. Det samme gjelder dersom foretaket bygger eller reparerer selvdrevet, sjøgående kommersielt fartøy som er på minst 100 BRT for transport av passasjerer eller gods, eller som er på minst 100 BRT til særlige formål, eller som er et slepefartøy på minst 365 kW, eller som er et flytende og flyttbart uferdig skrog av slike fartøy. Regelen i første punktum gjelder også foretak som foretar vesentlig ombygging av slike fartøy over 1 000 BRT.

Inntil differansen overstiger 450 000 kroner mellom den avgift som ville følge av en sats på 14,1 pst. for foretaket i 2014 og den avgift som følger av satsen for sonen hvor foretaket drives etter reglene foran, er satsen likevel 10,6 pst. i sone II og Ia, 6,4 pst. i sone III, 7,9 pst. i sone IVa, 5,1 pst. i sone IV og 0 pst. i sone V. Dette gjelder likevel ikke for foretak som har krav på støtte med hjemmel i kapittel 16 i ESAs retningslinjer om statsstøtte til foretak i vanskeligheter.

For foretak med blandet virksomhet og et klart regnskapsmessig skille mellom virksomhet omfattet av første ledd og annen type virksomhet, kan avgiften kreves beregnet etter satsene i § 3, eventuelt i § 5, for den del av virksomheten som ikke er omfattet av første ledd.

Bestemmelsen i § 3 annet strekpunkt femte punktum om begrensningene for samlet bagatellmessig støtte gjelder tilsvarende for virksomheter som anvender reduserte satser etter denne bestemmelse.

§ 5 Særregel om avgiftssats for produkter som ikke omfattes av EØS-avtalen

For virksomhet som bare driver med produksjon, foredling og engroshandel av produkter som ikke omfattes av EØS-avtalen, jf. avtalens § 8, beregnes arbeidsgiveravgift med 5,1 pst. når virksomheten drives i sone IVa, og med 10,6 pst. når den drives i sone Ia. Dette gjelder følgende næringskoder:

- | | |
|-------------|---|
| 01.1-01.3 | Dyrking av ettårige vekster, flerårige vekster og planteforering |
| 01.4 | Husdyrhold |
| 01.5 | Kombinert husdyrhold og planteproduksjon |
| 01.6 | Tjenester tilknyttet jordbruk og etterbehandling av vekster etter innhøsting |
| 01.7 | Jakt, viltstell og tjenester tilknyttet jakt og viltstell |
| 02.1-02.3 | Skogskjøtsel og andre skogbruksaktiviteter, avvirkning og innsamling av viltvoksende produkter av annet enn tre og del av 16.10 (produksjon av pæler) |
| 02.40 | Tjenester tilknyttet skogbruk (med unntak av tømmermåling) |
| 03.11-03.12 | Hav- og kystfiske og fangst og ferskvannsfiske |
| 03.21-03.22 | Hav- og kystbasert akvakultur og ferskvannsbasert akvakultur |
| 10.11-10.13 | Bearbeiding og konservering av kjøtt og fjørfekjøtt og produksjon av kjøtt- og fjørfeverer |
| 10.20 | Bearbeiding og konservering av fisk, skaldyr og bløtdyr |
| 10.3 | Bearbeiding og konservering av frukt og grønnsaker |
| 10.4 | Produksjon av vegetabiliske og animalske oljer og fettstoffer |
| 10.5 | Produksjon av meierivarer og iskrem |
| 10.6 | Produksjon av kornvarer, stivelse og stivelsesprodukter, samt del av 10.89 (produksjon av kunstig honning og karamell) |
| 10.85 | Produksjon av ferdigmat |
| 10.9 | Produksjon av fôrvarer |
| 46.2 | Engroshandel med jordbruksråvarer og levende dyr |
| 46.31 | Engroshandel med frukt og grønnsaker, samt del av 10 – 39 (produksjon av skrellede grønnsaker og blandede salater) |

46.32	Engroshandel med kjøtt og kjøttvarer
46.33	Engroshandel med meierivarer, egg, matolje og -fett
46.381	Engroshandel med fisk, skalldyr og bløtdyr
50.202	Innenriks sjøtransport med gods, men bare for så vidt gjelder drift av brønnbåter
52.10	Lagring, men bare for så vidt gjelder drift av kornsiloer.

For foretak med blandet virksomhet og et klart regnskapsmessig skille mellom virksomhet omfattet av denne bestemmelsen og annen type virksomhet, kan arbeidsgiver kreve at avgiften beregnes etter satsene her for den del av virksomheten som omfattes av denne bestemmelsen.

Trygdeavgift

§ 6 Trygdeavgift av pensjon mv.

Av pensjon i og utenfor arbeidsforhold, føderåd, livrente som ledd i pensjonsordning i arbeidsforhold, engangsutbetaling fra pensjonsordning etter innskuddspensjonsloven, engangsutbetaling fra individuell pensjonsavtale som er i samsvar med regler gitt av departementet, engangsutbetaling fra pensjonsavtale etter lov om individuell pensjonsordning og personinntekt for skattyter under 17 år og over 69 år, som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 1, beregnes trygdeavgift med 5,1 pst.

§ 7 Trygdeavgift av lønnsinntekt mv.

Av lønnsinntekt og annen personinntekt som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 2, beregnes trygdeavgift med 8,2 pst.

§ 8 Trygdeavgift av næringsinntekt mv.

Av næringsinntekt og annen personinntekt som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 3, beregnes trygdeavgift med 11,4 pst.

Andre bestemmelser

§ 9 Forskriftsfullmakt mv.

Kongen gir regler om grunnlag og satser for avgifter og tilskudd etter folketrygdloven § 23-4 for visse grupper av medlemmer i trygden. Satsen på 14,1 pst. skal legges til grunn for arbeidsgiveravgift fastsatt etter denne bestemmelsen.

Departementet kan gi regler til utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i §§ 1 til 5.

VI

Storingsvedtak om CO₂-avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen for budsjettåret 2014

Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 21. desember 1990 nr. 72 om avgift på utslipp av CO₂ i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen betales CO₂-avgift til statskassen etter følgende satser:

- for gass 98 øre per standardkubikkmeter
- for olje eller kondensat 98 øre per liter.

VII

Storingsvedtak om produktavgift til folketrygden for fiskeri-, hval- og selfangstnæringen for 2014

Med hjemmel i folketrygdloven § 23-5 annet ledd fastsettes:

I

I 2014 skal følgende avgifter til folketrygden dekkes ved en produktavgift på omsetning av fisk, hval og sel, og produkter av disse, fra fartøy som har drevet egen fangstvirksomhet innenfor det aktuelle kalenderår:

- Trygdeavgift over 8,2 pst. av pensjonsgivende inntekt fra fiske, hval- og selfangst i inntektsåret.
- Arbeidsgiveravgift på hyre til mannskapet på fiske-, hvalfangst- og selfangstfartøy.
- Premie til kollektiv yrkesskadetrygd for fiskere, hval- og selfangere.
- Avgift til dekning av de utgiftene folketrygden har med stønad til arbeidsløse fiskere, hval- og selfangere.
- Avgift til dekning av de utgiftene folketrygden har i forbindelse med ordningen med frivillig tilleggstrygd for sykepenger til manntallsførte fiskere, hval- og selfangere.

II

Produktavgiften skal være 3,3 pst. for 2014.

Avgift på omsetning av råfisk, råfiskprodukter, hval og hvalprodukter innkreves av godkjente salgslag, jf. lov 14. desember 1951 nr. 3 om omsetning av råfisk § 3. Ved fiske i fjerne farvann der omsetningen foregår utenom salgslag, og ved omsetning av sel og produkter av sel, skal den avgiftspliktige innbetale produktavgiften til Fiskeridirektoratet.

VIII

Storingsvedtak om merverdiavgift for budsjettåret 2014 (kap. 5521 post 70)

§ 1 Saklig virkeområde og forholdet til merverdiavgiftsloven

Fra 1. januar 2014 svares merverdiavgift etter satsene i dette vedtaket og i samsvar med lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven).

§ 2 Alminnelig sats

Merverdiavgift svares med 25 pst. av avgiftspliktig omsetning, uttak og innførsel når ikke redusert sats skal anvendes etter bestemmelsene nedenfor.

§ 3 Redusert sats med 15 pst.

Merverdiavgift svares med 15 pst. av omsetning, uttak og innførsel av næringsmidler som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-2.

§ 4 Redusert sats med 8 pst.

Merverdiavgift svares med 8 pst. av omsetning og uttak av tjenester som gjelder:

- persontransport mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-3,

- b) transport av kjøretøy på ferge som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-4,
- c) utleie av rom i hotellvirksomhet mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-5,
- d) rett til å overvære kinoforestillinger som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-6,
- e) kringkastingstjenester som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-7,
- f) adgang til utstillinger i museer mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-9,
- g) adgang til fornøylesparker mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-10,
- h) rett til å overvære idrettsarrangementer mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-11.

§ 5 Redusert sats med 11,11 pst.

Merverdiavgift svares med 11,11 pst. av omsetning mv. av råfisk som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-8.

IX

Storingsvedtak om særavgifter til statskassen for budsjettåret 2014

Om avgift på alkohol (kap. 5526 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende varer med følgende beløp:

Alkoholholdig drikk	Volumprosent alkohol	Kr
Brennevinsbasert	t.o.m. 0,7 over 0,7	avgiftslegges etter reglene for alkoholfrie drikkevarer 6,98 per volumprosent og liter
Annen	over 0,7 t.o.m. 2,7 over 2,7 t.o.m. 3,7 over 3,7 t.o.m. 4,7 over 4,7 t.o.m. 22	3,12 per liter 11,74 per liter 20,34 per liter 4,54 per volumprosent og liter
Etanol til teknisk bruk	over 0,7	sats som for alkoholholdig drikk

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften. Departementet kan videre gi forskrift om at det skal betales avgift på alkohol som er i varer som ikke er avgiftspliktige etter første ledd, samt om forenklet avgiftsberegning for varer som reisende innfører til personlig bruk utover avgiftsfri kvote, jf. tolloven § 4-20.

§ 2 Det gis fritak for avgift på alkohol som

- a) fra produsents eller importørs lager
 1. utføres til utlandet,
 2. leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,
 3. leveres til toll- og avgiftsfritt utvalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,
- b) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- c) etter tolloven § 5-3 fra produsents eller importørs lager leveres til eller innføres av
 1. diplomater,
 2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,

- 3. Den nordiske investeringsbank,
- d) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- e) leveres til teknisk, vitenskapelig eller medisinsk bruk og som er gjort utjenlig til drikk (denaturert) eller på annen måte finnes garantert mot å bli brukt til drikk,
- f) brukes som råstoff mv. ved framstilling av varer,
- g) framstilles ved ikke ervervsmessig produksjon. Fritaket omfatter ikke brennevinsbasert drikk og gjelder kun framstilling til eget bruk.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på tobakkvarer mv. (kap. 5531 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende varer med følgende beløp:

Produkt	Kr	
Sigarer	2,39	per gram av pakningens nettovekt
Sigaretter	2,39	per stk.
Røyketobakk, karvet skråtobakk, råtobakk i forbrukerpakning	2,39	per gram av pakningens nettovekt
Skråtobakk	0,97	per gram av pakningens nettovekt
Snus	0,97	per gram av pakningens nettovekt
Sigarettpapir og sigarethylser	0,0365	per stk.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften. Departementet kan videre gi forskrift om forenklet avgiftsberegning for varer som reisende innfører til personlig bruk utover avgiftsfri kvote, jf. tolloven § 4-20.

§ 2 Departementet kan gi forskrift eller fatte enkeltvedtak om at varer som er ment eller er egnet som erstatning for varer som nevnt i § 1, er avgiftspliktige. Dersom avgiftsplikt blir pålagt, skal det betales avgift med samme beløp som for tilsvarende tobakkvare.

§ 3 Det gis fritak for avgift på tobakkvarer mv. som

- a) fra produsents eller importørs lager
 1. utføres til utlandet,
 2. leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,
 3. leveres til toll- og avgiftsfritt utvalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,
- b) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- c) etter tolloven § 5-3 fra produsents eller importørs lager leveres til eller innføres av
 1. diplomater,
 2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 3. Den nordiske investeringsbank,

- d) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- e) kvalitetsprøves og forbrukes på fabrikk eller lager.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 4 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 5 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på motorvogner mv. (kap. 5536)

A. Engangsavgift (kap. 5536 post 71)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter betales avgift til statskassen ved første gangs registrering av motorvogner i det sentrale motorvognregisteret. Videre skal det betales avgift når

- a) betingelsene for avgiftsfrihet eller avgiftsnedsettelse ved første gangs registrering ikke lenger er oppfylt,
- b) motorvogn som ikke tidligere er registrert her i landet urettmessig tas i bruk uten registrering,
- c) oppbygd motorvogn tas i bruk før ny registrering.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Avgift skal betales med følgende beløp:

Avgiftsgrupper	Egenvekt (kg)	Motoreffekt (kW)	NO _x -utslipp (mg/km)	CO ₂ -utslipp (g/km)	Slagvolum (cm ³)	Sats per enhet (kr)	Vrakpant- avgift (kr)
Avgiftsgruppe A							2 400
Personbiler, varebiler klasse 1, busser under 6 m med inntil 17 seteplasser	0–1 150					38,30	
	1 151–1 400					83,50	
	1 401–1 500					167,01	
	over 1 500					194,23	
		0–70				0	
		71–100				240,00	
		101–140				695,00	
		over 140				1 720,00	
			over 0			46,14	
Motorvogn med plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO ₂ -utslipp, og med							
- utslipp 105 g/km og over				0–105		0	
				106–120		779,00	
				121–160		785,00	
				161–230		1 830,00	

Avgiftsgrupper	Egenvekt (kg)	Motoreffekt (kW)	NO _x -utslipp (mg/km)	CO ₂ -utslipp (g/km)	Slagvolum (cm ³)	Sats per enhet (kr)	Vrakpant- avgift (kr)
				over 230		2 938,00	
- CO ₂ -utslipp under 105 g/km t.o.m 50 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 105 g/km t.o.m 50 g/km						829,00	
- CO ₂ -utslipp under 50 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 50 g/km						984,00	
Motorvogn uten plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO₂-utslipp							
- bensindrevne					0–1 050	14,88	
					1 051–1 600	49,55	
					1 601–2 000	116,31	
					over 2 000	125,46	
- ikke bensindrevne					0–1 050	11,40	
					1 051–1 600	40,46	
					1 601–2 000	94,94	
					over 2 000	98,76	
Avgiftsgruppe B							2 400
Varebiler klasse 2, lastebiler med tillatt totalvekt mindre enn 7 501 kg og godsrom med lengde under 300 cm og bredde under 190 cm							
	22 pst. av A	22 pst. av A	30 pst. av A				
Motorvogn med plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO₂-utslipp, og med							
- utslipp 110 g/km og over					0–105	0	
					106–120	233,70	
					121–160	235,50	
					over 160	457,50	
- CO ₂ -utslipp under 105 g/km t.o.m 50 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 105 g/km t.o.m 50 g/km						248,70	
- CO ₂ -utslipp under 50 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 50						295,20	

Avgiftsgrupper	Egenvekt (kg)	Motoreffekt (kW)	NO _x -utslipp (mg/km)	CO ₂ -utslipp (g/km)	Slagvolum (cm ³)	Sats per enhet (kr)	Vrakpant- avgift (kr)
Motorvogn uten plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO ₂ -utslipp					30 pst. av A		
Avgiftsgruppe C							2 400
Campingbiler	22 pst. av A	22 pst. av A	0 pst. av A	22 pst. av A	22 pst. av A		
Avgiftsgruppe D (opphevet)							
Avgiftsgruppe E							0
Beltebiler						36 pst. av verdiavgifts- grunnlaget	
Avgiftsgruppe F							0
Motorsykler							11 043
		0–11					0
		over 11					491,44
					0–125		0
					126–900		37,93
					over 900		83,17
Avgiftsgruppe G							2 400
Beltemotorsykler (snøscootere)							
	0–100						15,56
	101–200						31,13
	over 200						62,23
		0–20					41,51
		21–40					82,99
		over 40					165,96
					0–200		3,25
					201–400		6,49
					over 400		12,97
Avgiftsgruppe H							2 400
Motorvogn i avgiftsgruppe A, som ved første gangs registrering her i landet blir registrert på løyveinnehaver til bruk som ordinær drosje (ikke reserve- eller erstatningsdrosje) eller for transport av funksjonshemmede	40 pst. av A	40 pst. av A	100 pst. av A				
Motorvogn med plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO ₂ -utslipp, og med							
- utslipp 110 g/km og over				0–105			0
				106–120			779,00

Avgiftsgrupper	Egenvekt (kg)	Motoreffekt (kW)	NO _x -utslipp (mg/km)	CO ₂ -utslipp (g/km)	Slagvolum (cm ³)	Sats per enhet (kr)	Vrakpant- avgift (kr)
				over 120		785,00	
- CO ₂ -utslipp under 105 g/km t.o.m 50 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 105 g/km t.o.m 50 g/km						829,00	
- CO ₂ -utslipp under 50 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 50						984,00	
Motorvogn uten plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO ₂ -utslipp					100 pst. av A		
Avgiftsgruppe I							2 400
Avgiftspliktige motorvogner som er 30 år eller eldre						3 637	
Avgiftsgruppe J							2 400
Busser under 6 m med inntil 17 seteplasser, hvorav minst 10 er fastmontert i fartsretningen	40 pst. av A	40 pst. av A	0 pst. av A				
Motorvogn med plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO ₂ -utslipp, og med							
- utslipp 105 g/km og over				0–105 106–120 121–160 over 160		0 311,60 314,00 732,00	
- CO ₂ -utslipp under 105 t.o.m 50 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 105 g/km t.o.m 50 g/km						331,60	
- CO ₂ -utslipp under 50 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 50 g/km						393,60	
Motorvogn uten plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO ₂ -utslipp					40 pst. av A		

Engangsavgift for motorvogn med CO₂-utslipp under 105 g/km, vrakpantavgift ikke medregnet, kan ikke settes lavere enn den avgift som skal svares for motorvogn i avgiftsgruppe I. Vrakpantavgiften inngår ikke i beregningsgrunnlaget for merverdiavgiften.

Departementet kan gi forskrift om refusjon av vrakpantavgift for motorvogner som utføres til utlandet.

Departementet kan gi forskrift om tilbakebetaling og tilleggsberegning av særavgift og merverdiavgift. Departementet kan videre gi forskrift om hvilken avgiftsgruppe en motorvogn skal avgiftsberegnes etter. Oppstår det tvil om hvilken avgiftsgruppe en motorvogn skal avgiftsberegnes etter, avgjøres dette av departementet med bindende virkning.

§ 3 Ved beregning av avgift basert på egenvekt, NO_x-utslipp, CO₂-utslipp, slagvolum og motoreffekt benyttes de tekniske data som fastsettes i forbindelse med motorvognens godkjenning etter veimyndighetenes regelverk.

For motorvogner som ikke har fastsatt verdi for utslipp av NO_x etter første ledd, settes utslippet til den verdi vedkommende motorvogn maksimalt kan ha etter veimyndighetenes regelverk. Departementet kan gi forskrift om hvordan NO_x-utslipp skal fastsettes.

Hvilke motorvogner som har plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO₂-utslipp følger av veimyndighetenes regelverk. Avgiftsberegningen for kjøretøy som ikke omfattes av veimyndighetenes regelverk om dokumentasjon av drivstofforbruk og CO₂-utslipp, skal baseres på CO₂-utslipp når utslippet på annen måte er dokumentert overfor veimyndighetene og lagt til grunn ved registreringen.

Ved innenlandsk tilvirkning er verdiavgiftsgrunnlaget prisen fra produsent. Ved innførsel er verdiavgiftsgrunnlaget tollverdien.

§ 4 For motorvogner som benytter stempeldrevet forbrenningsmotor i kombinasjon med elektrisk motor (hybridbiler), inngår verken effekten knyttet til den elektriske motoren eller vekten av elektromotor og batteripakke i avgiftsgrunnlaget.

For motorvogner som har vært registrert i utlandet før registrering her i landet, gjøres bruksfradrag i den engangsavgift som beregnes etter § 2.

Departementet kan gi forskrift om beregning av engangsavgiften for motorvogner som nevnt i første og annet ledd.

§ 5 Det gis fritak for engangsavgift på

- a) motorvogner som registreres på kjennemerker med gule tegn på blå reflekterende bunn,
- b) motorvogner registrert på Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
- c) motorvogner som registreres på NATO eller NATOs hovedkvarter, styrker eller personell i den utstrekning

dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,

- d) lett pansrede motorvogner til offentlig bruk,
- e) motorvogner til bruk utelukkende som banekjøretøy og i rally, samt motorsykler til bruk utelukkende i trial- og endurokonkurranseskjøring,
- f) ambulanser,
- g) begravelseskjøretøy,
- h) beltemotorsykler som ved første gangs registrering her i landet blir registrert på humanitær institusjon som skal benytte kjøretøyet i ambulansetjeneste,
- i) motorvogner som bare bruker elektrisitet til framdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller. Fritaket omfatter ikke motorvogner hvor batteri under kjøring kan tilføres strøm ved bruk av en ekstern forbrenningsmotor,
- j) busser som ved første gangs registrering her i landet blir registrert på
 1. innehaver av løyve etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 6 eller § 9, eller som er utleid på kontrakt med varighet på ett år eller mer mellom innehaver av slikt løyve og selskap i samme konsern. Fritaket gjelder også busser som utfører rutetransport basert på kontrakt med varighet på ett år eller mer inngått med myndighet eller selskap som har slikt ruteløyve,
 2. institusjon eller organisasjon som tilbyr transport av funksjonshemmede mv.,
- k) motorvogner som innføres som arvegods etter tolloven § 5-1 første ledd bokstav e,
- l) motorvogner som innføres til midlertidig bruk etter tolloven § 6-1 annet ledd,
- m) beltevogner til Forsvaret,
- n) spesialutrustede kjøretøy til bruk for brannvesenet,
- o) motorvogner som til framdrift benytter stempeldrevet forbrenningsmotor som kun kan benytte hydrogen som drivstoff. Dette gjelder også kjøretøy som til framdrift benytter slik motor i kombinasjon med elektrisk motor (hybridbiler).

For motorvogner som kan benytte etanol som drivstoff gjøres fradrag i avgiften etter § 2 på kr 10 000. Med etanol menes i denne sammenheng konsentrasjoner på minst 85 pst. etanol.

Motorvogner som nevnt i første ledd bokstav a til c er fritatt for vrakpantavgift.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 6 Departementet kan gi forskrift om betaling av avgifter ved endring av en motorvogns avgiftsmessige status og om hva som skal anses som slik endring.

Departementet kan gi forskrift om betaling av avgift dersom det foretas endringer av en motorvogn som har betydning for grunnlaget for beregning av avgiften, og om hva som skal anses som en slik endring.

§ 7 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 8 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning eller også ellers en klart urimelig virkning.

B. Årsavgift (kap. 5536 post 72)

§ 1 For 2014 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorvogner og båter betales årsavgift til statskassen for innenlandsregistrerte kjøretøy med tillatt totalvekt mindre enn 7 500 kg med følgende beløp (kr):

- a) 2 995 for personbiler, varebiler, campingbiler, busser, kombinerte biler, lastebiler, samt trekkbiler med tillatt totalvekt fra og med 3 500 kg,
- b) 3 490 for dieseldrevne motorvogner som nevnt i bokstav a som ikke har fabrikkmontert partikkelfilter,
- c) 2 995 for årsprøvekjennermerker for motorvogner,
- d) 1 120 for campingtilhengere med egenvekt over 350 kg,
- e) 1 835 for motorsykler; trehjuls, lette, mellomtunge og tunge,
- f) 425 for
 1. motorvogner som er registrert på innehaver av løyve etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn eller fartøy § 9 som drosje (ikke reserve- eller erstatningsdrosje) eller for transport av funksjonshemmede,
 2. motorvogner som er registrert på innehaver av løyve etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogner eller fartøy § 6, eller som er utleid på kontrakt med varighet på ett år eller mer mellom innehaver av slikt løyve og selskap i samme konsern. Dette gjelder også motorvogn som utfører rutetransport basert på kontrakt med varighet på ett år eller mer inngått med myndighet eller selskap som har slikt ruteløyve,
 3. motorvogner som er godkjent og registrert som ambulanse eller som er registrert som begravelsskjøretøy på begravellesbyrå og lignende,
 4. motorvogner som er registrert på kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn,
 5. motorvogner som bare bruker elektrisitet til framdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller,
 6. motorredskap,
 7. beltekjøretøy,
 8. trekkbiler som ikke omfattes av bokstav a eller b,
 9. mopeder,
 10. traktorer,
 11. motorvogner som er 30 år eller eldre.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Unntatt fra avgiftsplikt er:

- a) motorvogner som er registrert på kjennemerker med gule tegn på blå reflekterende bunn,
- b) motorvogner som er registrert på Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
- c) motorvogner som er registrert på NATO eller NATOs hovedkvarter, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- d) motorvogner registrert til bruk på Svalbard,
- e) campingtilhengere som er 30 år eller eldre, samt campingtilhengere som er registrert på kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn,
- f) motorvogn som er stjålet i løpet av året.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Det skal betales full avgift for kjøretøy som er registrert per 1. januar eller som blir registrert i første halvår og for årsprøvekjennermerker som er tildelt per 1. januar eller som blir tildelt i første halvår.

Det skal ikke betales avgift for motorvogner som innen avgiftens forfall leveres til godkjent oppsamlingsplass for bilvrak eller til bilopp huggeri for vraking/hugging.

Det skal betales halv avgift på kjøretøy som

- a) leveres til godkjent oppsamlingsplass for bilvrak eller til bilopp huggeri for vraking/hugging i første halvår, men etter avgiftens forfall,
- b) registreres eller tildeles årsprøvekjennermerker i annet halvår.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for å betale halv avgift.

§ 4 Avgift som ikke er betalt innen forfall, forhøyes med kr 250. For kjøretøy som nevnt i § 1 bokstav f forhøyes avgiften med kr 50.

Departementet kan gi forskrift om innkreving av tilleggsavgiften.

§ 5 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 6 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

C. Vektårsavgift (kap. 5536 post 73)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter betales vektgradert årsavgift til statskassen på innenlandsregistrerte kjøretøy på minst 7 500 kg. For dieseldrevne kjøretøy skal det i tillegg betales miljødifferensiert årsavgift.

1. Vektgradert årsavgift*Motorkjøretøy*

Avgiftsgruppe (kg)	Luftfjæring (kr)	Annet fjæringssystem (kr)
<i>2 eller flere aksler</i>		
7 500–11 999	428	428
<i>2 aksler</i>		
12 000–12 999	428	767
13 000–13 999	767	1 370
14 000–14 999	1 370	1 751
15 000 og over	1 751	3 424
<i>3 aksler</i>		
12 000–14 999	428	428
15 000–16 999	767	1 019
17 000–18 999	1 019	1 643
19 000–20 999	1 643	2 002
21 000–22 999	2 002	2 853
23 000 og over	2 853	4 199
<i>Minst 4 aksler</i>		
12 000–24 999	2 002	2 024
25 000–26 999	2 024	2 920
27 000–28 999	2 920	4 383
29 000 og over	4 383	6 297

Kombinasjoner av kjøretøy – vogntog

Avgiftsgruppe (kg)	Annet fjæringssystem (kr)
<i>2 + 1 aksler</i>	
7 500–13 999	428
14 000–15 999	428
16 000–17 999	428
18 000–19 999	581
20 000–21 999	776
22 000–22 999	1 247
23 000–24 999	1 488
25 000–27 999	2 342
28 000 og over	3 780
<i>2 + 2 aksler</i>	
16 000–24 999	756
25 000–25 999	1 191
26 000–27 999	1 685
28 000–28 999	2 276
29 000–30 999	2 659
31 000–32 999	4 091
33 000 og over	5 511
<i>2 + minst 3 aksler</i>	
16 000–37 999	4 471
38 000–40 000	6 058
over 40 000	8 080
<i>Minst 3 + 1 aksler</i>	
16 000–24 999	756

Avgiftsgruppe (kg)		Annet fjæringssystem (kr)
25 000–25 999	1 191	1 685
26 000–27 999	1 685	2 276
28 000–28 999	2 276	2 659
29 000–30 999	2 659	4 091
31 000–32 999	4 091	5 511
33 000 og over	5 511	8 144
<i>Minst 3 + 2 aksler</i>		
16 000–37 999	4 003	5 392
38 000–40 000	5 392	7 292
over 40 000	7 292	10 581
<i>Minst 3 + minst 3 aksler</i>		
16 000–37 999	2 461	2 889
38 000–40 000	2 889	4 100
over 40 000	4 100	6 277

2. Miljødifferensiert årsavgift for dieseldrevne kjøretøy

Vektclasser (kg)	Avgasskravnivå (EURO)							
	Ingen (kr)	I (kr)	II (kr)	III (kr)	IV (kr)	V (kr)	VI eller strengere (kr)	0-utslipp (kr)
7 500–11 999	5 483	3 047	2 132	1 299	684	427	107	0
12 000–19 999	8 996	4 999	3 496	2 132	1 125	697	175	0
20 000 og over	15 996	9 163	6 499	3 905	2 062	1 281	321	0

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten.

§ 2 Departementet kan gi forskrift om hvilke fjærings-systemer som kan likestilles med luftfjæring og om fastsettelse av avgasskravnivå, herunder krav til dokumentasjon for registreringsår og avgasskravnivå.

Departementet kan gi forskrift om etterberegning av avgift dersom det viser seg at et kjøretøy ikke oppfyller de krav til avgassutslipp som lå til grunn ved beregning av avgiften.

§ 3 Departementet kan gi forskrift om betaling av avgift for utenlandsregistrerte kjøretøy etter antall døgn de befinner seg i Norge (døgnavgift), herunder fastsette høyere døgnavgift for kjøretøy som er registrert i et land som krever høyere bruksavgifter av norske kjøretøy enn av dette lands kjøretøy, samt treffe gjensidige avtaler med andre land om fritak for eller nedsettelse av døgnavgiften.

§ 4 Avgiftsgrunnlaget er den vekt som er oppgitt som tillatt totalvekt i motorvognregisteret. For semitrailere er avgiftsgrunnlaget den del av totalvekten som faller på semitrailerens aksler. Hvis kjøretøyets totalvekt ikke går fram av vognkortet, settes totalvekten til summen av kjøretøyets egenvekt og tillatt (registrert) lasteevne.

Departementet kan gi forskrift om grunnlaget for avgiften, herunder at avgiftsgrunnlaget skal settes lavere enn kjøretøyets tillatte totalvekt.

§ 5 Følgende kjøretøy er fritatt for vektgradert og miljødifferensiert årsavgift:

- traktorer,
- kjøretøy registrert på kjennemerker med lysegule typer på sort bunn,
- motorredskaper,
- kjøretøy som er 30 år eller eldre, unntatt tilhengere,
- kjøretøy som i forbindelse med transport av gods fraktes på jernbane (kombinert godstransport),
- kjøretøy som er registrert på NATO eller NATOs hovedkvarter, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 6 Departementet kan gi forskrift om utskriving av avgiften i flere terminer og om forholdsmessig beregning av avgiften ved avregistrering, vraking og omregistrering.

Departementet kan gi forskrift om betaling av avgift basert på en dagsats på to pst. av full vektårsavgift med et fastsatt minstebeløp.

§ 7 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 8 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

D. Omregistreringsavgift (kap. 5536 post 75)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter betales avgift til statskassen ved omregistrering av nevnte, tidligere her i landet registrerte motorvogner, og tilhengere med følgende beløp:

	Registreringsår				
	2014 og 2013 (kr)	2012 (kr)	2011 (kr)	2010 til 2003 (kr)	2002 og eldre (kr)
a) Mopeder, motorsykler, beltemotorsykler					
1. Mopeder	553	553	553	553	553
2. Motorsykler og beltemotorsykler med motor til og med 250 cm ³ slagvolum, samt elektrisk drevne motorsykler	1 385	1 385	1 385	1 385	1 206
3. Motorsykler og beltemotorsykler med motor over 250 cm ³ slagvolum	2 307	2 307	2 307	2 307	1 206
b) Personbiler					
Egenvekt (typegodkjent):					
1. t.o.m. 800 kg	6 772	5 130	3 867	2 508	1 535
2. over 800 kg t.o.m. 1 200 kg	9 249	7 191	5 324	3 580	1 535
3. over 1 200 kg t.o.m. 1 600 kg	13 299	10 329	7 550	4 977	1 535
4. over 1 600 kg	17 223	13 299	9 723	6 438	1 535
c) Lastebiler, trekkbiler, varebiler, kombinerte biler, campingbiler, beltebiler og busser med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg					
Egenvekt (typegodkjent):					
1. t.o.m. 1 000 kg	3 205	2 467	1 937	1 232	1 003
2. over 1 000 kg t.o.m. 2 000 kg	4 892	3 976	2 959	2 043	1 341
3. over 2 000 kg	6 445	5 155	3 827	2 619	1 341
d) Biltilhengere, herunder semitrailere og campingtilhengere, med egenvekt over 350 kg					
Egenvekt (typegodkjent) over 350 kg	702	702	702	702	702

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift ved omregistrering av kjøretøy:

- ved ren navneendring,
- på ektefelle,
- mellom foreldre og barn som arv (fullt skifte),
- som er 30 år eller eldre,
- som utloddes og som tidligere har vært registrert på utlodderen,
- som skal registreres på kjennemerker med gule tegn på blå reflekterende bunn,
- på NATO eller NATOs hovedkvarter i Norge, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- som registreres på Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,

- som har vært registrert på samme eier i to måneder eller mindre (samlet påskiltings-/registreringstid),
- som tas tilbake av selger som følge av heving eller omlevering etter kjøpslovens eller forbrukerkjøpslovens bestemmelser,
- ved fusjon mellom aksjeselskaper,
- ved omdannelse av virksomheter når tidligere og ny eier er identiske,
- ved sletting av registrert eier eller medeier i motorvognregisteret.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på båtmotorer (kap. 5537 post 71)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av båtmotorer (framdriftsmotorer) på minst 9 hk med kr 161,50 per hk. Avgiftsplikten omfatter også båtmotorer til bruk i vannscootere eller jetski og motorblokker til båtmotorer, men ikke elektriske motorer.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på båtmotorer som

- a) fra produsents, importørs eller forhandlers lager
 1. utføres til utlandet,
 2. legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- b) innføres som reisegods, flyttingods eller arvegods etter tolloven § 5-1,
- c) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
 1. diplomater,
 2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 3. Den nordiske investeringsbank,
- d) kommer i retur til produsents, importørs eller forhandlers lager,
- e) skal gjenutføres etter reglene i tolloven kapittel 6,
- f) fra produsents, importørs eller forhandlers lager leveres til bruk i fartøy som er registrert i registret over merkepliktige norske fiskefarkoster, unntatt utenbordsmotorer og hekkaggregater,
- g) fra produsents, importørs eller forhandlers lager leveres til bruk i fartøy mv. som er registrert i skipsregistret, unntatt fritidsbåter,
- h) brukes i Forsvarets marinefartøy,
- i) returneres til selger i utlandet på grunn av reklamasjon.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om veibruksavgift på drivstoff (kap. 5538 post 70 og 71)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales veibruksavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende drivstoff per liter:

- a) bensin
 1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 4,87,
 2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 4,91,
 3. annen bensin: kr 4,91.
- b) olje til framdrift av motorvogn (autodiesel)
 1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel) og biodiesel som ikke oppfyller bærekraftskriteriene: kr 3,82,
 2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 3,87,

3. annen mineralolje: kr 3,87,

4. biodiesel som oppfyller bærekraftskriteriene: kr 1,91.

Avgiften kommer i tillegg til avgift som skal betales etter Stortingets vedtak om CO₂-avgift og svovelavgift på mineralske produkter.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Olje som er merket i samsvar med forskrift fastsatt av departementet, skal ikke ilegges avgift etter § 1 første ledd bokstav b.

Departementet kan bestemme at

- a) fritak for avgiftsplikten kan skje på annen måte enn ved bruk av merket olje,
- b) avgift skal betales ved bruk av merket olje.

§ 3 På vilkår fastsatt av departementet kan det benyttes merket olje

a) i følgende motorvogner:

1. traktorer,
2. motorvogner registrert på kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn,
3. motorredskaper,
4. tilhørende Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
5. tilhørende NATO eller NATOs hovedkvarter i Norge, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred.

b) til annen bruk enn framdrift av motorvogn.

§ 4 Det gis fritak for avgift på drivstoff som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 3. etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
 1. diplomater,
 2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 3. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 5 Det gis fritak eller ytes tilskudd for avgift på bensin som

- a) brukes i fly, unntatt Forsvarets fly,
- b) brukes til teknisk og medisinsk formål,
- c) brukes i anlegg eller innretninger som har tilknytning til utnyttelse av naturforekomster i havområder utenfor norsk territorialgrense, til transport mellom land og slike anlegg eller innretninger og for spesialskip som har oppdrag i slik virksomhet,
- d) brukes i båter og snøscootere i veiløse strøk,

- e) brukes i motorsager og andre arbeidsredskaper med 2-taktsmotor dersom bensinen har særlige helse- og miljømessige egenskaper,
- f) er gjenvunnet i VRU-anlegg (Vapour Recovery Unit). Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 6 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 7 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på elektrisk kraft (kap. 5541 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen med 12,39 øre per kWh på elektrisk kraft som leveres her i landet.

Det skal betales avgift med 0,45 øre per kWh for kraft som leveres

- a) til industri, bergverk, produksjon av fjernvarme og arbeidsmarkedsbedrifter som utøver industriproduksjon. Den reduserte satsen omfatter elektrisk kraft som benyttes i forbindelse med selve produksjonsprosessen, og
- b) i Finnmark og følgende kommuner i Nord-Troms: Karlsøy, Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord.

Det skal betales avgift ved uttak av elektrisk kraft til eget bruk.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på kraft som

- a) er produsert ved energigjenvinningsanlegg og leveres direkte til sluttbruker,
- b) er produsert i aggregat med generator som har merkeytelse mindre enn 100 kVA og leveres direkte til sluttbruker,
- c) er produsert i nødstrømsaggregat når den normale elektrisitetsforsyning har sviktet,
- d) er produsert i mottrykksanlegg,
- e) leveres til NATO eller NATOs hovedkvarter, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- f) leveres til Den nordiske investeringsbanks offisielle virksomhet,
- g) brukes til kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser,
- h) leveres energiintensive foretak i treforedlingsindustrien som deltar i godkjent energieffektiviseringsprogram. Fritaket gjelder kun kraft som benyttes i forbindelse med selve produksjonsprosessen,
- i) leveres til veksthusnæringen,
- j) leveres til husholdninger og offentlig forvaltning i

Finnmark og følgende kommuner i Nord-Troms: Karlsøy, Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord,

- k) leveres i direkte sammenheng med produksjon av elektrisk kraft,
- l) leveres til bruk til framdrift av tog eller annet skinnegående transportmiddel, herunder oppvarming av og belysning i transportmiddelet. Fritaket omfatter også trolleybuss.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om grunnavgift på mineralolje mv. (kap. 5542 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av mineralolje med kr 1,557 per liter. For mineralolje til treforedlingsindustrien og produsenter av fargestoffer og pigmenter skal det betales avgift med kr 0,126 per liter.

Avgiftsplikten omfatter ikke

- a) flyparafin (jetparafin) som leveres til bruk om bord i fly,
- b) drivstoff som pålegges avgift etter Stortingets vedtak om veibruksavgift på drivstoff.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på mineralolje som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 3. etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
 1. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 2. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) brukes til skip i utenriks fart,
- g) brukes til gods- og passasjertransport i innenriks sjøfart,
- h) brukes til fiske og fangst i nære farvann,
- i) brukes til fiske og fangst i fjerne farvann,
- j) brukes i anlegg eller innretninger som har tilknytning til utnyttelse av naturforekomster i havområder utenfor norsk territorialgrense, til transport mellom land og slike anlegg eller innretninger og for spesialskip som har oppdrag i slik virksomhet,

- k) brukes som råstoff i industriell virksomhet dersom mineraloljen i sin helhet inngår og forblir i det ferdige produkt,
- l) brukes i sildemel- og fiskemelindustrien,
- m) brukes til framdrift av tog eller annet skinnegående transportmiddel, herunder oppvarming av og belysning i transportmiddelet,
- n) brukes til høsting av tang og tare.

Det gis fritak for avgift for andel av biodiesel i mineraloljen.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om miljøavgifter på mineralske produkter mv.

A. Avgift på smøreolje mv. (kap. 5542 post 71)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av smøreolje mv. med kr 1,94 per liter.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på smøreolje mv. som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 3. etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) brukes i utenriks fart,
- g) brukes i fiske og fangst i fjerne farvann,
- h) brukes i anlegg eller innretninger som har tilknytning til utnyttelse av naturforekomster i havområder utenfor norsk territorialgrense, til transport mellom land og slike anlegg eller innretninger og for spesialskip som har oppdrag i slik virksomhet,
- i) brukes i fly, unntatt olje til Forsvarets fly,
- j) brukes som råstoff i industriell virksomhet dersom smøreoljen i sin helhet inngår og forblir i det ferdige produkt,
- k) omsettes i forbrukerpakninger med innhold mindre enn 0,15 liter,
- l) er påfylt kjøretøy, maskiner o.l. ved inn- eller utførsel.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

B. CO₂-avgift på mineralske produkter (kap. 5543 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales CO₂-avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende mineralske produkter med følgende beløp:

- a) mineralolje (generell sats): kr 0,88 per liter.

Mineralolje

- til innenriks kvotepliktig luftfart: kr 0,56 per liter,
- til annen innenriks luftfart og ikke-kommersielle privatflyginger: kr 0,84 per liter,
- til treforedlingsindustrien, sildemel- og fiskemelindustrien: kr 0,31 per liter,
- til fiske og fangst i nære farvann: kr 0,26 per liter,
- som ilegges veibruksavgift på drivstoff: kr 0,62 per liter,

- b) bensin: kr 0,93 per liter,
- c) naturgass: kr 0,66 per Sm³,
- d) LPG: kr 0,99 per kg.

Det skal betales avgift med kr 0,05 per Sm³ naturgass og kr 0 per kg LPG for produkter som leveres til

- e) industri og bergverk som benyttes i forbindelse med selve produksjonsprosessen,
- f) bruk som gir kvotepliktige utslipp etter klimakvoteloven.

Fritaket i § 2 første ledd bokstav g kommer ikke til anvendelse for naturgass og LPG, samt for mineralolje og bensin til innenriks kvotepliktig luftfart.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for CO₂-avgift på mineralske produkter som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 3. etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
 1. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 2. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) brukes som råstoff i industriell virksomhet på en slik måte at det ikke oppstår utslipp av karbon til luft eller utslippet er vesentlig lavere enn det mengden råstoff skulle tilsi,
- g) leveres til bruk som gir kvotepliktige utslipp etter klimakvoteloven.

§ 3 Det gis fritak for CO₂-avgift på mineralolje til bruk i

- a) motorvogner tilhørende diplomater mv.,
- b) skip i utenriks fart,

- c) fiske og fangst i fjerne farvann,
- d) fly i utenriks fart.

Det gis fritak for avgift for andel biodiesel i mineralolje.

§ 4 Det gis fritak for CO₂-avgift på bensin

- a) til bruk i motorvogner tilhørende diplomater mv.,
- b) til tekniske og medisinske formål,
- c) til bruk i motorsager og andre arbeidsredskaper med 2-taksmotor dersom bensinen har særlige helse- og miljømessige egenskaper,
- d) til bruk i fly i utenriks fart,
- e) som er gjenvunnet i VRU-anlegg (Vapour Recovery Unit).

Det gis fritak for avgift for andel bioetanol i bensin.

§ 5 Det gis fritak for CO₂-avgift på naturgass og LPG til

- a) kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser,
- b) veksthusnæringen,
- c) motorvogner tilhørende diplomater mv.,
- d) skip i utenriks fart,
- e) fly i utenriks fart,
- f) fiske og fangst i fjerne farvann,
- g) fiske og fangst i nære farvann,
- h) gods- og passasjertransport i innenriks sjøfart,
- i) offshorefartøy,
- j) bruk som gir utslipp som er avgiftspliktig etter Stortingets vedtak om CO₂-avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen.

Det gis fritak for avgift for andel biogass i naturgass og LPG.

§ 6 Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 7 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 8 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

C. Svovelavgift (kap. 5543 post 71)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales svovelavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av mineralolje som inneholder over 0,05 pst. vektandel svovel med 7,9 øre per liter for hver påbegynt 0,25 pst. vektandel svovel.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for svovelavgift på mineralolje som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,

- 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- 3. etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
 1. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 2. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) brukes i skip i utenriks fart,
- g) brukes i fly i utenriks fart,
- h) brukes i fiske og fangst i fjerne farvann,
- i) gir utslipp av svovel til atmosfæren mindre enn det svovelinnholdet i mineraloljen skulle tilsi.

Det gis fritak for avgift for andel av biodiesel i mineralolje.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på sluttbehandling av avfall (kap. 5546 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på sluttbehandling av avfall.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Ved innlevering av avfall til deponi skal det betales avgift med følgende beløp per tonn:

- a) kr 488 for biologisk nedbrytbart avfall som deponeres etter dispensasjon gitt fra forurensningsmyndighetene,
- b) kr 294 for annet avfall.

§ 3 Ved innlevering av avfall til sluttbehandling på deponi gis det fritak for avgift på avfall som

- a) innleveres til særskilt behandling etter avfallsforskriften kapittel 11,
- b) innleveres til anlegg for ombruk, gjenvinning eller sortering for gjenvinning,
- c) består av uorganisk materiale og legges på særskilt opplagsplass,
- d) er restavfall fra utnyttelse av returfiber i treforedlingsindustrien,
- e) består av forurensede jord- og løsmasser, herunder avfall fra nedlagte avfallsdeponi.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 4 Oppstår det tvil om avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 5 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på trikloreten (TRI) og tetrakloreten (PER) (kap. 5547 post 70 og 71)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av trikloreten (TRI) og tetrakloreten (PER), herunder gjenvunnet TRI og PER.

Avgiftsplikten omfatter TRI og PER som inngår som bestanddel i andre produkter. Avgift betales bare dersom andelen TRI er over 1 vektprosent av produktets totale vekt eller andelen PER er over 0,1 vektprosent av produktets totale vekt.

Avgift skal betales med følgende beløp:

Innhold TRI/PER	kr per kg	
	TRI	PER
Pst.		
over 0,1 t.o.m. 1		0,67
over 1 t.o.m. 5	3,33	3,33
over 5 t.o.m. 10	6,67	6,67
over 10 t.o.m. 30	20,00	20,00
over 30 t.o.m. 60	39,99	39,99
over 60 t.o.m. 100	66,65	66,65

Ved beregning av avgift benyttes den høyeste av enten faktisk eller oppgitt andel TRI eller PER.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på varer som

- utføres til utlandet,
- legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- innføres
 - som reisegods etter tolloven § 5-1,
 - til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 - etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- gjenvinnes til eget bruk.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK) (kap. 5548 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK), herunder gjenvunnet HFK og PFK. Avgift på HFK og PFK betales med kr 0,330 per kg multiplisert med den GWP-verdi (global warming potential) den enkelte avgiftspliktige HFK og PFK-gassen representerer.

Avgiftsplikten omfatter alle blandinger av HFK og PFK, både innbyrdes blandinger og blandinger med andre stoffer, samt HFK og PFK som inngår som bestanddel i andre varer. Departementet kan gi forskrift om at for HFK og PFK som inngår som bestanddel i andre varer, skal avgift fastsettes på annen måte enn etter vekt og at avgiften skal betales etter sjablongsatser.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften, samt fastsettelse av GWP-verdi.

§ 2 Det gis fritak for avgift på varer som

- utføres til utlandet,
- legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- innføres
 - som reisegods etter tolloven § 5-1,
 - til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 - etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
 - til midlertidig bruk etter tolloven § 6-1 annet ledd,
- etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
 - diplomater,
 - NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 - Den nordiske investeringsbank,
- kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- gjenvinnes.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på utslipp av NO_x (kap. 5509 post 70 og kap. 5549 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen med kr 17,33 per kg utslipp av nitrogenoksider (NO_x) ved energiproduksjon fra følgende kilder:

- framdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt på mer enn 750 kW,
- motorer, kjeler og turbiner med samlet installert innfyrt effekt på mer enn 10 MW,

c) fakler på offshoreinstallasjoner og anlegg på land.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på utslipp av NO_x fra

- a) fartøy som går i fart mellom norsk og utenlandsk havn,
- b) fartøy som brukes til fiske og fangst i fjerne farvann,
- c) luftfartøy som går i fart mellom norsk og utenlandsk lufthavn,
- d) utslipp fra enheter omfattet av miljøavtale med staten om gjennomføring av NO_x-reducerende tiltak i samsvar med et fastsatt miljømål.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Miljøavgift på plantevernmidler (kap. 5550 post 70)

§ 1 For 2014 kan Landbruks- og matdepartementet pålegge produsenter og importører en miljøavgift på plantevernmidler. Avgiften betales til statskassen.

§ 2 Landbruks- og matdepartementet kan i forskrift fastsette nærmere bestemmelser om beregning og oppkreving av avgiften.

Avgifter knyttet til mineralvirksomhet

A. Avgift knyttet til andre undersjøiske naturforekomster enn petroleum (kap. 5551 post 70)

§ 1 For 2014 kan Nærings- og handelsdepartementet innhente inntekter ved tildeling av konsesjoner for utforsking og undersøkelser etter og utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumforekomster.

§ 2 Inntektene innhentes ved tildeling av konsesjoner. Beløpet skal innbetales til statskassen.

§ 3 Nærings- og handelsdepartementet kan fastsette nærmere bestemmelser om beregning, innbetaling og oppkreving av avgiften.

B. Avgift knyttet til undersøkelses- og utvinningsrett av mineraler etter mineralloven (kap. 5551 post 71)

§ 1 For undersøkelse og utvinning av landbaserte mineralforekomster kan Nærings- og handelsdepartementet innkreve årsavgift i 2014 for undersøkelsesrett og utvinningsrett gitt etter mineralloven med forskrifter.

§ 2 Inntektene innhentes fra innehaver av undersøkelses- og utvinningsrett.

§ 3 Beløpet skal innbetales til statskassen.

§ 4 Nærmere bestemmelser om beregning, innbetaling og oppkreving av avgiften framgår av mineralloven med forskrifter.

Om avgift på sjokolade- og sukkerverer mv. (kap. 5555 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av sjokolade- og sukkerverer mv. med kr 18,91 per kg av varens avgiftspliktige vekt.

Avgiftsplikten omfatter også sjokolade- og sukkerverer som ikke er tilsatt sukker eller søtningmiddel.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på sjokolade- og sukkerverer som

- a) fra produsents eller importørs lager
 1. utføres til utlandet,
 2. leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,
 3. leveres til toll- og avgiftsfritt utsalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,
- b) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 3. etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- c) etter tolloven § 5-3 fra produsents eller importørs lager leveres til eller innføres av
 1. diplomater,
 2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 3. Den nordiske investeringsbank,
- d) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- e) brukes som råstoff mv. ved framstilling av varer.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på alkoholfrie drikkevarer mv. (kap. 5556 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende varer med følgende beløp per liter:

- a) alkoholfrie drikkevarer som er tilsatt sukker eller kunstig søtstoff: kr 3,12,
- b) sirup som er tilsatt sukker eller kunstig søtstoff som brukes til ervervsmessig framstilling av alkoholfrie

drikkevarer i dispensere, fontener og lignende: kr 19,03.

Med alkoholfrie drikkevarer likestilles drikk med alkoholstyrke til og med 0,7 volumprosent alkohol.

Avgiftsplikten omfatter ikke varer i pulverform eller melkeprodukter tilsatt til og med 15 gram sukker per liter.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på drikkevarer som

- a) fra produsents og importørs lager
 1. utføres til utlandet,
 2. leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,
 3. leveres til toll- og avgiftsfritt utsalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,
- b) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 3. etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- c) etter tolloven § 5-3 fra produsents eller importørs lager leveres til eller innføres av
 1. diplomater,
 2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 3. Den nordiske investeringsbank,
- d) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- e) brukes til ervervsmessig framstilling av annet enn drikkevarer.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgift på sukker mv. (kap. 5557 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på sukker mv. med kr 7,32 per kg av varens avgiftspliktige vekt.

Avgiftsplikten omfatter:

- a) sukker (roe-/bete- og rørsukker),
- b) sirup og sukkeropløsning av nevnte varer.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på sukker som

- a) fra produsents og importørs lager
 1. utføres til utlandet,
 2. leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,
 3. leveres til toll- og avgiftsfritt utsalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,

- b) innføres
 1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
 3. etter tolloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- c) etter tolloven § 5-3 fra produsents eller importørs lager leveres til eller innføres av
 1. diplomater,
 2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 3. Den nordiske investeringsbank,
- d) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- e) brukes til ervervsmessig framstilling av varer,
- f) brukes til biavl.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Om avgifter på drikkevareemballasje (kap. 5559 post 70–74)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales miljøavgift og grunnavgift til statskassen på drikkevareemballasje ved innførsel og innenlandsk produksjon av drikkevarer.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det skal betales miljøavgift på drikkevareemballasje med følgende beløp per emballasjeeinheit:

- a) glass og metall: kr 5,34,
- b) plast: kr 3,22,
- c) kartong og papp: kr 1,32.

Departementet kan gi forskrift om fritak for miljøavgift dersom emballasjen inngår i et retursystem, herunder fastsette vilkår for fritak.

§ 3 Det skal betales grunnavgift på engangsemballasje med kr 1,10 per emballasjeeinheit.

Som engangsemballasje anses emballasje som ikke kan gjenbrukes i sin opprinnelige form.

§ 4 Emballasje som inneholder følgende drikkevarer er fritatt for grunnavgift:

- a) melk og melkeprodukter,
- b) drikkevarer framstilt av kakao og sjokolade og konsentrater av dette,
- c) varer i pulverform,
- d) korn- og soyabaserte melkeerstatningsprodukter,
- e) morsmelkerstatning.

Drikkevarer som nevnt i første ledd bokstav c og e er også fritatt for miljøavgift.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 5 Det gis fritak for miljø- og grunnavgift på drikkevareemballasje som

- a) fra registrert virksomhets og importørs lager
 1. utføres til utlandet,
 2. leveres direkte eller via tollager til proviant etter tollloven § 4-23,
 3. leveres til toll- og avgiftsfritt utsalg på lufthavn etter tollloven § 4-30,
- b) innføres
 1. som reisegods etter tollloven § 5-1,
 2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tollloven § 5-2,
 3. etter tollloven § 5-9, og er av mindre verdi,
- c) etter tollloven § 5-3 fra registrert virksomhets eller importørs lager leveres til eller innføres av
 1. diplomater,
 2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
 3. Den nordiske investeringsbank,
- d) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- e) har rominnhold på minst fire liter.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 6 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 7 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

Dokumentavgift (kap. 5565 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det i henhold til lov 12. desember 1975 nr. 59 om dokumentavgift betales avgift til statskassen ved tinglysning av dokument som overfører hjemmel til fast eiendom, herunder bygning på fremmed grunn og tilhørende festerett til tomte. Avgift skal betales med 2,5 pst. av avgiftsgrunnlaget, men minst kr 250.

Ved tinglysning av første gangs overføring av hjemmel til eierseksjon eller til fysisk del av eiendom i forbindelse med oppløsning av borettslag og boligaksjeselskaper, betales avgift med kr 1 000 per hjemmelsoverføring.

§ 2 Fritatt for avgift er

- a) gaveandel i dokument som inneholder gave og lignende til det offentlige eller til stiftelser og legater med allmenntillegte formål, eller til foreninger med allmenntillegte formål som har styresete her i landet,
- b) dokument som overfører rettigheter til fast eiendom til utenlandske diplomatiske og konsulære misjoner,
- c) overføring av hjemmel til fast eiendom til Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
- d) egen sameieandel i den enkelte eiendom ved overtagelse av fast eiendom ved oppløsning av sameie,
- e) overføring av hjemmel til fast eiendom mellom ektefeller,
- f) ideell arveandel etter loven i den enkelte eiendom ved overtagelse av fast eiendom på skifte eller fra uskiftet bo. Forskudd på arv regnes ikke som arveandel og heller ikke testamentsarv i den utstrekning den overstiger lovens arveandel,
- g) overføring av hjemmel til fast eiendom til forrige hjemmelshaver eller dennes ektefelle, i forbindelse med salg etter reglene om tvangssalg,
- h) overføring av hjemmel til fast eiendom til NATO eller NATOs hovedkvarter i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av,
- i) overføring av hjemmel til fast eiendom mellom den krets av kongefamilien som har arve- og gaveavgiftsfritak, jf. lov 19. juni 1964 nr. 14 om avgift på arv og visse gaver § 1 femte ledd,
- j) overføring av hjemmel til fast eiendom til testamentsarving dersom overføring av hjemmel til ny erverver tinglyses samme dag.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Ved førstegangsoverføring av en selvstendig og i sin helhet nyoppført bygning som ikke er tatt i bruk, og overføring av bygg under arbeid betales avgift bare av salgsverdien av tomte dersom det blir tinglyst hjemmelsoverføring til denne.

§ 4 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

Avgift på frekvenser mv. (kap. 5583 post 70)

§ 1 Fra 1. januar 2014 skal det betales avgift til statskassen for bruk av frekvenser til drift av system for mobilkommunikasjon med følgende beløp:

– UMTS	1 248 000 kr per MHz (frekvensdupleks) disponert båndbredde,
– GSM 800	1 350 000 kr per MHz (frekvensdupleks) disponert båndbredde,
– GSM 900	1 350 000 kr per MHz (frekvensdupleks) disponert båndbredde,
– GSM 1800	1 350 000 kr per MHz (frekvensdupleks) disponert båndbredde,
– CDMA 450	1 183 000 kr per MHz (frekvensdupleks) disponert båndbredde.

Samferdselsdepartementet kan dersom det er nødvendig av hensyn til effektiv utnyttelse av frekvensene, endre avgiftsnivået for tildelte frekvenser. Samferdselsdepartementet fastsetter nærmere bestemmelser om beregning og oppkreving av avgiften.

§ 2 Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forestå salg av femsifrede telefonnummer. Prisene fastsettes av Samferdselsdepartementet.

Inntekter ved tildeling av konsesjoner (kap. 5309 post 29)

§ 1 For 2014 kan Samferdselsdepartementet innhente inntekter ved tildeling av konsesjoner.

§ 2 Inntektene innhentes ved tildeling av konsesjoner. Beløpet skal innbetales til statskassen.

§ 3 Samferdselsdepartementet kan gi forskrift om innbetaling og oppkreving av beløpet.

X

Stortingsvedtak om toll for budsjettåret 2014 (kap. 5511 post 70 og 71)

§ 1 Plikten til å svare toll

Fra 1. januar 2014 skal det svares toll ved innførsel av varer etter bestemmelsene i lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven) og etter de satser som følger av annet ledd.

De ordinære tollsatsene for 2013 skal fortsatt gjelde fra 1. januar 2014.

§ 2 Preferansetoll

Vareførsel som er omfattet av handelsavtale inngått med fremmed stat eller gruppe av stater, skal innenfor rammen av slike avtaler innrømmes preferansetoll. Tilsvarende gjelder for vareførsel som er omfattet av bilateral eller unilateral erklæring i tilknytning til slik avtale og vareførsel som er omfattet av det generelle system for preferansetoll for utviklingsland (GSP). Preferansetollbehandling er betinget av at krav til opprinnelse mv., slik som fastsatt i opprinnelsesreglene til vedkommende handelsavtale eller preferansesystem, samt vilkår fastsatt i tolloven, er oppfylt.

Departementet gis fullmakt til å iverksette de tollreduksjoner og andre tollmessige forhold som følger av handelsavtale framforhandlet med annen stat.

Departementet gis fullmakt til å videreføre gitte kvoter og satser omfattet av det generelle system for preferansetoll for utviklingsland (GSP).

§ 3 Nedsettelse av ordinære tollsatser

Departementet kan sette ned den fastsatte tollsats på enkelte vareslag, slik som bestemt i tolloven §§ 9-1 til 9-5.

§ 4 Tollmessige handels- eller beskyttelsestiltak

Kongen kan, innenfor de rammer som følger av avtale med fremmed stat eller organisasjon, iverksette tollmessige handels- eller beskyttelsestiltak i form av økning av den ordinære tollsatsen på enkelte vareslag, dersom det foreligger slike omstendigheter som framgår av tolloven §§ 10-1 til 10-7.

§ 5 Nye eller endrede tariffoppdelinger

Departementet gis fullmakt til å innarbeide nye tariffoppdelinger eller endre gjeldende oppdelinger, dersom

endringene verken har nevneverdig betydning for statens inntekter eller har næringsmessige eller handelspolitiske konsekvenser.

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

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 59 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.33.15).

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten er det satt fram fem forslag. Det er

- forslagene nr. 1–2, fra Marianne Marthinsen på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 3–5, fra Terje Breivik på vegne av Venstre

Det votes først over forslagene nr. 3–5, fra Venstre. Forslag nr. 3 lyder:

«I

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt gjøres følgende endringer:

§ 16-40 annet ledd ny bokstav c skal lyde:

- c. Skattyters kostnader til egenutført forsknings- og utviklingsprosjekt vedrørende klima, miljø eller energieffektivisering begrenset til 10 mill. kroner, eller 14 mill. kroner for tilsvarende prosjekt utført av forskningsinstitusjon godkjent av Norges forskningsråd. Prosjektet må være godkjent av Norges forskningsråd. Samlet fradragsgrunnlag etter denne bestemmelse skal ikke overstige 14 mill. kroner i inntektsåret.

II

Endringen under I trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014.»

Forslag nr. 4 lyder:

«I

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt på formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endringer:

Skattebetalingsloven § 10-20 fjerde ledd nytt annet punktum skal lyde:

Dette gjelder ikke forskuddsskatt for personlige skattytere.

II

Endringen under I trer i kraft straks, med virkning fra og med inntektsåret 2014.»

Forslag nr. 5 lyder:

«I

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt på formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endring:
§ 2-30 tredje ledd skal lyde:

(3) Forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra staten, jf. Retningslinjer for statlig finansiering av forskningsinstitutter, er fritatt for skatteplikt for formue i og inntekt fra instituttets forskningsaktiviteter. Fritaket for formuesskatt omfatter eiendeler som hovedsakelig benyttes i instituttets forskningsaktiviteter. Et beløp som svarer til det samlede fritatte skattebeløpet etter foregående punktum skal overføres fra forskningsinstituttets økonomiske aktiviteter til instituttets ikke-økonomiske aktiviteter.

Nåværende tredje ledd blir nytt fjerde ledd.

II

Endringen under I trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014.»

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 96 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.34.02)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1–2, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede utvidelse av loven om land-for-land rapportering slik at de berørte selskapene også må rapportere på sin virksomhet i land hvor de har støttefunksjoner, herunder skatteparadis, og legge fram et forslag om dette senest i forbindelse med fremleggelsen av revidert nasjonalbudsjett for 2014.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede om formålet med loven om land-for-land rapportering skal utvides til også å omfatte skatteunndragelse, og legge fram forslag for Stortinget senest i forbindelse med fremleggelsen av revidert nasjonalbudsjett for 2014.»

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 60 mot 42 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 19.34.31)

Presidenten: For å redusere antall voteringer vil presidenten etter å ha konferert med fraksjonslederne i finanskomiteen og i tråd med tidligere praksis forslå en omforent voteringsorden over innstillingens tilråding.

I dette tilfellet vil det bety at alle partiene støtter innstillingens forslag til vedtak etter at mindretallsforslagene er falt og viser i den sammenheng også til behandlingen av Innst 2 S for 2013–2014.

Presidenten vil understreke den selvfølgelige forutsetning at når partiene aksepterer en slik voteringspraksis, skal dette ikke bli brukt mot et parti ved en senere anledning.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget om å gjøre slike vedtak til

lover

A.

Vedtak til lov
om endring i lov 14. desember 1917 nr. 17 om
vasdragsreguleringer

I

I lov 14. desember 1917 nr. 17 om vasdragsreguleringer gjøres følgende endring:

§ 25 annet ledd siste punktum oppheves.

II

Endringen under I trer i kraft straks.

B.

Vedtak til lov
om endring i lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter

I

I lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter gjøres følgende endring:

Ny § 5a skal lyde:

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

II

Endringen under I trer i kraft straks.

C.

Vedtak til lov
om endring i lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter
vedrørende motorkjøretøyer og båter

I

I lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter gjøres følgende endring:

Ny § 5a skal lyde:

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

II

Endringen under I trer i kraft straks.

D.

Vedtak til lov

om oppheving av lov 19. juni 1964 nr. 14 om avgift på arv og visse gaver (arveavgiftsloven)

I

Lov 19. juni 1964 nr. 14 om avgift på arv og visse gaver (arveavgiftsloven) oppheves. Opphevelsen gis virkning for gaver som ytes 1. januar 2014 eller senere og arv etter dødsfall som skjer 1. januar 2014 eller senere.

Opphevelsen gis likevel virkning for:

- a. Arv etter forsvunne personer når dødsformodningsdagen i henhold til lov om forsvunne personer m.v. av 23. mars 1961 nr. 1 er endelig fastsatt, 1. januar 2014 eller senere.
- b. Arv etter førstavdøde når utdeling av midler fra uskifte, skifte av uskiftebo eller lengstlevendes død skjer 1. januar 2014 eller senere.
- c. Midler som består i inntektsnytelse, for eksempel livrente, løpende kapitalavkastning, bruksrett, grunnavgift mv. når første termins forfall eller bruksrettens inntreden skjer 1. januar 2014 eller senere.
- d. Midler som er nevnt i arveavgiftsloven § 10 første ledd annet punktum slik den lød per 31. desember 2013, når det etterskuddsviser rådighetservervet av inntektsnytelsen skjer 1. januar 2014 eller senere.
- e. Livsforsikringspoliser som ikke kan kreves gjenkjøpt og av andre midler hvis vesentlige verdi er avhengig av en betingelse, jf. arveavgiftsloven § 10 annet ledd første punktum slik den lød per 31. desember 2013, når betingelsen inntreffer 1. januar 2014 eller senere.
- f. Livsforsikringspoliser som ikke kan kreves gjenkjøpt, så lenge det er uvisst hvilken form eller størrelse selskapets ytelser vil få, 1. januar 2014 eller senere.

II

Loven trer i kraft straks.

E.

Vedtak til lov

om endring i lov 6. juni 1975 nr. 29 om eidegdomsskatt til kommunane

I

I lov 6. juni 1975 nr. 29 om eidegdomsskatt til kommunane gjøres følgende endring:

§ 8 C-1 tredje ledd skal lyde:

3) Er verdet (taksten) for bustader sett ned ved likninga etter skatteloven § 4-10 første ledd andre eller tredje punktum, utgjør skattegrunnlaget det justerte verdet multiplisert med 2,67 for primærbustad og 1,11 for sekundærbustad.

II

Endringen under I trer i kraft straks med virkning fra og med skatteåret 2016.

F.

Vedtak til lov

om endring i lov 12. desember 1975 nr. 59 om dokumentavgift (dokumentavgiftsloven)

I

I lov 12. desember 1975 nr. 59 om dokumentavgift (dokumentavgiftsloven) gjøres følgende endring:

§ 6 annet ledd første punktum skal lyde:

Erververen av grunnbokshjemmel og *meglerforetak* som bistår med oppgaver som nevnt i lov 29. juni 2007 nr. 73 om eiendomsmeistring § 6-9 første ledd nr. 1, 2 eller 4, er i forhold til avgiftsmyndigheten ansvarlig for at riktig avgift, tilleggsavgift og renter blir betalt.

II

Endringen under I trer i kraft straks.

G.

Vedtak til lov

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

I

I lov 13. juni 1980 nr. 24 om ligningsforvaltning (ligningsloven) gjøres følgende endringer:

§ 3-13 nr. 7 oppheves.

Nåværende § 3-13 nr. 8 blir § 3-13 nr. 7.

§ 5-11 nr. 1 og nr. 2 skal lyde:

1. Oppgaver som nevnt i dette kapittel skal for personlige skattytere inneholde fødselsnummer (elleve siffer). For selskaper, samvirkeforetak, foreninger, sammenslutninger mv. skal oppgaven inneholde organisasjonsnummer, eller når slikt ikke finnes, annen identifikasjon etter regler gitt av Skattedirektoratet. *Skattedirektoratet kan bestemme at oppgaven skal inneholde utenlandsk identifikasjonsnummer.*
2. Den opplysningspliktige kan kreve at skattyter oppgir sitt fødsels- eller organisasjonsnummer. *Den opplysningspliktige kan også kreve at skattyter som har utenlandsk identifikasjonsnummer, oppgir dette.* Den opplysningspliktige kan registrere slik identifikasjon også på grunnlag av opplysninger fra andre enn skattyter.

§ 5-12 ny nr. 4 skal lyde:

4. *Departementet kan i forskrift gi bestemmelser for å gjennomføre forpliktelser om automatisk utveksling av opplysninger som følger av overenskomst med fremmed stat, jf. lov 28. juli 1949 nr. 15. Adgangen til å gi forskrift etter første punktum omfatter også andre forpliktelser som følger av samme overenskomst.*

§ 10-4 nr. 1 annet punktum skal lyde:

Satsen skal være 10 prosent når de uriktige eller ufull-

stendige opplysningene gjelder poster som er oppgitt ukrevet av arbeidsgiver eller andre etter kapittel 5 eller 6.

§ 10-6 nr. 2 siste punktum oppheves.

§ 10-8 nr. 1 første punktum skal lyde:

Den som ikke gir opplysninger etter kapittel 5 eller § 6-3 nr. 3 eller 4 innen de fastsatte frister, kan ilegges et gebyr.

II

I lov 13. juni 1980 nr. 24 om ligningsforvaltning (ligningsloven) gjøres følgende endringer:

§ 5-4 skal lyde:

§ 5-4. Om finansielle instrumenter mv.

1. Plikt til å gi opplysninger om finansielle instrumenter og andre finansielle produkter har:

- a. verdipapirregistre,
- b. verdipapirforetak,
- c. andre som tar del i forvaltningen eller omsetningen av finansielle instrumenter eller andre finansielle produkter for andres regning som ledd i sin forretningsvirksomhet.

2. Opplysningene skal vise investors samlede beholdning av finansielle instrumenter og andre finansielle produkter. Det skal blant annet gis opplysninger om forhold som kan få betydning for skattleggingen, slik som erverv, realisasjon og annet eierskifte, samt avkastning i løpet av inntektsåret. Departementet kan i forskrift bestemme at det skal gis opplysninger om forhold som nevnt for tidligere år og opplysninger som viser registrerte transaksjoner på en eller flere av investors konti i en bestemt periode.

§ 5-9 bokstav c skal lyde:

- c. forvaltningsselskaper, verdipapirfond og andre investeringsenheter om innskudd som er gjort i investeringsenheten, herunder opplysninger om avkastning og realisasjon,

III

Endringene under I trer i kraft straks.

Endringene under II trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

H.

Vedtak til lov

om endring i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) gjøres følgende endring:

§ 11 åttende ledd oppheves.

II

Endringen under I trer i kraft straks.

I.

Vedtak til lov

om endringer i lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven)

I

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven) gjøres følgende endring:

§ 3-15 annet ledd bokstav c skal lyde:

- c) barns inntekt som inngår ved beregning av personinntekt hos barnets foreldre, jf. skatteloven § 2-14

II

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven) gjøres følgende endringer:

§ 3-15 annet ledd bokstav b skal lyde:

- b) overgangsstonad etter folketrygdloven § 16-7 og § 17-6.

§ 23-3 annet ledd nr. 1 bokstav b skal lyde:

- b) overgangsstonad etter folketrygdloven § 16-7 og § 17-6,

§ 23-3 annet ledd nr. 2 ny bokstav g skal lyde:

- g) overgangsstonad etter folketrygdloven § 15-6.

III

Endringen under I trer i kraft straks.

Endringene under II trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014 for enslig mor og far som får innvilget overgangsstonad etter folketrygdloven § 15-6 tidligst fra 1. april 2014. For enslig forsørger som mottar overgangsstonad 31. mars 2014 eller tidligere, skattlegges overgangsstonaden som pensjonsinntekt og kvalifiserer til skattlegging etter skatteloven § 17-1 om skattebegrensning ved lav alminnelig inntekt. Endringene under II gis virkning for alle mottakere av overgangsstonad etter folketrygdloven § 15-6 fra og med inntektsåret 2017.

J.

Vedtak til lov

om endringer i lov 17. juli 1998 nr. 56 om årsregnskap m.v. (regnskapsloven)

I

I lov 17. juli 1998 nr. 56 om årsregnskap m.v. (regnskapsloven) gjøres følgende endringer:

Ny § 3-3d skal lyde:

§ 3-3d. Rapportering om betalinger til myndigheter m.v.

Regnskapspliktige som driver virksomhet innen utvinningsindustrien, skal utarbeide og offentliggjøre en årlig rapport med opplysninger om sine betalinger til myndigheter på land- og prosjektnivå. Det samme gjelder regnskapspliktige som driver skogsdrift innen ikke-beplantet skog. Det skal i årsberetningen opplyses om hvor rapporten er offentliggjort.

Plikten til å utarbeide en årlig rapport etter første ledd første og annet punktum gjelder ikke for regnskapspliktige som utarbeider en årlig rapport etter tilsvarende utenlandsk regelverk. Det samme unntaket gjelder dersom opplysninger etter første ledd første punktum er tatt inn i morforetakets årlige rapport om konsernets betalinger til myndigheter utarbeidet som konsernrapportering etter reglene i denne paragraf med tilhørende forskrift eller etter tilsvarende utenlandsk regelverk.

Departementet kan i forskrift fastsette at rapporteringsplikten etter første ledd bare skal gjelde for regnskapspliktige over en gitt størrelse og betalinger over gitte terskelverdier, samt fastsette andre unntak fra første ledd. Departementet kan i forskrift også fastsette at rapporten skal inneholde andre opplysninger enn betalinger til myndigheter, hva som anses som tilsvarende utenlandsk regelverk, samt gi nærmere regler om definisjoner, offentliggjøring og konsernrapportering.

§ 3-5 tredje ledd skal lyde:

Underskrift på årsberetningen etter bestemmelsens første ledd og påtegnet forbehold etter bestemmelsens annet ledd skal anses å omfatte redegjørelsen for foretaksstyring, opplysninger i redegjørelsen for samfunnsansvar og rapport om betaling til myndigheter m.v., jf. § 3-3b, § 3-3c første ledd og § 3-3d, når det er henvist til slike redegjørelser eller slik rapport i årsberetningen.

§ 8-2 første ledd første punktum skal lyde:

Senest én måned etter fastsetting av årsregnskapet skal regnskapspliktige sende et eksemplar av årsregnskapet, årsberetningen, revisjonsberetningen og eventuelt rapport om betalinger til myndigheter m.v. etter § 3-3d til Regnskapsregisteret, vedlagt et oversendelsesbrev.

II

Endringene under I trer i kraft fra 1. januar 2014, med virkning for regnskapsår påbegynt 1. januar 2014 og senere.

K.

Vedtak til lov

om endringer 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) gjøres følgende endringer:

§ 9-14 niende ledd fjerde punktum skal lyde:

Det må stilles betryggende sikkerhet for skatteforpliktelsen og påløpte renter dersom det ved uttaket eller på et senere tidspunkt foreligger en reell risiko for at skatte- og rentekravet ikke kan innføres.

§ 9-14 niende ledd femte punktum og nytt sjettede punktum skal lyde:

Avgjørelsen av om det foreligger reell risiko som nevnt i fjerde punktum, treffes med endelig virkning av Skattedirektoratet. Dersom det ikke lenger foreligger reell risi-

ko som nevnt i fjerde punktum, skal Skattedirektoratet etter krav fra skattyteren treffe avgjørelse om at sikkerhetsstillelse ikke er påkrevet.

Nåværende femte punktum blir nytt syvende punktum.

II

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endringer:

§ 4-31 første ledd nytt annet og tredje punktum skal lyde:

For personlig skattyter som har alminnelig skatteplikt til Norge etter § 2-1, skal fradrag for gjeld ikke reduseres som følge av at skattyter eier bolig eller fritidsbolig i annen EØS-stat der skatteavtalen mellom Norge og den annen stat bygger på unntaksmetoden for unngåelse av dobbeltbeskatning. Når skattyter har krav på og helt eller delvis krever fradrag for gjelden i den annen EØS-stat, avkortes gjeldsfradraget i Norge tilsvarende, likevel begrenset oppad til en andel som svarer til forholdet mellom samlet verdi av skattyters faste eiendom og eiendeler som nevnt i første punktum, og verdien av skattyters samlede eiendeler.

§ 4-31 annet ledd nytt annet punktum skal lyde:

Ved fordeling av gjeld etter forrige punktum, skal eiendom som nevnt i første ledd annet punktum bare tas med i verdien av skattyters samlede eiendeler.

§ 4-31 tredje ledd nytt annet punktum skal lyde:

Ved fordeling av gjeld etter forrige punktum, skal eiendom som nevnt i første ledd annet punktum bare tas med i verdien av skattyters samlede eiendeler.

§ 6-3 fjerde ledd siste punktum skal lyde:

Foreldrefradrag etter § 6-48 og særfradrag etter §§ 6-80 til 6-85 tas ikke i betraktning ved fastsettelse av under-skudd til fremføring.

§ 6-20 tredje ledd oppheves.

Nåværende fjerde til sjette ledd blir tredje til femte ledd.

§ 6-20 fjerde ledd skal lyde:

(4) Innbefatter kontingent som nevnt i første ledd forsikringspremie, kommer også denne delen av kontingen-ten til fradrag innenfor beløpsgrensen i tredje ledd i den utstrekning premien ikke overstiger grenser som fastsettes av departementet.

§ 6-90 første ledd bokstav c skal lyde:

c. særfradrag etter §§ 6-80 til 6-83,

§ 6-91 første ledd nytt annet og tredje punktum skal lyde:

For personlig skattyter som har alminnelig skatteplikt til Norge etter § 2-1, skal fradrag for gjeldsrenter ikke reduseres som følge av at skattyter eier bolig eller fritidsbolig i annen EØS-stat der skatteavtalen mellom Norge og den annen stat bygger på unntaksmetoden for unngåelse av dobbeltbeskatning. Når skattyter har krav på og krever helt eller delvis fradrag for gjeldsrentene i den annen EØS-stat, avkortes fradraget i Norge tilsvarende, likevel be-

grenset oppad til en andel som svarer til forholdet mellom samlet verdi av skattyters faste eiendom og eiendeler som nevnt i første punktum, og verdien av skattyters samlede eiendeler.

§ 6-91 annet ledd nytt annet punktum skal lyde:

Ved fordeling av gjeldsrenter etter forrige punktum, skal eiendom som nevnt i første ledd annet punktum bare tas med i verdien av skattyters samlede eiendeler.

§ 6-91 tredje ledd nytt annet punktum skal lyde:

Ved fordeling av gjeldsrenter etter forrige punktum, skal eiendom som nevnt i første ledd annet punktum bare tas med i verdien av skattyters samlede eiendeler.

§ 10-41 annet ledd skal lyde:

(2) Inntekter og tap som nevnt i § 2-38 annet ledd, inngår ikke i inntekten som fastsettes etter denne paragraf. *Bestemmelsene i § 2-38 tredje, fjerde og syvende ledd gjelder tilsvarende. Det skal likevel inntektsføres 3 prosent av utbytte som nevnt i § 2-38 annet ledd a.*

§ 10-65 annet ledd skal lyde:

(2) *Inntekter og tap som nevnt i § 2-38 annet ledd, inngår ikke i inntekten som fastsettes etter denne paragraf. Bestemmelsene i § 2-38 tredje, fjerde og syvende ledd gjelder tilsvarende. For deltaker som omfattes av § 10-67 annet ledd, skal likevel 28 prosent inntektsføres. Det skal også inntektsføres 3 prosent av utbytte som nevnt i § 2-38 annet ledd a. Bestemmelsen i § 2-38 sjette ledd c gjelder tilsvarende.*

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

§ 10-67 første ledd skal lyde:

(1) For deltaker som ikke omfattes av § 10-12 første og tredje ledd, er mottatt utbytte ikke skattepliktig i den utstrekning det samlede utbyttet ligger innenfor den samlede inntekten som er skattlagt i medhold av § 10-65 eller er unntatt beskatning etter § 10-65 annet ledd.

§ 10-68 første ledd annet punktum skal lyde:

Aksjens inngangsverdi skal også oppreguleres med inntekt som er unntatt beskatning etter § 10-65 annet ledd.

III

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endringer:

§ 2-5 annet ledd ny bokstav c skal lyde:

c. *inntekt knyttet til avfallshåndtering, herunder innsamling, transport, mottak, oppbevaring, behandling, etterkontroll av avfall mv., samt inntekt fra omsetning og levering av produkter av avfall, herunder elektrisk energi og fjernvarme mv. Dette gjelder likevel ikke håndtering av husholdningsavfall fra kommunens egne innbyggere, som utgjør kommunens lovpålagte plikt etter forurensningsloven §§ 29, 30 og 31, jf. § 34. Departementet kan gi forskrift til utfylling og gjennom-*

føring av bestemmelsene i første og annet punktum, herunder gi regler om definisjon av avfallshåndtering og om den nærmere fordeling av inntekter og kostnader mellom den skattefrie og den skattepliktige delen av avfallshåndteringen, samt om begrensning av fradragrett for renter etter skatteloven § 6-40 fjerde ledd.

§ 4-10 første ledd tredje punktum skal lyde:

Verdien av annen bolig (sekundærbolig) og nærings-eiendom skal settes ned etter krav fra skattyter dersom den overstiger 72 prosent av eiendommens dokumenterte omsetningsverdi.

§ 4-10 annet ledd tredje punktum skal lyde:

Prosentandelen er 25 for primærbolig og 60 for sekundærbolig.

§ 6-13 tredje ledd skal lyde:

(3) Departementet kan gi forskrift til utfylling og gjennomføring av denne paragraf, herunder gi regler om fradrag for merutgifter for personer med hjem i utlandet.

§ 6-32 første ledd bokstav a første punktum skal lyde:

Minstefradrag i lønnsinntekt, jf. skatteloven § 6-31 første ledd bokstav a, c, d og annet ledd, gis med 43 prosent av summen av slik inntekt.

§ 6-32 første ledd bokstav b skal lyde:

Minstefradrag i pensjonsinntekt, jf. § 6-31 første ledd bokstav b, gis med 27 prosent av summen av slik inntekt.

§ 6-41 skal lyde:

§ 6-41 *Begrensning av rentefradrag mellom nærstående*

(1) *Reglene i denne paragraf om begrensning av fradrag for netto rentekostnader på gjeld til nærstående person, selskap eller innretning gjelder for*

- selskap og innretning som nevnt i § 2-2 første ledd,*
- selskap som nevnt i § 10-40 ved fastsettelse av overskudd og underskudd etter § 10-41,*
- selskap og innretning som nevnt i § 10-60 ved fastsettelse av overskudd og underskudd etter § 10-65 og*
- selskap og innretning som ikke er hjemmehørende i riket, men er skattepliktig etter § 2-3 eller petroleums-skatteloven § 1, jf. § 2.*

(2) *I netto rentekostnader etter denne paragraf inngår rentekostnader som nevnt i § 6-40, fratrukket renteinntekter. Gevinst og tap på sammensatte obligasjoner som ikke skal dekomponeres i en obligasjonsdel og en derivatdel for skattemessige formål, regnes i sin helhet som renteinntekt eller rentekostnad. Det samme gjelder for gevinst og tap på fordring som er utstedt til høyere eller lavere kurs enn innløsningskursen. Gevinst og tap som nevnt i foregående punktum regnes ikke som renteinntekt eller rentekostnad for innehaver som har ervervet fordringen i annenhåndsmarkedet.*

(3) *Dersom netto rentekostnader overstiger 5 millioner kroner, kan de ikke fradras for den delen som overstiger 30 prosent av alminnelig inntekt eller årets udekkede under-*

skudd før begrensning av fradrag etter denne paragraf, tillagt rentekostnader og skattemessige avskrivninger, og redusert med renteinntekter. Avskjæring av rentefradrag etter foregående punktum foretas bare for et beløp inntil størrelsen på netto rentekostnader på gjeld til nærstående person, selskap eller innretning. Det gis ikke fradrag for ytterligere fremført underskudd, jf. § 14-6, eller konsernbidrag, jf. § 10-4, etter at det er foretatt avskjæring av rentefradrag etter dette ledd. Dersom årets netto rentekostnader ikke overstiger 5 millioner kroner, men summen av årets netto rentekostnader og netto rentekostnader til fremføring fra tidligere inntektsår etter syvende ledd overstiger 5 millioner kroner, kan skattyter kreve fradrag for fremførte netto rentekostnader og årets netto rentekostnader innenfor grensen etter dette ledd.

(4) Med nærstående etter denne paragraf menes

- a. selskap eller innretning som låntakeren, direkte eller indirekte, eier eller kontrollerer med minst 50 prosent,
- b. person, selskap eller innretning som, direkte eller indirekte, eier eller kontrollerer låntaker med minst 50 prosent,
- c. selskap eller innretning som nærstående etter b, direkte eller indirekte, eier eller kontrollerer med minst 50 prosent, og
- d. nærstående person etter b sine foreldre, søsken, barn, barnebarn, ektefelle, samboer, ektefelles foreldre og samboers foreldre, samt selskap eller innretning som disse, direkte eller indirekte, eier eller kontrollerer med minst 50 prosent.

Person, selskap eller innretning regnes som nærstående etter tredje ledd dersom kravet til eierskap eller kontroll etter dette ledd har vært oppfylt på noe tidspunkt i inntektsåret.

(5) For selskap eller innretning som er skattepliktig etter skatteloven § 2-3 eller petroleumsskatteloven § 1, jf. § 2, skal ved anvendelsen av denne paragraf de samlede faktiske gjeldsrentene i den norske virksomheten regnes som renter på gjeld til nærstående og renter på gjeld til ikke-nærstående i samme forhold som forholdet mellom selskapets eller innretningens gjeld til nærstående og gjeld til ikke-nærstående vurdert etter fjerde og sjette ledd på selskapets eller innretningens hånd. Gjeld til nærstående etter foregående punktum settes til gjennomsnittet av slik gjeld per 1. januar og 31. desember i inntektsåret. Tilsvarende settes gjeld til ikke-nærstående til gjennomsnittet av slik gjeld per 1. januar og 31. desember i inntektsåret.

(6) Om den gjelden som ligger til grunn for rentekostnaden er opptatt hos en part som ikke er nærstående, anses gjelden likevel som opptatt hos en nærstående part så langt

- a. en nærstående part har stilt sikkerhet for gjelden, eller
- b. den part som er nærstående har en fordring på en ikke-nærstående part, og fordringen har sammenheng med gjelden.

(7) Netto rentekostnader som etter tredje ledd ikke er fradragsberettiget, kan fradras i alminnelig inntekt i påfølgende ti år. Fradrag etter foregående punktum gis bare så langt netto rentekostnader ligger innenfor grensen for fradrag etter tredje ledd. For selskap som nevnt i § 10-40 og selskap og innretning som nevnt i § 10-60, fremføres

netto rentekostnader etter første punktum til fradrag i påfølgende ti år ved fastsettelse av overskudd og underskudd etter §§ 10-41 eller 10-65. For selskaper mv. som nevnt i foregående punktum skal netto rentekostnad til fremføring reduseres med 30 prosent av årets underskudd i selskapet eller innretningen, etter begrensning av fradrag etter denne paragraf. Netto rentekostnader til fremføring etter dette ledd anses å komme til fradrag før årets netto rentekostnader.

(8) Denne paragraf gjelder ikke for finansinstitusjoner etter finansieringsvirksomhetsloven § 1-3 og § 2-1. Videre gjelder denne paragraf ikke gjeld til finansinstitusjon som midlertidig er nærstående til låntaker, jf. forretningsbankloven § 19 annet ledd, sparebankloven § 24 fjerde ledd, finansieringsvirksomhetsloven § 3-16 tredje ledd og forsikringsvirksomhetsloven § 6-1 annet ledd og § 7-10 første ledd. Foregående punktum omfatter bare låneavtaler inngått før finansinstitusjonen og låntaker ble nærstående.

(9) Denne paragraf gjelder ikke for selskap som er omfattet av petroleumsskatteloven § 3 d.

(10) Departementet kan gi forskrift til utfylling og gjennomføring av denne paragraf, og gi nærmere regler om hvilke poster som skal inngå som renteinntekter og rentekostnader, samt hvilke nærstående parter som skal omfattes av sjette ledd a.

Nåværende § 6-41 blir ny § 6-52.

§ 6-44 skal lyde:

§ 6-44 Reise mellom hjem og arbeidssted mv.

(1) For reiser til hjem innenfor EØS-området gis fradrag for reise mellom hjem og arbeidssted og besøksreiser etter § 6-13 etter forskrift fastsatt av departementet med utgangspunkt i reiseavstand og reisehyppighet. Fradrag er begrenset til den del av beløpet som overstiger 15 000 kroner, og gis ikke for den del av reiselengden som overstiger 75 000 km i året.

(2) For reiser til hjem utenfor EØS-området gis fradrag for dokumenterte utgifter til transport med andre transportmidler enn privatbil. Når skattyter kan dokumentere bruk av privatbil til hjemreisen, gis fradrag for utgiftene ved dette etter satser fastsatt av departementet i forskrift. Fradrag gis ikke for den del av samlede reiseutgifter som overstiger 92 500 kroner i året og er begrenset til den del av beløpet som overstiger 15 000 kroner.

(3) Departementet kan i forskrift gi regler om hva som skal anses som reise mellom hjem og arbeidssted, og hva som skal anses som yrkesreise.

§ 8-15 fjerde ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Bestemmelsen i § 6-41 om begrensning av rentefradrag for nærstående gjelder tilsvarende for fradragsberettiget del av faktisk rentekostnad.

§ 10-65 annet ledd skal lyde:

(2) Inntekter og tap som nevnt i § 2-38 annet ledd, inngår ikke i inntekten som fastsettes etter denne paragraf. Bestemmelsene i § 2-38 tredje, fjerde og syvende ledd

gjelder tilsvarende. For deltaker som omfattes av § 10-67 annet ledd, skal likevel 27 prosent inntektsføres. Det skal også inntektsføres 3 prosent av utbytte som nevnt i § 2-38 annet ledd a. Bestemmelsen i § 2-38 sjette ledd c gjelder tilsvarende.

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

§ 10-67 annet ledd skal lyde:

For deltaker som nevnt i § 10-12 første og tredje ledd, skal 73 prosent av mottatt utbytte, etter at utbyttet er økt med den andel av aksjonærens fradrag etter § 16-20 annet ledd som vedrører utbyttet, legges til grunn som utbytte ved beskatningen.

§ 14-43 nytt fjerde ledd skal lyde:

Driftsmiddel som nevnt i saldogrupper d, kan i ervervsåret, i tillegg til avskrivning etter første ledd, avskrives med inntil 10 prosent av kostpris. Tilsvarende gjelder påkostning på driftsmiddel i saldogrupper d, jf. § 14-40 tredje ledd.

Ny § 14-73 skal lyde:

§ 14-73 *Betinget skattefritak ved ekspropriasjon av landbrukseiendom*

(1) *Gevinst ved ekspropriasjon av landbrukseiendom eller del av slik eiendom kan kreves fritatt for beskatning så langt skattyter bruker vederlaget til erverv av eller påkostning på areal, bygg eller anlegg som brukes i skattyterens næringsvirksomhet eller annen inntektsgivende aktivitet. Det kan etter denne bestemmelsen ikke reinvesteres i bolig- eller fritidseiendom. Bestemmelsen gjelder tilsvarende for salg og makeskifte i tilfeller der erververen kunne krevd objektet avstått ved ekspropriasjon og ved odelsløsning. Departementet kan i forskrift gi regler om presisering og avgrensning av reinvesteringsområdet etter første og annet punktum.*

(2) § 14-70 tredje, fjerde og åttende ledd gjelder tilsvarende.

§ 15-5 annet ledd skal lyde:

Frdraget gis ved skatteberegningen med 15 000 kroner i klasse 1 og 2, men får ikke virkning ved beregning av trygdeavgift og toppskatt.

§ 16-10 tredje ledd skal lyde:

(3) Innbetalt sparebeløp kan ikke overstige 25 000 kroner per inntektsår. Samlet innbetalt sparebeløp på kontoen kan ikke overstige 200 000 kroner. For ektefeller som lignedes under ett for begges samlede formue og inntekt gjelder beløpsgrensene i dette ledd for hver av dem. Sparebeløp fra barn som lignedes under ett med foreldrene, jf. § 2-14, kommer bare til fradrag i skatt på inntekt som lignedes særskilt.

§ 16-40 annet ledd skal lyde:

(2) Følgende kostnader gir grunnlag for fradrag, dersom de også er fradragsberettiget etter kapittel 6:

- a. Skattyters kostnader til egenutført forsknings- og utviklingsprosjekt, begrenset til 8 millioner kroner i inntektsåret. Prosjektet må være godkjent av Norges forskningsråd.
- b. Skattyters kostnader til forsknings- og utviklingsprosjekt utført av forskningsinstitusjoner godkjent av Norges forskningsråd, begrenset til 22 millioner kroner i inntektsåret. Prosjektet må være godkjent av Norges forskningsråd. Samlet fradragsgrunnlag etter bokstav a og b skal ikke overstige 22 millioner kroner i inntektsåret.

IV

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endringer:

§ 6-32 første ledd bokstav a annet punktum skal lyde:

Tilsvarende gjelder for minstefradrag i arbeidsavklaringspenger og minstefradrag i overgangsstonad etter folketrygdloven § 15-6.

§ 17-1 første ledd bokstav c skal lyde:

c) mottar overgangsstonad etter §§ 16-7 eller 17-6 i folketrygdloven, eller

V

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endring:

§ 14-23 skal lyde:

§ 14-23 *Renteelement ved mengdegjeldsbrev*

(1) *Innehaver av mengdegjeldsbrev inntekts- eller fradragsfører rentelement som ligger i at mengdegjeldsbrevet skal innfris til en høyere eller lavere kurs enn kursen på ervervstidspunktet i det året mengdegjeldsbrevet er realisert.*

(2) *Utsteder av mengdegjeldsbrev inntekts- eller fradragsfører rentelement som nevnt i første ledd i det året mengdegjeldsbrevet er innfridd.*

VI

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endringer:

§ 5-2 første ledd tredje punktum skal lyde:

Skatteplikten gjelder ikke *slik gave som er nevnt i § 9-7 fjerde ledd.*

§ 9-7 skal lyde:

§ 9-7 *Inngangsverdi mv. for formuesobjekt ervervet ved arv eller gave*

(1) *Dødsbo og enearving skal tre inn i arvelaters inngangsverdier, skjermingsgrunnlag, negativ beregnet personinntekt og øvrige skattemessige posisjoner (skattemessig kontinuitet). Det samme gjelder for gjenlevende ektefelle som overtar boet uskiftet i den utstrekning boets eiendeler skal anses som arvet.*

(2) Den som erverver et formuesobjekt ved utlodning av dødsbo, trer inn i de inngangsverdier og skatteposisjoner knyttet til formuesobjektet som gjaldt for dødsboet. Rettigheter og plikter i henhold til regler om skjermingsgrunnlag, negativ beregnet personinntekt, negativ saldo, tom positiv saldo, positiv og negativ gevinst- og tapskonto, betinget skattefrie gevinster, skattemessig underskudd og andre skatteposisjoner som er knyttet til virksomhet, skal overtas av den som overtar avdødes virksomhet i den grad skatteposisjonene er knyttet til denne virksomheten. Skattemessig underskudd i virksomhet kan likevel bare gå over på arving som har overtatt ansvaret for avdødes gjeld i virksomheten. Hvor slike skatteposisjoner som nevnt i annet punktum ikke er knyttet til et formuesobjekt eller virksomhet, skal hver skatteposisjon overtas av loddeierne i samme utstrekning som de er loddeiere i boet når de overtar ansvaret for avdødes gjeld.

(3) Gavemottaker skal tre inn i givers inngangsverdier og øvrige skatteposisjoner som er knyttet til formuesobjekter overført ved gave. Gavemottaker som overtar giverens virksomhet, skal også tre inn i de skattemessige posisjoner som er nevnt i annet ledd annet punktum og som er knyttet til virksomheten. Skattemessig underskudd kan likevel bare overtas når gavemottakeren har overtatt ansvaret for giverens gjeld i virksomheten.

(4) Ved gave, herunder gavesalg og arveforskudd, av formuesgjenstand eller varebeholdning knyttet til giverens virksomhet, gjelder § 5-2 ikke når gavemottakeren er arveberettiget etter lov 3. mars 1972 nr. 5 om arv m.m. (arvelova) kapittel 1 og 2, og vedkommende overtar hele eller deler av virksomheten.

(5) Bestemmelsene i første til tredje ledd gjelder ikke for bolig, fritidsbolig og alminnelig gårdsbruk eller skogbruk, når arvelater eller giver kunne realisert slike eiendommer uten gevinstbeskatning på dødsfalls- eller gavedtidspunktet etter § 9-3 annet, tredje eller fjerde ledd eller etter § 9-13. Når fritak for gevinstbeskatning som nevnt gjelder en del av en eiendom, gjelder første punktum kun for denne del. Inngangsverdien for slik eiendom som er ervervet ved arv eller gave eller på skifte med medarvinger, settes til antatt salgsverdi på ervervstidspunktet. For alminnelig gårdsbruk eller skogbruk settes inngangsverdien til tre fjerdedeler av antatt salgsverdi.

(6) Ved overdragelse av formuesobjekter i næring mot delvis vederlag (gavesalg) til en som er arveberettiget etter lov 3. mars 1972 nr. 5 om arv m.m. (arvelova) kapittel 1 og 2 og vedkommende overtar hele eller deler av virksomheten, kan overdrager velge å unnlate inntektsoppgjør og i stedet la reglene i tredje ledd komme til anvendelse.

(7) Ved arv og gave av aksjer og andeler i selskap som nevnt i § 10-10, jf. § 10-1, fra person omfattet av § 10-12 til arving eller gavemottaker som omfattes av § 10-12, gjelder § 10-33. Ved arv og gave av andel i deltakerlignet selskap gjelder § 10-46, jf. § 10-33.

(8) Departementet kan gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av denne paragraf, herunder om opplysningsplikt ved erverv av formuesobjekt som nevnt i femte ledd og valgdagang som nevnt i sjette ledd.

§ 14-48 første ledd skal lyde:

(1) Før dødsbo under offentlig skifte sluttes, skal negativ saldo i gruppe a, c, d og j, samt gevinstsaldo på gevinst- og tapskonto, føres til inntekt. Tilsvarende skal tapssaldo på gevinst- og tapskonto og positiv saldo i gruppe a, c, d og j hvor tilhørende driftsmiddel er realisert, føres til fradrag. Første og annet punktum gjelder ikke så langt skatteposisjoner som nevnt er overtatt av arving etter reglene i § 9-7.

VII

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endring:

§ 6-32 første ledd bokstav a annet punktum skal lyde:

Tilsvarende gjelder for minstefradrag i arbeidsavklaringspenger, uføretrygd etter folketrygdloven kapittel 12 og uføreytelser fra andre ordninger samt minstefradrag i overgangsstonad etter folketrygdloven § 15-6.

VIII

Endringene under I trer i kraft straks, med virkning for uttak fra norsk beskatningsområde foretatt fra og med 15. mai 2012.

Endringene under II trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2013.

Endringene under III trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014.

Endringene under IV trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014 for enslig mor og far som får innvilget overgangsstonad etter folketrygdloven § 15-6 tidligst fra 1. april 2014. For enslig forsørger som mottar overgangsstonad 31. mars 2014 eller tidligere, skattlegges overgangsstonaden som pensjonsinntekt og kvalifiserer til skattlegging etter skatteloven § 17-1 om skattebegrensning ved lav alminnelig inntekt. Endringene under IV gis virkning for alle mottakere av overgangsstonad etter folketrygdloven § 15-6 fra og med inntektsåret 2017.

Endringene under V trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014 for mengdegjeldsbrev utstedt fra og med 1. januar 2014.

Endringene under VI trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014. For formuesobjekt som er ervervet ved gave som er ytet før 1. januar 2014 og ved arv etter dødsfall som skjer før 1. januar 2014, kan inngangsverdien og skjermingsgrunnlaget ved senere inntektsoppgjør – herunder ved beregning av avskrivning eller ved realisasjon – ikke settes høyere enn til det beløpet som er lagt til grunn ved arveavgiftsberegningen. Det er arveavgiftsverdien før fradrag etter arveavgiftsloven § 14 femte ledd slik denne lyder per 31. desember 2013 som skal legges til grunn.

Endringen under VII trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

IX

Ved ikrafttredelse av innføringen av § 2-5 annet ledd ny c gjelder følgende overgangsregel:

Inngangsverdi for driftsmidler mv. som inngår i skattepliktig virksomhet, jf. skatteloven § 2-5 annet ledd c første punktum fastsettes til enten:

- a) *anskaffelsesverdi, tillagt senere påkostninger, eller*
- b) *markedsverdi per 1. januar 2014.*

Anskaffelsesverdi etter bokstav a reduseres med beregnede avskrivninger etter de avskrivningsregler og avskrivningssatser som gjelder for vedkommende driftsmiddel, for eiertiden frem til og med inntektsåret 2013.

Departementet kan gi nærmere regler til utfylling og gjennomføring av denne overgangsregelen.

L.

Vedtak til lov

om opphevelse av lov 17. desember 1999 nr. 94 om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven)

I

Lov 17. desember 1999 nr. 94 om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) oppheves.

II

Loven trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014.

M.

Vedtak til lov
om endring i stiftelsesloven

I

I lov 15. juni 2001 nr. 59 om stiftelser gjøres følgende endring:

§ 7 fjerde ledd siste punktum oppheves.

II

Endringen under I trer i kraft straks.

N.

Vedtak til lov
om endring i lov 12. desember 2003 nr. 108 om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner, fylkeskommuner mv.

I

I lov 12. desember 2003 nr. 108 om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner, fylkeskommuner mv. gjøres følgende endring:

§ 7 første ledd annet punktum skal lyde:

Fristen for 3. periode, mai og juni, er likevel 31. august.

II

Endringen under I trer i kraft 1. januar 2014.

O.

Vedtak til lov
om endringer i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring (bokføringsloven)

I

I lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring gjøres følgende endringer:

§ 13 annet ledd første punktum skal lyde:

Regnskapsmateriale som nevnt i første ledd nr. 1 til 4 skal oppbevares i Norge i fem år etter regnskapsårets slutt.

§ 13 femte ledd første punktum skal lyde:

Departementet kan i forskrift fastsette krav om lengre oppbevaringstid for nærmere angitte typer primærdokumentasjon enn det som følger av annet ledd når det finnes nødvendig av hensyn til pliktig regnskapsrapportering eller skatte- og avgiftskontroll.

Nåværende § 13 femte ledd første punktum blir nytt annet punktum.

II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
2. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til ulik tid.
3. Kongen kan fastsette overgangsregler.

P.

Vedtak til lov
om endringer 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) gjøres følgende endringer:

§ 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 og tolloven § 16-16.*

II

I lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav (skattebetalingsloven) gjøres følgende endring:

§ 10-51 bokstav c skal lyde:

- c) *forsinkelsesavgift etter ligningsloven § 10-1 og gebyr etter ligningsloven §§ 10-8 og 10-9*

III

Endringen under I trer i kraft straks.
Endringen under II trer i kraft 1. januar 2014.

Q.

Vedtak til lov
om endringer i lov 29. juni 2007 nr. 75 om
verdipapirhandel (verdipapirhandelloven)

I

I lov 29. juni 2007 nr. 75 om verdipapirhandel (verdipapirhandelloven) gjøres følgende endringer:

Ny § 5-5a skal lyde:

§ 5-5a *Rapportering om betalinger til myndigheter mv.*

Utsteder som driver virksomhet innen utvinningsindustrien, skal utarbeide og offentliggjøre en årlig rapport med opplysninger om sine betalinger til myndigheter på land- og prosjektnivå. Det samme gjelder utsteder som driver skogsdrift innen ikke-beplantet skog. Det skal i årsberetningen opplyses om hvor rapporten er offentliggjort.

Utstederens årsrapport skal inneholde erklæring fra de personene som er ansvarlig hos utstederen, med tydelig angivelse av navn og stillingsbetegnelse, om at rapport etter første ledd, etter deres beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med kravene i denne bestemmelsen med tilhørende forskrift.

Plikten til å utarbeide en årlig rapport etter første ledd første og annet punktum gjelder ikke for utsteder som utarbeider en årlig rapport etter tilsvarende utenlandsk regelverk. Det samme unntaket gjelder dersom opplysninger etter første ledd første punktum er tatt inn i morforetakets årlige rapport om konsernets betalinger til myndigheter utarbeidet som konsernrapportering etter reglene i denne paragraf med tilhørende forskrift eller etter tilsvarende utenlandsk regelverk.

Departementet kan i forskrift fastsette at rapporteringsplikten etter første ledd bare skal gjelde for utsteder over en gitt størrelse og betalinger over gitte terskelverdier, samt fastsette andre unntak fra første ledd. Departementet kan i forskrift også fastsette at rapporten skal inneholde andre opplysninger enn betalinger til myndigheter, hva som anses som tilsvarende utenlandsk regelverk, samt gi nærmere regler om definisjoner, offentliggjøring og konsernrapportering.

§ 5-12 annet ledd første punktum skal lyde:

(2) Opplysninger nevnt i §§ 5-5, 5-5a og 5-6 skal sendes Finanstilsynet elektronisk samtidig som offentliggjøring etter første ledd skjer.

§ 5-13 tredje ledd annet punktum skal lyde:

Kravet om å gi opplysninger på norsk etter første og annet ledd gjelder ikke for rapporter som nevnt i verdipapirhandelloven § 5-5a tredje ledd.

Nåværende annet punktum blir nytt tredje punktum.

II

Endringene under I trer i kraft fra 1. januar 2014, med virkning for regnskapsår påbegynt 1. januar 2014 og senere.

R.

Vedtak til lov
om endringer 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) gjøres følgende endringer:

Ny § 13-5 skal lyde:

§ 13-5 *Pålegg om bokføring*

(1) *Tollmyndighetene kan pålegge bokføringspliktige som omfattes av § 13-4 å oppfylle sin plikt til å innrette bokføringen, spesifikasjonen, dokumentasjonen og oppbevaringen av regnskapsopplysninger i samsvar med regler gitt i eller i medhold av lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring.*

(2) *Pålegg om bokføring rettes til styret i selskap, samvirkeforetak, forening, innretning eller organisasjon og sendes hvert medlem. Det skal settes en frist for oppfyllelse. Fristen skal være minimum fire uker og ikke lenger enn ett år.*

Ny § 13-6 skal lyde:

§ 13-6 *Klage over pålegg om bokføring*

(1) *Den som får pålegg om bokføring etter § 13-5, kan klage over pålegget.*

(2) *Klage, som kan være muntlig, må fremsettes straks når den pålegget angår er til stede, og ellers innen tre dager.*

(3) *Den som har gitt pålegget skal enten omgjøre det eller snarest mulig legge klagen fram for nærmeste overordnede forvaltningsorgan til avgjørelse.*

(4) *Pålegget skal etterkommes selv om klagen ikke er avgjort, hvis ikke den som ga pålegget gir utsetting. Utsetting bør gis hvis den som ga pålegget finner at klagen reiser rimelig tvil om lovligheten av pålegget.*

Nåværende § 13-5 til § 13-10 blir § 13-7 til ny § 13-12.

Ny § 16-16 skal lyde:

§ 16-16 *Tvangsmulkt*

(1) *Tollmyndighetene kan ilegge den som ikke har etterkommet pålegg om bokføring etter § 13-5 innen den fastsatte fristen, en daglig løpende tvangsmulkt fram til utbedring skjer. Tvangsmulkten skal normalt utgjøre ett rettsgebyr per dag, jf. lov 17. desember 1982 nr. 86 om rettsgebyr § 1 annet ledd. I særlige tilfeller kan tvangsmulkten settes lavere eller høyere, men oppad begrenset til 10 rettsgebyr per dag. Samlet tvangsmulkt kan ikke overstige 1 million kroner.*

(2) *Vedtak om tvangsmulkt rettes til styret i selskap, samvirkeforetak, forening, innretning eller organisasjon*

og sendes hvert medlem i rekommandert brev. Tvangsmulkten kan inndrives både hos medlemmene av styret og hos selskapet, samvirkeforetaket, foreningen, innretningen eller organisasjonen.

II

I lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven) gjøres følgende endringer:

§ 3-3 skal lyde:

§ 3-3 *Meldeplikt ved ankomst til bestemmelsessted i tollområdet*

(1) Føreren av et fartøy eller luftfartøy plikter å melde fra til tollmyndighetene om ankomst til sted i tollområdet. Fører av motorvogn og tog kan pålegges tilsvarende meldeplikt. Melding kan gis av andre på førerens vegne.

(2) Departementet kan gi forskrift om meldeplikten etter denne paragraf, herunder om når og hvordan melding skal gis, hva meldingen skal inneholde og om unntak fra meldeplikten.

§ 3-6 første ledd annet punktum skal lyde:

§§ 3-2 til 3-4 får tilsvarende anvendelse for ankomst til et annet sted i tollområdet.

III

I lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven) gjøres følgende endringer:

Kapittel 8 overskriften skal lyde:

Kapittel 8. Preferansetoll – varers opprinnelse

§ 8-6 skal lyde:

§ 8-6 *Ikke-preferensiell opprinnelse*

(1) Med ikke-preferensiell opprinnelse menes opprinnelse fastsatt på annet grunnlag enn særskilt avtale med fremmed stat eller organisasjon om preferansetollbehandling, eller der opprinnelse fastsettes som vilkår for ensidig preferanseordning.

(2) Regler om ikke-preferensiell opprinnelse får anvendelse ved:

- tollmessig bestevilkårsbehandling etter Generalavtalen om tolltariffer og handel artikkel I,
- utstedelse av opprinnelsesbevis for vare som ikke omfattes av frihandelsavtale,
- iverksettelse av handelstiltak etter kapittel 10.

(3) Departementet kan gi forskrift om fastsettelse av ikke-preferensiell opprinnelse etter denne paragraf, herunder om krav til opprinnelsesbevis og utvidelse av reglens anvendelsesområde til opprinnelsesmerking, offentlige innkjøp og handelsstatistikk.

IV

Endringene under I trer i kraft straks.

Endringene under II trer i kraft 1. januar 2014.

Endringene under III trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

S.

Vedtak til lov
om endringer i lov 19. juni 2009 nr. 58 om
merverdiavgift (merverdiavgiftsloven)

I

I lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) gjøres følgende endringer:

§ 11-1 tredje ledd skal lyde:

(3) Ved omsetning av gull med en finhetsgrad på minst 325 tusendeler til næringsdrivende eller offentlig virksomhet skal mottakeren av varene eller tjenestene beregne og betale merverdiavgift. Annet ledd annet punktum gjelder tilsvarende.

Nåværende § 11-1 tredje og fjerde ledd blir fjerde og nytt femte ledd.

§ 11-1 nytt sjette ledd skal lyde:

(6) Departementet kan gi forskrift om hvilke objekter som omfattes av tredje ledd første punktum.

§ 11-4 første ledd tredje punktum skal lyde:

Dette gjelder også merverdiavgift oppgitt når mottakeren plikter å beregne og betale merverdiavgift etter § 11-1 annet eller tredje ledd.

§ 15-6 annet ledd annet punktum skal lyde:

Det samme gjelder mottakere av gull som plikter å beregne merverdiavgift etter § 11-1 tredje ledd annet punktum.

Nåværende annet punktum blir nytt tredje punktum.

II

Endringene under I trer i kraft 1. januar 2014.

T.

Vedtak til lov
om endring i lov 24. juni 2011 nr. 39 om elsertifikater

I

I lov 24. juni 2011 nr. 39 om elsertifikater gjøres følgende endring:

§ 26 annet ledd annet punktum skal lyde:

Ilagt gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

Nåværende § 26 annet ledd annet punktum oppheves.

II

Endringen under I trer i kraft straks.

U.

Vedtak til lov
om endring i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av
formue og inntekt (skatteloven)
I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt
(skatteloven) gjøres følgende endring:

I

§ 6-50 femte ledd annet punktum skal lyde:

Det gis maksimalt fradrag for gaver etter denne paragraf med til sammen 16.800 kroner årlig.

II

Endringen under I trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2014.

V.

Vedtak til lov
om endringer i lov 19. juni 2009 nr. 58 om
merverdiavgift (merverdiavgiftsloven)

I

I lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) gjøres følgende endringer:

§ 6-6 første ledd skal lyde:

(1) Omsetning og leasing av kjøretøy som bare bruker elektrisitet til framdrift, er fritatt for merverdiavgift. Fritaket gjelder bare kjøretøy som omfattes av Stortingets vedtak om engangsavgift § 5 første ledd bokstav i og som er registreringspliktige etter vegtrafikkloven.

§ 6-6 annet ledd skal lyde:

(2) Omsetning av batteri til kjøretøy som nevnt i første ledd, er fritatt for merverdiavgift.

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

§ 6-6 nytt fjerde ledd skal lyde:

(4) Departementet kan gi forskrift om hva som menes med leasing av kjøretøy etter første ledd og batteri til kjøretøy etter annet ledd.

§ 7-1 skal lyde:

Det skal ikke beregnes merverdiavgift ved innførsel av varer som nevnt i § 3-6 bokstav d, § 3-7 fjerde ledd, § 3-18, §§ 6-1 til 6-3, § 6-6 første og annet ledd og § 6-15.

II

Endringene under I gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det votes over lovenes overskrifter og lovene i sin helhet.

Votering:

Lovenes overskrifter og lovene i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtakene vil bli ført opp til annen gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Tore Hagebakken (A) (fra salen): President! Jeg stemte feil i en foregående votering. Jeg sier fra fordi jeg ikke vil at det skal bli brukt mot meg ved en senere anledning.

Presidenten: Etter at Stortingets klubbe er falt, er det vanskelig i og med at vi da eventuelt må ta voteringen på nytt.

Tore Hagebakken (A) (fra salen): Da er det sagt! (Munterhet i salen)

Presidenten: Da er det det sagt, og presidenten har svart.

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker til at protokoll undertegnet 24. juni 2013 til endring av skatteavtalen av 4. oktober 1991 mellom Norge og Tyskland settes i kraft.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

lov

om tjenestepensjon (tjenestepensjonsloven)

Kapittel 1. Virkeområde. Definisjoner

§ 1-1 Virkeområde

(1) Loven gjelder tjenestepensjonsordninger etter loven her og foretak som har eller oppretter slik pensjonsordning.

(2) Pensjonsordning etter loven her kan opprettes ved avtale med følgende pensjonsinnretninger:

- selskap som har tillatelse fra norske myndigheter til å drive livsforsikringsvirksomhet her i riket,
- pensjonskasse som har tillatelse fra norske myndigheter til her i riket å overta kollektive pensjonsordninger som regnes som livsforsikring,
- selskap som er etablert i en annen stat innenfor EØS-området og som her i riket har adgang til å drive livsforsikringsvirksomhet,
- pensjonskasse som er etablert i annen stat innenfor EØS-området, og som har adgang til her i riket å overta

kollektive pensjonsordninger som regnes som livsforsikring.

(3) Loven gjelder også for Svalbard.

§ 1-2 *Definisjoner*

I loven betyr:

- a. barn: medlemmets barn, herunder stebarn og fosterbarn.
- b. beregningsgrunnlag: det forsikringstekniske beregningsgrunnlaget for pensjonsordningen.
- c. foretak: aksjeselskap, allmennaksjeselskap, ansvarlig selskap, enkeltpersonforetak og ethvert annet rettssubjekt som har arbeidstaker i sin tjeneste.
- d. forsikrede: pensjonsordningens medlemmer, deres ektefelle, barn, registrert partner og samboer når de er sikret eller mottar pensjon etter regelverket.
- e. konsern: konsern som nevnt i aksjeloven § 1-3 og allmennaksjeloven § 1-3, likevel slik at morselskapet ikke må være aksjeselskap eller allmennaksjeselskap.
- f. medlemmer: arbeidsgiveren og de arbeidstakere som oppfyller opptaksvilkårene i regelverket for pensjonsordningen. Som medlem regnes også alderspensjonist som har tatt ut alderspensjon fra ordningen rett etter avsluttet arbeidsforhold, samt arbeidstaker som er blitt ufør mens han var i foretakets tjeneste, og som det betales årlig premie for i henhold til forsikring av premiefritak ved uførhet.
- g. pensjonsbeholdning: kapitalbeholdning bestående av summen til enhver tid av tilførte innskudd og premier, dødelighetsarv og avkastning.
- h. pensjonsordning: tjenestepensjonsordning som nevnt i § 1-1.
- i. pensjonsplan: den del av regelverket som gjelder beregning og innbetaling av årlige innskudd og premier og oppbygging av pensjonsbeholdning for de enkelte medlemmer, samt beregning og utbetaling av årlige pensjonsytelser.
- j. pensjonsreguleringsfond: pensjonsordningens fond for premie til dekning av årlig regulering av pensjoner under utbetaling.
- k. regelverket: pensjonsforsikringsavtalen med tilhørende vilkår og pensjonsplan.
- l. reguleringsfond: pensjonsordningens fond for midler til dekning av årlig regulering av medlemmenes pensjonsbeholdninger.

§ 1-3 *Forskrifter*

Kongen kan fastette nærmere regler til utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i loven her.

Kapittel 2. Opprettelse av pensjonsordninger

§ 2-1 *Adgang til å opprette pensjonsordning*

(1) Et foretak kan opprette pensjonsordning i samsvar med reglene i loven her for å sikre arbeidstakere i foretaket og andre forsikrede alderspensjon i tillegg til ytelser fra folketrygden. Regelverket for pensjonsordningen skal i sin helhet være i samsvar med bestemmelsene i loven her med tilhørende forskrifter.

(2) Foretaket skal tegne forsikring som gir rett til inn-

skuddsfritak ved uførhet i samsvar med uføregraden. Forsikringen skal omfatte alle medlemmer som ikke har fylt 67 år. Premien for slik forsikring skal beregnes slik at foretaket ikke skal betale årlig innskudd til alderspensjon for medlemmer som blir uføre, og at innskuddsfritaket reduseres forholdsmessig etter uføregraden.

(3) Foretaket kan i tillegg som del av pensjonsordningen tegne særskilt forsikring etter foretakspensjonsloven som kan gi uførepensjon til medlemmer som helt eller delvis mister ervervsevnen og/eller ytelser til barn og andre etterlatte av medlemmer som dør. Innskuddspensjonsloven § 2-4 tredje ledd gjelder tilsvarende.

§ 2-2 *Minstekrav*

(1) Et foretak kan opprette pensjonsordning i henhold til loven her dersom foretaket har:

- a. minst to personer i foretaket som begge har en arbeidstid og lønn som utgjør 75 prosent eller mer av full stilling,
- b. minst én arbeidstaker uten eierinteresse i foretaket som har en arbeidstid og lønn i foretaket som utgjør 75 prosent eller mer av full stilling, eller
- c. personer i foretaket som hver har en arbeidstid og lønn som utgjør 20 prosent eller mer av full stilling, og som til sammen utfører arbeid som tilsvarer minst to årsverk.

(2) Pensjonsordning kan også opprettes i pensjonskasse som er i samsvar med bestemmelser gitt i eller i medhold av forsikringsvirksomhetsloven. Har pensjonskassen mindre enn 50 medlemmer, skal vedtektene for pensjonskassen inneholde særlige bestemmelser om gjenforsikring av forsikringsrisiko og begrensning av risiko knyttet til kapitalforvaltningen slik at medlemmenes rett til pensjon er betryggende sikret. Finanstilsynet kan gi forskrift om dette.

(3) Dersom foretaket ved utløpet av et kalenderår ikke oppfyller vilkårene i første ledd, og foretaket heller ikke innen ett år igjen oppfyller vilkårene, skal pensjonsordningen opphøre og avvikles. Pensjonsordning i pensjonskasse som i en periode på seks måneder ikke oppfyller vilkårene i annet ledd, skal opphøre og avvikles eller videreføres som pensjonsforsikring i samsvar med første ledd.

§ 2-3 *Pensjonsplan*

Det skal fastsettes en pensjonsplan for pensjonsordningen. Planen skal angi reglene om beregning og innbetaling av årlige innskudd og premier og oppbygging av pensjonsbeholdning for de enkelte medlemmer, samt reglene om beregning og utbetaling av årlig pensjon.

§ 2-4 *Styringsgruppe*

(1) Foretak som har pensjonsordning som omfatter 15 eller flere medlemmer, skal opprette en styringsgruppe for pensjonsordningen på minst tre personer. Minst én av personene skal velges av og blant medlemmene.

(2) Styringsgruppen skal uttale seg om saker som gjelder forvaltningen og praktiseringen av pensjonsordningen. Regelverket skal behandles av styringsgruppen før det vedtas eller endres.

§ 2-5 Pensjonsinnretningens plikter

(1) En pensjonsinnretning kan bare overta tjenestepensjonsordning etter loven her når forsikringsavtalen og pensjonsordningen er i samsvar med loven her med tilhørende forskrifter. Dersom foretaket har annen pensjonsordning, skal pensjonsinnretningen påse at samtlige pensjonsordninger sett i sammenheng er i samsvar med relevant regelverk.

(2) Bestemmelsene i første ledd gjelder for pensjonskasser så langt de passer.

§ 2-6 Ligningsforhold

(1) Det skal fremgå av regelverket for pensjonsordningen, premiekvitteringer og meldinger til ligningsmyndighetene at dokumentene gjelder tjenestepensjonsordning etter loven her.

(2) Premiekvitteringer og meldinger til ligningsmyndighetene skal inneholde spesifiserte opplysninger om de innbetalinger som foretaket har foretatt av årets premie, tilskudd til premiefond og tilskudd til pensjonsregulering.

(3) Er årets premie betalt ved overføring fra premiefondet, skal dette angis særskilt. Tilsvarende gjelder ved tilbakeføring av premiefondsmidler til foretaket.

(4) Pensjonsinnretningen og foretaket er ansvarlig for at opplysninger som nevnt i denne paragrafen er riktige. Det samme gjelder institusjon som forvalter premiefond.

§ 2-7 Tilsyn

(1) Finanstilsynet fører tilsyn med tjenestepensjonsordninger.

(2) Finner Finanstilsynet at en pensjonsordning er eller forvaltes i strid med lov eller forskrift, kan Finanstilsynet pålegge pensjonsinnretningen å rette på forholdet innen en fastsatt frist.

(3) Finner Finanstilsynet at en beregning eller fordeling av midler er foretatt i strid med gjeldende regler, kan Finanstilsynet kreve at beregningen eller fordelingen endres innen en fastsatt frist.

(4) Dersom frist gitt i medhold av annet og tredje ledd ikke overholdes, kan Finanstilsynet gi nærmere retningslinjer for virksomheten, oppnevne nytt styre eller styringsgruppe for pensjonsordningen, eller bestemme at pensjonsordningen skal opphøre og avvikles.

(5) Bestemmer Finanstilsynet at pensjonsordningen skal opphøre, skal tilsynet gi melding om vedtaket til Skattedirektoratet.

§ 2-8 Informasjon til arbeidstakerne

(1) Foretaket skal gi arbeidstakerne en skriftlig oversikt over regelverket for pensjonsordningen. Det skal redegjøres for regelverkets bestemmelser om pensjonsytelser og om arbeidstakernes rettigheter.

(2) Foretaket skal gi arbeidstakerne skriftlig opplysning om endringer av betydning i regelverket.

(3) Kongen kan gi forskrift om hvilken informasjon som skal gis fra pensjonsinnretning eller foretak i tilknytning til ordningen.

§ 2-9 Adgang til å ha kombinerte pensjonsordninger

(1) Et foretak som har pensjonsordning for alderspen-

sjon etter loven her, kan supplere denne med en pensjonsordning etter innskuddspensjonsloven eller foretakspensjonsloven (kombinerte pensjonsordninger).

(2) For kombinerte pensjonsordninger etter første ledd gjelder følgende:

- samtlige ansatte som omfattes av regelverkets bestemmelser om medlemskap i pensjonsordningen etter loven her, skal være medlem av begge pensjonsordningene,
- innskuddspensjonen skal utgjøre et tillegg til alderspensjon etter loven her,
- regelverket i pensjonsordningene skal utformes med sikte på at forskjellsbehandling mellom arbeidstakere unngås så langt det er mulig når det gjelder samlet pensjon sett i forhold til lønn og tjenestetid i foretaket,
- et foretak kan ikke samtidig ha kombinerte pensjonsordninger og parallelle pensjonsordninger etter § 2-10, foretakspensjonsloven § 2-9 eller innskuddspensjonsloven § 2-10.

(3) Kongen kan gi forskrift om utformingen av kombinerte pensjonsordninger. Innskudd i det enkelte år til sikring av innskuddspensjon skal medregnes ved anvendelsen av grensene i § 4-7.

(4) Dersom pensjonsordningens administrasjonsreserve ikke er tilstrekkelig til å dekke kostnadene knyttet til utstedelse av pensjonsbevis ved opprettelse av kombinerte pensjonsordninger etter paragrafen her, skal de resterende kostnadene først dekkes av midler i premiefondet. Dersom midlene i premiefondet ikke er tilstrekkelige skal kostnadene dekkes ved innbetaling fra foretaket.

(5) Foretaket kan tegne uførepensjon i tilknytning til pensjonsordningen etter loven her.

(6) Forsikring av rett til premie- eller innskuddsfritak ved uførhet skal knyttes til begge pensjonsordningene.

(7) Foretaket kan tegne pensjon til etterlatte i tilknytning til pensjonsordningen etter loven her.

(8) Et foretak som har ordning med ytelsesbasert alderspensjon etter foretakspensjonsloven, kan supplere denne med pensjonsordning etter loven her i samsvar med bestemmelsene gitt i eller i medhold av foretakspensjonsloven § 2-12.

§ 2-10 Parallelle pensjonsordninger

(1) Et foretak med pensjonsordning etter loven her kan samtidig ha en ytelsesbasert eller engangsbetalt foretakspensjonsordning og en innskuddspensjonsordning (parallelle pensjonsordninger).

(2) For et foretak som har parallelle pensjonsordninger gjelder følgende:

- ingen arbeidstaker kan på samme tid være medlem av mer enn en av ordningene,
- regelverket for ordningene skal utformes slik at alderspensjonsytelsene står i et rimelig forhold til hverandre og slik at urimelig forskjellsbehandling av grupper av arbeidstakere unngås,
- rett til ytelser ved uførhet og til etterlatte skal være utformet på samme måte i ordningene.

(3) Bestemmelsene i annet ledd gjelder tilsvarende ved endring av regelverket for en eller flere av pensjonsordningene.

§ 2-11 *Arbeidstakernes valgrett*

(1) Når et foretak oppretter parallelle pensjonsordninger, skal hver enkelt arbeidstaker ha rett til å velge hvilken pensjonsordning vedkommende skal være medlem av. Det kan likevel fastsettes i regelverket at arbeidstakerorganisasjoner som har medlemmer ansatt i foretaket kan velge ordning for sine medlemmer. Det skal fastsettes i regelverket hvilken ordning arbeidstaker som ikke foretar noe valg etter første punktum skal være medlem av.

(2) Bestemmelsen i første ledd gjelder tilsvarende for arbeidstaker som blir ansatt i foretaket.

(3) En arbeidstaker kan ikke velge å bli medlem av en pensjonsordning dersom reglene om medlemskap som gjelder for ordningen er til hinder for at arbeidstakeren opptas som medlem.

§ 2-12 *Flytting av medlemskap*

(1) Regelverket skal inneholde bestemmelser om i hvilke tilfeller en arbeidstaker kan flytte sitt medlemskap fra den ene til en av de andre pensjonsordningene.

(2) En arbeidstaker skal i alle tilfelle ha rett til flytting av medlemskap ved vesentlig endring av innskudds- eller ytelsesplan eller av regelverket for øvrig i en av pensjonsordningene, dersom endringen er av betydning for fremtidige rettigheter i ordningen.

(3) Ved flytting av medlemskap gjelder bestemmelse om opphør av medlemskap i kapittel 6 tilsvarende. Grensen på 12 måneder i § 6-1 annet ledd gjelder samlet medlemskap i de to ordningene.

Kapittel 3. Medlemskap i pensjonsordningen

§ 3-1 *Krav til regelverket*

(1) Regelverket skal inneholde bestemmelser om medlemskap og opptak av medlemmer.

(2) I regelverket kan det gjøres unntak eller fastsettes særlige vilkår for særlige grupper av arbeidstakere. Bestemmelsene må være i samsvar med loven her med tilhørende forskrifter.

§ 3-2 *Alminnelige regler om medlemskap*

(1) Pensjonsordningen skal omfatte alle arbeidstakere i foretaket som har fylt 20 år. Kongen kan i forskrift gjøre unntak fra bestemmelsen i første punktum. Det kan fastsettes lavere alder i regelverket.

(2) Arbeidstakere som er medlemmer av en annen pensjonsordning som foretaket betaler premie eller avgift til og som gir pensjonsopptjening av minst tilsvarende verdi, skal ikke være medlemmer av pensjonsordningen, med mindre annet er fastsatt i regelverket.

(3) Pensjonsordningen kan også omfatte arbeidsgiveren og annen person som må anses som innehaver av foretaket. Bestemmelsene i § 3-4 gjelder tilsvarende. Finanstilsynet kan gi forskrift om hvilke personer som skal omfattes av dette ledd.

(4) Personer som ikke er pliktige medlemmer i folketrygden med medlemskap som omfatter opptjening av pensjonsrettigheter, kan ikke være medlem av pensjonsordningen. Kongen kan i forskrift gjøre unntak fra bestemmelsen i første punktum.

§ 3-3 *Nye arbeidstakere*

(1) En arbeidstaker som ansettes av foretaket og som fyller vilkårene for medlemskap i pensjonsordningen, opptas som medlem fra første arbeidsdag i foretaket.

(2) Forsikringsvirksomhetsloven kapittel 11 gjelder ved flytting til pensjonsordningen av pensjonsbeholdning og andre midler knyttet til pensjonsbevis for opptjent pensjon.

§ 3-4 *Arbeidstakere i deltidsstilling*

(1) Arbeidstaker som har mindre enn 20 prosent av full stilling i foretaket, skal ikke være medlem av pensjonsordningen, med mindre annet er fastsatt i regelverket.

(2) Pensjonsopptjeningen for arbeidstaker i deltidsstilling skal utgjøre en forholdsmessig del av den pensjon som ville være opptjent dersom arbeidstakeren hadde hatt fulltidsstilling.

§ 3-5 *Sesongarbeidere*

(1) Arbeidstaker som er sesongarbeider og som i løpet av et kalenderår utfører arbeid i foretaket som tilsvarende mindre enn 20 prosent av tilsvarende fulltidsstilling, skal ikke være medlem av pensjonsordningen, med mindre annet er fastsatt i regelverket.

(2) I regelverket kan det fastsettes at en sesongarbeider bare skal opptas som medlem dersom det arbeid som er utført i løpet av de siste tre år, for hvert år minst utgjør 20 prosent av fulltidsstilling.

§ 3-6 *Arbeidstakere med permisjon*

(1) Arbeidstaker som har permisjon for et fastsatt tidsrom og som forutsettes å gjenoppta arbeid i foretaket etter endt permisjon, skal være medlem av pensjonsordningen i permisjonstiden.

(2) Bestemmelsene i første ledd kan fravikes for permisjon i henhold til avtale ved at det i regelverket fastsettes:

- særlige regler om opptjening av pensjon mens permisjonen varer, eller
- at medlemskapet skal opphøre fra permisjonstidspunktet.

Det samme gjelder for permisjon i henhold til lov dersom arbeidstakeren er medlem av en annen pensjonsordning i permisjonstiden.

(3) Regelverket kan fastsette at arbeidstakere som er permitterte som følge av driftsinnskrenkninger mv., skal være medlemmer av pensjonsordningen.

§ 3-7 *Arbeidstakere som ikke er arbeidsføre*

Arbeidstaker som ikke er arbeidsfør på den tid arbeidstakeren ellers skulle opptas som medlem, skal først bli medlem av pensjonsordningen når arbeidstakeren begynner å arbeide i stillingen, med mindre annet er fastsatt i regelverket.

§ 3-8 *Eldre arbeidstakere*

(1) En arbeidstaker skal tas opp som medlem av pensjonsordningen etter bestemmelsene i §§ 3-3 til 3-7 frem til fylte 75 år. Dette gjelder selv om arbeidstakeren ved ansettelsen mottar alderspensjon fra folketrygden eller fra annen kollektiv pensjonsordning.

(2) Arbeidstaker som etter uttak av alderspensjon fra pensjonsordningen fortsatt har fulltids- eller deltidstil-
ling i foretaket, har fortsatt rett til pensjonsopptjening i pensjonsordningen frem til fylte 75 år.

Kapittel 4. Alderspensjon

I. Alminnelige regler

§ 4-1 Retten til alderspensjon

Det enkelte medlem i pensjonsordningen opptjener rett til alderspensjon gjennom årlig oppbygging av en pensjonsbeholdning. Retten til pensjonsbeholdningen faller bort ved medlemmets død.

§ 4-2 Krav til pensjonsplanen

(1) Pensjonsplanen skal inneholde bestemmelsene om beregning og innbetaling av årlige innskudd og premier fra foretaket, om oppbygging av de enkelte medlemmers pensjonsbeholdning, samt om beregning og utbetaling av årlig pensjon.

(2) I pensjonsplanen skal årlig innskudd fra foretaket være fastsatt som en bestemt prosent, jf. § 4-7, av de enkelte medlemmenes lønn i foretaket inntil 12 ganger grunnbeløpet i folketrygden (G). Det kan fastsettes i pensjonsplanen at det for medlemmers lønn mellom 7,1 G og inntil 12 G skal innbetales et tilleggsinnskudd.

(3) Årlig innskudd for medlemmene skal være høyere for kvinner enn for menn. Tillegget til årlig innskudd for kvinner skal settes slik at den årlige pensjon som innskuddene ventes å gi, er uavhengig av medlemmets kjønn. Kongen kan gi forskrift om beregning av slike tillegg til årlige innskudd.

(4) Årlig innskudd for medlem i deltidstilling skal utgjøre en forholdsmessig del av det innskuddet ville vært dersom medlemmet hadde fulltidstilling.

§ 4-3 Beregning av lønn

(1) Et medlems lønn er den lønn som medlemmet mottar fra foretaket i løpet av året.

(2) Endring i lønn skal tillegges virkning i pensjonsplanen fra det tidspunkt endringen trer i kraft.

(3) Det kan i pensjonsplanen fastsettes at det skal ses bort fra godtgjørelse for overtid, skattepliktige naturalytelser og utgiftsgodtgjørelser eller andre varierende eller midlertidige tillegg, eller at det i stedet at det skal gjøres et fradrag på inntil 10 prosent av lønn etter første ledd.

§ 4-4 Endring av pensjonsplanen

(1) Før en endring i pensjonsplanen vedtas, skal endringen forelegges styringsgruppen til uttalelse, jf. § 2-4.

(2) Det kan ikke gjennomføres endringer i pensjonsplanen og beregningsgrunnlaget for pensjonsordningen som medfører reduksjon av medlemmers rett til alderspensjon på tidspunktet for endringen.

II. Pensjonsopptjening. Kostnader og risikopremier

§ 4-5 Årlig oppbygging av pensjonsbeholdning

(1) Pensjonsbeholdningen for det enkelte medlem skal tilføres årlig innskudd for medlemmet i samsvar med pen-

sjonsplanen etter hvert som årets innskudd innbetales av foretaket. Dersom det er fastsatt i pensjonsplanen, kan foretaket i et bestemt år tilføre pensjonsbeholdningen et beløp som tilsvarer inntil 2 prosent av årets lønn som tillegg til årets innskudd etter pensjonsplanen. Summen av innskuddene kan ikke overstige maksimalgrensene etter § 4-7.

(2) Pensjonsinnretningen skal hvert år tilføre pensjonsbeholdningen for medlemmene de midler som frigjøres i pensjonsinnretningen ved bortfall av pensjonsforpliktelser overfor medlemmer som før uttak av pensjon er død i løpet av året. Som grunnlag for fordelingen mellom de enkelte medlemmer benyttes pensjonsinnretningens beregningsgrunnlag.

(3) Utbetaling i henhold til forsikring som gir et medlem rett til innskuddsfritak ved uførhet etter § 2-1 annet ledd, skal tilføres pensjonsbeholdningen.

(4) Den avkastning som oppnås ved forvaltningen av midlene i pensjonsbeholdningen i opptjeningsstiden, skal årlig tilføres pensjonsbeholdningen, med mindre annet er fastsatt i medhold av § 4-6. Midler for regulering av pensjonsbeholdningen i henhold til reglene i § 4-6 skal i tilfelle årlig tilføres pensjonsbeholdningen.

§ 4-6 Valgfri garantert regulering av pensjonsbeholdningen

(1) Det kan fastsettes i pensjonsplanen at det enkelte medlems pensjonsbeholdning i opptjeningsperioden skal reguleres årlig, enten i samsvar med alminnelig lønnsvekst, beregnet som i folketrygden, eller i samsvar med den gjennomsnittlige lønnsutviklingen i foretaket.

(2) Regulering av pensjonsbeholdningen som nevnt i første ledd gjelder likevel ikke for medlemmer som har tatt ut full pensjon eller har fratrudd sin stilling i foretaket. Ved delvis uttak av pensjon gjelder reguleringen den del av pensjonsbeholdningen som ikke er omregnet til alderspensjonsytelser.

(3) Midler til regulering av pensjonsbeholdningen etter første ledd skal dekkes av årlig avkastning av de midler som er knyttet til medlemmenes pensjonsbeholdninger. Årlig avkastning som overstiger årets midler til regulering, skal tilføres pensjonsordningens reguleringsfond. Dersom årets avkastning ikke er tilstrekkelig, dekkes midler til regulering ved overføring av midler fra reguleringsfondet. Udekket del av reguleringen skal dekkes av foretaket.

(4) Første til tredje ledd gjelder også regulering av pensjonsbeholdninger som forvaltes i egen investeringsportefølje ved investeringsvalg for foretaket etter reglene i § 5-5.

(5) Kongen kan gi forskrift om en øvre grense for størrelsen på reguleringsfondet. Overskytende midler skal tilføres premiefondet.

§ 4-7 Grenser for årlig innskudd

(1) Foretakets innskudd etter § 4-5 første ledd kan i pensjonsplanen ikke settes høyere enn 7 prosent av medlemmets samlede lønn inntil 12 G i det enkelte år. Tilleggsinnskudd for medlemmets lønn mellom 7,1 G og 12 G kan i

pensjonsplanen ikke settes høyere enn 18,1 prosent av slik lønn i det enkelte år. Kongen kan gi forskrift om høyere prosentsatser for stillinger med rett til uttak av tjenestepensjon før fylte 62 år.

(2) Tillegget til årlige innskudd for kvinner, jf. § 4-2 tredje ledd, regulering som foretaket skal dekke etter §§ 4-6 tredje ledd og 4-14 første ledd samt kostnader og risikopremier som omfattes av § 4-8, kommer i tillegg til prosentgrensene i første ledd.

(3) Kongen kan gi forskrift om høyeste avkastningsprosent for avkastning som i et år skal tilføres pensjonsbeholdningen etter § 4-5 fjerde ledd eller i tilfelle reguleringsfondet etter § 4-6 tredje ledd. Avkastning ut over fastsatt prosentsats skal tilføres premiefondet.

§ 4-8 Årlige kostnader og risikopremier

Betaling for administrasjon og forvaltning av pensjonsordningen, årlig premie for innskuddsfritak ved uførhet etter § 2-1 annet ledd samt årlig vederlag for avkastningsrisiko etter § 5-1 annet ledd og i tilfelle etter § 5-7 skal årlig dekkes av foretaket som tillegg til årlige innskudd til alderspensjon.

III. Uttak av alderspensjon mv.

§ 4-9 Alder ved uttak av alderspensjon

(1) En arbeidstaker kan tidligst ta ut alderspensjon ved fylte 62 år. Kongen kan gi forskrift om adgang til uttak av alderspensjon før fylte 62 år for stillinger som:

- a. medfører uvanlig fysisk eller psykisk belastning for de ansatte, eller
- b. krever at de ansatte har særlige fysiske eller psykiske egenskaper for at arbeidet skal bli tilfredsstillende utført på forsvarlig måte.

(2) Det kan ikke stilles som vilkår i regelverket at alderspensjon bare kan eller må tas ut samtidig med uttak av alderspensjon fra folketrygden. Det kan heller ikke stilles som vilkår at arbeidstakeren ikke har heltids- eller deltidsstilling i foretaket eller hos annen arbeidsgiver.

§ 4-10 Utbetalingstid

(1) Alderspensjon skal ytes fra uttak av alderspensjon etter § 4-9 og så lenge arbeidstakeren lever, med mindre annet følger av annet ledd eller § 4-16. Livsvarig alderspensjon kan ikke omdannes til tidsavgrenset alderspensjon etter reglene i § 4-16.

(2) Det kan likevel fastsettes i pensjonsplanen at utbetalingstiden kan settes ned til det antall hele år som er nødvendig for at samlet årlig alderspensjon utgjør om lag 30 prosent av folketrygdens grunnbeløp. Et medlem og pensjonsinnretningen kan også avtale at alderspensjon bare skal ytes i det antall hele år som er nødvendig for at samlet årlig pensjon utgjør om lag 30 prosent av folketrygdens grunnbeløp. Ved omregningen etter dette ledd gjelder § 4-12 femte ledd.

§ 4-11 Beregning av årlige alderspensjonsytelser

(1) Årlig alderspensjon beregnes på grunnlag av medlemmets pensjonsbeholdning og forventet gjenstående levetid ut fra beregningsgrunnlaget på uttakstidspunktet.

Ved uttak av pensjon skal en forholdsmessig del av reguleringsfondet etter § 4-6 tredje ledd på dette tidspunkt tilføres medlemmets pensjonsbeholdning.

(2) Årlig pensjonsytelse beregnes for hvert årskull slik at nåverdi av den enkeltes samlede pensjonsytelser er uavhengig av uttakstidspunktet.

§ 4-12 Uttak av alderspensjon og omregning av pensjonsytelser

(1) Medlemmet skal gi pensjonsinnretningen melding om fra hvilket tidspunkt alderspensjon skal utbetales. Dersom det ikke er sendt melding om uttak av alderspensjon innen fylte 75 år, skal pensjonen uansett utbetales.

(2) Medlemmet kan i meldingen bestemme at uttaket av alderspensjon bare skal gjelde en del av pensjonsbeholdningen. Graden av uttak kan likevel ikke være mindre enn det som er nødvendig for at samlet årlig pensjon utgjør om lag 30 prosent av folketrygdens grunnbeløp.

(3) Medlemmet kan på ethvert tidspunkt etter uttakstidspunktet og fram til fylte 75 år endre uttaksgraden til fullt uttak av pensjon. Medlemmet kan også endre uttaksgraden ved fylte 67 år og deretter på tidspunkter fastsatt i regelverket. Ved fylte 75 år skal uttaket uansett endres til fullt uttak.

(4) Dersom et medlem endrer uttaksgraden, skal pensjonsytelsen beregnes på nytt etter reglene i § 4-11 ut fra medlemmets samlede pensjonsbeholdning på omregningstidspunktet. Har et medlem stoppet uttak av pensjon, beregnes pensjonsytelsen ved senere uttak av pensjon etter reglene i § 4-11 ut fra medlemmets samlede pensjonsbeholdning på det nye uttakstidspunktet.

(5) Settes utbetalingstiden ned etter reglene i § 4-10 annet ledd, beregnes alderspensjonen ut fra pensjonsbeholdningen på forsikringsteknisk grunnlag ut fra beregningsgrunnlaget på uttakstidspunktet.

(6) Medlem som mottar uførepensjon, kan ikke samtidig ta ut alderspensjon i den utstrekning samlet uførepensjon og alderspensjon overstiger en pensjonsgrad på 100 prosent. Blir arbeidstaker ufør etter uttak av alderspensjon, reduseres alderspensjonsutbetalingen slik at pensjonsgraden ikke overskrider 100 prosent.

§ 4-13 Pensjonsopptjening etter pensjonsuttak

(1) Pensjonsopptjening som tilføres pensjonsbeholdningen etter uttak av full pensjon, omregnes til årlig pensjon etter reglene i § 4-11 på grunnlag av forventet gjenstående levetid ut fra beregningsgrunnlaget på omregningstidspunktet. Det omregnede beløpet legges til årlig pensjonsytelse.

(2) Omregningen foretas med virkning fra 1. januar året etter at opptjeningen fant sted.

(3) Ved gradert uttak av pensjon skal pensjonsopptjening som tilføres pensjonsbeholdningen etter uttak, omregnes til pensjon når uttaksgraden endres.

§ 4-14 Årlig avkastning. Regulering av pensjoner under utbetaling

(1) Det kan fastsettes i pensjonsplanen at foretaket årlig skal betale for regulering av pensjoner under utbetaling.

Slik regulering skal være i samsvar med alminnelig lønnsvekst og deretter fratrekkes 0,75 prosent. Årlig pensjonsregulering dekkes av årets avkastning av midlene i pensjonsbeholdningene til de medlemmer som har tatt ut pensjon. Årlig avkastning som overstiger årets pensjonsregulering skal tilføres pensjonsordningens pensjonsreguleringsfond. Dersom årlig pensjonsregulering ikke kan dekkes av årets avkastning eller ved overføring av midler i pensjonsreguleringsfondet, skal udekket del av pensjonsreguleringen dekkes av foretaket.

(2) Dersom pensjonsplanen ikke inneholder bestemmelse som nevnt i første ledd, skal årlig avkastning av midlene i det enkelte medlems pensjonsbeholdning i utbetalingsperioden utbetales som tillegg til medlemmets pensjonsytelse i de påfølgende år. Kongen kan gi nærmere regler i forskrift om beregning og utbetaling av slike tillegg.

(3) Ved gradert uttak av pensjon foretas forholdsmessig utbetaling av tillegg etter fjerde ledd.

(4) Kongen kan gi forskrift om en øvre grense for størrelsen på pensjonsordningens pensjonsreguleringsfond. Overskytende midler skal tilføres premiefondet.

§ 4-15 *Opplysningsplikt om pensjonsytelser*

(1) Pensjonsinnretningen skal i løpet av det året en arbeidstaker fyller 61 år, gi vedkommende informasjon om beregnet årlig pensjonsytelse ved uttak av pensjon fra hvert av årene fra fylte 62 år til fylte 67 år, henholdsvis med og uten fortsatt pensjonsopptjening. Det skal også gis informasjon om retten til pensjonsopptjening ved arbeid etter fylte 67 år.

(2) Første ledd gjelder tilsvarende når pensjonsinnretningen mottar melding etter § 4-12 om uttak av pensjon før fylte 67 år. Er utbetalingstiden redusert etter § 4-16 annet ledd, skal pensjonsinnretningen gi arbeidstakeren skriftlig informasjon om adgangen til å redusere uttaket fra folketrygden og andre pensjonsleverandører.

(3) Informasjonen etter første og annet ledd skal gis skriftlig og på en oversiktlig og lett forståelig måte.

(4) Kongen kan gi forskrift om pensjonsinnretningers opplysningsplikt.

IV. Pensjonsordning med tidsavgrenset alderspensjon

§ 4-16 *Tidsavgrenset utbetalingsperiode*

(1) Det kan fastsettes i pensjonsplanen at alderspensjonen skal opphøre ved fylte 80 år eller senere, men ikke i noe tilfelle før alderspensjon har vært utbetalt minst i 10 år. Medlemmet kan kreve tidsavgrenset alderspensjon omdannet til livsvarig alderspensjon.

(2) Ved uttak av pensjon beregnes årlig pensjonsytelse ut fra pensjonsbeholdningen og forventet utbetalingsperiode på uttakstidspunktet etter reglene i § 4-11 annet ledd. Utbetalingstiden kan settes ned til det antall hele år som er nødvendig for at samlet årlig alderspensjon utgjør om lag 30 prosent av folketrygdens grunnbeløp, jf. § 4-10 annet ledd.

(3) Ved endret uttaksgrad skal pensjonsytelsen beregnes på nytt ut fra medlemmets samlede pensjonsbe-

holdning og forventet utbetalingsperiode på endringstidspunktet. Tilsvarende gjelder ved omdanning til livsvarig alderspensjon.

V. Tilskudd fra arbeidstakerne

§ 4-17 *Tilskudd fra arbeidstakerne*

(1) Ved avtale mellom foretaket og minst to tredeler av medlemmene i pensjonsordningen eller fagforeninger som representerer minst to tredeler av medlemmene, kan det fastsettes at medlemmene selv skal innbetale et årlig innskudd til pensjonsordningen. Avtalen skal fastsette om medlemmene skal ha adgang til å reservere seg mot å delta i tilskuddordningen, og i tilfelle vilkårene for reservasjonsretten. Minst to tredeler av medlemmene i pensjonsordningen må bli med i ordningen om årlige innskudd fra arbeidstakerne.

(2) Avtalen skal fastsette årlig innskudd fra medlemmene som en bestemt prosent av det enkelte medlems lønn inntil 12 G, samt angi hvordan innskudd fra medlemmene skal innbetales. Det årlige innskudd i prosent av lønn kan ikke settes høyere enn halvparten av lovens grenser for årlig innskudd i § 4-7 for lønn inntil 12 G. Samlet årlig innskudd for hvert medlem fra medlemmet selv og fra foretaket skal ikke overstige de grenser for årlig innskudd som følger av § 4-7.

(3) Årets innskudd fra et medlem skal tilføres medlemmets pensjonsbeholdning etter hvert som innskudd blir innbetalt. Det kan avtales at inntil en forholdsmessig del av de premier og kostnader som foretaket skal dekke etter § 4-8, skal dekkes av de medlemmer som omfattes av tilskuddordningen. Dette skjer i tilfelle ved fradrag i årlig avkastning av pensjonsbeholdningen.

(4) De bestemmelser som etter avtalen skal gjelde for arbeidstakernes tilskuddordning, skal inntas i pensjonsplanen for pensjonsordningen. Arbeidstakere som ansettes etter etablering av tilskuddsordningen, skal være med i ordningen.

Kapittel 5. Pensjonsordningens midler

I. Alminnelige regler

§ 5-1 *Pensjonsordningens midler*

(1) Pensjonsordningens midler omfatter summen av medlemmenes pensjonsbeholdninger til enhver tid, premiefondet og i tilfelle pensjonsordningens reguleringsfond og pensjonsreguleringsfond. Midler knyttet til pensjonsbevis omfattes ikke av pensjonsordningens midler.

(2) Pensjonsinnretningen skal garantere at pensjonsordningens midler ikke reduseres som følge av negativt avkastningsresultat, med mindre annet følger av § 5-4. Overfor medlemmene av pensjonsordningen gjelder dette selv om pensjonsinnretningen og foretaket har inngått avtale etter § 5-5 om at pensjonsordningens midler skal forvaltes som egen investeringsportefølje med rett til investeringsvalg for foretaket.

(3) Pensjonsordningens midler skal disponeres i samsvar med regler gitt i eller i medhold av loven her.

(4) Pensjonsordningens midler kan overføres til annen pensjonsinnretning ved flytting av pensjonsordningen etter reglene i forsikringsvirksomhetsloven kapittel 11.

§ 5-2 *Forholdet til foretaket*

(1) Pensjonsordningens midler skal holdes atskilt fra foretakets midler.

(2) Midlene hefter ikke for foretakets forpliktelser. Midlene kan ikke ved pantsettelse eller på annen måte benyttes til å sikre eller å dekke foretakets kreditorer.

(3) Midler i premiefond kan likevel tilbakeføres til foretaket etter reglene i § 5-12.

II. Kapitalforvaltning

§ 5-3 *Forsvarlig kapitalforvaltning*

Pensjonsordningens midler skal forvaltes på forsvarlig måte i samsvar med de regler for kapitalforvaltning som til enhver tid gjelder for pensjonsinnretningen.

§ 5-4 *Individuell investeringsportefølje*

(1) I pensjonsordninger hvor pensjonsbeholdninger under opptjening ikke skal gis garantert regulering, kan foretaket fastsette i regelverket at det skal opprettes egen pensjonskonto for hvert medlem, og at hver pensjonskonto skal tilordnes en egen investeringsportefølje som tilsvarende pensjonsbeholdningen til det enkelte medlem. Foretaket og pensjonsinnretningen skal inngå avtale om hvordan investeringsporteføljen skal settes sammen og om den adgang medlemmene skal ha til å endre sammensetningen. Styringsgruppen skal gis anledning til å uttale seg før avtalen inngås.

(2) Avkastningen ved forvaltningen av investeringsporteføljen skal hvert år tilføres pensjonskontoen. Medlemmet bærer risikoen for at verdien av investeringsporteføljen blir redusert, hvis ikke annet er fastsatt i regelverket eller ved avtale med pensjonsinnretningen.

(3) Kostnadene ved administrasjon og forvaltning av pensjonsordningen dekkes av foretaket etter § 4-8. Særskilte kostnader ved endring av investeringsporteføljen og for særskilt avkastningsgaranti etter § 5-7 skal dekkes av det enkelte medlem og kan belastes pensjonskontoen.

(4) Ved uttak av pensjon beregnes medlemmets årlige pensjon på grunnlag av verdien på uttakstidspunktet av medlemmets pensjonsbeholdning. Reglene i §§ 4-9 til 4-13, § 4-14 annet og tredje ledd og § 4-15 gjelder tilsvarende. Kostnader og risikopremier i utbetalingsperioden dekkes etter reglene i § 4-8. Medlemmet kan likevel kreve at pensjonsbeholdningen fortsatt skal forvaltes som egen investeringsportefølje etter reglene i første til annet ledd i paragrafen her. I så fall beregnes årlig pensjonsytelse ut fra investeringsporteføljes verdi og forventet gjenstående levetid ved hver utbetaling. Kongen kan gi forskrift om beregning og utbetaling av årlig alderspensjon når pensjonsbeholdningen forvaltes som egen investeringsportefølje.

§ 5-5 *Investeringsvalg for foretaket*

(1) Pensjonsinnretningen og foretaket kan ved pensjonsordning med vilkår om regulering av pensjoner under opptjening etter reglene i § 4-6 avtale at pensjonsordningens

midler skal forvaltes som egen investeringsportefølje med rett til investeringsvalg for foretaket. Avtalen medfører ingen begrensninger i foretakets forpliktelser overfor medlemmene i pensjonsordningen i henhold til regelverket eller loven her.

(2) Negativt avkastningsresultat på investeringsporteføljen skal dekkes av foretaket, med mindre annet følger av pensjonsinnretningens avkastningsgaranti etter § 5-7.

(3) Årets avkastningsresultat benyttes til oppregulering av pensjonsbeholdningene og i tilfelle overføring til reguleringsfondet etter reglene i § 4-6 tredje ledd, og til oppregulering av pensjoner under utbetaling og i tilfelle overføring til pensjonsreguleringsfondet etter reglene i § 4-14.

(4) Er avkastningsresultatet negativt eller ikke tilstrekkelig til å dekke årets regulering av pensjonsbeholdninger etter § 4-6 tredje ledd eller regulering av pensjoner under utbetaling etter § 4-14 første ledd, skal de midler som trengs for å sikre arbeidstakernes pensjonsrettigheter overføres fra premiefondet eller foretaket.

(5) Avtalen skal fastsette hvordan investeringsporteføljen skal være sammensatt og hvilken adgang foretaket har til å endre sammensetningen. Avtalen skal inneholde regler om foretakets plikt til å dekke negativt avkastningsresultat som ikke dekkes ved overføring fra premiefondet.

§ 5-6 *Sammensetning og registrering av investeringsportefølje*

(1) En investeringsportefølje sammensettes i samsvar med retningslinjer for kapitalforvaltningen i pensjonsinnretningen og kan bestå av:

- a. andeler i verdipapirfond,
- b. andeler i en særskilt investeringsportefølje, og
- c. kontanter og tilsvarende likvider.

(2) Eiendeler tilordnet den enkelte investeringsportefølje skal registreres slik at det til enhver tid er klart hvilke eiendeler som inngår i porteføljen.

(3) Ved endring av en investeringsporteføljes sammensetning skal markedsverdien av eiendelene legges til grunn ved avregningen.

§ 5-7 *Avkastningsgarantier*

(1) Pensjonsinnretningen kan ved avtale påta seg garantiansvar utover det som følger av § 5-1 for avkastningen som vil bli oppnådd ved forvaltningen av pensjonsordningens midler. For midler som forvaltes som en egen investeringsportefølje etter §§ 5-4 eller 5-5, kan garantiansvaret knyttes til en negativ prosentsats. Pensjonsinnretningen skal kreve særskilt årlig vederlag for dekning av garantirisikoen i henhold til den pristariff som gjelder på avtaletidspunktet.

(2) Avtalen skal angi den årlige avkastningsprosent som gjelder for garantien. Det kan ikke avtales høyere avkastningsprosent enn 3 prosent. Finanstilsynet kan i forskrift fastsette en høyere eller lavere prosentgrense for avkastningsgarantier.

(3) Det skal også fremgå av avtalen hvilke deler av pensjonsordningens midler som omfattes garantien.

(4) Kongen kan gi forskrift om avkastningsgarantier over perioder på inntil fem år.

§ 5-8 *Kontoinformasjon*

(1) Pensjonsinnretningen skal hvert år gi de enkelte medlemmer opplysning om:

- pensjonsbeholdningen ved årets utgang, samt midler tilført pensjonsbeholdningen som innskudd og premie, dødelighetsarv og avkastning i løpet av året,
- årets regulering av pensjonsbeholdning eller pensjonsytelser, herunder reguleringspremie som er dekket av avkastning av pensjonsbeholdningen,
- pensjonsytelse utbetalt i løpet av året,
- risikopremier og andre kostnader belastet avkastningen, og
- tap som er belastet investeringsporteføljen ved forvaltning av pensjonsordningens midler eller pensjonsbeholdningen i egen investeringsportefølje.

(2) Kongen kan gi forskrift om hvilken informasjon som skal gis fra pensjonsinnretningen.

III. *Premiefond*

§ 5-9 *Premiefond for pensjonsordningen*

(1) Foretaket skal ha et premiefond for pensjonsordningen.

(2) Midler i premiefondet skal forvaltes av pensjonsinnretningen i samsvar med de regler for kapitalforvaltningen som til enhver tid gjelder for pensjonsinnretningen. Avkastningen på midler knyttet til premiefond skal årlig tilføres premiefondet.

(3) Premiefondet kan flyttes til annen pensjonsinnretning eller institusjon etter reglene i forsikringsvirksomhetsloven kapittel 11.

(4) Midler i premiefond opprettet av samme foretak skal anses som ett fond knyttet til foretakets pensjonsordninger.

§ 5-10 *Premiefondets midler*

Premiefondet skal tilføres:

- alle tilskudd til premiefondet som omfattes av skatte-loven § 6-46 tredje ledd bokstav b,
- avkastningen av midlene i premiefondet etter § 5-9 annet ledd,
- avkastning som tilordnes premiefondet etter § 4-7 tredje ledd,
- midler knyttet til pensjoner som ikke kommer til utbetaling,
- for mye betalt innskudd for medlemmer som slutter i foretaket i løpet av året, og
- pensjonsbeholdning for medlem som ved fratredelse fra foretaket har kortere tjenestetid enn 12 måneder, jf. § 6-1 annet ledd annet punktum.

§ 5-11 *Bruk av premiefondet*

(1) Premiefondet kan bare brukes til dekning av:

- årets innskudd og premier, samt kostnader som skal dekkes av foretaket etter reglene i kapittel 4,
- kostnader i henhold til § 2-9 fjerde ledd,
- midler til sikring av arbeidstakernes pensjonsrettigheter i henhold til § 5-5 fjerde ledd, og
- kostnader i henhold til § 7-7 fjerde ledd.

(2) Foretaket kan ikke bruke midler i premiefondet til formål som nevnt i første ledd bokstav b, med mindre pre-

miefondet fortsatt vil være tilstrekkelig til å sikre at årets og neste års innskudd og premier mv. etter første ledd bokstav a blir betalt.

§ 5-12 *Overføring til foretaket*

(1) Er premiefondet ved årets utgang større enn seks ganger gjennomsnittet av årets og de to foregående års innskudd og premier med kostnader og risikopremier for den eller de pensjonsordninger foretaket har, skal foretaket sørge for at det overskytende beløp tilbakeføres til foretaket.

(2) Foretaket kan bestemme at midler i premiefondet som overstiger halvparten av grensen etter første ledd, skal overføres til foretaket. Før beslutning om overføring treffes av foretaket, skal spørsmålet forelegges styringsgruppen for pensjonsordningen eller styret i pensjonskassen til uttalelse, jf. § 2-4 (2).

Kapittel 6. *Opphør av medlemskap. Pensjonsbevis*

I. *Alminnelige regler*

§ 6-1 *Opphør av medlemskap*

(1) Et medlem som slutter i foretaket uten samtidig å ta ut alderspensjon fra ordningen, opphører ved fratredelsen å være medlem av pensjonsordningen.

(2) Medlemmet beholder sin rett til pensjonsbeholdningen ved fratredelsen. Er medlemmets tjenestetid ved fratredelsen kortere enn 12 måneder, skal pensjonsbeholdningen tilføres premiefondet.

(3) Pensjonsbeholdningen kan ikke utbetales til medlemmet annet enn som pensjonsytelser etter kapittel 4.

§ 6-2 *Pensjonsbevis*

(1) Pensjonsinnretningen skal utstede pensjonsbevis som sikrer medlemmet rett til pensjonsbeholdningen etter § 6-1 annet ledd.

(2) Det skal knyttes administrasjonsreserve til pensjonsbeviset. Har medlemmet fratrudd sin stilling i foretak med pensjonsordning hvor det er valgt garantert regulering etter § 4-6, skal pensjonsbeholdningen tilføres en forholdsmessig del av pensjonsordningens reguleringsfond, jf. § 4-6 tredje ledd.

(3) Er pensjonsbeholdningen mindre enn halvparten av folketrygdens grunnbeløp og medlemmet har pensjonsbevis fra tidligere arbeidsforhold, kan medlemmet likevel bare kreve å få pensjonsbeholdningen overført til dette pensjonsbeviset eller kreve overføring til individuell pensjonsavtale etter lov 27. juni 2008 nr. 62 om individuell pensjonsordning.

(4) Pensjonsbeviset skal utstedes av livsforsikringsselskapet som har tegnet forsikringen. Er pensjonsordningen i en pensjonskasse, utstedes pensjonsbevis etter reglene i § 6-3. Pensjonsbevis kan utstedes elektronisk dersom arbeidstakeren uttrykkelig godtar dette.

§ 6-3 *Særregler for pensjonskasser*

(1) En pensjonskasse kan inngå avtale med et livsforsikringsselskap som nevnt i § 1-1 annet ledd om at selskapet skal utstede pensjonsbevis til medlemmer som slutter

i foretaket. Pensjonskassen skal inngå slik avtale dersom pensjonskassen etter sin tillatelse ikke har adgang til å utstede pensjonsbevis.

(2) Når pensjonsbevis ikke skal utstedes av et livsforsikringselskap, utstedes pensjonsbeviset av pensjonskassen.

§ 6-4 Forsikringsforholdet etter at det er utstedt pensjonsbevis. *Kontoinformasjon*

(1) Pensjonsbeviset utgjør et eget rettsforhold mellom den som har mottatt pensjonsbeviset (innehaveren) og pensjonsinnretningen som har utstedt det. Midlene knyttet til et pensjonsbevis kan overføres til annen pensjonsinnretning som nevnt i § 1-1 annet ledd, etter reglene i forsikringsvirksomhetsloven kapittel 11.

(2) Fortsettelsesforsikring som nevnt i forsikringsavtaleloven § 19-7 skal tegnes på samme vilkår som pensjonsbeviset. Årlig premie kan likevel ikke overstige det beløp som ble innbetalt til pensjonsbeholdningen siste år arbeidstakeren var medlem av pensjonsordningen, justert etter den alminnelige lønnsvekst.

(3) Pensjonsinnretningen skal hvert år gi innehavere av pensjonsbevis opplysning om pensjonsbeholdningen som minst angir:

- a. pensjonsbeholdningen ved årets utgang, samt midler tilført pensjonsbeholdningen i løpet av året som avkastning, dødelighetsarv og premie etter annet ledd,
- b. pensjonsytelse utbetalt i løpet av året,
- c. risikopremie belastet årets avkastning,
- d. kostnader og tap som er belastet investeringsporteføljen ved forvaltning av pensjonsbeholdningen i egen investeringsportefølge.

(4) Kongen kan gi forskrift om hvilken informasjon som skal gis fra pensjonsinnretningen etter tredje ledd.

§ 6-5 *Sammenslåing av pensjonsbevis*

(1) Arbeidstaker som har flere pensjonsbevis, kan kreve at pensjonsbevisene blir slått sammen, og at nytt pensjonsbevis blir utstedt på grunnlag av samlet pensjonsbeholdning. Det nye pensjonsbeviset utstedes av den pensjonsinnretning som har utstedt pensjonsbevisene eller som de øvrige pensjonsbevisene er flyttet til etter § 6-4 første ledd.

(2) For pensjonsbevis som gir rett til utbetaling av pensjon når krav om sammenslåing fremsettes, foretas omregning som nevnt i § 4-13 første ledd. Samlet forsikrings-teknisk kontantverdi skal være den samme før og etter omregningen.

(3) Kongen kan gi forskrift om sammenslåing av pensjonsbevis.

§ 6-6 *Utenlandske statsborgere*

Utenlandske statsborgere som har hatt bopel her i riket i mindre enn tre år, som slutter i foretaket med rett til opptjent pensjon og som deretter bosetter seg i utlandet, kan bruke midlene knyttet til pensjonsbeviset til å sikre pensjonsrettigheter i utenlandsk pensjonsinnretning.

§ 6-7 *Registrering av pensjonsbevis*

Kongen kan gi forskrift om registrering av pensjonsbevis.

II. Forvaltning av pensjonsbevis

§ 6-8 *Forvaltning av pensjonsbeholdningen mv.*

(1) Pensjonsbeholdning knyttet til pensjonsbevis forvaltes av pensjonsinnretningen etter ellers gjeldende regler.

(2) Pensjonsinnretningen skal garantere at midlene knyttet til pensjonsbeviset til enhver tid minst tilsvarende pensjonsbeholdningen. Reglene i § 5-7 om særskilt avkastningsgaranti gjelder tilsvarende.

(3) Pensjonsbeviset skal hvert år tilføres en forholdsmessig del av de midler som frigjøres i pensjonsinnretningen ved bortfall av pensjonsforpliktelser overfor medlemmer som før uttak av pensjon er død i løpet av året. Årlig avkastning av midler i pensjonsbeholdningen tilføres pensjonsbeholdningen hvert år etter fradrag for pensjonsinnretningens årlige vederlag for avkastningsrisiko.

(4) Årlige kostnader ved administrasjon og forvaltning av pensjonsbeviset dekkes av administrasjonsavsetning knyttet til pensjonsbeviset.

(5) Bestemmelsene i paragrafen her gjelder ikke pensjonsbevis med pensjonsbeholdning forvaltet som egen investeringsportefølge etter reglene i § 6-10.

§ 6-9 *Uttak av pensjon*

(1) Reglene om uttak av alderspensjon i § 4-9 til § 4-12, § 4-14 annet og tredje ledd og § 4-15 gjelder tilsvarende for pensjonsbevis.

(2) Det kan bare foretas gradert uttak etter § 4-12 annet og tredje ledd dersom pensjonsinnretningen samtykker til dette.

§ 6-10 *Pensjonsbevis med investeringsvalg*

(1) Ved utstedelse av pensjonsbevis eller senere kan innehaveren og pensjonsinnretningen avtale at midler tilsvarende pensjonsbeholdningen og i tilfelle administrasjonsreserven knyttet til pensjonsbeviset, skal forvaltes som egen investeringsportefølge tilordnet pensjonsbeviset. Avtalen skal angi hvordan porteføljen skal settes sammen og hvilken adgang innehaveren skal ha til å endre sammensetningen. En slik avtale kan bare omfatte midler tilsvarende pensjonsbeholdningen og administrasjonsreserve knyttet til pensjonsbeviset.

(2) Pensjonsbeviskontoen skal tilføres avkastningen av investeringsporteføljen. Pensjonsbeviset skal hvert år tilføres en forholdsmessig del av de midler som frigjøres i pensjonsinnretningen ved bortfall av pensjonsforpliktelser overfor medlemmer som før uttak av pensjon er død i løpet av året. Innehaveren bærer risikoen for at verdien av investeringsporteføljen blir redusert, hvis ikke annet er fastsatt ved særskilt avkastningsgaranti etter reglene i § 5-7.

(3) Pensjonsinnretningen kan kreve vederlag for administrasjon og forvaltning av pensjonsbeviset, for innehaverens bruk av rett til å endre investeringsporteføljen, og for eventuell avkastningsgaranti knyttet til pensjonsbeviset. Vederlaget kan dekkes ved belastning av pensjonsbeviskontoen. Kongen kan gi forskrift om vederlag knyttet til pensjonsbeviset og om dekning av vederlag ved belastning av pensjonsbeviskontoen.

(4) Ved uttak av alderspensjon gjelder reglene i § 4-9 til § 4-13, § 4-14 annet og tredje ledd og § 4-15 tilsvarende. Årlig alderspensjon beregnes med utgangspunkt i investeringsporteføljens verdi og forventet gjenstående levetid på uttakstidspunktet. Midlene knyttet til pensjonsbeviset skal på uttakstidspunktet overføres til alminnelig forvaltning i kollektivporteføljen, med mindre innehaveren krever at midlene knyttet til pensjonsbeviset fortsatt skal forvaltes som egen investeringsportefølge. Hvis pensjonsbeviset fortsatt skal forvaltes som egen investeringsportefølge, skal årlig alderspensjon beregnes ut fra investeringsporteføljens verdi og forventet gjenstående levetid ved hver utbetaling. Kongen kan gi forskrift om beregningen og utbetalingen av årlig alderspensjon fra pensjonsbeviset.

(5) Før det inngås avtale om utstedelse av pensjonsbevis tilordnet egen investeringsportefølge, skal pensjonsinnretningen skriftlig opplyse innehaveren om at:

- a. investeringsporteføljen tilordnet pensjonsbeviset vil bli forvaltet for innehaverens regning og risiko,
- b. pensjonsytelsene bestemmes ut fra verdien av porteføljen på tidspunktet for uttak av pensjon,
- c. pensjonsinnretningens ansvar for avkastningsresultatet og verdiutviklingen over tid bortfaller, med mindre annet er avtalt, og at
- d. pensjonsinnretningen har rett til årlig vederlag som nevnt i tredje ledd.

For hvert forhold det opplyses om etter bokstav a til d, skal det samtidig opplyses skriftlig om hvilke vilkår som gjelder for et pensjonsbevis som undergis alminnelig forvaltning.

(6) Pensjonsinnretningen har plikt til å kartlegge innehaverens behov og ønske om risiko og til å opplyse om eventuelle forhold som tilsier at en avtale om forvaltning av pensjonsbeviset i egen investeringsportefølge ikke vil være i innehaverens interesse. Før det inngås avtale om utstedelse av pensjonsbevis tilordnet egen investeringsportefølge, skal pensjonsinnretningen i alle tilfelle gi innehaveren råd om sammensetningen av investeringsporteføljen tilpasset blant annet gjenstående tid til uttak av alderspensjon og størrelsen av midlene knyttet til pensjonsbeviset. Når innehaveren har nådd en alder med få år igjen til rett til uttak av pensjon, skal pensjonsinnretningen gi råd om risikoreducerende tiltak. En skriftlig sammenfatning av de råd som pensjonsinnretningen gir etter leddet her, skal sendes innehaveren. Kongen kan gi forskrift om pliktig informasjon og rådgivning.

(7) § 6-5 om sammenslåing av pensjonsbevis gjelder tilsvarende for pensjonsbevis med investeringsvalg.

Kapittel 7. Konsernforhold. Sammenslåing, deling og opphør av foretak. Avvikling og omdanning av pensjonsordning mv.

§ 7-1 Konsernforhold

Bestemmelsene i foretakspensjonsloven kapittel 12 om konsernforhold mv. gjelder tilsvarende så langt de passer. Kongen kan fastsette nærmere regler i forskrift.

§ 7-2 Sammenslåing av foretak

Bestemmelsene i foretakspensjonsloven kapittel 13 om sammenslåing av foretak mv. gjelder tilsvarende så langt de passer. Kongen kan fastsette nærmere regler i forskrift.

§ 7-3 Deling av foretak mv.

Bestemmelsene i foretakspensjonsloven kapittel 14 om deling av foretak mv. gjelder tilsvarende så langt de passer. Kongen kan fastsette nærmere regler i forskrift.

§ 7-4 Opphør av pensjonsordningen

(1) Foretaket kan bestemme at pensjonsordningen skal opphøre. Før beslutning treffes skal spørsmålet om opphør forelegges styringsgruppen og styret i pensjonskassen, jf. § 2-4 (2).

(2) Pensjonsordningen skal opphøre når det treffes vedtak om at virksomheten i foretaket skal avvikles. Det samme gjelder når det følger av bestemmelse i eller i medhold av loven her at pensjonsordningen skal opphøre.

(3) Slutter foretaket å betale innskudd til pensjonsordningen, og foreligger det ikke midler i premiefondet til dekning av innskudd og premier, skal ordningen opphøre.

§ 7-5 Avvikling av foretaket

(1) Skal foretaket avvikles fordi dets virksomhet overføres til annet foretak, gjelder reglene om sammenslåing av foretak i foretakspensjonsloven kapittel 13 tilsvarende så langt de passer dersom minst to tredeler av de arbeidstakere som er medlemmer i foretakets pensjonsordning samtidig overføres til det andre foretaket. Medlemmer som ikke overføres, skal sikres rett til pensjonsbevis etter reglene i kapittel 6.

(2) Skal mindre enn to tredeler av de arbeidstakere som er medlemmer i foretakets pensjonsordning overføres til det andre foretaket, skal pensjonsordningen opphøre og avvikles etter reglene i § 7-6.

§ 7-6 Avvikling av pensjonsordningen

(1) Når pensjonsordningen opphører, skal avkastning frem til opphørstidspunktet tilføres pensjonsbeholdningen til det enkelte medlem.

(2) Premiefondet fordeles mellom medlemmene på grunnlag av innskudd og premie for hvert medlem i opphørsåret. Ingen skal likevel tildeles mer fra premiefondet enn det som trengs for å sikre fortsatt innbetaling av innskudd og premie i inntil 5 år eller i tilfelle en kortere periode fram til uttak av alderspensjon fra pensjonsordningen ved fylte 67 år. Resten av premiefondet tilbakeføres til foretaket.

(3) Reglene i kapittel 6 gjelder tilsvarende. Midler til delt et medlem fra premiefondet tillegges opptjent pensjonsbeholdning.

(4) Ved avvikling av pensjonskasse skal egenkapitalen etter sluttregnskapet anvendes som fastsatt i vedtektene. For øvrig kan egenkapitalen med Finanstilsynets samtykke utbetales til foretaket.

§ 7-7 *Omdanning til foretakspensjonsordning eller innskuddspensjonsordning*

(1) Et foretak som vil opprette pensjonsordning etter lov om foretakspensjon eller lov om innskuddspensjon i stedet for pensjonsordning etter loven her, skal avvikle pensjonsordningen etter reglene i §§ 7-4 til 7-6. Premiefond knyttet til pensjonsordningen skal likevel overføres som premiefond eller innskuddsfond for den nye pensjonsordningen.

(2) Det kan fastsettes i regelverket for den nye pensjonsordningen at opptjent pensjonsbeholdning benyttes som premiereserve for medlemmenes alderspensjonsrettigheter i pensjonsordning etter lov om foretakspensjon. Lov om foretakspensjon §§ 4-11 annet og tredje ledd, 4-12 og 4-13 gjelder tilsvarende. Bestemmelsen i leddet her gjelder ikke når pensjonsordningen er opprettet med investeringsvalg.

(3) Annet ledd gjelder ikke arbeidstakere som på grunn av alder ikke har rett etter regelverket til å bli medlem av foretakspensjonsordningen eller innskuddspensjonsordningen, eller som for øvrig ikke har rett til å bli medlem av foretakspensjonsordningen etter reglene i lov om foretakspensjon kapittel 3 eller innskuddspensjonsordningen etter reglene i innskuddspensjonsloven kapittel 3, med mindre annet er fastsatt i regelverket. Tjenestepensjonsordningen etter loven her videreføres for slike arbeidstakere.

(4) Dersom pensjonsordningens administrasjonsreserver ikke er tilstrekkelig til å dekke kostnadene knyttet til utstedelse av pensjonsbevis ved omdanning etter paragrafen her, skal de resterende kostnadene først dekkes av midler i premiefondet og deretter ved innbetaling fra foretaket dersom midlene i premiefondet ikke er tilstrekkelige.

Kapittel 8. Sluttbestemmelser

§ 8-1 *Ikrafttredelse. Overgangsregler*

(1) Loven gjelder fra det tidspunkt Kongen bestemmer. De enkelte deler av loven kan settes i kraft til ulik tid.

(2) Kongen kan gi overgangsregler.

§ 8-2 *Endringer i andre lover*

I

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endringer:

§ 4-2 annet ledd skal lyde:

(2) Uten hensyn til bestemmelsen i første ledd c, skal livrenteforsikring som nevnt i forsikringsavtaleloven § 10-2 e medtas ved fastsettelse av skattepliktig formue, forutsatt at forsikringen er tegnet i selskap som har eller har hatt tillatelse til å drive forsikringsvirksomhet her i landet. Dette omfatter likevel ikke rettigheter etter folketrygdloven, *foretakspensjonsloven*, *innskuddspensjonsloven* og *tjenestepensjonsloven*, samt rettigheter etter offentlige tjenestepensjonsordninger og andre pensjonsordninger som er pålagt i lov eller i medhold av lov. Det samme gjelder kollektiv livrenteforsikring som nevnt i forsikringsavtaleloven § 10-1 g, samt uforfalt krav i tilknytning til uførepensjon under utbetaling.

§ 6-46 overskriften skal lyde:

§ 6-46 *Tilskudd til pensjonsordninger etter lov om foretakspensjon, lov om innskuddspensjon og lov om tjenestepensjon fra arbeidsgiver, selvstendig næringsdrivende mv.*

§ 6-46 nytt tredje ledd skal lyde:

(3) *Arbeidsgiver gis fradrag for tilskudd til tjenestepensjonsordninger etter tjenestepensjonsloven. Fradraget omfatter:*

- den skattepliktiges andel av årlig innskudd og premie,*
- tilskudd til premiefond med inntil 50 prosent av gjennomsnittet av det beløp som er nevnt under bokstav a og den skattepliktiges andel av årets premie i de to foregående årene, likevel bare så langt fondet ikke overstiger seks ganger gjennomsnittet av det beløp som er nevnt under a og den skattepliktiges andel av premie i de to foregående år,*
- den skattepliktiges andel av tilskudd til regulering av pensjonsbeholdningen etter tjenestepensjonsloven § 4-6 tredje ledd og til regulering av pensjoner under utbetaling etter § 4-14 første ledd,*
- årlige kostnader og risikopremier i henhold til tjenestepensjonsloven § 4-8.*

§ 6-46 tredje ledd blir nytt fjerde ledd.

§ 6-46 femte og sjette ledd skal lyde:

(5) Fradrag kan kreves når premien, tilskuddet eller innskuddet etter første, *annet og tredje* ledd er endelig betalt til pensjonsordningen innen tre måneder etter utgangen av vedkommende inntektsår.

(6) Fradrag etter første, *annet, tredje og femte* ledd gis bare hvis arbeidsgiver har avtale med det selskapet mv. der pensjonsordningen er tegnet, om at dette ukrevet innberetter opplysninger om utbetalinger fra pensjonsordningen til ligningsmyndighetene i henhold til ligningsloven.

§ 6-47 første ledd bokstav b skal lyde:

- den trygdedes tilskudd til pensjonsordning i arbeidsforhold, som omhandlet i § 6-46 første ledd a og e, § 6-46 annet ledd bokstav a, § 6-46 *tredje ledd bokstav a* og § 6-46 *femte* ledd.

II

I lov 24. mars 2000 nr. 16 om foretakspensjon (foretakspensjonsloven) gjøres følgende endringer:

§ 2-9 skal lyde:

§ 2-9 *Adgang til å ha parallelle pensjonsordninger*

(1) Et foretak med pensjonsordning etter loven her kan samtidig ha en pensjonsordning etter innskuddspensjonsloven og pensjonsordning etter tjenestepensjonsloven (*parallelle pensjonsordninger*). Et foretak kan også ha to pensjonsordninger etter loven her dersom den ene har ytelsesbasert og den andre engangsbetalt alderspensjon.

(2) For et foretak som *etter første ledd* har flere pensjonsordninger, gjelder følgende:

- a) ingen arbeidstaker kan på samme tid være medlem av mer enn en av ordningene,
- b) regelverket *i ordningene* skal utformes slik at alderspensjonsytelsene står i et rimelig forhold til hverandre og slik at urimelig forskjellsbehandling av grupper av arbeidstakere unngås,
- c) rett til ytelser ved uførhet og til etterlatte skal være utformet på samme måte *i ordningene*.

(3) Bestemmelsene i annet ledd gjelder tilsvarende ved endring av regelverket for en eller flere av pensjonsordningene.

§ 2-11 første ledd skal lyde:

(1) Regelverket skal inneholde bestemmelser om i hvilke tilfeller en arbeidstaker kan flytte sitt medlemskap *til en av de andre pensjonsordningene*.

§ 2-12 første og annet ledd skal lyde:

(1) Et foretak som har ordning med ytelsesbasert alderspensjon etter loven her, kan supplere denne med en pensjonsordning etter innskuddspensjonsloven, *en pensjonsordning etter tjenstepensjonsloven* eller en pensjonsordning med engangsbetalt alderspensjon etter loven her (kombinerte pensjonsordninger).

(2) For kombinerte pensjonsordninger etter første ledd gjelder følgende:

- a) samtlige ansatte som omfattes av regelverkets bestemmelser om medlemskap i pensjonsordningen med ytelsesbasert alderspensjon, skal være medlem av begge pensjonsordningene,
- b) innskuddspensjonen, *tjenstepensjonen* eller den engangsbetalte alderspensjonen skal utgjøre et tillegg til ytelsene i den ytelsesbaserte alderspensjonsordningen,
- c) regelverket i pensjonsordningene skal utformes med sikte på at forskjellsbehandling mellom arbeidstakere unngås så langt det er mulig når det gjelder samlet pensjon sett i forhold til lønn og tjenestetid i foretaket,
- d) et foretak kan ikke samtidig ha kombinerte pensjonsordninger og parallelle pensjonsordninger etter § 2-9, *tjenstepensjonsloven § 2-10* eller innskuddspensjonsloven § 2-10.

§ 15-6 skal lyde:

§ 15-6 Omdanning til *innskuddspensjonsordning eller tjenstepensjonsordning* og lukking

(1) Et foretak som har pensjonsordning etter loven her og som i stedet vil opprette pensjonsordning etter innskuddspensjonsloven *eller tjenstepensjonsloven*, skal avvikle pensjonsordningen etter reglene i kapitlet her. Premiefond knyttet til pensjonsordningen kan likevel overføres som innskuddsfond for den nye pensjonsordningen.

(2) Foretaket kan velge å videreføre ytelsesbasert foretakspensjonsordning for arbeidstakere som er medlem av denne ordningen på tidspunktet for opprettelsen av ny innskuddspensjonsordning *eller tjenstepensjonsordning*. Arbeidstakerne skal kunne velge å gå over til ny innskuddspensjonsordning *eller tjenstepensjonsordning*. § 15-5 femte ledd tredje punktum gjelder tilsvarende.

(3) Foretaket kan velge å kun videreføre ytelsesbasert foretakspensjonsordning for arbeidstakere som er medlem av ordningen på tidspunktet for opprettelse av ny innskuddspensjonsordning *eller tjenstepensjonsordning*, og som da har 15 år eller mindre igjen til opptjeningsalderen. I så fall skal også medlemmer som er uføre eller arbeidsuføre med rett til sykepenger inngå i den videreførte ordningen. Ved slik videreføring av foretakspensjonsordning, omfattes ikke disse arbeidstakere av annet ledd annet punktum. Medlemmer som nevnt i annet punktum skal ved friskmelding uten rett til uførepensjon gå over til innskuddspensjonsordningen *eller tjenstepensjonsordningen*. § 15-5 femte ledd tredje punktum gjelder tilsvarende.

(4) Foretaket kan etter avtale med arbeidstakerne eller deres organisasjoner videreføre ytelsesbasert foretakspensjonsordning for medlemmer som er uføre eller arbeidsuføre med rett til sykepenger på tidspunktet for opprettelse av ny innskuddspensjonsordning *eller tjenstepensjonsordning*. Medlemmer med rett til uførepensjon med en uføregrad på 100 prosent skal likevel sikres ved fripolise. Medlemmer som nevnt i første punktum skal ha rett til å velge å gå over til ny innskuddspensjonsordning *eller tjenstepensjonsordning*. De skal gå over til innskuddspensjonsordningen *eller tjenstepensjonsordningen* ved friskmelding uten rett til uførepensjon, og det skal da utstedes fripolise fra den videreførte ytelsesbaserte foretakspensjonsordningen. § 15-5 femte ledd tredje punktum gjelder tilsvarende.

(5) Dersom pensjonsordningens administrasjonsreserver ikke er tilstrekkelig til å dekke kostnadene knyttet til utstedelse av fripoliser ved omdanning og lukking etter paragrafen her, skal de resterende kostnadene først dekkes av midler i premiefondet og deretter ved innbetaling fra foretaket dersom midlene i premiefondet ikke er tilstrekkelig.

IV

I lov 24. november 2000 nr. 81 om innskuddspensjon i arbeidsforhold (innskuddspensjonsloven) gjøres følgende endringer:

§ 2-10 skal lyde:

§ 2-10 *Adgang til å ha parallelle pensjonsordninger*

(1) Et foretak med pensjonsordning etter loven her kan samtidig ha ytelsesbasert eller engangsbetalt foretakspensjonsordning *og pensjonsordning etter tjenstepensjonsloven (parallelle pensjonsordninger)*.

(2) For foretak som har parallelle pensjonsordninger etter første ledd gjelder følgende:

- a) ingen arbeidstaker kan på samme tid være medlem av mer enn en av ordningene,
- b) regelverket *i ordningene* skal utformes slik at alderspensjonsytelsene står i et rimelig forhold til hverandre og slik at urimelig forskjellsbehandling av grupper av arbeidstakere unngås,
- c) rett til ytelser ved uførhet og til etterlatte skal være utformet på samme måte *i pensjonsordningene*.

(3) Bestemmelsene i annet ledd gjelder tilsvarende ved endring av regelverket for en eller flere av pensjonsordningene.

§ 2-12 første ledd skal lyde:

(1) Regelverket skal inneholde bestemmelser om i hvilke tilfeller en arbeidstaker kan flytte sitt medlemskap til en av de andre pensjonsordningene.

§ 2-13 skal lyde:

§ 2-13 *Adgang til å ha kombinerte pensjonsordninger*

Et foretak som har ordning med ytelsesbasert alderspensjon etter foretakspensjonsloven eller tjenstepensjonsordning etter tjenstepensjonsloven, kan supplere denne med pensjonsordning etter loven her i samsvar med bestemmelsene gitt i medhold av foretakspensjonsloven § 2-12 eller tjenstepensjonsloven § 2-9.

§ 5-2 første ledd skal lyde:

(1) Innskuddsplanen skal fastsettes slik at pensjonsinnskuddene ikke utgjør en større del av lønn for høytlønte enn for lavtlønte. Det kan likevel fastsettes at innskudd som andel av lønn for hvert medlem kan beregnes på grunnlag av en prosentsats for lønn inntil 12 G og et tilleggsinnskudd i prosent av lønn for lønn mellom 7,1 og 12 G.

§ 5-3 første ledd bokstav d skal lyde:

d. et beløp for hvert medlem beregnet på grunnlag av ulike prosentsatser for medlemmets lønnsgrunnlag for henholdsvis lønn inntil 7,1 G og de deler av lønnen som ligger mellom 7,1 og 12 G.

§ 5-4 første ledd skal lyde:

(1) Kongen kan fastsette nærmere regler om at innskuddene i et år ikke skal overstige et fastsatt beløp for hvert medlem eller en fastsatt prosent av medlemmets lønn. Det kan fastsettes ulike prosentsatser for medlemmets lønn inntil 12 G og for tilleggsinnskudd for lønn mellom 7,1 og 12 G.

§ 11-2 tredje ledd skal lyde:

(3) Har et foretak som deltar i sammenslåingen pensjonsordning etter foretakspensjonsloven eller tjenstepensjonsloven, kan den tidligere ordningen videreføres for medlemmene av ordningen på tidspunktet for sammenslåingen.

§ 11-3 ny overskrift skal lyde:

§ 11-3 *Foretaket som skal ha foretakspensjonsordning eller tjenstepensjonsordning*

§ 11-3 første ledd skal lyde:

(1) Skal foretaket etter sammenslåingen ha pensjonsordning etter foretakspensjonsloven eller tjenstepensjonsloven, gjelder reglene i henholdsvis foretakspensjonsloven kapittel 13 eller tjenstepensjonsloven kapittel 10.

Ny § 14-3 skal lyde:

§ 14-3 *Omdanning til tjenstepensjonsordning*

Ved omdanning av pensjonsordning etter loven her til pensjonsordning etter tjenstepensjonsloven, gjelder §§ 14-1 første, annet og fjerde ledd og 14-2 tilsvarende så langt de passer.

V

I lov 21. desember 2005 nr. 124 om obligatorisk tjenstepensjon (OTP-loven) gjøres følgende endringer:

§ 2 første ledd skal lyde:

(1) Foretak som angitt i § 1 første ledd skal ha pensjonsordninger etter foretakspensjonsloven, innskuddspensjonsloven eller tjenstepensjonsloven som sikrer arbeidstakere i foretaket alderspensjon i samsvar med kravene i loven her.

§ 3 første ledd skal lyde:

(1) Arbeidstaker i foretak med plikt til å etablere tjenstepensjonsordning etter § 2 har krav på at tjenstepensjonsordning etableres i samsvar med loven her. Dette gjelder ikke arbeidstaker som kan holdes utenfor foretakets pensjonsordning etter reglene i foretakspensjonsloven, innskuddspensjonsloven eller tjenstepensjonsloven.

§ 4 skal lyde:

§ 4 *Minstekrav til pensjonsordning med innskuddspensjon eller tjenstepensjon*

(1) Oppretter et foretak en pensjonsordning med innskuddspensjon skal foretaket etter innskuddsplanen hvert år betale innskudd til alderspensjon for medlemmene. Innskuddet skal minst utgjøre 2 prosent av den lønn mellom 1 og 12 G som det enkelte medlem mottar fra foretaket i løpet av innskuddsåret, jf. innskuddspensjonsloven § 5-5. Kongen kan fastsette nærmere regler om beregning av innskudd.

(2) Oppretter et foretak en pensjonsordning etter tjenstepensjonsloven, skal foretaket etter pensjonsplanen hvert år betale innskudd til alderspensjon for medlemmene. Årlig innskudd skal minst utgjøre 2 prosent av lønn mellom 1 og 12 G som det enkelte medlem mottar fra foretaket i løpet av premieåret, jf. tjenstepensjonsloven § 4-3. Kongen kan gi forskrift om beregning av årlig innskudd.

(3) Det skal i regelverket for pensjonsordningen fastsettes at det for medlemmer som blir uføre skal være innskuddsfritak ved uførhet i samsvar med uføregraden dersom uføregraden er 20 prosent eller mer. Uføregraden fastsettes etter reglene i foretakspensjonsloven § 6-2. Innskuddsfritaket løper så lenge uføregraden er 20 prosent eller mer, men ikke lenger enn til medlemmet fyller 67 år. Foretaket dekker premiekostnadene ved innskuddsfritak ved uførhet i tillegg til innskudd etter første ledd.

(4) Kostnadene ved administrasjon av pensjonsordningen skal dekkes av foretaket i tillegg til innskuddet etter

første og annet ledd. Kostnader ved endring av investeringsporteføljen etter innskuddspensjonsloven § 3-3 første ledd skal dekkes av kontohaveren.

(5) Paragrafen her gjelder tilsvarende for pensjonsordninger med engangsbetalt alderspensjon etter foretakspensjonsloven.

(6) Kongen kan gi forskrift til utfylling og avgrensning av bestemmelsene i paragrafen her.

§ 5 første ledd skal lyde:

(1) Oppretter et foretak en pensjonsordning med ytelsesbasert foretakspensjon, skal pensjonsplanen være utformet slik at den minst vil gi alderspensjon i samsvar med det minstekrav som følger av annet eller tredje ledd. § 4 tredje ledd gjelder tilsvarende for premiefritak under uførhet, men likevel slik at det kan benyttes samme minstekrav til uføregrad som for uførepensjon etter pensjonsordningen.

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 ført opp til annen gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

S a k n r. 8 [19:37:32]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Presidenten vil minne om møtestart i morgen klokken ni.

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

Møtet hevet kl. 19.38.
