



Innlandet
fylkeskommune

Samferdsel - Strategi og utvikling

Samferdselsdepartementet

Deres ref:

Vår ref:
2020/40982-3
Erlend Myking

Dato:
22.09.2020

Svar på høring - Utkast til ny jernbaneforskrift, ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen

Viser til oversendelse av 25.6.2020.

Fylkesutvalget i Innlandet behandlet i møte 15.09.2020, sak 229/2020, svar på høring – utkast til ny jernbaneforskrift m.v.

Fylkesutvalget avga følgende høringsuttalelse:

«Innlandet fylkeskommune tar utkast til ny jernbaneforskrift, ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen til etterretning.

Fylkesutvalget er positiv til at jernbanens regelverk for tekniske forhold og sikkerhet harmoniseres i Norge og EU. En forutsetter at dagens nasjonale krav til både sikkerhet og kjøretøy ikke svekkes.

Fylkesutvalget i Innlandet fylkeskommune viser også til vedtak i Hedmark fylkesting 10. desember (sak 92/18) og vedtak i Oppland fylkesting 11. desember 2018 (sak 86/18) om EU sin Jernbanepakke 4. Regjeringen har foreslått å innføre jernbanepakke 4.

Innlandet fylkeskommune vil uttrykke sin sterke bekymring for at Stortinget kan komme til å frasi seg retten til å bestemme over norsk jernbanepolitikk i framtida.»

Med vennlig hilsen

Hanne Finstad
seksjonssjef

Postadresse:
Postboks 4404
Bedriftssenteret
2325 Hamar

Besøksadresse:
Innlandet fylkeskommune
Parkgata 64
Hamar

Telefon: +47 62 00 08 80
E-post: post@innlandetfylke.no
Internett: www.innlandetfylke.no
Org.nr.: 920717152

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Vedlegg: 1. Saksprotokoll fylkesutvalget sak 229/2020
 2. Saksframlegg.

Arkivreferanse: 2020/40982-2
Arkivkode: N21
Saksbehandler: Erlend Myking
Magne Flø
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og
utvikling
Dato: 19.08.2020

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Utvalg for samferdsel	08.09.2020	
Fylkesutvalget	15.09.2020	

Høring - Utkast til ny jernbaneforskrift, ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen

Fylkesrådmannens innstilling til vedtak:

Innlandet fylkeskommune tar utkast til ny jernbaneforskrift, ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen, til etterretning med følgende merknader:

-En ser det som positivt at jernbanens regelverk for tekniske forhold og sikkerhet harmoniseres i Norge og EU. En forutsetter at dagens nasjonale krav til både sikkerhet og kjøretøy ikke svekkes.

-Innlandet fylkeskommune mener de foreslåtte forskriftsendringene for markedsadgang og konkurranse ikke har større konsekvenser for jernbanetilbudet, ut over de endringene som følger av den allerede vedtatte jernbanereformen. En kan heller ikke se at forskriftsendringene vil få betydelige konsekvenser for øvrig kollektivtransport på vei.

Tron Bamrud
Fylkesrådmann

Vedlegg:

1. Høringsnotat
2. [Lenke til øvrige høringsdokumenter.](#)

3. Saksprotokoll Oppland fylkesting sak 86/18 - Forberedt forslag: EU si Jernbanepakke 4
4. Saksprotokoll Hedmark fylkesting sak 92/18 – Forberedt forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet - Jernbanepakke IV

Bakgrunn for saken:

Samferdselsdepartementet har sendt på høring forslag til forskrifter som del av arbeidet med å forberede gjennomføringen av EUs fjerde jernbanepakke i norsk rett:

- Ny jernbaneforskrift
- Ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen
- Endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen

De foreslåtte endringene er nærmere beskrevet i vedlagte høringsnotat. Departementet gjør spesielt oppmerksom på at enkelte av endringene i kollektivtransportforordningen også gjelder ved kompensasjon for offentlig tjeneste innen veitransport, herunder fylkeskommunenes kjøp av kollektivtransporttjenester der de er vedkommende myndighet etter kollektivtransportforordningen. Disse endringene fremgår av høringsnotatet.

Høringsfrist er satt til 25. september 2020.

Alle reglene som utgjør pakken er vedtatt i EU. EUs gjennomføringsfrist var 16.06.19 med mulighet for forlengelse til 16.06.20. På grunn av Covid-19-utbruddet, har Kommisjonen utsatt gjennomføringsfristen til 16.09.20.

Departementet har sendt en lov- og samtykkeproposisjon til Stortinget. Departementet har også sendt forskrifter på høring – jf. høringsdokumentene. Stortinget skal behandle lovforslaget til høsten.

Hva er 4. jernbanepakke?

EUs fjerde jernbanepakke er en samling med lovgivning fra 2016 utformet for å fullføre det indre markedet for jernbanetjenester og -produkter i Europa. Pakken fokuserer på innenlands persontransport og følger opp tidligere pakker som har omhandlet grensekryssende godstransport (2001), innenlands godstransport (2004) og grensekryssende persontransport (2007). Konkret er det regler som skal forenkle og harmonisere prosessene for å gi tillatelse til nytt eller endret togmateriell og gi sikkerhets sertifikat til togselskaper. I tillegg innføres krav som legger til rette for økt bruk av konkurranse på likeverdige vilkår.

Norge kan fortsatt ivareta sine nasjonale krav til sikkerhet og kontroll med trafikken på norsk jernbane, og Statens jernbanetilsyn vil fortsatt ha siste ord om sikkerheten på norsk jernbane.

Det fremgår av samferdselsdepartementets høringsnotat at det overordnede målet er å revitalisere jernbanesektoren og gjøre den mer konkurransedyktig overfor andre transportformer. EUs lovgivning på området har som mål å gradvis åpne jernbanetransportmarkeder for konkurranse og sikre samtrafikkevnen mellom de nasjonale jernbanesystemene, samtidig som hensiktsmessige rammebetingelser for utviklingen av et felles europeisk jernbaneområde fastsettes. Disse inkluderer regler for avgifter og kapasitetsallokering, fellesbestemmelser om lisensiering av jernbane-virksomheter og sertifisering av togoperatører, sikkerhetskrav, bestemmelser om EUs jernbanebyrå (ERA) og jernbaneforvaltningsorganer i hver medlemsstat, samt jernbanepassasjerrettigheter.

Enklere og harmoniserte prosedyrer for kjøretøytilatelse legger til rette for at man får togmateriell raskere ut i markedet. Togselskaper skal gjennom ordningen med felles

sikkerhetssertifikat møte færre byråkratiske hindre, samtidig som sikkerhetsnivået opprettholdes eller styrkes.

Videre mener departementet at jernbanepakken realiserer likeverdige vilkår for markedsadgang, og muligheten til å tilby og utføre jernbanetjenester, både for person- og godstransport i Europa. I denne sammenheng mener en at konkurranse er et virkemiddel, ikke et mål i seg selv. Jernbanesektoren i Europa har hatt utfordringer med nasjonale særordninger som har gjort det vanskelig for nye aktører å etablere seg med nye, gode tjenester. Dette har bidratt til å svekke jernbanen i konkurranse med bl.a. veitransport.

Sikkerhetskrav i ny forskrift.

Statens jernbanetilsyn vil fortsatt ha siste ord om sikkerheten på norsk jernbane. EUs jernbanebyrå (ERA) får myndighet til å treffe vedtak om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning og tildeling av sikkerhetssertifikat for virksomhet som skal foregå i flere land. Hittil har det vært nødvendig å få tillatelser og sikkerhetssertifikater fra hvert av de ulike landene som det har vært aktuelt for togselskaper å kjøre tog i. Landene som er berørt, vil delta i ERAs saksbehandling gjennom å vurdere de aktuelle nasjonale reglene. Dette medfører at togselskaper bare trenger å sende én søknad om sikkerhetssertifikat til en felles portal for saksbehandling, i stedet for å måtte få sikkerhetssertifikat fra alle de nasjonale myndighetene der de skal kjøre tog.

Tilsvarende gjelder for togprodusentene, jernbaneforetakene og andre, som bare trenger å forholde seg til én tillatelsesmyndighet (ERA) når de skal søke om tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning.

I tillegg skal ERA forhåndsgodkjenne spesifikasjoner til prosjekter om utbygging av det felles-europeiske togkontroll- og signalsystemet (ERTMS) langs sporet, men Statens jernbanetilsyn vil fortsatt være vedtaksmyndighet for den endelige tillatelsen til å ta i bruk slike anlegg i Norge. Det er lagt opp til en gradvis innføring av ERTMS på hele det norske jernbanenettet, med planlagt ferdigstilling første halvdel av 2030-tallet. Anbudskonkurransen for ERTMS-utstyr langs sporet ble avsluttet i 2018, og prosjektet trenger slik det nå fremstår ikke en forhåndsgodkjenning av ERA.

Dagens nasjonale krav til både sikkerhet og kjøretøy ut fra blant annet særegenheter ved landets jernbanenett, geografiske og klimatiske forhold og historiske forhold kan beholdes. For Norge gjelder i dag enkelte tilpasninger til de felleseuropeiske reglene, blant annet basert på klimatiske forhold og egenskaper ved strømforsyningsanlegget. Disse må man ta hensyn til før kjøretøy kan tas i bruk på det norske jernbanenettet. Statens jernbanetilsyn skal gi innspill til EUs jernbanebyrå om disse kravene er oppfylt. De nasjonale kravene til kjøretøy for å kunne kjøre på det norske jernbanenettet er tatt inn i «Forskrift om kjøretøy på jernbanenettet» (kjøretøyforskriften).

Departementet mener kravene til sikkerhet ikke blir svekket med den nye ordningen for felles sikkerhetssertifikat og kjøretøytillatelser. De fleste sikkerhetskrav er allerede felles for jernbanen i Europa. I tillegg kan de ulike landene beholde nasjonale sikkerhetskrav. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal bistå EUs jernbanebyrå (ERA) i vurderingen av de ulike søknadene, ved å vurdere dem opp mot nasjonale regler.

Markedsadgang og konkurranse.

Staten ved Jernbanedirektoratet er ansvarlig for å inngå avtaler om offentlig kjøp av persontransport på jernbane. Hovedtyngden av trafikken har frem til nå vært kjøpt inn av staten ved såkalt direktetildeling til tidligere NSB (nå Vy-gruppen). Avtaler om å utføre trafikk i visse områder eller på visse strekninger er det nå konkurranse om. Stortinget vedtok i behandlingen av regjeringens jernbanereform våren 2015, å innføre konkurranse om persontogtilbudene i Norge. Norge har derfor valgt å implementere deler av EU's regelverk før dette blir norsk lov som del av EØS-avtalen.

Fjerde jernbanepakke inneholder krav til hvordan myndighetene skal gå frem når de inngår nye avtaler om offentlig kjøp av persontogtransport. Målet er å sikre at man får god kvalitet på tjenestene, og å unngå at det offentlige betaler for mye til selskaper som utfører tjenestene.

Nye krav til avtaler om offentlig kjøp av persontogtransport gjelder fra 3. desember 2019 i EU. Avtaler om offentlig kjøp av persontogtransport kan, selv om reglene i fjerde jernbanepakke gjennomføres, direktetildeles frem til 24. desember 2023 med en varighet på inntil ti år. Senest fra 25. desember 2023 må slike avtaler som utgangspunkt tildeles etter konkurranse. Det betyr at etter en overgangsfase blir hovedregelen at de ansvarlige myndighetene må gjennomføre konkurranse når de skal inngå avtaler om offentlig tjenesteytelse av persontogtransport, slik det allerede er krav om for andre kollektivtransporttjenester.

EUs fjerde jernbanepakke åpner for å tildele kontrakter direkte (uten konkurranse) i visse tilfeller:

- Særlige omstendigheter som gjør at direktetildeling av kontrakten vil gi bedre kvalitet på tjenestene og/eller høyere kostnadseffektivitet
- Manglede interesse i markedet/mangel på tilbydere
- Lav kontraktsverdi eller begrenset omfang av transporten
- Hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd

Det er et krav i det nye regelverket at de som yter en offentlig tjeneste (dvs. togselskapene som vinner konkurransen) skal "overholde gjeldende sosialrettslige og arbeidsrettslige forpliktelser" som fremgår av EU-lovgivning, nasjonal lovgivning eller tariffavtaler. I Norge gjelder en bestemmelse i jernbaneloven som medfører at arbeidsmiljølovens regler om virksomhetsoverdragelse gjelder ved konkurranse om persontogtrafikk. I Norge har en forøvrig en rekke virkemidler i lov- og avtaleverk for å forhindre sosial dumping, slik at både de ansatte i togselskapene og hos underleverandører får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som er normalt for vedkommende sted og yrke.

Både Hedmark og Oppland fylkesting fattet i 2018 vedtak hvor en stilte seg kritisk til en rekke sider ved EU's 4. jernbanepakke, og hvor en ba regjeringen om å reserve seg mot innføring av denne slik EØS-avtalen gir mulighet til. Protokollene fra disse behandlingene vedlegges saken.

Konsekvenser for øvrig kollektivtransport.

Endringene er i utgangspunktet del av en større regelendring for jernbane. Flere av endringene har imidlertid også betydning for kollektivtransport på vei, herunder som rammeverk for fylkeskommunenes kjøp av lokal kollektivtransport.

Endringene i EU's kollektivtransportforordning som gjelder kollektivtransport på vei kan oppsummeres slik:

- Artikkel 1 nr. 2: Forpliktelser til å yte offentlig tjeneste kan gjelde for transport over landegrensene, når dette godkjennes av vedkommende myndigheter i de berørte statene.
- Ny artikkel 2a, som omhandler vedkommende myndighets forpliktelser til å fastsette spesifikasjonene for den offentlige tjenesteforpliktelsen. Dette omfatter muligheten til å gruppere kostnadsdekkende og ikke-kostnadsdekkende tjenester. Disse spesifikasjonene må være i tråd med den nasjonale transportpolitikken, som skal uformes i tråd med nasjonal rett.
- Artikkel 4 nr. 1 får ny bokstav a) og b), slik at det går tydelig frem hva en kontrakt om offentlig tjenesteyting skal inneholde. Det vises til ny artikkel 2a og spesifikasjonene av tjenesteforpliktelsen, og at det skal fremgå tydelig av kontraktene hvordan vederlaget er beregnet. Videre stilles det krav til at vederlaget for kontrakter som er tildelt direkte i medhold av artikkel 5 skal fastsettes på en slik måte at man ikke overstiger det beløpet som er nødvendig for å dekke den finansielle nettovirkningen av å oppfylle kontrakten, når man tar hensyn til inntektene ved å utføre tjenesten, samt en rimelig fortjeneste.
- Artikkel 4 får nytt nummer 4a og 4b, som oppstiller krav for den som yter en offentlig tjeneste at gjeldende sosialrettslige og arbeidsrettslige forpliktelser i EU-retten, nasjonal rett eller tariffavtaler overholdes, og at reglene om virksomhetsoverdragelse gjelder når en endring hos den som yter tjenesten utgjør en virksomhetsoverdragelse i henhold til gjeldende regler.
- Artikkel 4 nr. 6 får et tillegg som presiserer at anbudsgrunnlag og kontrakter om offentlig tjenesteyting også skal inneholde opplysninger om rettigheter og plikter for overføring av personale ved en eventuell virksomhetsoverdragelse.
- Artikkel 4 får et nytt nr. 8, som krever at kontrakter om offentlig tjenesteyting skal forplikte operatøren til å gi vedkommende myndighet relevante opplysninger, samtidig som forretningshemmeligheter vernes. Videre regulerer bestemmelsen tilgangen til opplysninger som er nødvendige for å utarbeide et tilbud i en anbudskonkurranse, og opplysninger om spesifikasjoner for infrastrukturen. Overholdelsen av disse forpliktelsene er underlagt domstolskontroll.
- Artikkel 5 nytt nr. 3b angir muligheten for å tildele en kontrakt om offentlig tjenesteyting direkte når det gjennom en anbudsprosedyre bare melder seg en interessert operatør.
- Artikkel 5 nr. 4 endres slik at den angir nye terskelverdier for direktetildeling av kontrakt om offentlig tjenesteyting.
- Artikkel 5 nr. 5 angir at vedkommende myndigheter kan treffe nødttak i opptil to år ved driftsforstyrrelser eller overhengende fare for dette. Nødttakene kan ta form av direktetildeling, forlengelse av en eksisterende kontrakt eller et krav om å oppfylle visse forpliktelser til å yte offentlig tjeneste.
- Artikkel 7 endres slik at det stilles oppdaterte krav til vedkommende myndighet om årlig rapportering, i tillegg til at det også skal opplyses om planlagt oppstart og varighet for kommende kontrakt om offentlig tjenesteyting ved forhåndsvarsel om dette.

Departementet skriver i høringsnotatet at for fylkeskommunene vil de ovenfor omtalte endringene som ikke bare omhandler jernbanekontrakter, medføre visse nye administrative rutiner. Departementet mener videre at en kan ikke se at disse nye forpliktelsene har et omfang som gjør at det ikke kan dekkes innenfor gjeldende budsjettrammer, eller at endringene vil medføre behov for endring i vederlaget for å oppfylle den offentlige tjenesteforpliktelsen etter de inngåtte kontraktene.

Vurdering:

Etter fylkesrådmannens vurdering er jernbanetransport over landegrensene i Europa fortsatt en utfordring. Ulike tekniske løsninger, forskjellig organisering og ulike regler hindrer en mer effektiv og konkurransedyktig jernbanetransport. I en verden som er avhengig av samarbeid og handel over landegrensene og stadig mer behov for klimavennlige transportløsninger, må jernbanen spille en stadig viktigere rolle som transportform. Målsettingen med 4. jernbanepakke er at det skal legges til rette for harmoniserte tekniske løsninger i hele Europa.

EUs 4. jernbanepakke omhandler tekniske regler om kjøretøy, infrastruktur og sikkerhetsarbeidet i foretakene, samt regler om strukturelle forhold i sektoren og markedet foretakene opererer i. Ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen skal føre til bedre samhandling mellom de involverte myndighetene, enklere søknadsprosesser for jernbaneforetak og legge til rette for økt samtrafikkveie og sikkerhet.

Etter fylkesrådmanns vurdering er det positivt med en internasjonal standardisering av tekniske og sikkerhetsmessige krav til jernbanen. Både innenfor buss og tog er det viktig med standarder som ivaretar kundenes / de reisendes krav til kvalitet og sikkerhet, og som samtidig imøtekommer de krav som regionale og nasjonale myndigheter stiller. Et eksempel innenfor jernbanen er ERTMS – European Rail Traffic Management System - et digitalt signalsystem som er felles for alle europeiske land. For de reisende betyr ERTMS en mer stabil jernbane med høyere punktlighet, økt sikkerhet og på sikt mer kapasitet.

Når det gjelder endringer i markedsadgangen som følge av den 4. jernbanepakken har en i Innlandet allerede noen erfaringer fra konkurranseutsetting av persontogtilbudet, bl.a. på Gjøvikbanen og senest i 2020 på Rørosbanen og Dovrebanen. Erfaringene fra Gjøvikbanen er at konkurranseutsetting har gitt flere avganger og lavere kostnader for det offentlige. For kontraktene som er startet opp i 2020 er det ennå tidlig å trekke konklusjoner, men mye tyder på at tilbudet på disse strekningene vil bli styrket de nærmeste årene. Det som kan være utfordrende for de reisende er endringer i prisstrukturen på strekningene, med større variasjon i takstene. Frihet til å sette takster er regulert i avtalen mellom Jernbanedirektoratet og den enkelte togoperatør.

Jernbanereformen har medført at det er opprettet en rekke statlige selskaper – selskaper som alle togoperatørene må forholde seg til. Oppsplitting av selskaper som har ansvaret for infrastruktur og togtilbud, kan bidra til ansvarspulverisering. Organisering av selskapsstrukturen er en konsekvens av jernbanereformen som Stortinget har vedtatt. Fylkesrådmannen kan ikke se at de foreslåtte forskriftsendringene påvirker denne organiseringen.

Fylkesrådmannen mener de foreslåtte forskriftsendringene for markedsadgang og konkurranse ikke har større konsekvenser for jernbanetilbudet ut over de endringene som

følger av den allerede vedtatte jernbanereformen. Fylkesrådmannen vil likevel gjøre oppmerksom på at når EUs 4. jernbanepakke blir norsk lov etter EØS-avtalen, gir dette en langt sterkere binding av regelverket for norske myndigheter.

Når det gjelder endringene i kollektivtransportforordningen kan fylkesrådmannen ikke se at endringene er så betydelige at det vil påvirke Innlandet fylkeskommune i særlig grad. Endringene i kollektivtransportforordningen er i det vesentligste kun presiseringer av eksisterende regelverk, og endringsforslagene fremstår som fornuftige.

Fylkesrådmannen merker seg positivt at Kollektivtrafikkforordningen artikkel 4 får et nytt åttende ledd om tilgang til relevante opplysninger for offentlige myndigheter og tilbydere i offentlige anskaffelser.

Konklusjon:

Fylkesrådmannen ser det som positivt at jernbanens regelverk for tekniske forhold og sikkerhet harmoniseres i Norge og EU. En forutsetter at dagens nasjonale krav til både sikkerhet og kjøretøy ikke svekkes.

Fylkesrådmannen mener de foreslåtte forskriftsendringene for markedsadgang og konkurranse ikke har større konsekvenser for jernbanetilbudet, ut over de endringene som følger av den allerede vedtatte jernbanereformen. En kan heller ikke se at forskriftsendringene vil få betydelige konsekvenser for øvrig kollektivtransport på vei.

Fylkesutvalgets behandling av sak 229/2020 i møte den 15.09.2020:

Vedtak:

Innlandet fylkeskommune tar utkast til ny jernbaneforskrift, ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen til etterretning.

Fylkesutvalget er positiv til at jernbanens regelverk for tekniske forhold og sikkerhet harmoniseres i Norge og EU. En forutsetter at dagens nasjonale krav til både sikkerhet og kjøretøy ikke svekkes.

Fylkesutvalget i Innlandet fylkeskommune viser også til vedtak i Hedmark fylkesting 10. desember (sak 92/18) og vedtak i Oppland fylkesting 11. desember 2018 (sak 86/18) om EU sin Jernbanepakke 4. Regjeringen har foreslått å innføre jernbanepakke 4.

Innlandet fylkeskommune vil uttrykke sin sterke bekymring for at Stortinget kan komme til å frasi seg retten til å bestemme over norsk jernbanepolitikk i framtida.

Behandling:

Stein Tronsmoen (Sp) fremmet forslag til vedtak på vegne av Ap og Sp

De to første avsnittene er identiske med 1. avsnitt i innstillinga

Innlandet fylkeskommune tar utkast til ny jernbaneforskrift, ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen til etterretning.

Fylkesutvalget er positiv til at jernbanens regelverk for tekniske forhold og sikkerhet harmoniseres i Norge og EU. En forutsetter at dagens nasjonale krav til både sikkerhet og kjøretøy ikke svekkes.

Fylkesutvalget i Innlandet fylkeskommune viser også til vedtak i Hedmark fylkesting 10. desember (sak 92/18) og vedtak i Oppland fylkesting 11. desember 2018 (sak 86/18) om EU sin Jernbanepakke 4. Regjeringen har foreslått å innføre jernbanepakke 4.

Innlandet fylkeskommune vil uttrykke sin sterke bekymring for at Stortinget kan komme til å frasi seg retten til å bestemme over norsk jernbanepolitikk i framtida.

Votering:

De to første avsnittene i forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble enstemmig vedtatt.

De to siste avsnittene fremmet av Tronsmoen (Sp) ble vedtatt mot 3 stemmer, avgitt av H (2) og FrP (1).
