



**STORTINGET**

# **Stortingstidende**

## **Referat fra møter i Stortinget**

**Nr. 58 · 20. mars**  
**Sesjonen 2017–2018**



**Møte tirsdag den 20. mars 2018 kl. 10**

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 58):

1. Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om mistillit mot justis-, beredskaps- og innvandringsminister Sylvi Listhaug (Dokument 8:171 S (2017–2018))
2. Innstilling fra justiskomiteen om Endringer i straffeprosessloven og folketrykkeloven (tilgang og rett til offentlige ytelser ved unndragelse fra straff eller strafforfølgning) (Innst. 161 L (2017–2018), jf. Prop. 32 L (2017–2018))
3. Innstilling fra justiskomiteen om Endringer i lov om fullbyrding av nordiske dommer på straff m.v. og straffegjennomføringsloven mv. (overføring av samfunnsstraff mv.) (Innst. 158 L (2017–2018), jf. Prop. 34 L (2017–2018))
4. Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lene Vågslid, Jan Bøhler og Maria-Karine Aasen-Svensrud om å endre tidspunktet som legges til grunn ved vurdering av voldsoffererstatning i gjenopptagelsessaker, fra å være tidspunktet for den skadevoldende handlingen til tidspunktet for domfellelsen, og om å gi regelverksendringene tilbakevirkende kraft (Innst. 160 S (2017–2018), jf. Dokument 8:88 S (2017–2018))
5. Interpellasjon fra representanten Jan Bøhler til justis-, beredskaps- og innvandringsministeren:  
«Det viktigste og vanskeligste i arbeidet mot kriminelle gjenger og deres rekruttering av unge er å ta bakmennene. Både i gjengene som har operert i Oslo-området siden 1980-tallet, og i nyere gjenger i Oslo Sør og andre steder, har lederne i årevis gått fri. De som tas av politiet når de utfører vold, kidnapping, narkotikasalg m.m. nekter å snakke om hvem de jobber for. Vitner og andre som vet noe, frykter lemlesting av «tystere», og politiet sliter med å få informasjon. Det kreves konsentrert innsats fra politispesialister i måneder og år for å få avslørt og dømt hovedmennene. Man bør gå etter pengene og allianser med utenlandske gjenger og bruke metoder som kommunikasjonsovervåking og dataavlesning, som Stortinget ga lov hjemler for i 2016.  
Er politiet i dag satt opp for å bruke de nye hjemlene og andre metoder i arbeidet mot gjengene, og hvordan mener statsråden at arbeidet for å ta bakmennene må utvikles og forbedres?»
6. Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Martin Henriksen, Leif Audun Sande, Torstein Tvedt Solberg og Nina Sandberg om å innføre den praktiske skolesekken for elever i barne- og ungdomsskolene (Innst. 179 S (2017–2018), jf. Dokument 8:95 S (2017–2018))
7. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hadia Tajik, Rigmor Aasrud, Masud Gharakhani, Kari Henriksen og Anette Trettebergstuen om krav til tros- og livssynssamfunn i forbindelse med offentlig støtte (Innst. 185 S (2017–2018), jf. Dokument 8:62 S (2017–2018))
8. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Kari Henriksen, Masud Gharakhani, Arild Grande og Rigmor Aasrud om søndag som fridag for flest mulig (Innst. 186 S (2017–2018), jf. Dokument 8:84 S (2017–2018))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (alkolås) (Innst. 170 L (2017–2018), jf. Prop. 31 L (2017–2018))
10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad og Geir Jørgen Bekkevold om tryggere og sikrere veitrafikk ved bruk av alkolås (Innst. 163 S (2017–2018), jf. Dokument 8:74 S (2017–2018))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Siv Mossleth, Sigbjørn Gjelsvik, Nils T. Bjørke og Geir Pollestad om å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog (Innst. 162 S (2017–2018), jf. Dokument 8:83 S (2017–2018))
12. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Per Espen Stoknes om å utføre en mulighetsstudie angående bruk av ny teknologi kalt Hyperloop til transport av fisk og personer (Innst. 159 S (2017–2018), jf. Dokument 8:89 S (2017–2018))
13. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Miljøpakke Trondheim trinn 3 - forlenga innkrevjingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet (Innst. 157 S (2017–2018), jf. Prop. 36 S (2017–2018))

14. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Gina Barstad og Arne Nævra om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter  
(Innst. 155 S (2017–2018), jf. Dokument 8:102 S (2017–2018))
15. Stortingets vedtak til lov om endringer i statsborgerloven mv. (tap av statsborgerskap ved straffbare forhold)  
(Lovvedtak 36 (2017–2018), jf. Innst. 173 L (2017–2018) og Prop. 146 L (2016–2017))
16. Stortingets vedtak til lov om endringer i matrikellova og plan- og bygningsloven  
(Lovvedtak 37 (2017–2018), jf. Innst. 165 L (2017–2018), Prop. 148 L (2016–2017) og Prop. 33 L (2017–2018))
17. Stortingets vedtak til lov om endringer i utlendingsloven (politiets tilgang til opplysninger om beboere i asylmottak mv.)  
(Lovvedtak 38 (2017–2018), jf. Innst. 172 L (2017–2018) og Prop. 156 L (2016–2017))
18. Stortingets vedtak til lov om endringer i utlendingsloven (hjemmel til å gi generelle instruksjoner om tvangsmidler m.m.)  
(Lovvedtak 39 (2017–2018), jf. Innst. 153 L (2017–2018) og Prop. 125 L (2016–2017))
19. Stortingets vedtak til lov om endringer i utlendingsloven (tvangsmidler mv.)  
(Lovvedtak 40 (2017–2018), jf. Innst. 181 L (2017–2018) og Prop. 126 L (2016–2017))
20. Referat

**Presidenten:** Representanten Kari Henriksen, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:  
For Vest-Agder fylke: Benedichte Limmestad *Hellestøl*  
For Akershus fylke: Oddvar *Iglund*  
For Buskerud fylke: Sigrid Simensen *Ilsoy*  
For Oslo: Mats *Kirkebirkeland*

Fra henholdsvis Arbeiderpartiets og Venstres stortingsgrupper foreligger meddelelse om at de innvilgede permisjoner, for henholdsvis representantene Cecilie *Myrseth* og Carl-Erik *Grimstad*, er trukket tilbake. – Disse meddelelser tas til etterretning.

Det foreligger fire permisjonssøknader:

- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Svein Roald *Hansen* tirsdag 20. mars og fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Silje *Hjemdal* tirsdag 20. mars – begge for å delta i EFTA-parlamentarikerkomiteens handelsmøte i London

- fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Hanne Dyveke *Søttar* fra og med 20. mars og inntil videre
- fra representanten Peter *Frølich* om verferdspermisjon tirsdag 20. mars

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:  
For Hordaland fylke: Sigurd *Hille* og Laila *Reiertsen*  
For Nordland fylke: Dagfinn Henrik *Olsen*  
For Østfold fylke: Arve *Sigmundstad*

**Presidenten:** Sigurd Hille, Laila Reiertsen, Dagfinn Henrik Olsen og Arve Sigmundstad er til stede og vil ta sete.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen overbrakte 4 kgl. proposisjoner (se under Referat).

#### *Valg av settepresident*

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Svein Harberg. – Andre forslag foreligger ikke, og Svein Harberg anses enstemmig valgt som settepresident for dagens møte.

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

Sak nr. 1 [10:03:22]

*Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om mistillit mot justis-, beredskaps- og innvandringsminister Sylvi Listhaug (Dokument 8:171 S (2017–2018))*

**Presidenten:** Presidenten gir først ordet til statsminister Erna Solberg.

**Statsminister Erna Solberg [10:03:53]:** Statsråd Sylvi Listhaug meddelte meg sent i går kveld at hun selv ønsket å trekke seg som justis-, beredskaps- og innvandringsminister på bakgrunn av den situasjonen som har oppstått i Stortinget. Jeg kan derfor informere Stortinget om at det blir et ekstraordinært statsråd på Slottet i dag klokken 12. Der vil Sylvi Listhaug gå av som statsråd.

Med dette håper jeg at vi kan legge en opphetet diskusjon bak oss og komme tilbake til et annet og mer konstruktivt debattklima.

**Presidenten:** Presidenten vil nå gi ordet til de parlamentariske lederne som ønsker det.

**Jonas Gahr Støre (A) [10:04:50]:** I dag har justis- og beredskapsminister Sylvi Listhaug gått av som statsråd. Det var riktig og nødvendig. Justis- og beredskapsministeren hadde ikke lenger stortingsflertallets tillit, og da må man som statsråd gå av.

Det mistillitsforslaget vi skulle hatt til behandling i dag, var godt begrunnet. Det har Sylvi Listhaug selv dokumentert i dag. Hun har vist at hun fortsatt ikke forstår hvorfor det opprinnelige Facebook-innlegget fra 9. mars var så spekulativt og potensielt farlig. Hun viser i dag at den unnskyldningen hun ga her i salen torsdag i forrige uke, ikke stakk dypt.

Jeg har lyst til å si at denne saken begynte – uvanlig nok for en parlamentarisk situasjon – med et innlegg på Facebook som aldri burde vært publisert. Det er vår frihet å publisere på Facebook, å ytre oss derfra, enten vi er stortingsrepresentanter eller statsråder, men saken handler dypest sett om mye mer. Det stortingsflertallet nå har sagt fra om, er at vi ikke lenger aksepterer den dobbeltkommunikasjonen vi har sett fra statsråder i Fremskrittspartiet i lang tid. Vi har gjort det klart at en justisminister – av alle – ikke kan nøre opp under hat og konspirasjonsteorier med sine innlegg. En justisminister, kanskje mer enn andre statsråder, må opptre samlende og inkluderende. Det har å gjøre med det store ansvaret justisministeren har også for sårbare mennesker som treffes spesielt av uttalelser fra myndighetspersoner.

Vi har markert at ville overdrivelser og mistenkeliggjøring på sosiale medier ikke skal få ødelegge den politiske debatten her i landet. Veldig mye av det som er kommet i etterkant av innlegget, er det grunn til å ta avstand fra, men det begynte altså med innlegget, billedbruken og statsrådets valg. Slik vil vi ikke ha det i Norge, og det har stortingsflertallet nå sagt tydelig fra om.

Jeg mener statsministeren altfor sent forsto hvor spekulativt, usaklig og potensielt farlig ministerens innlegg på Facebook var. Hun klarte ikke å få sin egen statsråd til å beklage skikkelig, slette og rydde opp. Hun forsto ikke alvoret i saken. Det var Stortinget, ikke statsministeren, som til slutt måtte ta ansvar og si fra om at justis- og beredskapsministeren ikke hadde tillit. Nok var nok. Det er svak ledelse.

**Trond Helleland (H) [10:07:41]:** Jeg innledet denne stortingsperioden med å si at denne forsamlingen har det til felles at vi alle ønsker å gjøre Norge enda bedre. Jeg oppfordret Stortinget til ikke å mistro andres intensjoner, og at vi arbeider sammen for å løse de store utfordringene Norge står overfor. Noen måneder senere står jeg ved denne oppfordringen. Vi skal tro på hver-

andres gode intensjoner og bidra til saklige, opplyste og konstruktive debatter. Vi skal stå opp mot hatprat, vold og ekstremisme. Det er det ingen i dette storting som ønsker.

Stortinget er den viktigste demokratiske institusjonen i Norge. Det som sies her, på denne talerstolen, betyr noe. Derfor opplevde regjeringen det som viktig å følge oppfordringen fra en samlet opposisjon om å beklage Sylvi Listhaugs innlegg på Facebook. Jeg deler den vurderingen Knut Arild Hareide hadde i en avis, der han sa:

«Så var det en uforbeholden unnskyldning som kom fra Sylvi Listhaug til slutt, og det har betydning nettopp fordi det kom fra Stortingets talerstol.»

Jeg merker meg at enkelte ønsker å tolke denne unnskyldningen. Jeg synes vi er på ville veier når vi tolker intensjonene i hva folk sier. Denne talerstolen betyr noe. Når noen unnskylder her, betyr det noe. Sylvi Listhaug og ansvarlig statsråd Jan Tore Sanner har allerede gitt uforbeholdne unnskyldninger.

Nå har Sylvi Listhaug trådt tilbake, en avgjørelse som hun selv har meddelt statsministeren. Det er en avgjørelse vi i Høyre respekterer. Så håper jeg at vi får et ordskifte framover som er preget av tillit til hverandre og gjensidig respekt.

**Hans Andreas Limi (FrP) [10:09:39]:** Det er et stort alvor i denne salen i dag. Det var første setning i innlegget jeg skrev i går, da jeg trodde vi skulle debattere Rødts forslag om mistillit mot justis- og beredskapsminister Sylvi Listhaug.

Nå er situasjonen annerledes. Men på mange vis er alvoret like stort. Utsatt for et massivt press – en heksejakt, kaller hun det selv – fra Arbeiderpartiet og opposisjonen valgte Listhaug i dag å trekke seg. Jeg er lei meg for hennes valg, men samtidig har jeg forståelse for en svært vanskelig beslutning.

Nå er tiden inne for at vi alle går litt i oss selv. Altfor mange har den siste tiden lett etter det verste hos sine meningsmotstandere fremfor å la tvilen komme hverandre til gode. Jeg tror vi alle er tjent med framover å vise litt mer raushet og romslighet i debatten. Den politiske debatten i Norge kan være tøff, og det er bra.

Fremskrittspartiet vil alltid forsvare ytringsfriheten og troen på at meningsbryting er bra for demokratiet, men styrken i demokratiet vårt, ja i samfunnet som helhet, har alltid vært en høy grad av tillit. Det fordrer at vi ikke mistror hverandres engasjement.

Jeg håper dette vil føre til at vi kan bli mer varsomme med å spekulere i andres motiver i det politiske ordskiftet. Når Jonas Gahr Støre sier at Sylvi bevisst, kalkulert, nører oppunder akkurat det hatet som tok så mange liv 22. juli, mener jeg han går over streken for en anstendig

debatt. Når Støre kaller landets statsminister for feig, eller tidligere statsråd Inga Marte Thorkildsen stempler alle som har sendt blomster til Sylvi, for rasister, da har de trådt over linjen. For det kan ikke være slik at det er Arbeiderpartiet – opposisjonen – som skal sitte med definisjonsmakten for hva som er anstendig.

Forslaget om mistillit mot justis- og beredskapsminister Sylvi Listhaug som vi skulle behandlet her i dag, kommer fra partiet Rødt og representanten Bjørnar Moxnes, og verken han eller det partiet har villet denne regjeringen vel.

Det kommer neppe som noen overraskelse at Fremskrittspartiet mener Listhaug gjør en utmerket jobb. Hun har ikke gjort noe feil overfor Stortinget. Det hun har gjort, og det hun er kritisert for, har hun beklaget, og beklagelsen burde vært akseptert.

Nå kan jeg bare ønske Sylvi Listhaug velkommen til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, til fast sete i denne sal. Jeg er sikker på at hun blir en stor ressurs for hele kollegiet – og for Fremskrittspartiets stortingsgruppe i særdeleshet.

**Marit Arnstad (Sp) [10:12:39]:** Vi har stått i en svært tilspisset situasjon i Stortinget. Den situasjonen er det ingen andre enn justisministeren sjøl som har skapt, først ved å publisere et usant og tendensiøst budskap, deretter ved å nekte å ta inn over seg at det var galt, og til slutt ved heller ikke å takle situasjonen med en retrett i Stortinget.

Det var lenge et åpent og ubesvart spørsmål om statsråden bevisst og kalkulert la ut dette innlegget på Facebook og visste at det ville bidra til konflikt og splittelse, men jeg må si at hennes innlegg på Facebook i dag om sin egen avgang bekrefter at så var tilfellet. Hun mente åpenbart ingenting med den rettetten som ble foretatt sist uke. I dagens Facebook-innlegg viser Sylvi Listhaug fram for alle at hun ikke har skjønt alvorlet i sin konstitusjonelle rolle som justisminister.

For Senterpartiet har det særlig vært to sider som har vært viktig i denne saken. Det ene er at en justisminister er en konstitusjonell rolle som må fylles, og om det stemmer at justisministeren ikke lyttet til statsministeren, slik pressen har avdekket i denne saken, er det veldig alvorlig. For dersom hun ikke er i stand til å etterkomme et pålegg fra sjefen sin på en vanlig hverdag, hvordan skulle vi ha trodd at hun var i stand til det i en krisesituasjon? Enhver justisminister må nemlig være i stand til å være en samlende og handlekraftig person på nasjonens tyngste dager. I en slik situasjon må Stortinget også kunne være trygg på at det finnes en grunnleggende tillit mellom statsminister og justisminister, mellom ansvarlig statsråd og hele Stortinget. Det var den rollen Sylvi Listhaug ikke fylte.

Det er forskjell på å være god på Facebook og å være

en god, ansvarlig leder for vår felles sikkerhet og beredskap. Som politiske ledere må vi ikke føre det destruktive, vi må motarbeide det. Mer enn noen annen i regjeringen må vi alle kunne ha tillit til at landets justisminister skal håndtere små og store krisesituasjoner på en god, ryddig og samlende måte – til landets og regjeringens beste. Det var den tillitsprøven Sylvi Listhaug ikke besto.

Over tid har vi sett en praksis der statsråder fra ulike regjeringspartier får lov til å kommunisere på tvers av det som er regjeringens vedtatte politikk. Det har skapt en uklarhet om statsråder og regjeringsparti faktisk står bak regjeringens samlede politikk. Det har blitt akseptert en form for dobbeltkommunikasjon fra denne regjeringen. Vi har sett det i saker der Fremskrittspartiet i regjering har gått inn for én ting og Fremskrittspartiet i Stortinget for noe annet. De to siste månedene har Venstre i regjering ment én ting, mens Venstre i Stortinget har ment noe annet. Det er det som kalles den solbergske parlamentarismen. Det er en parlamentarisk form som er betenkelig, fordi noen kan bli forledet til å tro at dette er vanlig praksis i norsk politikk, men det er det ikke. Det er noe helt nytt. Og dersom det nå ikke blir korrigert i kjølvannet av denne saken, risikerer en at grensene for hva som er god parlamentarisk praksis i Norge, blir endret på varig basis. Det er nå statsministerens ansvar å bidra til at det ikke skjer. Denne dobbeltkommunikasjonen kan ikke lenger få lov til å fortsette.

Senterpartiet var forberedt på å stemme for det mistillitsforslaget som lå til behandling her i dag. Vi mente at statsministeren hadde hatt en mulighet til å unngå denne situasjonen. Å gi uttrykk for det har ikke vært noe forsøk fra oss på å prøve å dirigere sammensetningen av regjeringen, men å peke på den mulighet og det spilerom statsministeren har i en slik sak.

I dag framstår statsministeren som en svekket statsminister, som nærmest blir gjort til en kommentator til sammensetningen av sin egen regjering. For nå har Sylvi Listhaug sjøl tatt det ansvaret. Det var riktig, og det var bra – og det var nødvendig. Vi kunne ikke hatt en justisminister som ikke forsto at hun måtte fylle justisministerrollen hele tida, vi kunne ikke hatt en justisminister som ikke kunne være en beredskapsminister, der det ville vært usikkerhet om hun hadde taklet en krisesituasjon for dette landet.

**Audun Lysbakken (SV) [10:17:24]:** Vi står ved avslutningen av en politisk krise som er ulik andre politiske kriser. Den ble ikke utløst av spill eller jakt på posisjoner. Den ble ikke utløst av stor uenighet om en politisk sak som regjeringen har lagt fram. Den ble ikke utløst av brudd på opplysningsplikt eller andre formelle regler for forholdet mellom Stortinget og regjeringen.

Den ble utløst av holdning og ord:

Holdning fordi det går en grense for hvor langt en statsråd kan gå i å ignorere hva flertallet på Stortinget mener, og fordi det går en grense for hvor langt en statsrådspost kan brukes til privatpraktiserende høyrepopulisme uten av Stortinget må konkludere med at statsministeren er ute av stand til å ta kontroll. Ord fordi det går en grense for hvor langt en statsråd kan gå i å spekulere i konspirasjonsteorier og å gi næring til krefter som kan spre hat og splittelse.

Alle disse grensene er passert, og derfor er det som har skjedd denne morgenen, en naturlig slutt på den krisen vi har vært igjennom. Krisen er utløst av holdning og ord, men det er holdning og ord som har vist at det var et sterkt grunnlag for mistillit mot justisministeren.

Det mest alvorlige i denne saken har hele tiden vært legitimeringen av en ytterliggående konspirasjonsteori og viljen til å spekulere i å hisse opp en stemning som kan være farlig. Å legitimere konspirasjonsteorier om at Arbeiderpartiet ikke bryr seg om nasjonens frihet og sikkerhet, er ganske enkelt ikke det samme som å ta i for kraftig i en politisk debatt, fordi nettopp hatet mot Arbeiderpartiet er så utbredt, og fordi det har vist seg å kunne motivere til politisk vold.

I mange land benytter mektige høyrepopulister seg stadig oftere av ekstremistenes språk. Det Stortinget gjør i dag, og det Stortinget har sagt, innebærer at vi ikke aksepterer det fra maktmennesker i Norge.

De siste dagene har vist at vi har en svak regjering som altfor lenge har latt seg styre av høyrepopulisme. Det bør være et tankekors for Høyre og for Venstre. For justisministeren har ikke snakket på tross av regjeringen, men på vegne av regjeringen. Listhaugs mange utspill er ikke ulykker som har rammet en motvillig regjering, men en konsekvens av den politiske alliansen Erna Solberg har bygget. Slik går det når man gir høyrepopulismen makt.

Fremskrittspartiets parlamentariske leder trakk inn i salen en del av de tingene som den avgåtte statsråden trakk fram på sin pressekonferanse i morges, om heksejakt, bl.a. Det gjør det nødvendig å knytte noen kommentarer til det.

Denne morgenen har vist hvorfor mistillitsforslaget var nødvendig og riktig. Sylvi Listhaug har for all verden vist at unnskyldningen som til slutt kom på torsdag, var tom og verdiløs. I dag har alle andre skylden. I dag er det den avgåtte statsråden som er offeret. I dag handler denne saken om hennes ytringsfrihet. Regjeringspartiene burde ta avstand fra et slikt selvmedlidende sirkus. Den avgåtte justisministeren er ikke noe offer. Hun er et menneske med svært mye makt. Hun har ikke bare frihet til å si det hun vil, men mulighet til å få budskapet spredt til hele befolkningen.

Så la oss slå fast sannheten: Sylvi Listhaug er ingen martyr; hun har selv skapt denne krisen. Sylvi Listhaug er ikke kneblet; hun er et mektig menneske. Sylvi Listhaug representerer ikke vanlige folk i dette landet, men et mindretall.

Denne saken har ikke handlet om hvilken blokk man tilhører, men om hvilke prinsipper man har. Det har ikke vært et spørsmål om hvem vi vil at skal sitte i regjering, men hva vi kan godta fra regjeringens representanter. Flertallet har sammen sagt at her går grensen. Vi står for noe, og vi bøyer ikke av. Vi vil møte fremtiden med samhold og ikke med splittelse. Det er viktig fordi landet vårt står midt i et veivalg: Skal vi la oss dele opp etter kultur, religion og verdier, i et stadig mer polarisert samfunn hvor vi til slutt mister evnen til å snakke med hverandre, eller skal vi gå løs på det som er de virkelige krisene i vår tid, den økende økonomiske ulikheten og de farlige klimaendringene, og sammen bygge et samfunn for de mange, ikke for de få?

Det er skrevet politisk historie de siste dagene. Mens det i mange andre land er slik at stadig flere politikere gir etter for en voksende høyrepopulisme, har flertallet på Stortinget sagt at vi vil stå imot. Flertallet for mistillit ble løftet fram av et stort folkelig engasjement – vanlige mennesker som sier: Nok er nok! De skal ha takk. Vanlige folk har endelig blitt hørt.

**Terje Breivik (V) [10:23:37]:** Venstre tek avgjerda til justisminister Listhaug til etterretning. Med den tek Listhaug ansvar og lèt omsynet til regjeringsskollegiet og det gode samarbeidet me har på ikkje-sosialistisk side, vega tyngst.

Det står òg respekt av måten særleg statsminister Erna Solberg, men òg partileiaren i Framstegspartiet, Siv Jensen, i godt samarbeid med partileiaren i Venstre, Trine Skei Grande, har handtert denne saka på. No ser eg og Venstre fram til at debatten igjen handlar om politikk og løysingar som er bra for landet og for samfunnsutviklinga.

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:24:44]:** Eg vil starte med å gi ein takk til statsministeren for den meldinga som ho gav til Stortinget. Dette var den utgangen som var rett i ei så alvorleg sak. Det er verdig at justisministeren på eige initiativ tar konsekvensen og trer tilbake.

Ei sak som dette handlar ikkje om å vinne eller å tape; det handlar om anstendigheit. Det er det viktig å hugse på ein dag som denne. Og den anstendigheita må gjelde oss alle.

Denne saka handlar om tillit – tillit der ute i samfunnet, tillit mellom folk, tillit mellom folk og politikarar, tillit mellom politikarar, tillit mellom posisjon og opposisjon.

Det er spørsmålet om tillit som er grunnen til Kristeleg Folkepartis sterke engasjement i denne saka, fordi vi kjempar for eit samfunn der alle kjenner eit ansvar for

kvarandre. Kall det gjerne sosial kapital, kall det gjerne samfunnslimet, kall det gjerne anstendigheit. Det er nettopp det felles engasjementet for ein anstendig politisk debatt og ei anstendig offentlegheit som òg gjer at denne saka vekker så sterke reaksjonar.

Nokon har sagt at det var berre ein Facebook-post, at dette er ein debatt om debatten. Eg vil ta avstand frå ei slik bagatellisering. Det alvorlege er innhaldet og kva det nører opp under.

Når tilliten til justisministeren for mange av oss blei borte, er det òg fordi denne saka føyer seg inn i eit større mønster. I vår vurdering har me ikkje berre sett på denne saka, men vurdert tillit i ein heilskap.

Ein statsråd skal byggje bruer, ikkje byggje murar. Ein statsråd skal inkludere, ikkje ekskludere. Ein statsråd skal bidra til tillit og ikkje mistillit. Statsråden har karakterisert det å hjelpe menneske i naud som å bere folk på gullstol, menneske som har det så krevjande og har eit så krevjande liv at me ikkje kan forstå det. Statsråden har tala om «godhetstyranniet» som om det er mindre godheit me treng. Statsråden har stilt seg bak krenking av kyrkjeasyl. Statsråden har sagt at Kristeleg Folkeparti ikkje er opptatt av å hjelpe menneske i naud når me aukar bistanden, men berre vil få fram vår eiga godheit. Fleire av utspela har hatt eit preg som ikkje har vore ein statsråd verdig, som har vore splittande, og som har tatt fokuset vekk frå dei politiske sakene.

Høgrekkestremismen og andre former for ekstremisme er på frammarsj i Norden, og det er nettopp i sosiale medium desse kreftene florerer og hentar si næring. Det er det som ligg bak alvoret i denne saka. Og det er denne justisministeren som har hatt nettopp det øvste ansvaret for å kjempe mot høgrekkestremismen i Noreg, ansvaret for beredskapen vår, for kriseleiing.

Statsminister Erna Solberg har i fem år tillate Framstegspartiet å drive med dobbeltkommunikasjon i regjering. Det har òg prega den offentlege debatten på ein svært negativ måte.

Kristeleg Folkeparti ønskjer anstendigheit i norsk politikk og i det offentlege ordskiftet. Derfor må det bli slutt på polariserande og splittande retorikk og framferd. Det har statsministeren eit viktig ansvar for, både i eiga regjering og i regjeringspartia. Statsministeren har ansvaret for at verken statsrådar eller regjeringsparti får drive fram med dobbeltkommunikasjon. No må det setjast ein annan standard for det offentlege ordskiftet og for kva ein kan gjere og seie i storting og i regjering. Eg stolar på at statsministeren vil sørgje for nettopp dette.

**Per Espen Stoknes (MDG) [10:29:58]:** Selv om det ikke blir regjeringskrise eller votering over mistillitsforslaget som ble reist mot Sylvi Listhaug, er det likevel behov for å debattere de motsetningene som nesten ut-

løste Solberg-regjeringens fall her i dag. For debatten om en framvoksende høyrepopulisme og en farlig og fremmedgjørende retorikk blir ikke borte selv om Sylvi Listhaug forlater regjeringen.

Noen mener at mistillitsforslaget som ble fremmet mot justisministeren, var tynt begrunnet, og at det ville være helt feil å felle en hel regjering på én ekstrem Facebook-post fra én statsråd, en post som attpåtil ble unnskyldt minst fire ganger, om enn aldri så halvhjertet. De grønne er uenige, for dagens debatt handler om grunnleggende verdipolitiske skillelinjer.

Framveksten av høyrepopulisme, hatretorikk og fremmedfrykt er en sentral trend i vår tid, både i Norge og internasjonalt. Men de siste fem årene har vi for første gang hatt en norsk regjering der deler av regjeringen åpenbart målbærer høyrepopulisme, og dette i økende grad fra en justisminister. Nettopp dette ga faktisk et sterkere og mer prinsipielt grunnlag for en mistillitsdebatt enn flere andre situasjoner der norske regjeringer har gått av. Da Willochs regjering gikk av i 1986, var det fordi Arbeiderpartiet ikke ville øke bensinprisen like mye som Kåre Willoch. Da Gerhardsen måtte gå av i 1963, var det fordi regjeringen hadde sviktet i oppfølgingen av sikkerheten ved Kings Bay-gruven på Svalbard. Og Bondevik gikk av på å redde Norge fra et feilslått gasskraftverk.

Når Solberg-regjeringen nesten måtte gå av i dag, handler det egentlig om en av de virkelig store og reelle verdimotsetningene i dagens samfunnsutvikling. For det står mellom optimisme og pessimisme i spørsmålet om vi kan skape et samfunn der ulike mennesker med ulik bakgrunn og kles- og språkdrakt klarer å leve godt sammen. Det står mellom internasjonalisme og nasjonalisme. Det står mellom et inkluderende og et ekskluderende menneskesyn. Og det står mellom anstendighet og uanstendighet i den offentlige samtalen, der statsråder er avgjørende premissleverandører med helt spesielle roller.

Ett sted måtte vi da sette strek. Stortinget har sagt hit, men ikke lenger. Vårt håp er at den streken er satt i dag ved at flertallet har tvunget justisministeren til å trekke seg. For vestlige demokratier er bygd på en uskreven kontrakt om at vi skal vise hverandre gjensidig respekt også når vi er uenige, kompromisser og samarbeid selv midt i interessekonflikter, og at vi skal forebygge ekstreme holdninger, voldsytringer og konspirasjonsteorier, ikke fyre opp under dem. Sylvi Listhaug har brutt den kontrakten gjentatte ganger med sin opptreden, tone og bildebruk, også i regjering gjennom flere år.

Gjennom signaler om kabinettsspørsmål har statsministeren antydnet at hun var villig til å sette hele regjeringen på spill, solidarisk bak en sånn retorikk. Vi oppfatter riktignok at statsministeren i dag har tatt tydelig



avstand fra uakseptable, fremmedgjørende uttalelser fra Listhaug. Det er vi takknemlige for. Men for oss i De grønne bekrefter hele denne saken at Fremskrittspartiet antagelig bør ut av regjeringskontorene, for Høyres og Venstres flørt med høyrepopulismen bør avsluttes. Den offisielle norske innvandrings- og integreringspolitikken og retorikken bør utformes av moderate krefter som respekterer flertallet i det norske folk, ikke som et kompromiss mellom Høyre, høyrepopulister og høyreradikale krefter.

Vi som i dag var klare for å stemme ja til å felle justisministeren og/eller regjeringen, må erkjenne at strømningene som Sylvi Listhaug representerer, ikke blir borte med justisministerens avgang. Vi må også erkjenne at vi har å gjøre med en internasjonal trend. De siste årene er det Trump og Putin samt politikere som Nigel Farage i England, Marine Le Pen i Frankrike og Geert Wilders i Nederland som har satt mye av agendaen for det politiske ordskiftet i den vestlige verden. Jeg sier ikke at regjeringen eller Sylvi Listhaug mener det samme som disse politikerne, men det er klare fellestrekk – stadig mer utilslørt nasjonalisme, oppildning til sinne og en slags følelse av at man har blitt krenket, sammen med spredning av fremmedfrykt, særlig mot noen med mørkere tone i huden.

I dagens Europa må vi erkjenne at mot disse strømningene framstår både den tradisjonelle høyresiden og den tradisjonelle venstresiden som rådville og hjelpeløse. Jeg synes det illustreres f.eks. av meldingene på Twitter fra noen av høyresidens stortingsrepresentanter allerede forrige lørdag kveld, som sa: «Nei, verken liker eller deler statusen til Sylvi Listhaug. Den bør slettes og beklages.» Men det skjedde ikke før mange dager senere, da situasjonen hadde blitt en helt annen. Den ble slettet på grunn av manglende rettigheter til et bilde – beklaget at folk reagerte slik de reagerte. Når selv unnskyldninger ikke er ekte, selv om ordene er uttalt, går noe i stykker. Denne kontrakten, som vi opplever som sentral for oss, er revet over. Det er trist.

For vi har veldig mye felles som vi kan være stolte av i Norge, som vi kan bruke til å videreutvikle norsk identitet – kjennetegn som de relativt små forskjellene i forhold til andre land, de sterke rettighetene vi har, som gir en grunnleggende sosial trygghet, den gjensidige tilliten til hverandre og til det offentlige, likestillingen og ytringsfriheten. Kanskje har vi tapt sånne verdier av syne fordi vi tar dem som en selvfølge etter hvert. Kanskje har de blitt så usynlige at de har mistet sin samlende kraft. Kanskje bidrar også denne uklarheten til at mange er bekymret for om integreringen av nye landsmenn vil lykkes.

På disse spørsmålene har ikke vi i De grønne noe fasitsvar. Men vi merker oss at den typen retorikk som

Sylvi Listhaug fremmer, fyller et tomrom – et tomrom som har oppstått hos mange etter at fellesskapet i arbeiderbevegelse, kirke og bondebevegelse tapte sin samlende kraft mot slutten av det forrige århundret. I møtet med en sånn retorikk synes både høyre- og venstresiden ute av stand til å definere et engasjerende, samlende, relevant framtidsprosjekt for Norge.

Da haster det å revitalisere et nytt politisk fellesskap med slagkraft, med optimisme og framtidstro, og kilden til dette fellesskapet finner vi i de etablerte verdiene jeg nevnte over. I tillegg mener De grønne at spirene til et nytt fellesskap finnes i den grønne politikken, at vi utvider solidariteten til å gjelde et større fellesskap og naturen.

Hva er menneskenes sterkeste drivkraft? Hvilken drivkraft er det som er uslitelig på tvers av landegrenser, opprinnelse, etnisitet, kultur og religion? Jo, det er omsorgen – kjærligheten ikke minst til våre egne barn og etterkommere. Omsorgen for den neste generasjonen er sterkere enn fremmedfrykt, sterkere enn nasjonalisme og egoisme. Det er en universell kilde til meningsfulle liv for mennesker.

Vi tror at samhørigheten styrkes når samfunnet har noen felles mål, noe som kjennes verdt å kjempe for, og som angår alle. Her vil vi i De grønne gjerne bidra. Men hvis vi skal revitalisere et nytt politisk fellesskap i Norge, må det skje større endringer enn at bare justisministeren går av. For oss i De grønne er det fortsatt problematisk at vi har en regjering der Fremskrittspartiet sitter med hånden på rattet, og at man kanskje erstatter ett ekstremt element med et annet.

I stedet for å styrke norske verdier som små forskjeller, gjensidig tillit og sosial trygghet har enkelte fra Fremskrittspartiet i regjering angrepet disse verdiene. Og i stedet for å dyrke spirene til et nytt fellesskap om miljø- og klimapolitikk har Fremskrittspartiet asfaltert dem ned. Når og dersom statsministeren da så tydelig velger å knytte hele den borgerlige regjeringens skjebne til Fremskrittspartiets mest ytterliggående statsråd, blir flertallet i norsk politikk nødt til å ta makten tilbake.

**Bjørnar Moxnes (R) [10:40:30]:** Stortingets flertall hadde ikke tillit til justisminister Sylvi Listhaug. Da var det riktig av Listhaug å gå av. Dette er en seier for den tause majoritet som har reist seg i Norges land den siste uka mot den høyreradikale minoriteten som under Listhaugs ledelse har fått herse med folk i årevis uten at det har fått noen konsekvenser for dem.

Da Listhaug utalte at Arbeiderpartiet, og med dem flertallet på Stortinget, satte terroristers rettigheter over nasjonens sikkerhet, sa vi klart og tydelig at nok er nok. Listhaug viser med utspillet sitt at hun mangler tillit til stortingsflertallet. Hun utfordrer rettsstatens prinsipper

og fyrer opp under et livsfarlig hat, og en slik justisminister kan ikke stortingsflertallet heller ha tillit til.

Så er det riktig at Listhaug til slutt ga en slags beklagelse på fjerde forsøk, etter at Erna Solberg hadde forsøkt i flere dager å presse fram en sånn beklagelse. Men dagen etter organiserte justisministeren en blomstersemonni der hun takket for støtten til et budskap hun likt som beklaget kvelden før. Dette var en offentlig ydmykelse av Erna Solberg og en offentlig latterliggjøring av beklagelsen hun motvillig ga kvelden før.

Det er veldig alvorlig når en justisminister heller bensin på hatets bål, og spesielt når hun blinker ut det eneste partiet som i nyere tid er rammet av terror på norsk jord. Med sitt utspill baner Listhaug også veien for autoritære ideer som går på tvers av noen av rettsstatens viktigste prinsipper.

For å ta et skritt tilbake til saken som utløste Listhaugs utspill, nemlig debatten om hvorvidt regjeringen skal kunne frata folk statsborgerskap bl.a. basert på frykt for framtidig terror:

Vi i Rødt tar kampen mot terror på det største alvor. Det finnes trolig ingen andre partier på Stortinget som har protestert mer konsekvent mot våpeneksport og mot feilslåtte regimeskiftekriger i NATO-regi som styrker islamistiske terrorister i og rundt i Europa. Men det er én ting vi ikke vil gi opp på veien, og det er rettssikkerheten. For det er altså ikke terroristenes rettigheter man verner om når man sier nei til at regjeringer utsetter mennesker for straff uten lov og dom. Det vi verner om, er individenes rettssikkerhet i møte med staten, hvor alle skal ha garanti for at ikke framtidige regjeringer skal misbruke sin makt mot deg og meg.

Da Rødt varslet at vi ville fremme mistillitsforslag mot justisminister Sylvi Listhaug, manglet det ikke på såkalte eksperter som fortalte oss at det var fånyttet og hvor lite det ville bety. Heldigvis lyttet vi ikke til disse såkalte ekspertene. Det var helt nødvendig at ett parti foreslo å stille justisministeren til ansvar for det hun sier og gjør, og tok den opinionen som var der ute, på alvor og deres krav inn i stortingssalen. Og vi har sett at det norske folk har sagt høyt og tydelig ifra. Fredag kveld ble det startet en innsamlingsaksjon som motsvar til Listhaugs utspill. Siden fredag kveld har over 80 000 mennesker bidratt med å gi til sammen over 16 mill. kr til Leger Uten Grenser. Dette gir håp, et håp om at samhold kan vinne over hat, at toleranse kan vinne over intoleranse, og at det nytter å si at nok er nok.

Med Sylvi Listhaugs avgang er det slutt på at den høyre-radikale minoriteten får ture fram og herse med folk uten at de møter skikkelig motstand. Når en nå endelig møter den motstanden fra folkeflertallet og fra Stortingets flertall, ropes det opp om heksejakt og om knebling av ytringsfriheten. De som i årevis har opptrådt som

bøller, som har gått løs på svakt stilte grupper, tåler ikke at vi er uenige med dem og gir dem tydelig motstand, men det må Listhaug og hennes tilhengere bare bli vant til. For med Listhaugs avgang er det slutt på den tiden der den tause majoriteten lar seg kue av den høyre-radikale minoriteten, og det lover veldig godt for vårt lille land.

**Presidenten:** Presidenten gir nå ordet til statsministeren for en avsluttende kommentar.

**Statsminister Erna Solberg [10:47:14]:** Jeg avsluttet mitt korte innlegg ved starten av denne diskusjonen med en oppfordring om at vi kunne gå over til en debatt basert på saklighet og anstendighet, uten å karakterisere hverandre. I ettertid er det mulig at noen bør se på innleggene sine på nytt og vurdere om det var det som ble sagt i denne salen nå.

Det er mange områder det kunne vært interessant å gå i polemikk om – den solbergske parlamentarismen, ærligheten i den politikken som er i debatten, spørsmålet om høyrepopulismen er tatt inn i regjering, stempling fra den ene og den andre siden. Jeg tenker at det er andre dager for den polemikken enn i dag. Det kan være andre dager for den partipolitiske diskusjonen, med karakteristikk av hverandre som jeg mener vi helst burde unngå, men som jeg ikke synes at innleggene i denne debatten var representative for. Og når man snakker om heksejakt, er det interessant at i helgen var det en MDG-politiker som mente at man burde gjeninnføre heksebrenningen, med henvisning til Sylvi Listhaug. Det er kanskje flere som burde tenkt igjennom sin retorikk rundt disse sakene.

Jeg synes at et av de viktigste temaene vi bør snakke om, er hvordan vi bekjemper ekstremisme på best mulig måte. Det har hengt som en viktig sak over den regjeringen jeg har ledet i fire og et halvt år. Det har den gjort siden 22. juli, fordi det var et angrep som traff oss – først og fremst Arbeiderpartiet, fordi det var målet for terrorhandlingen. Men det traff demokratiet i Norge. Det er jo slik at vi stiller oss solidarisk med hverandre når ett parti blir truffet for det de har utført og ytrer som sin politiske holdning.

Derfor har oppfølgingsarbeidet siden 22. juli vært et av de viktige temaene for denne regjeringen, å følge opp det praktiske: etableringen av bedre beredskap gjennom oppfølgingen av 22. juli-kommisjonen, men også arbeidet for å bekjempe ekstremisme, fordi vi mente at det å forebygge ekstremisme var viktig. Derfor var noe av det første denne regjeringen gjorde, under ledelse av justisminister Anundsen, å utarbeide en handlingsplan mot radikaliserings og ekstremisme, ikke bare mot jihadismen og den fundamentale ekstremismen fra islam og islamske krigførere, men også mot høyreekstremisme.

Derfor var det denne regjeringen som etablerte et senter for forskning på høyreekstremisme, C-REX-senteret, som over fem år får 50 mill. kr for å forske nettopp på: Hva er det som skaper ekstreme holdninger i vårt land? Hvordan påvirkes dette? Derfor er handlingsplanen fornyet med nye tiltak, som bl.a. går på å følge opp hatprat. Hva er det som skaper hatpratet i sosiale medier? Hvilke ting er det som trigger det, og hvilken oversikt har vi? Det er nye forskningsprosjekter som er utlyst i år, knyttet til dette. Det var vi som etablerte 22. juli-senteret, for å sikre at vi ikke skulle glemme, og for å legge et grunnlag for at generasjoner etter oss skulle lære av den tragiske hendelsen som 22. juli var. Og det er vi som har laget en handlingsplan mot hatprat og sørget for et undervisningsopplegg rettet mot rekruttering til ekstremisme – i tillegg til alt det andre arbeidet som er gjort med dette.

Det er altså ikke grunnlag for å si at høyrepopulismen har kommet inn i regjeringen. Denne regjeringen har hatt et kraftfullt og klart svar mot høyrepopulisme, mot høyreekstreme tanker og mot venstreekstreme tanker og andre spørsmål som kan utfordre oss i tiden fremover. Det er nettopp fordi vi ser den verdenen som har utviklet seg, hvor ytterpunktene nærer hverandre, hvor ekstreme tankegods bidrar til at den ene siden nærer den andre siden i debatten – om det er antifascistiske fraksjoner, islamistiske jihadister eller nazistiske organisasjoner, som vi dessverre har sett fremveksten av, og som PST gjør. Vi jobber med det arbeidet som skjer ute i kommunene, så vel som med de handlingsplanene vi har, for å ha et bolverk mot at ungdom rekrutteres til disse ideene, for å lære noe annet.

Da mener jeg det er viktig at vi også klarer å føre en debatt i norsk politikk som tar tydelig og klar avstand fra alle former for ekstremisme. Det første vi kan gjøre, er å la være å stemple hverandre. Noe av det stemplingen medfører – det vet vi også fra den forskningen som er – er at jo mer vi stempler hverandre, jo mer flytter de ekstreme tankene inn i lukkede rom, og jo mindre utfordres de. Derfor er diskusjonen om anstendighet en viktig diskusjon i den politiske debatten, men det må også være en diskusjon om ærlighet knyttet til dette.

Jeg tenker at dagen for å ta opp alle de andre ballene som har vært i denne debatten, er på et annet tidspunkt, men når alle har lest referatene av hva de selv sa, kan de jo vurdere om de bidro til anstendighet i dagens debatt.

**Presidenten:** Med bakgrunn i statsministerens meddelelse vil presidenten foreslå at sak nr. 1 vedlegges protokollen. – Det anses vedtatt.

Videre vil presidenten foreslå at sakene nr. 4 og 5 utsettes og føres opp til behandling i et senere møte i Stortinget. – Det anses også vedtatt.

Sak nr. 2 [10:53:31]

*Innstilling fra justiskomiteen om Endringer i straffeprosessloven og folketrygdloven (tilgang og rett til offentlige ytelser ved unndragelse fra straff eller strafforfølgning) (Innst. 161 L (2017–2018), jf. Prop. 32 L (2017–2018))*

**Presidenten:** Presidenten ber om ro i salen.

**Frida Melvær (H) [10:54:40]:** I denne proposisjonen vert det foreslått lovendringar som inneber avgrensingar i tilgangen og retten til offentlege ytingar for personar som har unndrege seg straff eller strafforfølgning.

Endringane i straffeprosesslova sikrar at dei sikta ikkje får tilgang til utbetalingar og andre overføringar, inkludert offentlege ytingar, dersom formuen er sett under forvaltning som følgje av unndraging frå straff eller strafforfølgning. Endringane i folketrygdlova inneber at visse ytingar etter lova vert suspenderte eller reduserte dersom formuen til mottakaren er sett under forvaltning som følgje av unndraging frå straff eller strafforfølgning. Forslaget inneber ei utviding av gjeldande reglar om suspensjon av eller reduksjon i ytingar ved opphald i fengsel mv.

Slik folketrygdlova er innretta i dag, inneheld ho ei rekkje reglar som suspenderer eller avgrensar ytingar under varetektfengsling og strafforfølgning i fengsel, men ho har ingen regel som særskild avgrensar sikta si rett til ytingar utanfor sjølve varetektfengslinga eller strafforfølgninga. Om sikta unndreg seg strafforfølgning eller ein straffereaksjon, vil vedkomande, slik lovverket er utforma i dag, kunne ha rett til ytingar etter folketrygdlova så langt vilkåra for ytingane er oppfylte.

Føremålet med å suspendere eller redusere slike ytingar er todelt. For det første er det ønskjeleg å få eit meir effektivt tvangsmiddel mot unndraging frå straff og strafforfølgning, altså at ytinga ikkje skal kunne nyttast til å finansiere unndraging frå straff eller strafforfølgning. For det andre er det ikkje ønskjeleg å betale ut ytingar som sikta uansett ikkje skal disponere over.

Forslaget representerer eit inngrep i økonomien til dei sikta og må difor vurderast opp mot forholdsmessighetskrava som følgjer av EMK og Grunnlova. Vi oppfatar, i tråd med vurderinga til departementet, at dei foreslåtte lovheimlane pålegg retten å føreta forholdsmessighetsvurdering i dei konkrete tilfella, og at det kan vere rimeleg og nødvendig å bruke forvaltning av formuen til sikta som eit tvangsmiddel. Det er viktig å understreke at varigheita av tiltaket er opp til sikta sjølv, ettersom grunnlaget for tvangsmiddelet vil falle vekk når vedkomande vel å melde seg for myndigheitene. Forslaget inneber få utgifter for det offentlege, men kan gje innsparingar ettersom den sikta vil kunne tape dei ytin-

gane som skulle vore utbetalte i perioden unndraginga finn stad.

Regjeringa sitt forslag om å avgrense tilgang til offentlege ytingar under denne typen omstende er både treffsikkert og rimeleg. Ikkje minst er det viktig med tanke på at folk skal kunne ha tillit til korleis myndighetene forvaltar fellesskapet sine midlar. Det må òg sjåast som uheldig og ei utfordring at fleire tusen personar har unndragingsstraff og straffeforfølging i Noreg, samtidig som dei har teke imot ytingar frå det offentlege. I ytste konsekvens kan desse personane direkte eller indirekte ha – eller ha hatt – denne moglegheita nettopp fordi dei har teke imot denne typen ytingar frå det offentlege.

Endringane i straffeprosesslova og folketrygdlova som her er sette fram, vil kunne verke preventivt, samtidig som det òg vil kunne spare det offentlege for urettmessige utbetalningar i den perioden unndraginga finn stad.

Vi registrerer at alle høyringsinstansar som har gjeve uttale, har støtta opp om desse endringane, og eg er veldig glad for at det er ein samla komité som stiller seg bak tilrådingane som vert fremja i saka.

**Solveig Horne (FrP) [10:59:30]:** Takk til saksordføreren for en grundig redegjørelse for saken.

Jeg har bare lyst til å si på vegne av Fremskrittspartiet at vi er veldig glade for at regjeringen har lagt fram denne saken, og at den nå har fått så stor tilslutning i Stortinget. For det er viktig å stanse tilgangen på offentlige ytelser for personer som er dømt eller mistenkt for alvorlig kriminalitet, og som unndrar seg straff eller straffeforfølging. Da er begrensningene i trygde- og pensjonsrettighetene viktig å få på plass. Vi har sett at trygde- og pensjonsytelser er blitt utbetalt til personer som oppholder seg i utlandet for å unndra seg straff eller straffeforfølging for grov kriminalitet. Det vet vi er svært uheldig.

For å tvinge en som unndrar seg straff eller straffeforfølging, til å møte fram kan retten i dag sette domfeltes eller siktedes formue under forvaltning. Det vil si at personer som er dømt eller mistenkt for alvorlig kriminalitet, mister tilgangen til bl.a. penger og bankinnskudd. I noen slike tilfeller har rettens kjennelse blitt omgått ved at trygde- og pensjonsytelser har kunnet bli utbetalt til en konto i utlandet. De endringene som regjeringen her foreslår, vil innebære at alle utbetalinger, herunder offentlige ytelser, til domfelte eller siktede som har fått formuen sin satt under forvaltning, skal skje til en bankkonto i Norge som politiet har kontroll over.

Regjeringen foreslår videre at domfelte eller siktede i en slik situasjon også skal få begrenset visse rettigheter etter folketrygden. I dag er det slik at de som soner en fengselsdom, eller siktede som sitter i varetekt, må tåle

slike begrensninger så lenge de er i fengsel. Loven bør ikke gi bedre rettigheter til den som unndrar seg straff eller straffeforfølging. Det offentlige skal ikke – og bør heller ikke – gi økonomisk støtte til personer som unndrar seg straff eller straffeforfølging for grov kriminalitet, og som uansett ikke skal ha tilgang til de pengene. Å gi de personene anledning til å spare opp trygde- og pensjonsytelser mens de er på flukt, kan svekke virkningen av rettens beslutning om å sette deres formue under forvaltning. Til sammenligning vil heller ikke en arbeidstaker som unndrar seg straff eller straffeforfølging, normalt kunne opptjene lønn på vanlig måte.

Domfelte eller siktede kan selv når som helst sørge for at forvaltningen blir opphevet, ved å møte fram for politiet, og kan dermed igjen ha rett på trygde- og pensjonsytelser hvis vilkårene for dette er oppfylt for øvrig, for å sørge for nødvendig livsopphold i fengsel. Dette er en god sak, og den sikrer også lik behandling av de enkelte.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

**Statsråd Per Sandberg [11:02:49]:** Det er ikke min deltakelse i Vikersund som er årsaken til at jeg måtte bruke litt tid opp til talerstolen. Jeg har bare vært og kjørt i Korketrekkeren oppe i Holmenkollen på akkebrett. Men jeg tror jeg kan uttrykke det slik at begge deler er en ekstremsport, det kan jeg bekrefte.

Jeg tror alle er veldig enig i at det ikke er rimelig at personer som har reist ut av landet for å unndra seg straff eller etterforskning, fortsatt skal motta trygdeytelser fra det landet man rømmer fra. Dette lovforslaget vil være et treffsikkert virkemiddel for å stoppe akkurat det. Etter dagens regler kan politiet be retten sette formuen til personer som unndrar seg straff og etterforskning, under offentlig forvaltning. Dette vil bl.a. sperre alle bankkontoer og gjøre det betydelig vanskeligere for dem å finansiere bl.a. flukt. Formålet er å sørge for at slike personer melder seg til politiet og tar sin straff. I praksis har det likevel skjedd at offentlige ytelser fra Nav har blitt holdt utenfor politiets kontroll, bl.a. ved at de har blitt utbetalt til domfeltes utenlandske konto.

Derfor er det viktig og veldig bra at en samlet justiskomité har gått inn for regjeringens forslag til lovendringer. Lovendringene som foreslås i straffeprosessloven, vil sikre at dersom noen har fått formuen satt under offentlig forvaltning som følge av unndragelse, mister de tilgangen på alle offentlige ytelser og andre utbetalinger. Det er helt nødvendig for at dette virkemiddelet skal virke effektivt og preventivt mot unndragelse. Samtidig er det ingen grunn til at staten skal utbetale offentlige trygdeytelser til personer som uansett ikke skal disponere disse midlene. Lovendringene som foreslås i

folketrygdloven, vil derfor begrense selve retten til mange trygde- og pensjonsytelser.

Jeg er helt enig med justiskomiteen i at ved å begrense tilgangen til offentlige ytelser på denne måten vil man også bidra til å opprettholde skattemoral og befolkningens tillit til hvordan fellesskapet bruker midlene, hvordan de forvaltes. At det er opp til domstolene å avgjøre om noens formue skal settes under offentlig forvaltning, ivaretar de nødvendige rettssikkerhetsprinsippene, som det har vært noen spørsmål rundt.

Det er også viktig å huske på at den offentlige forvaltningen av siktedes eller domfeltes formue vil oppheves så snart vedkommende melder seg for politiet. Det er dermed opp til vedkommende selv hvor lenge en offentlig forvaltning av formue skal vare.

Jeg er derfor glad for at vi i dag kan samles om dette lovforslaget. Jeg tror også vi kan være enige om at forslaget er nødvendig, at forslaget er balansert, og forhåpentligvis vil det også bli et effektivt virkemiddel i praksis.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [11:06:45]:** I vår hadde TV 2 en oppfølging av en enkeltsak om en person som oppholdt seg i Thailand, og som var mistenkt for å ha begått alvorlig kriminalitet, men som da mottok uføretrygd fra den norske stat. Dette er et eksempel på saker som jeg tror de aller fleste velgere, de aller fleste folk der ute, mener er totalt urimelig. Det handler om tillit og om respekt for at skattepengene skal benyttes på et godt vis, at vi ikke har et system som bidrar til at personer som unndrar seg straff, eller unndrar seg straffefølgelse, skal motta offentlige ytelser. Dette er et eksempel på en sak hvor alle er enig, og det synes jeg også er veldig bra at Stortinget gir uttrykk for i dag, for det er en enstemmig innstilling fra komiteen som ligger på bordet.

Det som er litt synd, er at dette har tatt lang tid. Disse mulighetene har eksistert over mange år. Jeg skal ikke fordele skyld, for det er mange regjeringer – over flere år – som kunne ha ryddet opp i dette. Jeg skal ikke gjøre partipolitikk ut av dette, men nå ryddes det opp, nå sendes det et klart signal: Personer som unndrar seg straff, unndrar seg straffefølgelse, kan ikke forvente at de skal motta finansiering fra folketrygden, fra skattebetaerne.

Det er bra, og regjeringen fortjener all honnør for at man nå rydder opp i dette. Jeg synes også at det viser Stortinget på sitt beste når man enstemmig – slik som man kommer til å gjøre i dag – sørger for å rydde opp i en urimelighet, som folk flest mener er nødvendig. Så det er godt, og det er en gledens dag at vi i dag setter punktum for denne urimeligheten.

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

Sak nr. 3 [11:09:24]

*Innstilling fra justiskomiteen om Endringer i lov om fullbyrding av nordiske dommer på straff mv. og straffegjennomføringsloven mv. (overføring av samfunnsstraff mv.) (Innst. 158 L (2017–2018), jf. Prop. 34 L (2017–2018))*

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

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

– Det anses vedtatt.

**Guro Angell Gimse (H) [11:10:22]** (ordfører for saken): Dette er også et lovforslag det er bred enighet om i Stortinget.

I dag kan en person i ett nordisk land som blir idømt fengsel, søke om å få gjennomført straffen i et annet nordisk land på noen vilkår. Dette gjelder altså ikke samfunnsstraff. Det har foregått et arbeid over mange år for å få utvidet samarbeidet til også å gjelde samfunnsstraff. Arbeidet har pågått i en nordisk arbeidsgruppe, på justisministermøte og på Nordisk ministermøte. Etter forslaget endres nå loven slik at norske myndigheter får adgang til å overføre gjennomføring av samfunnsstraffdommer til andre land i Norden. Det gjelder også andre lands muligheter til å overføre straffen til Norge.

Det gjør at norske domstoler kan idømme samfunnsstraff i stedet for fengselsstraff også for lovbrutere som er bosatt i et annet nordisk land enn Norge. Fullbyrdingen kan så finne sted i deres hjemland. Rehabilitering og tilbakeføring av straffedømte til samfunnet er et viktig prinsipp i norsk og nordisk kriminalomsorg, men med denne lovendringen vil vi sørge for at mennesker får gjort opp for seg på en hensiktsmessig måte også om de bor i et annet land.

Det foreslås i tillegg endringer i straffegjennomføringsloven som ikke har noe med proposisjonen for øvrig å gjøre. Blant annet foreslås det at det maksimale timentall for samfunnsstraff utvides fra 180 timer til 240 timer. Et annet forslag innebærer at kontrollmuligheten for fengsler med høyt sikkerhetsnivå blir på samme nivå som for fengsler med særlig høyt sikkerhetsnivå. Dette forslaget innebærer at man også her vil kunne undersøke en advokat eller en offentlig myndighetsperson ved bruk av teknisk utstyr eller hund før kontakt med innsatte.

Vi anbefaler Stortinget å stemme for innstillingen i sin helhet.

**Maria Aasen-Svensrud (A) [11:13:00]:** Takk for en grundig gjennomgang fra saksordføreren.

Forslaget har som intensjon gjensidig å overføre gjennomføring av samfunnsstraff mellom de nordiske landene. At straffen gjennomføres i det landet vedkommende har tilhørighet til, vil oppfylle intensjonen i normalitets- og nærhetsprinsippet for soning og vil dermed lettere kunne føre til en god tilbakeføring til samfunnet der personen skal bo og leve.

Forslaget innebærer også en utvidelse av inngangskontroll overfor advokater og offentlige myndighetsrepresentanter til å gjelde i fengsler med høyt sikkerhetsnivå. Både Advokatforeningen og Rettspolitisk forening mener dette vil kunne gjøre oppdraget som forsvarer vanskeligere og svekke forholdet mellom advokat og klient.

Arbeiderpartiet kan ikke se at det er oppgitt noen særskilt årsak til denne endringen, eller at det nå er blitt et større behov for kontroll av advokater. Likevel er det ikke kontrollen i seg selv vi er uenig i, men vi stiller spørsmål vedrørende økt vanskelighet i gjennomføring av forsvareroppgaget. Å gjennomføre stikkprøver i stedet for krav om inngangskontroll for alle vil etter vår mening oppfylle behovet og formålet i forslaget. Derfor fremmer Arbeiderpartiet, sammen med Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, ved praktisering av hjemmel i straffegjennomføringsloven § 27, om at undersøkelser overfor advokat i fengsler med høyt sikkerhetsnivå begrenses til stikkprøver, og at regjeringen på et senere tidspunkt kommer tilbake til Stortinget med en vurdering om dette er tilstrekkelig.»

Forslaget er herved fremmet.

**Presidenten:** Representanten Maria Aasen-Svensrud har tatt opp det forslaget hun refererte.

**Liv Gustavsen (FrP) [11:15:00]:** Først vil jeg takke saksordføreren for et godt samarbeid og en god gjennomgang av saken.

Denne lovendringen kommer som en tilpasning til hvordan samfunnet utvikler seg. Mennesker bosetter seg mer på tvers av grensene og spesielt i nærliggende land i Norden. For Høyres og Fremskrittspartiets medlemmer i komiteen er det viktig at straffedømte gis muligheten til å møte samfunnet på en riktig måte etter endt soning. Endringer i lov om fullbyrding av nordiske dommer på straff og straffegjennomføringsloven, altså overføring av samfunnsstraff, gir denne muligheten.

De nordiske landene har en tilnærmet lik straffelov, derfor ligger det til rette for at gjennomføring av samfunnsstraff kan utøves på tvers av grensene. Det som er viktig, og hovedgrunnen til en slik avtale, er hele målsettingen med en straff, som er å gjøre opp for seg, for så å kunne gå videre i livet på en lovlydig måte. Den beste måten er at man soner slike korte straffer og samfunnsstraffer i nærheten av det samfunnet man skal fortsette å leve i, og eventuelt har familie og venner i. Det foreslås derfor å utvide bostedskravet i straffeloven § 48 til å omfatte de andre nordiske landene i tillegg til Norge. Forslaget innebærer at norske domstoler kan idømme samfunnsstraff i stedet for fengselsstraff for lovbrutere som er bosatt i et annet nordisk land enn Norge. Samfunnsstraffen kan deretter overføres til fullbyrding i hjemlandet. En viktig forutsetning for gjennomføringen er at samfunnsstraffområdet i de nordiske landene er likt, og at disse endringene vil ha minimale økonomiske og administrative konsekvenser.

Når det kommer til forslaget om å styrke adgangskontrollen i fengsler med høyt sikkerhetsnivå og å ha samme adgangskontroll som i fengsler med særlig høyt sikkerhetsnivå, støttes dette. Kriminalomsorgen kan her anvende teknisk utstyr eller hund ved kontroll overfor advokater eller offentlige myndighetspersoner. Behovet for sikkerhetstiltak har blitt større de siste årene, herunder for fengsler med høyt sikkerhetsnivå.

Sikkerhetsmessig er det uheldig at kriminalomsorgen ikke kan pålegge advokater eller offentlig myndighetspersoner eksempelvis å passere metallportner i fengsler med høyt sikkerhetsnivå. Vi mener derfor at forslaget om utvidet kontrolladgang i fengsler med høyt sikkerhetsnivå er i overensstemmelse med Norges konvensjonsforpliktelser, og støtter som sagt denne endringen i lovverket.

**Emilie Enger Mehl (Sp) [11:18:25]:** Ved gjennomføring av straff er det avgjørende å sikre at rammene rundt den straffedømte gir gode forutsetninger for å leve et lovlydig liv. Overføring av straffegjennomføring mellom de nordiske landene når det er snakk om samfunnsstraff eller samfunnstjeneste, er positivt. Det vil sørge for at samfunnsstraff og samfunnstjeneste kan gjennomføres i staten der den straffedømte skal bo og fungere, og det legger til rette for god integrering i samfunnet og for å bygge videre på et liv uten kriminalitet. Det er gunstig både for den straffedømte og for stor-samfunnet.

Når det gjelder forslaget om utvidelse av adgangskontroll overfor advokater og offentlige myndighetsrepresentanter til også å gjelde fengsler med høyt sikkerhetsnivå, mener Senterpartiet at dette i første omgang må begrenses til en ordning med stikkprøver. Departe-

mentet må deretter, basert på de erfaringene man gjør seg, gjøre en nærmere vurdering av behovet for å utvide ordningen. Forsvareroppgjøret er av en helt spesiell karakter. Det er viktig å verne om både den generelle tilliten samfunnet har til forsvarere og advokater, og tillitsforholdet mellom advokat og klient. Forslaget om en utvidet kontroll synes ikke å være begrunnet i et større behov for en slik kontroll enn det det har vært tidligere. Jeg hørte at representanten Gustavsen refererte til et slikt utvidet behov, men jeg kan ikke se at det er dokumentert.

Innføring av økt adgangskontroll kan innebære betydelige praktiske og tidsmessige problemer fordi mange fengsler ikke er tilrettelagt for det. Det er fare for at forslaget vil innebære en stor økning i tids- og ressursbruk både fra kriminalomsorgen og fra forsvarernes side. Vi mener det er riktig å legge stor vekt på at forsvareroppgjøret ikke må bli vanskeligere å utføre eller mer tidkrevende enn det er i dag. Vi vil derfor støtte et tilleggsforslag om å ta stikkprøver, i tråd med det jeg har sagt.

**Statsråd Per Sandberg [11:20:56]:** Jeg setter pris på at justiskomiteen enstemmig har gitt sin tilslutning til de foreslåtte lovendringene. Lovendringene innebærer, som flere har vært inne på, et viktig tilskudd til et vel fungerende system for nordisk soningsoverføring. Det styrker sikkerhetsregimet rundt fengslene våre.

I mange straffesaker idømmes det samfunnsstraff. En positiv side ved denne straffarten er at det gir den domfelte mulighet til å videreføre arbeidsforhold og andre ting i livet som peker i riktig retning, nemlig mot et liv uten kriminalitet. Lovforslagene legger til rette for at dommer på samfunnsstraff og samfunnstjeneste kan overføres til fullbyrding mellom de nordiske landene, på samme måte som for andre straffarter.

Hensynet til domfeltes rehabilitering tilsier at samfunnsstraffen bør gjennomføres i det landet vedkommende har sin tilhørighet. I dag er det bare i saker der tiltalte har bosted i Norge, at det kan idømmes samfunnsstraff. For tiltalte med bosted utenlands er ikke samfunnsstraff en mulighet. Da er det lite hensiktsmessig at det i saker der det ellers kunne ha ligget til rette for å idømme samfunnsstraff, må idømmes fengselsstraff fordi tiltalte bor i et annet nordisk land. Det er bl.a. denne svakheten vi nå rydder opp i.

Det rettslige grunnlaget for samfunnsstraff, innholdet i og gjennomføringen av samfunnsstraffen er tilnærmet lik i de nordiske landene. Dette gir derfor et godt grunnlag for at lovbytere som har bosted i et annet nordisk land, skal kunne idømmes samfunnsstraff på lik linje med norske borgere. Samfunnsstraffen kan deretter overføres til fullbyrding i hjemlandet. I tillegg til å være en innholdsmessig god løsning representerer lov-

endringene at dette er positive bidrag til fortsatt godt nordisk samarbeid på straffesaksområdet.

Det andre hovedpunktet i denne lovsaken er forslaget om å utvide muligheten for adgangskontroll overfor advokat eller offentlig myndighetsrepresentant ved innpassering i fengslet. I dag står disse gruppene i en særstilling sammenlignet med andre grupper – i form av mindre kontroll. Jeg registrerer at flertallet i justiskomiteen og Advokatforeningen framhever argumenter for å videreføre dagens ordning – også forslaget som ble fremmet. Men utviklingen krever at vi tenker helhetlig på sikkerhet. Jeg kan ikke se at den endringen som ligger i lovforslaget vedrørende advokater, vil medføre nevneverdig økt tidsbruk eller på annen måte vanskeliggjør deres oppgaver. Det er opplyst fra kriminalomsorgen at det sjelden er problemer med kø under kontrollen i fengsel. Kontrollen skal gjennomføres på en måte som respekterer innsattes rett til både skriftlig og muntlig ukontrollert kontakt med sin advokat.

Lovendringen er i tråd med utviklingen ellers i samfunnet og understøtter behovet for en effektiv kontroll, til vern av alle som befinner seg i et fengsel. Vi snakker da om vern av både innsatte og alle andre som har en rolle under gjennomføring av straff og varetekt. En ordning med stikkprøver vil heller ikke oppfylle formålet på en like god måte. På denne bakgrunn er jeg glad for at en samlet komité har stilt seg bak lovforslaget.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. Sakene nr. 4 og 5 er utsatt.

Sak nr. 6 [11:25:23]

*Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Martin Henriksen, Leif Audun Sande, Torstein Tvedt Solberg og Nina Sandberg om å innføre den praktiske skolesekken for elever i barne- og ungdomsskolene (Innst. 179 S (2017–2018), jf. Dokument 8:95 S (2017–2018))*

**Presidenten:** Etter ønske fra utdannings- og forskningskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Mona Fagerås (SV) [11:26:23]** (ordfører for saken): På vegne av utdannings- og forskningskomiteen vil jeg legge fram komiteens innstilling til Dokument 8:95 S

for 2017–2018 fra Arbeiderpartiet om å innføre Den praktiske skolesekken som en nasjonal satsing i barne- og ungdomsskolene – et tilbud alle kommuner må utforme og gi sine elever.

Komiteen viser til både Ludvigsen-utvalgets rapport og rapporten «Det muliges kunst», som begge vektlegger de praktisk-estetiske fagenes rolle i framtidens skole. Skolen skal ikke utdanne elever til kun å repetere kunnskap vi allerede har. Norge trenger kreative, skapende og innovative elever for å møte framtidens utfordringer.

Det er en samlet komité som understreker at en av de viktigste oppgavene for skolen er å sikre at alle elever får utvikle sitt potensial, både faglig og kreativt. For at hver enkelt elev skal få utfordringer og oppleve mestring ut fra sine evner og behov, må skolen ha et balansert fagtilbud der teoretisk studieforberedelse ikke fortrenger de praktisk-estetiske fagene, og der kreative stimuli er gjennomgående i hele skoleløpet. Elever lærer på ulike måter, og like viktig som et mangfoldig fagtilbud er det at skolene tar i bruk et mangfold av pedagogiske metoder.

Komiteen viser til at Stortinget i forbindelse med behandling av Meld. St. 28 for 2015–2016 ba regjeringen om å legge fram en plan for hvordan de praktisk-estetiske fagene i skolen kan styrkes på kort og lang sikt, og at en slik plan også må omhandle rekruttering av kvalifiserte lærere til de praktisk-estetiske fagene. Komiteen ser fram til at en slik plan blir presentert for Stortinget så raskt som mulig.

Men selv om komiteen samlet er svært positiv til de praktisk-estetiske fagenes plass i skolen, har ikke de andre partiene støttet forslaget fra Arbeiderpartiet om å innføre en nasjonal satsing på den såkalt praktiske skolesekken. Partiene vil nok selv begrunne dette i den påfølgende debatten. For SVs vedkommende vil vi vektlegge andre virkemidler for å gi skolene og lærerne det handlingsrommet som trengs for å skape en mer praktisk og variert skoledag, der de praktisk-estetiske fagene får økt oppmerksomhet og plass i skolen.

Imidlertid står et flertall i komiteen, bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV og Kristelig Folkeparti, sammen om å understreke skolens viktige oppdrag: å øke elevenes kunnskaper og ferdigheter i de praktisk-estetiske fagene. Skal vi lykkes med dette, må vi legge til rette for at skolene har lærere med kompetanse i disse fagene.

Statistisk sentralbyrå gjorde i 2014 på oppdrag fra Kunnskapsdepartementet en kartlegging av grunnskolelærernes kompetanse, som bl.a. viste at 36 pst. av lærerne i kunst og håndverk, 45 pst. av lærerne i mat og helse, 40 pst. av lærerne i kroppsøving og 34 pst. av lærerne i musikk ikke oppfylte kompetansekravene i de praktiske-estetiske fagene på ungdomstrinnet. Komiteen foreslår derfor at regjeringen sikrer at kandidater

med bachelor i praktisk-estetiske fag – 180 studiepoeng – kvalifiserer for opptak til praktisk-pedagogisk utdanning – PPU.

På denne bakgrunn anbefaler jeg på vegne av flertallet i komiteen følgende forslag til vedtak:

«Stortinget ber regjeringen sikre at bachelor i praktiske og estetiske fag (180 studiepoeng) kvalifiserer for opptak til praktisk-pedagogisk utdanning, PPU.»

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

**Martin Henriksen (A) [11:31:24]:** Fellesskolen er vår viktigste felles arena der man møtes på tvers av sosial klasse, inntekt, religion eller bakgrunn. Gjennom fellesskolen har vi mulighet til å løfte alle, gi dem ferdigheter, kompetanse og verdier, verdier som både samler, bygger tillit og gir trygghet for egne standpunkt og eget ståsted. I dagens samfunn er fellesskolen den viktigste felles arenaen som vi bør bygge opp om, for alle elever.

I denne konkrete saken handler det fra Arbeiderpartiets side om at vi trenger en skole for alle, der alle barn får mulighet til å lære på den måten som passer for dem. Barn er ikke laget for å sitte bak en pult hele dagen. De trenger å lære med både hode og hender. Jeg får ofte høre at skolen har blitt for akademisk, med for lite rom for praktisk læring. Dessverre tror jeg det er noe i det. Sløydbenken er borte fra mange skoler. Å prøve seg på praktiske ferdigheter hjemme er ikke like vanlig som det var før, og færre barn har i dag foreldre som er fagarbeidere. Derfor er det også mange som ikke har noe skikkelig inntrykk av hva yrkesfag er, eller om de liker praktisk arbeid. De får heller ikke prøvd seg eller oppdagget hvilke talenter de har. Samtidig har karakterpresset på unge økt, og flere barn og unge rapporterer om psykiske problemer, en skole med økt stress og prestasjonsangst blant unge.

Vi har nå også en helt nødvendig diskusjon om seksårsreformen. Det er nødvendig. Elever bør få lære med både hode og hender, og Arbeiderpartiet vil ha en skole med mer praktisk læring helt fra 1. klasse på barneskolen. Det er bakgrunnen for at vi fremmer forslaget i denne saken om en praktisk skolesekk. Det å skape bedre sammenheng mellom teori og praksis fra første skoleår er viktig. Det er viktig fordi grunnskolen bør forberede elevene på hele bredden av utdanningsmuligheter i videregående, og for å bedre rekrutteringsgrunnlaget for yrkesfagene, som er de utdanningsprogrammene om lag halvparten av elevene fortsetter på. Vi mener at å innføre en praktisk skolesekk som en nasjonal satsing i barne- og ungdomsskolen vil gi elever mer kunnskap om og innsikt i fag og yrkesutøvelse, gi dem muligheten



til å lære gjennom praksisnær undervisning og inspirere flere unge til å velge fagopplæring senere.

I utformingen av Den praktiske skolesekken bør man hente inspirasjon fra Den kulturelle skolesekken. Det må bli like naturlig for elever å besøke en byggeplass, et sykehjem eller en bedrift som det er å delta på en teaterforestilling eller besøke et museum. Man kan trekke representanter fra arbeidslivet eller opplegg inspirert av arbeidslivet inn i undervisningen på skolen, men man kan også gjøre det mer direkte, slik som med Den praktiske skolesekken byrådet i Oslo har innført, der de sammen med byggebransjen har utviklet et undervisningsopplegg der elevene får bygge modeller av hus.

Dette handler ikke om å skille mellom teori og praksis, men om å skape en sammenheng mellom teori og praksis. Det fins allerede mange gode eksempler på praktisk læring ved mange skoler, men kanskje har mye av den praktiske læringen falt ut, muligens som følge av lærere med liten tid, at det har blitt fokusert for mye på testresultater og måling i skolen, framfor hva som skaper best mulig læring for elevene. Det trengs at man fokuserer mer systematisk på bruk av praktiske læringsformer ved alle skoler, fordi det kan gi elever på alle klassetrinn en mer variert skoledag med større motivasjon og bedre læring. Jeg synes det er synd at fokuset på en bred innsats for en mer praktisk skoledag ikke kommer fram i regjeringserklæringen.

Innholdet i en praktisk skolesekk må helt åpenbart utformes lokalt. Til argumentet mot å støtte forslaget om en praktisk skolesekk – at man ikke vil pålegge lokale opplegg: Den kulturelle skolesekken er et nasjonalt støttet initiativ som fokuserer på noe som er viktig, og som er en mangelvare i skolen i dag.

Vi får mange innspill fra lærere, skoleledere og fagarbeidere om at engasjementet og respekten for praktisk arbeid bør øke i samfunnet. Det bør ikke minst øke i skolen. Vi har mange forslag. Dette er ett forslag til hvordan man kan få mer praktisk læring tilbake i skoleverket.

**Presidenten:** Vil representanten ta opp forslaget fra Arbeidarpartiet?

**Martin Henriksen (A) [11:36:32]:** Ja, det vil jeg gjerne gjøre.

**Presidenten:** Representanten Martin Henriksen har teke opp det forslaget han refererte til.

**Turid Kristensen (H) [11:36:46]:** Det er stor enighet om at de praktiske og estetiske fagene er viktige i norsk skole. Praktisk arbeid i skolen er viktig fordi praktiske ferdigheter er en sentral del av elevenes kompetanse, fordi mange elever lærer gjennom praktiske tilnærmin-

ger, og fordi elevene bør ha kjennskap til ulike typer yrkesutøvelse.

Det eksisterer allerede mange føringer og ordninger i grunnopplæringen som vektlegger betydningen av praktisk arbeid i skolen. Det er satt i gang mange tiltak for å sikre vektleggingen av praktiske ferdigheter i grunnskolen og for å sikre god rekruttering til yrkesfagene. Flere regjeringer har bidratt med tiltak for å bedre forholdet mellom teori og praksis i skolen, og noe av det siste, og kanskje noe av det viktigste, er arbeidet med fagfornyelsen, som nå er i gang. Vi ønsker en skole som også vektlegger praktiske og estetiske fag og ferdigheter, fordi vi ønsker å gi våre barn og unge en så god skole som mulig.

Nå er innstillingen i denne saken endret litt når det gjelder hva denne debatten sannsynligvis kommer til å handle mest om. Forslaget fra Arbeiderpartiet om å innføre Den praktiske skolesekken har ikke støtte fra noen av de andre partiene i komiteen, og det er jeg glad for, for dette ville igjen vært et tiltak som ville gått altfor langt i å detaljstyre innholdet i skolen og begrense lærernes handlingsfrihet og metodefrihet.

Det forslaget som er lagt fram som komiteens tilråding, er et forslag som ikke har fått støtte fra Høyre, et forslag om å la søkere til praktisk-pedagogisk utdanning med bachelor i praktiske og estetiske fag få opptak på et lavere grunnlag enn studenter med bakgrunn i de fleste andre fag. Forslaget bygger på et sviktende premiss, og det er også en feil i merknaden fra flertallet. Det er ikke slik at forskriften for praktisk-pedagogisk utdanning som kom i 2015, inneholder et unntak for opptak av studenter med en bachelor i praktiske og estetiske fag. Den inneholder derimot et unntak for søkere med bachelor i utøvende og skapende kunsthøgskulefag, som omfatter et fåtall utdanninger og idrettsfag. Det er derfor ikke riktig at Kunnskapsdepartementet har foreslått å innskrenke dette. Dette er en feiltolkning av gjeldende forskrift som får stå for merknadsskrivernes regning. Hvordan man i merknaden også kan påstå at flere læresteder har satt i gang et arbeid for å legge til rette for slike bachelortilbud, er ganske vanskelig å forstå, for det kan de ikke hatt noe grunnlag for å tro skulle være et gyldig opptaksgrunnlag.

Jeg synes det er merkelig at de samme partiene som sier at de ønsker økt kompetanse gjennom en femårig lærerutdanning, økt status for lærerutdanningene og økt satsing på de praktiske og estetiske fagene, samtidig ønsker å innføre et unntak fra opptakskravene til denne utdanningen.

Regjeringen har høye ambisjoner for alle fag i norsk skole, også de praktiske og estetiske. Et kompetanseløft må til for å heve lærernes kvalifikasjoner, også i disse fagene. Lavere krav til kompetanse her kan gi svekket sta-

tus for fagene i skole og i samfunn og gi inntrykk av at politikerne prioriterer teoretiske og kognitive ferdigheter, for ikke å snakke om at politikerne er villige til å godta at lærere med lavere utdanning og lavere kompetanse skal undervise våre barn og unge i disse fagene. Lavere krav vil kunne føre til dårligere, og ikke bedre, rekruttering av faglærere til praktiske og estetiske fag. Når skolene skal ansette lærere, vil de høyst sannsynlig først ansette en lærer som kan undervise i mer enn ett fag, slik lærere med en bachelor i praktiske og estetiske fag ikke vil kunne. I verste fall vil det kunne føre til et lønnskillende der lærere i praktiske og estetiske fag blir hengende etter i lønnsutviklingen sammenlignet med lærere som har en femårig lærerutdanning. Vi mener fremdeles at den sikreste måten å få økt rekruttering av lærere innen forskjellige fag på, er å heve lærernes status, og da er ikke dette veien å gå.

Regjeringen har nylig satt i gang en prosess ved å nedsette et utvalg som skal utrede og eventuelt utvikle en femårig tofaglig lærerutdanning i praktiske og estetiske fag – en utdanning som i dag altså er treårig og ettfaglig. Det er også vurdert å gjøre regelendringer som åpner for at alle søkere til praktisk-pedagogisk utdanning med bachelor kan tas opp til en treårig mastergrad som integrerer den praktisk-pedagogiske utdanningen. Slike utdanninger, kanskje kombinert med en utsatt frist for å iverksette mastergrad som opptaksgrunnlag, vil være en langt bedre løsning for å heve kompetansen og statusen til lærerne i praktiske og estetiske fag, noe jeg er overbevist om også vil kunne øke rekrutteringen til fagene – til det beste for våre elever. Dersom et flertall her i dag går inn for det som er foreslått i komiteflertallets tilråding, tror jeg ikke vi kommer dit. Det vil være synd, både for lærerne i de praktiske og estetiske fagene og ikke minst for elevene.

Jeg vet at det ikke skjer så ofte, men jeg har likevel et håp om at det kan bli flertall for ikke å gå inn i komiteflertallets merknad og forslag i denne saken, og at vi i stedet kan jobbe for en bedre løsning, slik departementet allerede er i gang med, for økte kvalifikasjoner og økt rekruttering også for lærere i praktiske og estetiske fag. Det er lov å håpe.

**Roy Steffensen (FrP) [11:41:53]** (komiteens leder): I dokumentet fremmes det forslag om å innføre Den praktiske skolesekken som en nasjonal satsing i barne- og ungdomsskolen, som et tilbud som alle kommuner må utforme og tilby sine elever.

Jeg støtter intensjonen bak forslaget og vil selv understreke behovet for mer praksisretting av undervisningen. Det er rett som representanten Martin Henriksen sier, at barn ikke er skapt for å sitte i ro en hel dag. Det er viktig at de lærer å lære både med hodet og med

hendene. Men jeg ønsker ikke å pålegge kommunene å tilby en praktisk skolesekk. Jeg vil avvente fagfornyelsen og arbeidet som skjer der for å legge til rette for en mer praksisrettet undervisning.

Fremskrittspartiet er tilhenger av at grunnskolen skal gi grunnlag for alle fagretninger og passe for alle. Jeg er opptatt av at alle skal kunne bli den beste versjonen av seg selv, og en av de viktigste oppgavene for skolen er å sikre at alle elever skal få utvikle sitt potensial, både faglig og kreativt – få utfordringer og oppleve mestring ut fra evner og egne forutsetninger. Skal vi få til dette, må skolen ha et balansert fagtilbud der det er plass til både teoretiske fag og praktiske og estetiske fag.

Fremskrittspartiet er tilhenger av bl.a. nivådeling, at tilpasset opplæring skal gjelde for alle, og at vi skal gi stor frihet til lærere og skoleledere når det gjelder hvordan de vil utforme skolehverdagen. Jeg er overbevist om at skoledagene vil bli bedre om lærerne får bestemme enda mer selv, og jeg mener de trenger mer tillit og frihet – ikke enda en ferdigpakket ryggsekk pålagt av staten. Jeg er bekymret for at dette pålegget vil føre til en innsvævring av lærernes faglige skjønn og frata skolen og lærerne det ansvaret de har for undervisningen.

Det er fantastisk å høre om alle varierte måter lærere på skoler rundt om i landet løser forskjellige problemstillinger på, og hvordan de velger å være kreative i måten de underviser elevene sine på. Det er initiativ jeg vil rose, og eksemplet fra Oslo som er brukt som grunnlag for denne saken, er kjempebra. Men det må ikke være sånn at vi får Dokument 8-forslag om påbud om hva alle skoler bør gjøre, hver gang en Arbeiderparti-politiker besøker en skole. Jeg synes det er positivt om skoler og lærere på eget initiativ setter i gang tiltak som fører til mer praksisrettet undervisning og kontakt med lokale arbeidsplasser, men det er skolen og lærerne som er best til å vurdere hvordan dette skal gjøres.

I Fremskrittspartiet er vi for valgfrihet. Derfor har vi vært med på å innføre et nytt, valgfritt arbeidslivsfag i skolen, som nettopp har som formål å gi elevene erfaring med yrkesutøvelse. Jeg synes det er prisverdig av forslagsstillerne å løfte debatten. Er det noe vi trenger, er det flere fagarbeidere i fremtiden. Seks av ti bedrifter i NHO har varslet at vi trenger flere fagarbeidere, og SSB har varslet at vi vil trenge nesten 100 000 nye fagarbeidere de neste 20 årene. Da er det viktig at vi får flere til å bli kjent med praktiske fag og deretter velge yrkesfag. Men i den sammenheng er det viktig å huske at det spiller ingen rolle hva som blir gjort i grunnskolen, dersom de aldri kommer ut i arbeid på grunn av manglende lærlingplass.

Det er vi i regjering som har turt å stille krav til at offentlige bedrifter skal ta inn lærlinger. Det gjorde ikke den forrige regjeringen. Og det var vi som økte lærling-

tilskuddet, mens den forrige regjeringen lot det stå tilnærmet stille. Resultatet ser vi etter satsingen vår på yrkesfag – at 2017 ble det året da flest lærekontrakter ble inngått.

Denne regjeringen er både opptatt av et yrkesfagløft og av å praksisrette skolehverdagen mer. Men vi mener det er naturlig å avvente fagfornyelsen som pågår, før vi eventuelt pålegger større endringer av læreplaner og innretning av skolehverdagen.

**Marit Knutsdatter Strand (Sp) [11:46:14]:** Praktisk og teoretisk kompetanse er like mye verdt. Elevene i skolen har både praktiske og teoretiske ferdigheter. De lærer, mestrer og blir motivert på ulikt vis. Ingen elever er like, men alle skal ha like muligheter, både praktisk og teoretisk. Det må skolen ta høyde for.

I dagens sak er intensjonen, som flere talere før meg har sagt, god. Det er et ønske om å få mer praksis inn i skolen. Utfordringen er når det kommer som et prosjekt, et sideprosjekt som – slik Senterpartiet ser det – ikke uten videre kan passes inn i arbeidet skolene allerede gjør for å løfte praktiske ferdigheter og mestring.

Kunnskapsløftet har vist seg å gjøre skolen for teoretisk og ensrettet. Omfattende måling og testing av elevenes læringsresultater i prioriterte fag og ferdigheter gir et skjevt bilde av hva skolen er til for. Samfunnsoppdraget er langt større enn å gi økt læringstrykk i basisfagene. Derfor trenger vi mer praktisk læring inn i skolen i alle fag. Tidstyver og rapporteringskrav er eksempler på elementer som fortrenger undervisning.

I Senterpartiets ånd er det de med skoen på som vet best hvor den trykker. De praktiske og estetiske fagene i skolen trenger et løft, og de trenger rekruttering av lærere. Derfor er forslaget om å sikre at de med bachelor i praktiske og estetiske fag er kvalifisert for opptak til praktisk-pedagogisk utdanning, viktig. Nå som revideringen av læreplanene er godt i gang, er det viktig at praktikerne også får mene noe om innholdet i de praktiske fagene. I tillegg må det være rom for f.eks. aktivitetslæring, uteundervisning og utferder som kan gi elevene praktisk læringsutbytte i andre fag. Lærernes metodefrihet er uansett et viktig prinsipp.

Senterpartiet har over mange år arbeidet for at undervisningen i barne- og ungdomsskolen skal bli mer praktisk innrettet. En mer praktisk skoledag er viktig, både for elevenes motivasjon, for bedre å kunne ivareta ulike elevgrupper og for å rekruttere videre til yrkesopp-læring.

Under den rød-grønne regjeringen tok vi tak i det dessverre noe glemte ungdomstrinnet. Senterpartiet var med på å legge fram en egen ungdomsskolemelding. Som et resultat av det ble faget arbeidslivsfag etablert, og ulike valgfag ble gjeninnført. Og nettopp valgfag gjør

skolen mer mangfoldig. For eksempel har alle elever på ungdomstrinnet faget utdanningsvalg, som skal gi dem mer kunnskap om arbeidslivet og hjelpe dem med å ta bevisste utdanningsvalg.

For å kunne gi god undervisning i disse fagene trengs det kvalifiserte lærere, men i tillegg er kvaliteten på undervisningen og elevenes læringsutbytte avhengig av tilgangen på utstyr og materiell. Senterpartiet er kjent med at de tidlige spesialrommene ved mange skoler dessverre er fjernet, og at det ved nye skoler ofte ikke blir prioritert å ha egne rom som er tilpasset fag hvor elevene kan gjøre seg nytte av forsøk og drive med praktiske aktiviteter som en del av undervisningen. Dette begrenser bruken av undervisningsmetoder som forener teori og praksis.

Heldigvis er det flere skoler som allerede benytter seg av slike aktiviteter som er nevnt i representantforslaget, som utplassering, arbeidsuker, ekskursjoner og bedriftsbesøk. Problemet er imidlertid at skolene ofte ikke har råd til å dekke reisekostnadene når elevene skal reise ut. Senterpartiet mener at slike aktiviteter må være en integrert del av fagene og ikke behandles som løse sideprosjekter til den ordinære undervisningen eller finansieringen. Det må selvfølgelig være opp til den enkelte skole og lærer å velge aktiviteter og konkrete undervisningsopplegg, men det må også være handlingsrom og mulighet for det.

Derfor er Senterpartiet imot representantforslaget slik det foreligger i dag. Vi ønsker ikke å detaljstyre skolene. I stedet ønsker vi at de fagene som har innhold og mulighet til å bli praktiske, blir styrket i arbeidet med fagfornyelsen, og at lærerne gis mulighet til å benytte metoder og praktiske aktiviteter i de øvrige fagene. Det er nødvendig med rammebetingelser som åpner for bruk av både praktisk rettede aktiviteter og kunnskapsformidling i samarbeid med arbeidslivet og andre eksterne virksomheter.

Jeg ser også fram til gjennomgangen av seksårsreformen.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:51:23]:** Kristelig Folkeparti er opptatt av en mer praktisk rettet skole og undervisning. Dette er viktig for å utruste elevene våre for yrkeslivet og gi dem ferdigheter til å løse framtidens utfordringer på en god måte.

Som Ludvigsen-utvalget slo fast, trenger Norge kreative, skapende og innovative elever. Skolen må utdanne og stimulere til mer enn at elevene gjengir fakta og kunnskap i vanlig forstand. Det er særlig viktig for elever som har utfordringer knyttet til teoretiske fag, men som er sterke i de praktiske fagene. En mer praksisrettet undervisning vil bidra til å gi alle elever en bedre opplæring.

Kristelig Folkeparti støtter derfor intensjonen i dette forslaget. I forbindelse med behandlingen av Ludvigsenutvalgets rapport slo en samlet komité fast at elevenes praktiske ferdigheter i større grad må stimuleres gjennom hele skoleløpet. Da ble regjeringen bedt om å legge fram en plan for hvordan de praktisk-estetiske fagene kan styrkes på kort og lengre sikt, og en plan for rekruttering av kvalifiserte lærere til disse fagene.

Mens vi diskuterer dette, er den store fagfornyelsen godt i gang, og en sentral del av denne bør nettopp være en mer praksisrettet skole. Vi vet også at det allerede er mye som skjer i skolen på dette området, bl.a. gjennom egne fag som har arbeidsliv som hovedtema. Det er bl.a. opprettet et eget arbeidslivsfag, som nettopp har som formål å gi elevene erfaring med yrkesutøvelse. Dette faget organiseres veldig forskjellig på ulike skoler, men som flertallet skriver i innstillingen, vil vi oppfordre til at flere skoler tilbyr dette faget, og at det utvikles i en enda mer praksisrettet retning, slik at elevene får arbeidspraksis og grunnleggende ferdigheter, noe som kan legge et godt grunnlag for en videre skolegang.

Kristelig Folkeparti støtter derfor ikke forslaget om innføring av en egen praktisk skolesekk. Vi er opptatt av at lærerne skal ha metodefrihet og mulighet til å utøve faglig skjønn når det kommer til valg av virkemidler og metoder. Et forslag som krever at alle kommuner må tilby elevene sine en praktisk skolesekk, mener vi innskrenker skolens og lærernes frihet og ansvar, istedenfor det motsatte, selv om skolene selv skal kunne søke på ulike prosjekter.

Å rekruttere kvalifiserte lærere til de praktisk-estetiske fagene har over tid vært en stor utfordring. I dag ser vi at lærerne som underviser i disse fagene, i liten grad oppfyller kompetansekravene som stilles til å undervise i den typen fag. Det er derfor svært uheldig at det nå sår tvil om dagens unntak fra krav om mastergrad for opptak til PPU for personer med bachelorgrad i praktiske og estetiske fag som ønsker å kvalifisere seg til å bli lærere.

De samme partiene som utgjør flertallet i komiteen, løftet denne problemstillingen også i forrige periode, men regjeringen valgte da å innskrenke unntaksmuligheten til bare å gjelde et fåtall av studentene som tar praktiske og estetiske bachelorgrader, i sitt høringsfor-slag. Kristelig Folkeparti støtter derfor igjen – som vi gjorde også i forrige periode – forslaget om at regjeringen må sikre at bachelor i praktiske og estetiske fag kvalifiserer for opptak til praktisk-pedagogisk utdanning (PPU). Vi mener at dette er et viktig og nødvendig tiltak for å sikre flere kvalifiserte lærere i skolen som kan undervise i de viktige praktisk-estetiske fagene.

**Statsråd Jan Tore Sanner [11:55:23]:** Jeg deler i hovedsak forslagsstillernes intensjoner. Praktisk arbeid i

skolen er viktig av mange grunner. Mange elever lærer best og blir mer motivert gjennom å arbeide praktisk med stoffet. Slik blir de også kjent med arbeidsformer fra ulike utdanninger og yrker. Men forslaget fra representanten Henriksen med flere ser ut til å forutsette at skolen i dag har få muligheter til å jobbe praktisk eller å la elevene oppleve ulike sider av arbeidslivet. Slik er det ikke, og jeg vil trekke frem noen eksempler.

På ungdomstrinnet har elevene utdanningsvalg som eget fag. Faget skal bl.a. bidra til å styrke samarbeidet mellom ungdomstrinn og lokalt arbeidsliv og kan foregå på andre læringsarenaer enn skolen. Elever som har særlig interesse og talent for å jobbe med praktiske arbeidsoppgaver, kan velge faget arbeidslivsfag på ungdomsskolen. Her får de erfaring med arbeidsmåter som brukes i ulike yrker.

I regjeringsplattformen har vi besluttet å opprette et nytt praktisk og arbeidslivsrettet håndverksfag som valgfag på ungdomstrinnet. Utviklingen av dette har jeg allerede satt i gang, og faget skal prøves ut allerede fra skoleåret 2019/2020. De praktisk-estetiske fagene har et spesielt ansvar for at elevene skal få jobbe praktisk og løse praktiske oppgaver. I fornyelsen av læreplanene er det lagt vekt på at disse fagene skal få en mer praktisk orientering gjennom hele opplæringsløpet. I tillegg til det vil departementet til høsten legge frem en egen strategi for å styrke den praktiske og estetiske læringen i skolen.

Forslagsstillerne begrunner sitt forslag dels med at færre elever har valgt yrkesfag etter regjeringsskiftet i 2013. Årets søkertall til videregående opplæring er nå klare, og i år er det 1 200 flere søkere til førsteåret på yrkesfag sammenlignet med i fjor. Men etter min oppfatning er det av vel så stor betydning hvor mange elever som faktisk blir lærlinger. I 2013–2017 økte antall inn-gåtte lærekontrakter for søkere med ungdomsrett med 23 pst. I den perioden økte regjeringen tilskuddet til lærlingbedrifter, og vi innførte krav om lærlinger ved offentlige anskaffelser. Jeg vil legge til at regjeringen har valgt 2018 til yrkesfagenes år, og vi vil fortsette å fremme fordelene ved å velge yrkesfag. Videre besluttet jeg nylig endringer i den yrkesfaglige strukturen, slik at vi får mer relevante opplæringstilbud.

Siden flertallet i komiteen har valgt en annen tilrå-ding enn forslagsstillerne, skal jeg ikke bruke mye tid på å kommentere forslaget. Men jeg er generelt skeptisk til tilskuddsordninger, pålegg og rapporteringskrav som kan bli tidstyver på bekostning av skolens kjerneoppgaver.

Så må jeg kommentere at flertallet i komiteen ber regjeringen sikre at bachelor i praktiske og estetiske fag kvalifiserer for opptak til praktisk-pedagogisk utdanning. Regjeringen har ønsket å satse på de praktisk-este-

tiske fagene i skolen og lærerutdanningen. Vi mener at samme høye krav må gjelde for disse fagene som for andre fag. Fra høsten 2019 innføres krav om mastergrad for opptak til PPU. Unntak gjelder i forskriften snevert for søkere med bachelorutdanning i utøvende og skapende kunsthøgskolefag og i idrettsfag. Regjeringen vil imidlertid sikre at søkere med bachelorgrad innenfor alle skolefag, herunder de praktiske og estetiske fagene, kan tas inn i PPU, integrert i et masterløp over tre år. Regjeringen har nettopp nedsatt et utvalg som skal utrede en tofaglig master i faglærerutdanning i praktisk-estetiske fag. En slik utdanning vil fremme kompetanseheving i praktiske og estetiske fag ved universiteter og høyskoler, løfte lærerkompetansen i fagene og møte skolens behov.

Regjeringen vil selvsagt etterkomme Stortingets vedtak. Konsekvensen av innstillingen er imidlertid at regjeringens ambisjoner for praktiske og estetiske fag ikke realiseres i ønsket omfang. Masterkravet i PPU-forskriften fastsatt i 2015 må endres. I Lærerløftet er mastergrad satt opp som standard for norsk lærerutdanning. Å unnta en hel faggruppe fra den nasjonale standarden er lite ambisiøst på fagenes vegne og vil ikke bidra til nasjonal kompetanseheving. Alle lærere i et kollegium skal samarbeide om et helhetlig fagtilbud. Stadig flere har mastergrad. Høy lærerkompetanse og en kunnskapsbasert yrkesutøvelse i praktiske og estetiske fag er viktig for elevenes læringsutbytte i alle fag.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Martin Henriksen (A) [12:00:38]:** Jeg mener at det er helt nødvendig at vi tar opp saker knyttet til praktisk skole, praksisnær undervisning, i Stortinget også, siden regjeringserklæringen omtrent ikke omtaler praksisnær undervisning eller praktisk skole. Når det gjelder lærere, er det viktig at man har lærere med kompetanse også i de praktisk-estetiske fagene, og ikke ukvalifiserte lærere. Statistikken fra 2014 som Kunnskapsdepartementet fikk fra Statistisk sentralbyrå, viste at 36 pst. av lærerne i kunst og håndverk, 45 pst. av lærerne i mat og helse, 40 pst. av lærerne i kroppsøving og 34 pst. av lærerne i musikk ikke fylte kompetansekravene i praktisk-estetiske fag på ungdomstrinnet. Har statsråden framskrivninger på om regjeringas tiltak vil dekke etterspørselen etter lærere i praktisk-estetiske fag? Og hvis ikke, hvilke tiltak har han i så fall tenkt å sette i verk for å øke rekrutteringen til lærere i disse fagene?

**Statsråd Jan Tore Sanner [12:01:42]:** Jeg registrerer at representanten Martin Henriksen har en vane med å skape konflikt der det ikke er grunnlag for konflikt. Det er bred politisk enighet i Stortinget om viktigheten av å satse på en mer praksisnær utdanning, og at det skal få større gjennomslag i skolen. Det gjør vår regjering ved

at vi satser på yrkesfag, ved at vi nå gjennomfører en fagfornyelse og gjennom en historisk satsing på videreutdanning for lærere. Veien å gå for å få flere innenfor de praktisk-estetiske fagene er ikke å senke kravene. Vi mener at vi må ha like høye ambisjoner for de praktisk-estetiske fagene som vi har for andre fag. Det er viktig å bygge kompetanse. Det er viktig for statusen, og det er viktig for at flere skal velge denne veien.

**Martin Henriksen (A) [12:02:33]:** Til statsrådens kommentar om at jeg skal ha for vane å skape konflikt der det ikke er konflikt, kunne man gjentatt statsministerens oppfordring fra tidligere i dag om å gå tilbake og se på egne innlegg. Jeg var nemlig AUF-leder da statsråden var opposisjonspolitiker i Stortinget.

Jeg har et spørsmål når det gjelder påstanden om både detaljstyring og overstyring av skolen. Jeg har nemlig en følelse av at statsråden bruker den type retorikk når opposisjonen fremmer forslag, men ikke på egne forslag. Den kulturelle skolesekken er jo mer inngripende overfor skolene enn forslaget om praktisk skolesekk. Det er fristende å spørre statsråden om innretningen på Den kulturelle skolesekken etter hans mening er pålegg og detaljstyring av skolen, eller om satsinger som realfagskommune, språkløype og den type ting er unødvendige tidstyver og overstyring av skolen. Eller handler det egentlig om at det her er forslag fra opposisjonen – ikke bare i denne saken, men også andre saker som vi har behandlet tidligere?

**Statsråd Jan Tore Sanner [12:03:37]:** Jeg mener absolutt at representanten har et poeng. Jeg tror alle partier bærer et ansvar for at detaljstyringen og rapporteringen har blitt for stor. Nettopp av den grunn er det også viktig at vi av og til setter foten ned. Det er veldig mye det er fint at skolen skal drive med. Men det er bare det at hvis skolen skal drive med alt som er fint, får ikke skolen tid til det aller viktigste. Jeg mener at når vi nå gjennomfører en fagfornyelse, hvor et av hovedpoengene er at læreren skal ha tid til å være lærer, og at elevene skal få mulighet til å fordype seg mer i fagene, så påhviler det oss alle et spesielt ansvar for å sørge for at vi ikke hele tiden kommer med nye ting inn i skolen. Så erkjenner jeg at vi nok alle har gjort det fra tid til annen. Men nå har vi en plan for at vi skal rydde mer tid til dybdelæring, og det betyr at vi ikke kan putte alt som er fint, inn i skolen.

**Marit Knutsdatter Strand (Sp) [12:04:50]:** Det pågår som sagt et arbeid med revidering av læreplanene. Som lærer vet jeg at læreplanen gir en rammeverk for hvordan lærerens undervisning skal bli lagt opp, og hva elevene skal jobbe mot å lære. Men det definerer definitivt ikke metodene. Arbeidslivsfag og utdanningsvalg

hjelper elevene til å se for seg en yrkesframtid. I Oslo er det en lav andel av elever som søker yrkesfag, og få som får arbeidslivsfag. Ser statsråden noen sammenheng mellom det å delta i arbeidslivsfag og det at elevene velger yrkesfag i videre utdanning?

**Statsråd Jan Tore Sanner [12:05:32]:** Jeg skal være litt forsiktig med å trekke den konklusjonen, og i hvert fall nå fra talerstolen – jeg har ikke noe kunnskapsbasert grunnlag for å si det. Men jeg har reist såpass mye rundt i landet at jeg registrerer at det er store regionale forskjeller. I enkelte deler av landet er det mye tettere samarbeid mellom arbeidslivet og skolen, og bedriftene er flinkere til å legge til rette for lærlingplasser, for de ser at da får de beholde flinke gutter og jenter i lokalmiljøet og i bedriften. Så det er klart at måten skoleeier legger til rette for arbeidslivsfag på og hvordan man samarbeider med lokalt arbeidsliv, har stor betydning også for rekrutteringen til yrkesfag. Nå gleder jeg meg over at det innenfor yrkesfag går i riktig retning, og derfor kommer vi til å forsterke yrkesfagløftet. Vi trenger flere dyktige fagarbeidere i Norge i årene som kommer.

**Marit Knutsdatter Strand (Sp) [12:06:36]:** Nå er det hovedsakelig arbeidslivsfag som jeg har i fokus i denne inngangen. Jeg hører at statsråden tar opp for så vidt gjennomslaget for en praksisnær skole, men også ser på samarbeidet med arbeidsliv og andre aktører som et viktig element inn i det. Men i fagfornyelsen lurer jeg på hvordan statsråden vil sørge for at vi vil få en ny giv for arbeidslivsfag landet over. Og hvordan kan lærerne eventuelt bli godt involvert med hensyn til å legge et grunnlag inn i læreplanen slik at dette skal være mulig å sette ut i livet?

**Statsråd Jan Tore Sanner [12:07:17]:** Representanten har tidligere tatt opp med meg viktigheten av forankring av fagfornyelsen, og at skoleeiere også tar det ansvaret på alvor. Etter at representanten tok det opp med meg i en spørretime, har jeg tatt nye initiativ for at skoleeierne skal involvere lærerne regionalt og lokalt. Jeg mener at det er et viktig tiltak, slik at læreplanene får reell gjennomslagskraft når de iverksettes. Nå har vi vært inne i en periode med høringer når det gjelder en del av disse nye komponentene som skal være i læreplanene, og det har vært et enormt engasjement fra mange hold. Utdanningsdirektoratet vil jobbe videre med disse. Så jeg skal være litt varsom med nå å legge for sterke føringer på det arbeidet, men jeg er opptatt av at det skal være bred involvering og god forankring i dette arbeidet.

**Mona Fagerås (SV) [12:08:28]:** Kunnskapsdepartementet sendte 12. mars i år ut en høring om forskrift-

sendring fordi departementet ser behov for en ny høring av forslaget om opptak til PPU. Det gjelder idretts- og kroppsøvningsfaglig utdanning, at idrettsfag ikke skal gis unntak for mastergrad for opptak til PPU. Kunnskapsdepartementet må jo ha fått med seg at det forelå en innstilling fra komiteen, og som skal vedtas av et flertall i dag. Derfor virker hele høringen som er sendt ut 12. mars, noe underlig.

Er ministeren enig i at denne høringen vil komme i konflikt med det flertallet vil vedta i dag? Og hva vil ministeren gjøre i sakens anledning?

**Statsråd Jan Tore Sanner [12:09:20]:** La meg først understreke at denne forskriften som nå er ute på høring, ligger under statsråden for høyere utdanning og forskning. Det er hun som er konstitusjonelt ansvarlig for den saken.

Men jeg vil også bemerke at det er litt spesielt at Stortinget også går inn i detaljstyring av forskriftsarbeid. Det er noe Stortinget bør tenke igjennom, i hvilken grad man skal fortsette med en detaljstyring på forskriftsnivå.

Så er det selvsagt slik at regjeringen, departementet og statsråden vil følge opp de flertall som manifesteres i Stortinget. Samtidig er det vår rett også å kunne høre. Og det er vår rett også å kunne påpeke at vi mener at det er uheldig dersom man senker ambisjonene for de praktiske og estetiske fagene. Vi mener det er viktig at vi har høye ambisjoner for alle fag.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er avslutta.

Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

**Turid Kristensen (H) [12:10:32]:** Jeg prøvde å tegne meg før statsråden skulle rekke å gå på talerstolen, men det rakk jeg dessverre ikke. Jeg har litt til jeg gjerne ønsker å si i denne saken.

Vi er enige om så mye når det gjelder å styrke de praktiske og de estetiske fagene i skolen, når det gjelder ønsket om å øke rekrutteringen til yrkesfag, noe dette vil kunne være med på å gjøre, og ikke minst når det gjelder å øke rekrutteringen av faglærere i praktiske og estetiske fag.

Det som har skjedd i denne saken nå, er jo at dette har gått fra å være en sak om innføring av Den praktiske skolesekken til faktisk å skulle vedta en endring i opptakskrav til høyere utdanning i PPU. Det vanlige er jo at når vi får et representantforslag, blir det sendt til statsråden, som kan få uttale seg, og man kan få en del mer fakta i saken før komiteen behandler den. Det ble ikke gjort i det som nå ligger an til å få flertall for å endre opptakskravene. Vi har ikke fått statsrådens tilbakemeldinger på dette mens komiteen satt og behandlet saken. Jeg

er ganske sikker på at hadde vi fått det, ville vi fått en annen diskusjon, hvor vi også kunne fått et mer kunnskapsbasert vurderingsgrunnlag.

Som både statsråd Sanner og jeg har nevnt her tidligere i dag, pågår det nettopp et ganske stort arbeid i departementet for å styrke lærerutdanningen for de praktisk-estetiske fagene. Det vurderes nå å innføre en fem-årig tofaglig praktisk-estetisk mastergrad som vil styrke lærerutdanningen, og som vil kunne gjøre det enklere for lærere i disse fagene å bli ansatt i skolen, fordi de har mer enn ett undervisningsfag. Det pågår et arbeid med å få på plass en treårig mastergrad med et integrert PPU-løp, noe som vil komme nettopp den gruppen lærere til gode som flertallet her snakker om, nemlig de som har en bachelorgrad i et praktisk-estetisk fag. Jeg skulle ønske at vi hadde fått vite om dette tidligere, og at det kunne vært en del av komitébehandlingen. Jeg skulle også ønske at komiteens medlemmer, som sitter her i dag, hadde mulighet til å ta innover seg og reflektere over at det pågår et stykke arbeid som kanskje vil kunne være bedre egnet til nettopp den målsettingen man har om å styrke undervisningen og lærerutdanningen for de praktisk-estetiske fagene.

Igjen: Det er vel ikke så ofte det skjer, men det er lov å håpe. Mitt håp er at vi kan legge dette forslaget på vent, at vi kan få se på det arbeidet som gjennomføres. Hvis det ikke fører til det flertallet ønsker, kan man heller ta forslaget opp igjen senere.

**Mona Fagerås (SV) [12:13:32]:** I likhet med statsråd Sanner mener jeg at vi skal ha store ambisjoner på vegne av de praktisk-estetiske fagene. Vi trenger flere kompetente lærere i praktisk-estetiske fag. Skal vi få til en skole med en mer praktisk og variert skolehverdag med vekt på å stimulere de kreative evnene til elevene, må vi også ha lærere med god kompetanse i disse fagene.

Jeg viste i mitt hovedinnlegg hvor stor utfordringen med ufaglærte lærere i de praktisk-estetiske fagene er, noe jeg la merke til at også representanten Martin Henriksen var inne på. Når flertallet i dag ønsker at en bachelor i praktisk-estetiske fag skal kvalifisere for opptak til PPU, er det en god måte å sikre en større andel faglærte lærere også i de praktisk-estetiske fagene på. En ettfaglig utdanning på tre år pluss PPU vil sikre skolene høyt utdannede faglærere i de praktisk-estetiske fagene. Dette kan også medvirke til at vi kan opprettholde viktige fagmiljøer i universitets- og høyskolesektoren, og til at det blir utdannet flere på et felt som ser ut til å bli overlatt til ukvalifisert personale.

SV mener det er viktigere å få lærere med formell kompetanse både faglig og pedagogisk, enn at alle skal ha master for å starte på PPU og kvalifisere seg til å bli lærere i disse fagene i skolen. Så i motsetning til repre-

sentanten Kristensen vil jeg framheve at dette forslaget, som nå ser ut til å få flertall i dag, vil føre til mer kompetente lærere i praktisk-estetiske fag. Det er bra, det er viktig, og det er riktig.

**Oddvar Iglund (Sp) [12:16:00]:** Som tidligere talere vil jeg også gi støtte til forslagsstillernes intensjon om å styrke det praktiske arbeidet i skolen. Men jeg er samtidig glad for at det er et flertall i denne salen som går imot Arbeiderpartiets forslag om å innføre Den praktiske skolesekken som en nasjonal satsing som alle kommuner pålegges å følge. Etter det jeg forstår, skal det også legges inn i ordningen at kommunene kan søke om midler til lokale prosjekter. Dette vil igjen avle byråkrati både for departementet og for oss i kommunene.

Som folkevalgt og medlem av oppvekstkomiteen i en kommune er det min vurdering at etableringen av en slik nasjonal ordning ikke er noe vi har behov for som skoleeiere. Det vi derimot har svært gode erfaringer med, er arbeidslivsfaget som ble innført som en prøveordning av den rød-grønne regjeringen, og som nå er blitt et godt etablert valgfag som 19 000 elever tar innværende år. Senterpartiet har foreslått å gjøre dette til et obligatorisk tilbud, noe jeg vil oppfordre flere partier enn Senterpartiet og Kristelig Folkeparti til å støtte.

I Asker har vi nå vedtatt å tilby dette arbeidslivsfaget til alle elever i ungdomsskolen, men jeg er slett ikke sikker på at alle kommuner ser seg råd til å gi et slikt tilbud. Det er tross alt en del kostnader knyttet til å innføre dette faget. Asker er ikke spesielt kjent for å være en fattig kommune, men jeg ser for meg at det kan være ganske mange andre kommuner som ser det som en utfordring, knyttet til den økonomien de har i dag. Derfor foreslår vi en obligatorisk ordning for dette faget, som selvfølgelig også må finansieres fra samme tidspunkt.

I vårt lokale møte med skoleledere og lærere legges det stor vekt på å ha best mulige rammer for å gi en individuelt tilpasset undervisning, også på barne- og mellomtrinnet. Dette er ikke minst viktig om vi skal lykkes i vår lokale målsetting om tidlig innsats.

Det er for øvrig et paradoks at de praktisk-estetiske fagenes plass i grunnskolen er redusert fra 20 pst. til 12 pst. Stortinget har heldigvis vedtatt å be regjeringen legge fram en plan for hvordan de praktisk-estetiske fagene i skolen kan styrkes på kort og lang sikt. Ett steg på den veien vil være i dag å vedta det forslaget som er fremmet, der en ber regjeringen sikre at bachelor i praktiske og estetiske fag kvalifiserer for opptak til praktisk-pedagogisk utdanning.

**Marit Knutsdatter Strand (Sp) [12:19:12]:** Debatten i dag er i utgangspunktet rimelig samstemt, men når

lærernes kompetanse blir tatt opp, føler jeg for å ta ordet nok en gang.

Det er viktig for meg å påpeke at Senterpartiet ikke tror at det kun er lærernes kompetanse som er begrensende faktor for utvikling og bedring i skolen. Vi tror ikke bare at det er lærernes utdanning som avgjør hvor praksisnær og individuelt tilpasset undervisningen er. Skolens utforming rent fysisk og organisatorisk spiller inn, for ikke å nevne økonomisk handlingsrom.

Med tanke på diskusjonen om kompetanse har jeg lyst til å vise til mitt besøk til Rogaland i går. Der fikk jeg besøke bl.a. Vigrestad skule, som samarbeider med andre skoler i nærområdet om å tilby arbeidslivsfag og utdanningsvalg med reelle erfaringer og inntrykk fra arbeidslivet. Blant annet med bygg og anlegg og TIP, som de har i videregående opplæring, får elevene i et eget rom og med en egen lærer prøve dette, og får reelle inntrykk som de kan ta med seg inn når de skal gjøre et valg for videre opplæring.

Utfordringene de trekker fram der, er ikke at lærerne ikke har kompetanse, men at den læreren som har yrkesfaglig kompetanse og PPU, dessverre ikke kan bli ansatt som en faglært i ungdomsskole. Her ser vi utfordringer når det gjelder forskrift, som statsråden forhåpentligvis kan ta med seg tilbake til departementet.

Jeg mener at vi selvsagt må ha et kunnskapsbasert grunnlag når vi går inn i denne debatten, men Stortinget ser det som sitt ansvar å gå inn her og være med og påvirke premisene som skal gjøre at skolen er godt innrettet for også å ta vare på praktikerne i samfunnet vårt.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [12:21:10]:** En av mine favorittparagrafer er formålsparagrafen i opplæringslova. Den uttrykker et bredt kunnskapssyn. Alle elever trenger grunnleggende ferdigheter for å mestre resten av skoleløpet, men elever trenger også å lære å tilegne seg nytt stoff, være kreative, oppleve skaperglede og arbeide tverrfaglig. Det forutsetter gode praktiske ferdigheter.

Regjeringen er i gang, som flere har påpekt, med flere tiltak for å sikre dette. Vi skal rekruttere flere kvalifiserte lærere til praktisk-estetiske fag. Vi innfører et praktisk rettet valgfag på ungdomsskolen. Vi utvikler videre arbeidslivsfaget, som gir elevene erfaring med ulike yrkesretninger, og vi gir flere lærere innenfor de praktisk-estetiske fagene videreutdanning. Her vil jeg bare understreke overfor forrige taler, fra Senterpartiet, at det er ikke et trosspørsmål om kompetanse for lærerne er viktig. Det er forskningsbasert at det er viktig, også innenfor de praktisk-estetiske fagene.

Vi deler intensjonen bak Arbeiderpartiets forslag, men jeg synes dette forslaget er noe uheldig, særlig fordi vi er i gang med en stor fagfornyelse. Det er helt riktig at

vi har Den kulturelle skolesekken, men jeg vil gjerne understreke at en av lærdommene fra Reform 97 nettopp var at vi ikke utvikler norsk skolepolitikk på lang sikt ved å pålegge alle skoler og lærere å gjennomføre ett bestemt undervisningsopplegg. Vi kan ikke ha en skolepolitikk som er basert på at stortingspolitikere har vært på én skole, f.eks. i Oslo, og sett at de gjør noe bra, og så skal man vedta at det skal gjøres alle steder.

Jeg forstår fristelsen, for her er det nettopp et ønske om å skape gode praktiske ferdigheter. Men det er slike forslag som i totaliteten innsnevrer lærernes faglige skjønn og bidrar til mer stofftrengsel i skolen. Det er skolen og lærerne som vet best hvordan de bør gjennomføre dette, enten det er ved Den praktiske skolesekken, om det er Ungt Entreprenørskap, om det er forskningsprosjektet «Hvorfor det?», som jeg besøkte på Grefsen skole i helgen, eller andre læringsaktiviteter. Derfor er det aller viktigste vi kan gjøre, å sikre god kompetanse, tilgang til gode eksempler og å spre dem til flere kommuner og skoler, gode profesjonsfelleskap på skolene og ikke minst å gjennomføre fagfornyelsen og ikke legge til mer i timeplanene til skolene. Det er jo det som er hovedformålet med fagfornyelsen, nemlig å gi flere lærere mulighet til å variere undervisningen, bruke ulike pedagogiske metoder og praksisrette når det er for mange kompetansemål og læringsmål.

Avslutningsvis vil jeg bare understreke at jeg tror ikke løsningen for å styrke praktisk-estetiske fag er å redusere kravene til lærernes kvalifikasjon i fagene. Dersom man mener at praktisk-estetiske fag er like viktige som andre fag, bør man også likestille de kravene. I realiteten blir det derfor en svekkelse slik stortingsflertallet nå legger opp til, og det håper jeg at vi kanskje kan endre på i vøteringen om noen timer, for jeg tror det er riktig vei å gå.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [12:24:16]

*Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hadia Tajik, Rigmor Aasrud, Masud Gharahkhani, Kari Henriksen og Anette Trettebergstuen om krav til tros- og livssynssamfunn i forbindelse med offentlig støtte (Innst. 185 S (2017–2018), jf. Dokument 8:62 S (2017–2018))*

**Presidenten:** Etter ønske frå familie- og kulturkomiteen vil presidenten foreslå at taletida vert avgrensa til 5 minutt til kvar partigruppe og 5 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten foreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve anledning til fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og at



dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

**Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [12:25:10]** (ordfører for saken): Jeg ønsker å takke komiteen for et godt samarbeid under behandlingen av representantforslaget om krav til tros- og livssynssamfunn i forbindelse med offentlig støtte. Forslagsstillerne tar opp viktige temaer.

Komiteen er enig med forslagsstillerne i at trosfrihet og retten til å praktisere religion ikke bare tilhører den private sfæren. Den er også et offentlig anliggende. Særlig gjelder det når tros- og livssynssamfunn mottar offentlig støtte.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne mener det bør stilles krav til åpenhet, representasjon og demokrati i de ulike tros- og livssynssamfunnene, og det er hovedsakelig bakgrunnen for forslagene.

Komiteens flertall har da også i merknadsform på forskjellig vis pekt på en del de er enig med forslagsstillerne i, men støtter likevel ikke representantforslaget, og jeg regner med at de respektive partiene vil redegjøre for hvorfor det har blitt konklusjonen i saken.

Vi i Senterpartiet er f.eks. absolutt enige med forslagsstillerne i at vi må kunne stille krav til trossamfunn. Religion er ikke lenger et privat anliggende når den har påvirkningskraft og ringvirkninger langt utover den private sfæren. Forslagsstillerne tar derfor opp et viktig tema i sitt representantforslag, for ja, i Norge står retten til religionsutøvelse høyt, og ja, tilskuddsordningen til en rekke ulike trossamfunn er god. Ikke mange land kan vise til en slik god og raus tilskuddsordning som oss.

I andre land står gjerne livet i fare hvis man tilhører en annen eller feil tro, eller uttrykker meninger som avviker fra gjeldende religion. Sånn sett er vi utrolig heldige i Norge. Her har vi respekt og toleranse for religionsutøvelse.

Men selv om vi bejubler våre ordninger, betyr ikke det at de ikke kan bli bedre. Forslagsstillerne reiser bl.a. noen viktige prinsipielle spørsmål i representantforslaget sitt. Det gjelder særlig forslagene nr. 1 og 2 om representasjon av kvinner og valg av representanter til styrer gjennom demokratiske prosesser.

Jeg mener det er utrolig viktig at staten har en aktiv rolle i å fremme likestilling og demokrati på alle samfunnsområder, også i tros- og livssynssamfunn. Når dette med likestilling ikke nødvendigvis er veldig tydelig i noen tros- og livssynssamfunn, fordrer det åpenbart at vi som samfunn tar grep. Samtidig mener jeg at vi må fatte vedtak som bygger på et solid kunnskapsgrunnlag. Vi bør bl.a. vite hvordan vi kan snu en negativ utvikling om vi tenker å bestemme oss for – i dette tilfellet – å sette krav. Det hadde derfor vært veldig nyttig med innspill fra

ulike tros- og livssynssamfunn om hvorfor kvinner er underrepresentert, før vi lander på hvilke krav som skal settes for å endre den statusen. Det hadde også vært nyttig med innspill fra ulike tros- og livssynssamfunn på de andre forslagene som fremmes i saken.

Jeg skulle altså gjerne ha sett at flere kunne hatt noe å bidra med i arbeidet med disse forslagene, bl.a. ved å delta på høringen komiteen avholdt i januar. Heldigvis stilte Samarbeidsrådet for tros- og livssynssamfunn, og de kom så absolutt med nyttige innspill. Jeg deler bl.a. deres synspunkter om at det kan være uheldig hvis man fragmenterer det arbeidet som pågår nå på nettopp dette området fra Kulturdepartementets side. Departementet har nemlig varslet at det kommer en ny lov om tros- og livssynssamfunn. I tillegg arbeider departementet for tiden med en egen stortingsmelding om tros- og livssynspolitikken.

Senterpartiet ønsker derfor å avvente med å ta stilling til de problemstillingene som løftes i representantforslaget i dag, til proposisjonen og stortingsmeldingen kommer. Vi støtter altså ikke forslaget, men ser så absolutt fram til å bidra til at problemstillingene, særlig de nevnt i forslagene nr. 1 og 2, løftes når meldingen og proposisjonen skal behandles av komiteen – og da forhåpentligvis med mange gode bidrag til innholdet i både proposisjon og stortingsmelding fra ulike tros- og livssynssamfunn.

**Kari Henriksen (A) [12:29:24]:** Først vil jeg gratulere Trine Skei Grande med ministerpost. Jeg ser fram til et godt samarbeid mellom Arbeiderpartiets representanter og den nye ministeren.

Norge har en kristen og humanistisk arv. Denne arven skal vi ta vi med oss i møte med dagens mangfoldige samfunn.

For Arbeiderpartiet er trosfrihet en menneskerett. Samtidig står friheten til å tro og utøve sin religion side om side med friheten til ikke å tro og til å konvertere, frafalle eller kritisere religion.

Religion er ikke bare en privatsak for hver og en av oss. Den er også et offentlig anliggende når det gjelder økonomisk støtte fra det offentlige, når tros- og livssynssamfunnene bidrar til velferden i samfunnet gjennom frivillige fellesskap, eller når noen utsettes for tvang eller undertrykking i religionens navn.

Det er en kjensgjerning at tros- og livssynssamfunnene for mange mennesker, og i alle deler av landet, utgjør viktige fellesskap. De har betydning for tilhørighet og identitet og kan være et ankerfeste for frivillig engasjement i lokalsamfunnet.

Når tros- og livssynssamfunnene kan være så viktige for enkeltmenneskene, er innsyn i og utsyn fra disse samfunnene like viktig for storsamfunnet. På de fleste

andre områder i samfunnet vårt stiller vi krav til demokrati, åpenhet og representasjon. I Arbeiderpartiet mener vi at tida nå er inne til å gjøre det samme overfor tros- og livssynssamfunnene. Vi understreker at slike krav skal ivareta trosfriheten og ikke gripe inn i tros- og livssynssamfunnenes teologi.

Dette er grunnlaget for saken vi behandler nå.

Arbeiderpartiet har ønsket å gi tydelige signaler til regjeringas arbeid med revisjon av tros- og livssynslovgivningen og den varslede tros- og livssynsmeldingen på bakgrunn av Ståsett-utvalgets rapport fra 2013. Vi ser også muligheten for positivt å påvirke arbeidet i tros- og livssynssamfunnene gjennom debatten i kjølvannet av vårt forslag.

Særlig på noen områder har regjeringas svar på helt åpenbare utfordringer overrasket oss gjennom komitébehandlingen:

Det første punktet gjelder likestilling. I lys av metoo-debatten og helt åpenbare likestillingsutfordringer, både holdningsmessige og reelle, svarer regjeringa i brev til Stortinget den 1. desember 2017 at departementet ikke vil foreslå et rettslig vilkår for tilskudd knyttet til kjønnslikestilling. Dette begrunnes med at det kan reises rettslige og andre spørsmål. Her viser høyreregjeringas partier sitt sanne ansikt når det kommer til likestilling – fine ord og manglende handling.

Ifølge Stortingets utredningsseksjon vil det være legitimt å stille krav om en viss kvinneandel i styrer i trossamfunn. Det vises til både likestillingsloven og kvinnekrimineringskonvensjonen. I tillegg vises det til at EMK artikkel 9 gir adgang til å begrense religionsfriheten for å beskytte andres rettigheter og friheter.

Det andre punktet gjelder demokrati. Da Stortinget behandlet forholdet mellom stat og kirke, ble demokratiprosessen i Kirken vektlagt. Som ellers i samfunnet vektlegger vi demokrati og åpenhet – og det gjorde vi også i den debatten. Å få på plass en praksis i tråd med demokratiske verdier i alle tros- og livssynssamfunn møter overraskende motstand fra regjeringa – dette til tross for at kravet kun omfatter styringsorganer som forvalter statlig støtte, og ikke organer som tar stilling til teologiske spørsmål.

For Arbeiderpartiet har det vært svært viktig å understreke behovet for å bidra til at det i det pågående lovarbeidet sikres at skilsmisse etter norsk lov respekteres, og at framvekst av religiøse domstoler motvirkes. At regjeringa velger å henvise disse utfordringene til at tros- og livssynssamfunn kan rammes av bestemmelser om krenkelser av andres rettigheter og friheter, uten at de aktuelle forholdene nevnes særskilt, er etter vår oppfatning ikke tilstrekkelig.

Sist, men ikke minst, vises det til forslagsstillernes pkt. 5, hvor det anmodes om forslag om krav om at personer

som kommer til Norge for å praktisere som religiøse ledere, skal ha eller skaffe seg kunnskap om den religiøse rådgivningsrollen i møte med vold i nære relasjoner, ek-silerfaringer og sentrale verdier i det norske samfunn. Her viser regjeringa til pågående arbeid i flere departementer i etterkant av Stortingets anmodningsvedtak nr. 612, og vi forventer at intensjonene ivaretas.

Når det gjelder pkt. 6, krav om en samfunnskontrakt for integreringsarbeid i tros- og livssynssamfunn som mottar støtte, kan en bare undre seg over at regjeringa ikke ser verdien av et slikt arbeid.

Herved tar jeg opp de forslagene som Arbeiderpartiet står bak i saken.

Magne Rommetveit hadde her overteke presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Kari Henriksen har teke opp dei forslaga ho refererte til.

**Marianne Haukland (H) [12:34:53]:** Regjeringen sendte i 2017 et forslag til ny lov om tros- og livssynssamfunn ut på høring med høringsfrist ved utgangen av fjoråret, og flere av elementene i forslaget vi i dag debatterer, er allerede drøftet eller tatt opp i høringsnotatet.

Høyre mener det ikke er riktig å behandle deler av ordningen og tiltakene, som vil bli beskrevet i en helt ny tros- og livssynslov, før hørings svarene er gjennomgått og loven fremmet i sin helhet til Stortinget.

Regjeringens initiativrett forskyves i dette stortingets praksis, der opposisjonen leverer representantforslag om allerede varslede saker fra regjeringa til Stortinget. I denne saken ønsket opposisjonen å forskuttere utfallet av behandlingen til ny lov om tros- og livssynssamfunn, der statens økonomiske støtte til tros- og livssynssamfunn skulle brukes som verktøy til å oppnå politiske mål.

Forslagene som forslagsstillerne kommer med, bryter med det Høyre er opptatt av – nettopp å sikre at den indre selvbestemmelsesretten er reell i alle tros- og livssynssamfunn. Hvorvidt staten skal kunne bruke økonomiske virkemidler for å styre lovlig aktivitet i regi av tros- og livssynssamfunn, må vurderes særskilt nøye.

Det er viktig å arbeide for at flere kvinner deltar aktivt i lederskapet i tros- og livssynssamfunn, men Høyre er skeptisk til å pålegge trossamfunn strengere likestillingskrav enn det som følger av likestillingsloven. Det er ikke adgang til å nekte kvinner tilgang til rent administrative styringsorganer i trossamfunn, i henhold til likestillingsloven § 6. Krav til trossamfunn må ta tilbørlig hensyn til tros- og livssynsfrihet og kravet om likebehandling, og Høyre ser fram til at disse spørsmålene vil bli belyst i stortingsmeldingen om tros- og livssyns-politikk og i den nye loven om tros- og livssynssamfunn.

I høringsnotatet til lov om tros- og livssynssamfunn inngår drøftelser om hvorvidt det kan vurderes å bruke særskilte tilskudd for å stimulere til internarbeid med kjønnslikestilling i trossamfunnene, og alle tros- og livssynssamfunn skal følge den norske lovgivningen vedrørende ekteskap og skilsmisse. I forslaget til ny lov om tros- og livssynssamfunn som har vært på høring, er denne plikten for trossamfunn til å følge norsk lov understreket med at tros- eller livssynssamfunn som utfører, oppfordrer til eller uttrykker støtte til handlinger som utgjør en alvorlig krenkelse av andres rettigheter og friheter, kan nektes tilskudd.

Det er viktig at religiøse ledere som har sitt virke i det norske samfunnet, har den nødvendige kunnskapen for å kunne ivareta denne rollen på en god måte, og i Jeløya-plattformen forplikter regjeringen seg til å følge opp etableringen av en offisiell norsk utdanning av religiøse ledere fra relevante trossamfunn. I plattformen uttrykker regjeringen tydelig at den vil gi religiøse ledere kunnskap om den religiøse lederrollen, demokrati, likestilling, negativ sosial kontroll, vold og overgrep, radikalisering og voldelig ekstremisme. Innspillet om at også administrative ledere og nøkkelpersonell bør gis kunnskap om dette, tar vi med oss i det videre arbeidet med lov og stortingsmelding om tros- og livssynsfeltet.

I høringsnotatet til ny lov om tros- og livssynssamfunn tydeliggjør regjeringen også tros- og livssynssamfunnenes forpliktelse gjennom en egen bestemmelse om at de som fremmer krav om tilskudd, skriftlig skal bekrefte at de er kjent med og vil overholde vilkårene for tilskuddet. Det er viktig å kreve dette av trossamfunnene, men vi skal ikke redusere trossamfunnene til et middel for å oppnå andre samfunnsmessige gevinster, som integrering. Tros- og livssynssamfunn bør ikke reduseres til et middel for å oppnå andre samfunnsmessige endringer eller være redskaper for integrerings- og likestillingspolitikken. Høyre kommer derfor til å stemme for at representantforslaget ikke vedtas, i tråd med komiteens tilråding.

**Morten Wold (FrP) [12:39:55]:** Jeg skal ikke legge skjul på at det er en interessant sak som er fremmet av Arbeiderpartiet her. Her er det viktige prinsipielle avveininger som må foretas, fordi prinsipper om trosfrihet og hvor langt demokratiske beslutninger griper inn i enkeltorganisasjoners indre liv, står i delvis motsetning til hverandre. Jeg skal ikke dra de historiske linjene for dypt og for langt i denne debatten, men det er viktig å merke seg den lange linjen av – la oss kalle det – dragkamp mellom kirke og stat. Det er den samme dragkampen som foregår i de aller fleste samfunn.

Tros- og livssynssamfunn de fleste steder har krevd, og oppnådd, en stor grad av autonomi fra de lover og re-

gler som gjelder i samfunnet for øvrig. Denne særstillingen for tros- og livsstilsamfunnene har blitt redusert en del i vår tidsalder. Dette skyldes at samfunnet har blitt langt mer sekularisert og også fått en større grad av mangfold enn tidligere.

For meg som representerer et liberalistisk parti, er det spesielt viktig å finne den riktige balansen. Individets trosfrihet vil på et tidspunkt møte samfunnets begrensninger. Disse begrensningene er ikke der for sin egen del, men for å sikre andre individers frihet. Det er når individene organiserer seg i tros- og livssynssamfunn, at enkelte deler av hvordan disse samfunnene fungerer, kanskje ikke lenger kan sies å være et trosspørsmål. For noen av oss er det ganske spesielt å se at fremveksten av en del tros- og livssynssamfunn utfordrer grunnleggende verdier i samfunnet vårt. Noen menigheter utfordrer f.eks. likestilling mellom kjønnene og jevnbyrdighet mellom enkeltindivider. I enkelte andre land ser vi at religiøse domstoler vokser frem. Spesielt skjer dette i spørsmål om familie- og arverett. Også i Norge ser vi antydninger til at slike spørsmål avgjøres utenfor det ordinære domstolsapparatet. Dette er en farlig utvikling, og slik ønsker ikke Fremskrittspartiet at det skal være, for det betyr at enkeltmennesker blir nektet sin likhet og frihet. At andre bruker religion, i tillegg til sosialt press, for å nekte enkeltmennesker deres rett, er fullstendig uakseptabelt.

Jeg vil også belyse spørsmålet rundt hvordan enkelte religiøse ledere oppfatter sin rolle, spesielt de som i utgangspunktet ikke har så stor kjennskap til og forståelse for det norske samfunnet. Det er helt essensielt at disse setter seg inn i og forstår grunnleggende verdier ved vår kultur, vårt levesett og våre verdier.

I innstillingen listes det opp at religiøse ledere må ha kunnskap om demokrati, likestilling, negativ sosial kontroll, vold og overgrep, radikalisering og voldelig ekstremisme. Listen kunne helt sikkert vært lengre, men det viktige er at de religiøse lederne er seg bevisst at deres virke ikke kun skjer innenfor tros- og livssynssamfunnets vegger. De må forstå at de har sin plass fordi tros- og livssynssamfunn eksisterer i et demokratisk, humanistisk og pluralistisk vestlig land.

Alle er enige om at de teologiske spørsmålene er trosspørsmål. Men det er en rekke andre sider ved hvordan disse samfunnene fungerer som ikke er teologiske og dermed ikke kan sies å være spørsmål knyttet til tro. Slike tunge avveininger behandles best når man tar seg tid til en god og solid saksbehandling. Som forslagsstillerne godt vet, har regjeringen for lengst igangsatt arbeidet med disse spørsmålene. Nok en gang behandler vi altså i denne sal et litt prematurt representantforslag. Opposisjonen har helt tydelig lagt seg på en linje hvor alt regjeringen allerede jobber med, blir gjenstand for repre-

sentantforslag. Så er det jo gledelig at man har funnet sammen i innstillingen, men spesielt i denne saken er det uklokt å gjøre forhastede vedtak – og det gjør vi jo ikke. Det står viktige prinsipper opp mot hverandre. Det dreier seg i ytterste konsekvens om en balansegang mellom viktige sider ved demokratiet og hvordan vårt samfunn er bygd opp.

Videre i innstillingen problematiseres og reflekteres det også rundt viktige spørsmål om styringsorganer, likestilling og annet. Jeg må si at jeg imøteser den videre debatten rundt regjeringens høringsnotat og den påfølgende debatten i tiden som følger.

**Freddy André Øvstegård (SV) [12:44:58]:** Det er rett og rimelig å stille krav om likestilling og åpenhet på alle områder i samfunnet. Det har SV lang tradisjon for å gjøre, og det er gjennom banebrytende feministisk politikk at vi har kommet så langt når det gjelder likestilling i Norge.

Men vi er ennå ikke i mål. Kvinner er fortsatt systematisk underrepresentert mange steder i Norge, f.eks. blant toppsjefene, i denne salen og i tros- og livssynssamfunnene. Jeg og SV mener at kvotering ikke er et mål i seg selv, men et riktig virkemiddel for å rette opp denne strukturelle maktskjevheten mellom kvinner og menn. For menn kvoterer menn i utgangspunktet, og det må vi jevne ut. Derfor støtter SV forslag om kvotering og likestillingsmidler når det gjelder tros- og livssynssamfunnene – fordi vi her, som på de fleste andre områder i samfunnet, trenger en aktiv likestillingspolitikk.

Det er også fornuftig å bidra til mer åpenhet og demokrati i tros- og livssynssamfunnene. Det kan bidra til å gjøre den utviklingen som allerede skjer, sterkere der nede på gulvet hvor folk jobber med dette. Vi må støtte opp om dem som jobber for et mer inkluderende, åpent og likestilt trossamfunn, og krav om åpenhet kan bidra til det arbeidet.

Men det er noen utfordrende prinsipielle spørsmål i denne saken. Det er viktig for meg at staten skal føre en aktivt støttende tros- og livssynspolitikk. I et pluralistisk samfunn som vårt er det nødvendig med en stat som likebehandler alle innbyggere og bidrar til å gjøre retten til tros- og livssynsutøvelse reell. Mangfoldet av trosretninger og livssyn i befolkningen må reflekteres i politisk, økonomisk og juridisk likebehandling av tros- og livssynssamfunn. Dette er de overordnede prinsippene.

Like viktig er det at retten til å utøve sin religion er en viktig menneskerettighet. Det er ikke bare en floskel, for verden har en lang historie med autoritære regimer som griper inn i den enkeltes liv og hindrer noe så privat og viktig for folk som religionsutøvelse. For SV som et liberalt parti er derfor det å beskytte retten til utøve sin religion avgjørende.

Derfor støtter ikke SV hvilke som helst forslag som regulerer eller i praksis forbyr religionsutøvelse. De forslagene vi støtter i dag, mener vi derimot er helt innafor – for det første fordi disse kravene ikke stilles som påbud eller forbud, men som krav for å motta offentlig støtte. Det er en prinsipielt viktig forskjell. For det andre spesifiserer kravene om kvinnerepresentasjon og åpenhet at de kun skal gjelde ikke-teologiske organer. Hvorfor er det viktig? Jo, fordi politikere aldri skal regulere teologien. Da bryter vi den grensen som skal beskytte den enkeltes religionsutøvelse.

En bekymringsfull tendens som på lang sikt kan utfordre religionsfriheten, mener jeg, er trenden med å bruke tros- og livssynssamfunnene som et redskap på stadig flere områder, spesielt når det gjelder integrering. Tros- og livssynssamfunnene skal liksom gjøre alt, de skal være integreringstiltak. Jeg mener det blir å dra tros- og livssynssamfunnenes rolle for langt.

Vi kan ikke redusere tros- og livssynssamfunnene til et virkemiddel for å nå myndighetenes stadig skiftende mål. Derfor støtter vi ikke Arbeiderpartiets forslag om å forplikte alle tros- og livssynssamfunn som mottar offentlig støtte, til aktivt integreringsarbeid. Det er en veldig forpliktende setning. Det vil i praksis bety å tvinge trossamfunnene til å gjøre noe langt mer enn det de er til for, og jeg stiller også spørsmål om hvordan det skal kontrolleres.

Det er viktig å ha en balansert og prinsipiell tilnærming til spørsmål som handler om tro og livssyn, men aldri heller kompromisse på retten til likestilling og demokrati. Det er SVs holdning i denne saken, og sånn har den alltid vært i møte med vekslende trender i den offentlige debatten.

**Grunde Almeland (V) [12:49:30]:** Det er i representantforslaget løftet fram flere forslag som både bør og skal diskuteres i denne salen. Derfor ser jeg veldig fram til at regjeringen skal fremme et helhetlig lovforslag i Stortinget, i tillegg til en stortingsmelding om en helhetlig tros- og livssynspolitikk.

Likevel ønsker jeg å knytte noen perspektiver til de forslagene som fremmes i representantforslaget. Når vi skal lage ny lovgivning, er det viktig at vi gjør det med respekt for de forskjellige livssynssamfunnenes egenart. Dette må også vises i finansieringsordningene. Men vi må også vurdere å stille noen flere krav. Jeg er derfor glad for at statsråden i sitt svarbrev til komiteen skrev at departementet vil vurdere virkemidler for å påvirke kvinners stilling i trossamfunn.

Ett av forslagene som fremmes, er at det skal kreves at personer som kommer til Norge for å praktisere som religiøse ledere, skal ha eller skaffe seg kunnskap om den religiøse rådgivningsrollen i møte med vold i nære

relasjoner, eksilerfaringer og sentrale verdier i det norske samfunnet. Det gjøres mye på dette området allerede, og jeg deler den forventningen som flere signaliserer til at dette arbeidet følges opp. For det er viktig at religiøse ledere er godt kjent med den norske konteksten og verdiene vi bygger samfunnet vårt på.

Venstre har i den anledning lenge kjempet for en egen imamutdanning her i landet. I Jeløya-plattformen slås det fast at regjeringen skal sørge for at det etableres og arbeides med en offisiell norsk utdanning for religiøse ledere. Dette gir alle trossamfunn mulighet til å utdanne ledere som innehar både den religiøse og den kulturelle kompetansen som er nødvendig for å praktisere i Norge.

Alle har rett til å tro – eller til ikke å tro. I Norge har vi ikke lenger en statskirke, og det er ikke statens rolle å diskriminere eller favorisere livssyn. Samtidig er tro og livssyn noe av det viktigste i mange menneskers liv. Våre verdier preger livene våre, og selv om den enkeltes livssyn er personlig, har religion og livssyn en plass i samfunnet og i den offentlige debatten. Derfor er jeg glad for at det kommer en bred debatt om dette i følge med både stortingsmeldingen og lovforslaget. For slike spørsmål fortjener en god og bred debatt. Derfor kommer Venstre til å stemme i tråd med komiteens tilråding i denne saken.

**Geir Jørgen Bekkevold (KrF) [12:52:38]:** Det å ha forventninger til at også trossamfunn setter likestilling på dagsordenen, synes jeg er helt rimelig og ukontroversielt, forutsatt at man ikke bruker offentlig støtte for å oppnå noen politiske målsettinger. Slik sett er jeg helt enig med Øvstegård i at vi må la trossamfunn få lov til å være trossamfunn og ikke et politisk tiltak, enten det dreier seg om integreringsarbeid eller om andre politiske områder. Respekten for at trossamfunn skal få lov til å være nettopp trossamfunn, er noe vi må hegne om.

En liten kuriositet: Jeg husker at jeg hørte på radioen i 1993. Da ble disse ordene sagt av den gang kirke-, utdannings- og forskningsminister Gudmund Hernes: Tiden er moden. Beslutningen er tatt. Norge har fått sin første kvinnelige biskop.

Det var Rosemarie Köhn, min tidligere lærer på det praktisk-teologiske seminar på Blindern. En gladdag – men så må vi ikke glemme at da hadde det gått over 30 år siden vi fikk vår første kvinnelige prest. Så likestillingsarbeidet er noe som også Den norske kirke har jobbet med, men vi ser at det kan ta tid. Særlig på områder der det også tenderer til å være en sak som dreier seg om teologi, skal politikere være ytterst forsiktige med å blande seg inn. Dette var en liten kuriositet om vår egen historie når det gjelder folkekirken vår – at likestilling

har man jobbet med, men det er en langsiktig og ofte en litt treg materie.

Kristelig Folkeparti kommer ikke til å støtte disse forslagene, selv om det er forslag her som Kristelig Folkeparti har sans for, bl.a. det å opprette en likestillingspott som trossamfunn kan søke på. Det synes jeg er en god idé, og jeg håper at statsråden vil vurdere det i det som er varslet skal bli lagt fram. Vi ser fram til å få en sak til Stortinget når det gjelder finansiering av trossamfunn, men også den brede debatten som vi er blitt lovet, hvor man tar utgangspunkt i Ståsett-utvalgets rapport, som skal gi oss en mulighet til å diskutere tro og livssyn i sin store bredde. Dette er et viktig område for Kristelig Folkeparti. Vi ønsker virkelig at det som har med tro og livssyn å gjøre, skal det også være åpenhet for å kunne diskutere i det offentlige rom. Dette betyr så mye for så mange mennesker, og det er ikke noe som skal privatiseres. Vi ser fram til å få både debatten om finansieringen og den store debatten om tro og livssyn og deres plass i samfunnet.

Kristelig Folkeparti har for egen del satt ned et eget adhocutvalg som jobber med nettopp dette nå, og vi kommer til å gjøre oss ferdig med det i løpet av våren. Vi får veldig mange gode innspill, og jeg kan love at Kristelig Folkeparti kommer til å delta aktivt i disse debattene i tiden framover. Men vi støtter ikke forslaget slik det foreligger, fordi vi mener at det arbeidet som regjeringen har satt i gang, er det viktig at regjeringen får fullført. Og så tar vi debatten når vi får sakene. Men, som sagt, jeg vil bare avslutte med å si: Det å ha forventninger til at også trossamfunn setter likestilling på dagsordenen, synes jeg er rimelig, og jeg synes det er ukontroversielt.

**Presidenten:** Neste talar er statsråd Trine Skei Grande.

**Statsråd Trine Skei Grande [12:56:41]:** Det var litt stas at presidenten sa akkurat det, for det er første gang jeg har en sak til behandling her, og jeg rakk det, selv om jeg følte at det var like før gongongen hadde tenkt å kaste meg ut! Men det er veldig stas å være her også som statsråd; dette er en talerstol jeg har stor respekt for.

Jeg er glad for at vi hele tiden kontinuerlig har en debatt om likestilling og toleranse i samfunnet, og at vi hele tiden ser på hvilke virkemidler vi kan bruke for å bevege oss videre. Vi har tross alt kommet langt i Norge. Hvis vi kikker på bildet som henger bak oss i stortings salen, tenker jeg at eidsvollsmennene måtte ha blitt forundret om de hadde sett utover salen, de som har laget Grunnloven, som er bakgrunnen for dette.

Vi jobber nå i regjeringa med en ny melding og en ny lov på dette feltet. Jeg er veldig glad for at komiteens flertall har regnet med at man ønsker å se alt dette i sammenheng, for hele tros- og livssynsfeltet har vært preget av at man diskuterer det fra ulike vinkler og på ulike tids-

punkt. Det betyr at man prinsipielt kan være veldig for trosfrihet, men ofte glemmer de punktene når man skal diskutere det fra andre vinkler. Derfor tror jeg at Stortinget vil få en bedre diskusjon hvis vi har foran oss både prinsippene og hvordan vi skal gjøre det praktisk i et lovverk for trossamfunnene. Så det er en debatt jeg ser fram til. Vi kommer til å ta med oss de innspillene som har kommet i debatten og i behandlingen her, i behandlingen av den saken som kommer til Stortinget.

Tros- og livssynsfrihet er grunnleggende menneskerettigheter og saker vi prinsipielt fort blir veldig enige om. Hovedregelen er alltid at staten ikke skal gripe inn. Men selvfølgelig skal man følge norsk lov. Det betyr også likestillingslov og diskrimineringslov, som vi har på plass. Men vi skal også ha likhet for loven. Og jeg syns det er en spennende diskusjon som jeg ikke tror er godt nok vurdert i sin bredde, når man begynner å diskutere dette med religiøse domstoler. For hva er «domstoler», hva er «religiøse», og hva er «kulturelle»? Vi har jo i hundrevis av år i Norge hatt etniske grupper som nærmest har hatt egne domstoler – innenfor sin etniske gruppe – og jeg syns at det å tro at dette bare er noe som kommer utenfra nå, og bare utfordrer norsk lovverk nå, er en litt enkel og lite innsiktsfull måte å se det på.

Det vi skal sørge for, er at alle mennesker skal ha muligheten til å utøve sine frie valg i Norge, uansett, og vi skal sørge for at legitimiteten til våre domstoler handler om noe annet enn det jeg tror man her snakker om i mange sammenhenger. Det eneste legitime domstolsystemet vi har på siden av vårt eget, er trolig idrettens, som har et eget domstolssystem, som også har legitimiteten sin fra Stortinget.

For meg er det viktig at vi har en prinsipiell tilnærming, og at vi ikke bare har et bunnsyn som holder i bunn og grunn, men også et gangsyn som holder fra gang til gang. Derfor er det viktig å ha de prinsipielle tilnærmingene og lovverket ved siden av hverandre i behandlingen av dette.

Jeg er glad for innstillinga og håper vi skal få en spennende og gjerne engasjert debatt med mange forslag til hvordan vi skal bedre lovverket på dette området, slik at vi lager et felles lovverk som alle til slutt kan stille seg bak, og som behandler trossamfunnene våre likt, sjøl om vi alle vet at Den norske kirke kommer til å ha en spesiell posisjon også i dette lov- og meldingsarbeidet.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Kari Henriksen (A) [13:01:06]:** Under behandlingen av kirkeforliket uttalte daværende stortingsrepresentant Trine Skei Grande at valgordningen i Kirken skal sikre bredden og ikke gjøre det mulig å kuppe valg. Det, synes jeg, er et av de ytterste eksemplene på at en valgordning i et trossamfunn må være representativ.

Hva gjør at statsråden sender ut et brev som sier at kjønnsrepresentasjon ikke skal høres, og hva gjør at statsråden ikke legger vekt på det i denne saken?

**Statsråd Trine Skei Grande [13:01:45]:** Jeg skjønner at Arbeiderpartiet har bestemt at jeg ikke legger vekt på dette. Men når det gjelder lovverket og vedtak gjort i Det norske storting som jeg må forholde meg til, gir ikke tros- og livssynslovgivningen noen hjemmel for å stille likestillingskrav utover det likestillingsloven gjør. Da må vi endre lovverket på dette feltet. Man har det samme lovverket for trossamfunn som for alle andre. Spørsmålet er om man skal stille strengere krav til trossamfunn enn til andre.

Hvis man har ansatte, omfattes man av arbeidsgiverplikten, og i årsmeldingen skal man rapportere. Det man gjør her, er å lage et regelverk som også rammer de små som faller inn under frivillige organisasjoner, og som vi ikke er villige til å lovregulere på andre felt.

**Kari Henriksen (A) [13:02:39]:** Jeg tenker at når statsråden sier i brevet at kjønnslikestilling ikke skal høres, og at det ikke er mulighet for å stille de kravene i forkant, så har stortingsutredningen sagt at det ikke er noe til hinder for det, verken i likestillings- og diskrimineringsloven eller i EMK artikkel 9.

Jeg skulle i alle fall ønske at statsråden kunne si at forslaget vil bli vurdert rettslig. For hvis det er forskjellige rettslige oppfatninger i Stortinget og i regjeringens apparat av hvilke krav vi kan stille når det gjelder kjønnslikestilling, bør vi få en avklaring av det. Dette er en henstilling til ministeren om å ta det med seg i arbeidet ministeren skal gjøre når denne saken skal behandles i departementet.

**Statsråd Trine Skei Grande [13:03:32]:** Ja, det gjør vi meget gjerne. Det virker på meg som om spørsmålet er stilt på litt forskjellige måter. Min beskjed er at det lovverket vi har vedtatt her, også gjelder trossamfunn, på samme måte. Men i noen tilfeller er dette frivillige organisasjoner som vi ikke har lovregulert, og da må vi ha en større ramme og putte det innenfor likestillingslovverket hvis vi skal klare å regulere det også. Jeg vil gjerne se på utredningene som er lagt, og hvilke spørsmålsstillinger som er gjort, og så må vi bestemme om vi er villige til å regulere trossamfunn på en annen måte enn vi f.eks. regulerer andre frivillige organisasjoner i Norge.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

**Masud Gharahkhani (A) [13:04:37]:** Arbeiderpartiet vil lage en samfunnskontrakt som forplikter til aktivt integreringsarbeid i alle tros- og livssynssamfunn som

mottar offentlig støtte, og vi ønsker at det skal være forslag med krav om minst 40 pst. representasjon av kvinner i styreorganer. Vi har nå faktisk en regjering med Fremskrittspartiet og Høyre i spissen som mener vi ikke skal stille krav om aktivt likestillings- og integreringsarbeid i f.eks. trossamfunn som moskeer. «Tros- og livssynssamfunn bør ikke reduseres til middel for å oppnå andre samfunnsmessige endringer eller være redskaper for integrerings- og likestillingspolitikken», uttaler en Høyre-representant. Det mener jeg er trist lesning og politikk. Det interessante er at i det offentlige ordskiftet om dette forslaget har Fremskrittspartiet og Høyre ment at alle forslag er ivaretatt – hvorfor fremme noe som allerede kommer?

Nå er sannheten her. Regjeringen vil ikke stille krav f.eks. til de muslimske trossamfunn, som nå har rundt 153 000 medlemmer, og som mottar millioner i statsstøtte.

Vi er heldige som bor i et fantastisk land som Norge. Er en heldig og har fått mulighet til å komme til Norge, må en akseptere de aller viktigste verdiene Norge bygger på. Det er frihet, demokrati og likestilling. Den friheten vi har i Norge, har ikke kommet av seg selv. Frihetskampen har alltid vært ført i Norge: kampen for arbeidernes rettigheter, kampen for likestilling. Vi må være tydelige på hva slags verdier vi ønsker at det norske samfunnet skal bygge på. Bor man i Norge, må man også bli en del av Norge.

Arbeiderpartiet mener de muslimske trossamfunn skal jobbe med integrering. Det betyr nei til koranreiser, nei til sosial kontroll og nei til religiøse domstoler. De skal melde ifra, de skal åpne seg, de skal jobbe tett med kommune, politi og barnevern. De skal være tydelige på at innvandrerkvinner skal lære seg norsk og delta i arbeidslivet, og dette skal gjentas og gjentas i deres forsamlingslokaler. Det å tørre å stille krav om likestilling og demokratisering overfor trossamfunn er ikke noe nytt.

At vi har norske prester som tar offentlig oppgjør mot homofobi, er bra. At vi har kvinnelige prester og kvinnelige biskoper, viser at vi har kommet langt i Norge. Og hva hadde passet bedre enn om vi i framtiden fikk en kvinnelig imam i likestillingslandet Norge?

Arbeiderpartiet er klart til å stille tøffe og klare krav, og vi kommer til å være kompromissløse når det gjelder våre aller viktigste verdier: frihet, demokrati og likestilling. Derfor er jeg stolt over de forslagene vi nå fremmer, og jeg synes det er trist at et flertall ikke vil være med og støtte dem.

**Kari Henriksen (A) [13:07:15]:** Slik jeg leser debatten, er det enighet om at en skal kunne stille noen krav, men det er uenighet om hvor kravene skal ligge, og på

hvilket nivå de skal gjelde. Jeg finner det litt underlig at en argumenterer med at en har en likestillingslov, at en har regelverk i dag, og så skal en bruke statlige virkemidler for å straffe, men en skal ikke bruke statlige virkemidler for å stimulere. Hvis prinsippet er at staten ikke skal gripe inn, synes jeg det blir litt vanskelig å forstå.

Vi er ikke lenger det mest likestilte landet i verden, bl.a. fordi vi har store utfordringer med kvinnerepresentasjon. Vi har store utfordringer i religiøse miljøer, bl.a. i min egen landsdel, der religiøse organisasjoner ikke har kvinner i administrative stillinger eller som deltakere i styringsorganer for kirken.

Representanten Bekkevold var innom historien, og det hørtes så pent ut, det hørtes så lite kraftfullt ut, men den historien er også full av torner. Det er kvinner som har stått opp og virkelig kjempet seg inn til tross for lovverk, til tross for fine ord. Nå blir jo ballen sendt videre til departementet etter det vedtaket som blir fattet i dag, men jeg mener det er en forsømmelse hvis ikke regjeringa nå tar på alvor at det fremdeles er stor grad av ulikestilling og manglende demokrati i mange trossamfunn i Norge i dag.

Det er historisk en viktig jobb Den norske kirke har gjort. De har tatt signalene, men debatten om kirkestatforholdet pågikk i mange tiår, som Kristelig Folkepartis representant sa. Hele tiden var det et underliggende press og forventninger uttrykt i både regelverk, direktiver og prosedyrer til Kirken for at Kirken skulle oppfylle sine demokratiske prinsipper som Norge er bygd på. Det skulle da bare mangle at vi ikke skulle stille de samme kravene til andre trossamfunn som vi faktisk har stilt til vår egen kirke. Jeg anbefaler å gå inn og lese den felles innstillinga som ble skrevet da kirkesaken var til debatt, der alle partiene var grunnleggende enige om at det måtte stilles krav til valgordninger, til representativitet og til demokrati i Kirken. Det bør vi utvide.

**Marianne Haukland (H) [13:10:37]:** I innlegget fra representanten Gharahkhani fra Arbeiderpartiet blir det veldig tydelig hvilken instrumentell holdning Arbeiderpartiet har til tros- og livssynssamfunn. Jeg mener at vi politikere har ansvar for å styrke likestilling, fremme inkludering og fremme integrering, og Høyre mener at dette ikke er noe vi uten videre kan overføre til tros- og livssynssamfunn. Likevel må vi forvente at alle tros- og livssynssamfunn også følger norsk lov. Dette blir en debatt om kamp for frihet og demokrati, og jeg forstår at representantene som har fremmet forslaget, er utålmodige, men dette kan ikke benyttes som et instrument for å nå politiske mål. Vi i komiteen bør vente til vi får saken om tros- og livssynssamfunn, så vi

kan få en helhetlig vurdering av alle tros- og livssynsamfunn.

Men regjeringen har sagt at den ønsker å stille krav, og det gjør vi ved å forplikte oss på Jeløya-erklæringen, at man skal innføre en offisiell norsk utdanning av religiøse ledere fra relevante trossamfunn. På den måten er man med på å gi kunnskap til religiøse ledere om viktige ting i vårt samfunn, om den religiøse lederrollen, om demokrati, likestilling, negativ sosial kontroll, vold og overgrep, radikalisering og voldelig ekstremisme. Og på den måten forventer man at religiøse ledere i alle trossamfunn skal få en større forståelse for sin rolle i det norske samfunnet, som er et demokratisk samfunn.

**Geir Jørgen Bekkevold (KrF) [13:12:37]:** Bare en kort bemerkning: Det var virkelig ikke meningen å prøve å glorifisere likestillingskampen, som også har pågått i Den norske kirke. Da jeg pekte på Gudmund Hernes' berømte ord, var jeg samtidig påpasselig med å påpeke at da hadde det gått over 30 år siden vi fikk vår første kvinnelige prest, og kvinneprestspørsmålet er jo blitt heftig diskutert i mange tiår. Selv da jeg studerte teologi på 1980-tallet, var dette et heftig diskutert tema. Så jeg vet at her er det kjempet mange kamper for å komme dit vi er i dag, og det skal vi absolutt ikke underkjenne, men det var den lange historien, fra 1950-tallet og fram til 1993, som var poenget i mitt innlegg.

Ellers er jeg helt enig med Kari Henriksen i hennes beskrivelse av kirke-stat-forliket her på Stortinget. Det ble stilt krav til bl.a. demokratiutvikling, til valgordninger. Alle partiene stilte seg bak det. Men vi må ta inn over oss at i mange av disse diskusjonene bryter man også håndbak, og man kan fort bryte håndbak med det som har med trosfrihet å gjøre, det som har med teologi å gjøre. Jeg vet at Arbeiderpartiet er veldig påpasselig med å si at disse forslagene ikke skal være forslag der man går inn og skal mene noe om de teologiske spørsmålene. Men vi må alltid ha det i bakhodet når vi diskuterer slike saker som dette, at vi må vise respekt for at det også er noe som politikken ikke kan ordne opp i.

Som sagt: Jeg har forventninger til at også trossamfunn jobber med likestillings spørsmål, men vi må vite hva vi gjør.

**Presidenten:** Representanten Kari Henriksen har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Kari Henriksen (A) [13:14:52]:** Jeg har bare behov for å si at disse forslagene våre – alle forslagene våre – ikke er endelige forslag. Vi ber regjeringa «komme tilbake», men i debatten høres det ut som om dette er forslag vi vedtar her og nå. Alle forslagene våre går ut på at vi ber regjeringa komme tilbake. Da hadde det vært

fullt mulig for regjeringa å komme fram med de motforestillingene de har knyttet til det som har vært tema og innlegg i debatten.

Jeg hadde bare behov for å si at vi har bedt regjeringa komme tilbake med synspunkter og saker som omhandler disse viktige temaene i denne saken.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [13:15:40]

*Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Kari Henriksen, Masud Gharahkhani, Arild Grande og Rigmor Aasrud om søndag som fridag for flest mulig (Innst. 186 S (2017–2018), jf. Dokument 8:84 S (2017–2018))*

**Presidenten:** Etter ønske frå familie- og kulturkomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 5 minutt til kvar partigruppe og 5 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten føreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve høve til inntil fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa.

Vidare vert det føreslått at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

**Tage Pettersen (H) [13:16:52]** (ordfører for saken): La meg aller først få lov å takke komiteen for et konstruktivt arbeid.

De fleste anerkjenner at søndagen er en annerledesdag for mange familier. Samtidig jobber mange på søndager, men for de fleste er dette en fridag.

I representantforslaget ber forslagsstillerne regjeringen om å legge til grunn at dagens bestemmelser i helligdagsfredloven skal ligge fast, i sin videre oppfølging av utvalget som har utredet spørsmålet om søndagsåpne butikker.

Komiteen viser også til vedtaket i Stortinget fra januar i år som lyder:

«Stortinget ber regjeringen om ikke å liberalisere reglene for søndagshandel. Dette for at ikke flere må arbeide på helligdager.»

Kulturministeren har i sitt svar til komiteen omtalt at NOU 2017: 17, På ein søndag?, ble levert 14. desember 2017, og videre at den ble sendt på tre måneders offentlig høring 25. januar i år.

For komiteen blir det viktig at disse prosessene sees i en sammenheng. Komiteen ser at helligdagsfredloven § 5 har vesentlige svakheter, og er enig i at enkelte



endringer bør vurderes når regjeringen legger fram en sak for Stortinget. Jeg er derfor glad for at en samlet komité nå går inn for ikke å vedta representantforslaget.

Siden den omtalte NOU-en er ute på høring, er Høyre glad for at behandlingen av representantforslaget nå venter til regjeringen oversender sin sak til Stortinget. NOU-en har en overordnet og prinsipiell tilnærming til søndagshandel og konsekvensene av eventuelle endringer.

Dagens system for søndagshandel er uoversiktlig. Noen butikker kan holde åpent på søndager og helligdager. Det gjelder kiosker og dagligvarebutikker under 100 m<sup>2</sup>, bensinstasjoner under 150 m<sup>2</sup>, butikker på campingplasser, butikker i områder som Fylkesmannen har definert som turiststeder, virksomheter som selger blomster og hageartikler, virksomheter som selger lokale husflids- og suvenirvarer, og butikker på flyplasser. Vi kan e-handle på søndager, de store hagesentrene utvider stadig sitt vareutvalg, og fylkesmennene har ulike oppfatninger om hva som er lokale turiststeder. Mange som bor langs grensen til Sverige, bruker ofte søndagen til storinnkjøp på den andre siden av grensen.

Mange av forslagene som ligger i NOU-en, er konstruktive og ikke først og fremst liberaliserende. I anbefalingene omtales f.eks. et forslag om at alle frittstående butikker under 150 m<sup>2</sup> skal kunne holde åpent. Det innebærer at alle større butikker må holde stengt. Flertallet i utvalget foreslår også å begrense åpningstidene til etter kirketid, noe som vil innebære totalt sett færre åpningstimer enn i dag.

Høyre ønsker også å bevare verdien av søndag som annerledesdag. I SIFOs undersøkelse for 2015 svarte 35 pst. at de arbeider på søndager. I YS' arbeidslivsbarometer for 2017 svarte 41 pst. at de arbeider noen ganger, ofte eller alltid på søndager. Derfor er det i denne debatten legitimt å stille spørsmål om hvem søndagen skal være en annerledesdag for.

Opposisjonen skriver i en merknad som det ikke er veldig lett å tolke, at verken vedtaket i Stortinget eller dette representantforslaget vil «være til hinder for at regjeringen kan fremme forslag til mindre justeringer og forbedringer i lovverket».

På den ene siden sier altså opposisjonen at man skal legge til grunn dagens bestemmelser i helligdagsfredloven, at reglene for søndagshandel ikke må liberaliseres, og at ikke flere må arbeide på helligdager. På den andre siden åpner de samme for at det kan finne sted justeringer og forbedringer i lovverket.

Vi trenger ikke dette representantforslagets konklusjon for å holde søndagen som en annerledesdag. Det vi trenger, er likere konkurransevilkår, regler som er enklere for forbrukerne å forholde seg til, som er enklere for det offentlige å håndheve, som er mer forutsigbare for

de næringsdrivende, og som tar hensyn til de ansattes arbeidssituasjon.

**Kari Henriksen (A) [13:21:35]:** Forrige søndag var jeg på fotballturnering med barnebarna mine. Det var gøy. Det jeg så, var fellesskap, og jeg så hvor verdifullt det er at vi har en dag som er annerledes enn de andre.

Det er mye å kjempe for i politikken og mange viktige uløste oppgaver i samfunnet vårt. Det tror jeg vi er enige om. Å få åpnet butikker og kjøpesentre på søndagen, sånn at folk skal få slippe å handle bare på mandag, tirsdag, onsdag, torsdag, fredag og lørdag, er ikke en av dem. Likevel fortsetter regjeringa kampen for søndagsåpne butikker.

Det er allerede gått nesten tre år siden spørsmålet om søndagsåpne butikker ble sendt på høring. Da kom det inn nærmere 7 000 svar, og de pekte på flere negative konsekvenser: økte klimautslipp fordi flere må reise på jobb, og at det er en trussel for små, selvstendige butikker fordi de ikke vil ha råd til å holde oppe. Flere meldte også at en liberalisering kan gi dyrere varer for forbrukerne, og at kostnadene i bransjen vil øke. Men viktigst er at mange flere vil måtte jobbe på søndagen, mellom 50 000 og 80 000 er det anslått. Det er ganske mange mennesker i lille Norge. De vil bli fratatt sin valgmulighet til faktisk å ha søndagen som fridag.

Når folk må jobbe på søndagen, påvirker det familielivet deres, tid til felles aktiviteter, til avkobling sammen med de nærmeste, søndagsmiddag med tante eller bestemor i en annen by, f.eks. Det er mange håndballkamper som skal avvikles og arrangementer som skal gjennomføres. Med den liberaliseringen som regjeringa ønsker seg, vil arrangørene risikere å miste folk som trengs for å holde disse aktivitetene i gang.

Noen arbeidsplasser må holde åpent på søndager. Det er det ingen politisk uenighet om. Folk kan bli syke, hus kan brenne, folk kan bli utsatt for vold. Noen må på jobb for at fellesskapet skal kunne ta vare på disse, men folk må ikke handle på søndager. Derfor er flertallet av oss imot å liberalisere og slippe opp. En samlet opposisjon er det. Folk flest er det. Både arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden er det. Men til tross for massiv motstand i folket, bl.a. gjennom en generalstreik, den første på mange tiår, og i høringen i 2015, ble ikke forslaget om søndagsåpent lagt bort. I stedet ble det etter en pause i kampen satt ned et utvalg som skulle utrede spørsmålet, et spørsmål som jo hadde fått et rungende nei til svar. Det nei-et står faktisk ganske sterkt ennå.

Det som er saken, er at vi har en regjering som ikke lytter. I stedet er den drevet av blind ideologi som mener at retten til å kunne handle på søndager er viktigere enn at flest mulige arbeidsfolk får en dag til å hente seg inn, til å være sammen. De argumenterer med valgfrihet, men forstår ikke at å gi noen frihet til å velge å handle,

tar fra andre friheten til ikke å gå på jobb. Arbeiderpartiet vil ha en politikk som gir frihet til alle, ikke til noen få.

Vi har lang tradisjon i Norge for at partene i arbeidslivet er med når politikken utformes. I den norske modellen er det helt avgjørende for tilliten vi har til hverandre, for at politikken forankres hos dem den får konsekvenser for, og for at vi rett og slett finner de beste politiske løsningene. Vi begynner å bli vant til at regjeringa Solberg ikke lytter til partene når de utformer politikken. Det er alvorlig, og det svekker den norske modellen, som regjeringa hardnakket hevder de er for. I spørsmålet vi diskuterer i dag, er mangelen på evne til å lytte helt påfallende. Verken arbeidsgiverne eller arbeidstakerne ønsker at flere butikker skal holde åpent på søndager, men det legger ikke noen demper på regjeringas liberaliseringsiver.

Vi er altså på lag med folket, fagforeningene og bransjen selv. Vi vil bevare søndagen som en annerledes dag, en roligere dag, en fridag for de fleste. Derfor så under tegnede og Arbeiderpartiet nødvendigheten av å fremme forslag om å beholde søndagen som fridag for flest mulig. Vi ser at lovverket kan justeres og forbedres på enkelte punkter. Forslaget er ikke til hinder for det, men vi vil sette foten ned for den storstilte liberaliseringen regjeringa ønsker seg.

**Morten Wold (FrP) [13:26:43]:** Søndagen er en annerledes dag. Det har den alltid vært, og det vil den sannsynligvis alltid være. Likevel behandler vi i dag dette representantlovsforslaget fra Arbeiderpartiet, for – jeg holdt på å si – å slå fast at den skal være det. Men den er faktisk det, helt uavhengig av hvilke liberaliseringer vi har gjort og kommer til å gjøre i lovverket. I stor grad kan man si at vi i Norge holder hviledagen hellig, selv om noen selvsagt må være i arbeid, f.eks. for å ta vare på liv og helse.

Jeg mener det er på tide å avvikle siste rest av åpningstidsbestemmelsene i Norge, og at vi også avskaffer den såkalte Brustad-bua.

Da jeg og flere andre av Stortingets medlemmer som er til stede her i dag, vokste opp, stengte samfunnet kl. 16 på hverdager og kl. 13 på lørdager. I byene hadde man ofte langdag til kl. 17 på torsdager og i noen tilfeller helt til kl. 19. Jeg husker at det å rekke butikken før stengt tid kunne være en utfordring for foreldre som sto i jobb, men mat på bordet skulle man jo ha, så da åpningstidsbestemmelsene ble liberalisert, ble det en ny verden for veldig mange. Med ett ble det liv i tidligere folketomme bysentrum også på ettermiddagen og tidlig kveld.

I løpet av 1980-tallet fikk vi et åpnere samfunn. Fremskrittspartiet og Høyre sto i front i denne utviklingen – for frihet, åpenhet, fleksibilitet og styrking av forbrukernes valgmuligheter. Daværende forbruker- og administrasjonsminister Astrid Gjertsen ble selve symbolet på

det å åpne opp strenge, unødvendige og umoderne reguleringer fra en svunnen tid. Som statsråd arbeidet hun for å forenkle regelverk og effektivisere forvaltningen, liberalisere boligmarkedet og ikke minst utvide åpningstidene. Mange bør den dag i dag sende gode tanker hennes vei, for det var hennes kampanje, «Det åpne samfunn», som gjorde hverdagen enklere for folk flest.

Men den største seieren for dem som ønsket frihet, ble vunnet gjennom vedtaket som ble fattet i stortings-sesjonen 2002–2003, da åpningstidsreguleringene i Norge i praksis ble borte alle dager unntatt på helligdager og på 1. mai og 17. mai. På disse dagene ble det gjort et unntak for bl.a. å opprettholde den såkalte Brustad-bua.

Mange av oss bor i nærheten av slike Brustad-buer og får handlet også på søndager, men jeg synes likevel det er et meningsløst regime vi har i loven: Du kan handle, men ikke i en butikk som er større enn de maksimale fysiske begrensningene til Brustad-bua. Hva slags logikk er det i det?

Fremskrittspartiet mener at man må tilnærme seg temaet åpningstider fra en prinsipiell side. Vi mener at tilbud og etterspørsel egner seg bedre enn lovverk til å regulere åpningstiden, og at dette synet bør legges til grunn for lovgivningen på området. Erfaringene med oppheving av begrensningene på ukedager dokumenterer klart at det er et forsvinnende lite antall norske forbrukere som ønsker å handle klær, biler eller matvarer kl. 23 eller kl. 03 om natten. Men noe søndagshandel er det og vil det være, selvfølgelig. Det er til og med politikere med sete i denne salen som har uttrykt seg som sterke motstandere av søndagsåpne butikker, men som pressen har avslørt som søndagshandlere. Det var dette med liv og lære, da.

Fremskrittspartiet har alltid ment at det er mange gode grunner til å tillate søndagsåpne butikker. For et liberalistisk parti som Fremskrittspartiet spiller hensynet både til eiendomsretten og til den personlige friheten en stor rolle. Vi mener derfor at den enkelte butikkeier, i samarbeid med sine ansatte, vil finne gode løsninger på dette, uten innblanding fra politikere og byråkrater. Fremskrittspartiet legger også stor vekt på fleksibilitet og forbrukerhensyn.

Først og fremst dreier dette seg om hensynet til forbrukerne. Mer prisbevisste forbrukere kan legge om handlemønsteret sitt slik det passer dem. Dessuten har jo kiosker, nærbutikker og Brustad-buer langt høyere priser på nær sagt alt av varer, sammenlignet med dagligvarebutikker.

Jeg vil understreke at det dreier seg om å gi de ansatte og butikkene en valgmulighet. Det er ikke et pålegg om at de skal holde åpent. Fremskrittspartiets utgangspunkt er at tilbud og etterspørsel egner seg bedre enn lovverket til å regulere butikkens åpningstider. Vi ønsker likebehandling og er derfor tilhengere av å tillate butikker som ønsker det, å holde åpent på søndager.

**Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [13:31:44]:** Ja, la søndagen være søndag. La den være hviledagen, fridagen, helligdagen. Det er virkelig ikke et «must» at butikker skal være åpne også på søndager. Vi lever i et altfor stort forbrukersamfunn allerede. Vi konsumerer mer, vi forbraker mer, vi handler mer – en utvikling som de fleste av oss er enig i at ikke akkurat er supersunn, verken for den enkelte, for samfunnet, for miljøet eller for ressursene vi utvinner for å tilfredsstille behovene i et såkalt altfor oppslukende forbrukersamfunn.

Vi lever også i et «fast track» høyhastighetssamfunn. Alt passerer forbi oss i raskt tempo – travle liv, travle uke-dager og hektiske perioder fra tid til annen. Nettopp derfor er det så utrolig viktig å hegne om én dag som en felles fridag – søndagen. Søndagen, slik den er i dag, verdsettes da også utrolig høyt av mange. I en spørreundersøkelse utført av Norsk Gallup i 2015 sa hele to av tre nordmenn nei til søndagsåpne butikker.

Samfunnsøkonomisk analyse DAMVAD har ellers regnet på konsekvensene av søndagsåpent i Norge. De har kommet fram til at omsetningen i butikkene ikke vil øke, men at bransjen heller får 9 mrd. kr mer i lønnskostnader. Samtidig mener man at mer enn 22 000 ansatte i varehandelen vil miste jobben som en følge av nedleggelse, bl.a. de som driver de omtalte Brustadbuene.

Coop, NorgesGruppen og arbeidsgiverorganisasjonen Virke mener det ikke er nødvendig med en ekstra salgsdag. Av dagligvarehandelen er det kun REMA 1000 som ønsker dette. Jeg forstår derfor ikke helt denne iveren til regjeringen etter å åpne opp for søndagsåpne butikker. Det finnes ikke særlig mange tungtveiende argumenter for det.

Jeg vil også minne om at da Solberg I-regjeringen foreslo det samme i 2015, var det massiv motstand mot forslaget. Kulturdepartementet mottok nesten 7 000 høringsvar. Flertallet av disse ga ikke grønt signal for liberalisering – tvert imot.

Det er flere argumenter som taler i retning av nei i denne saken:

- Søndag som fridag for de fleste er en av få felles verdier vi har igjen. Det er jeg opptatt av at vi skal ta vare på.
- Søndagsåpent vil være lite familievennlig, først og fremst for de butikkansatte, som får færre helger sammen med familien, men det gir også press på familielivet generelt dersom vi også skal bruke søndagen til handling. Hva blir det neste? Må barnehagene også ha søndagsåpent når flere må jobbe på søndager?
- Videre gir det en form for falsk frihet. Verken kunder, handelsstanden eller de butikkansatte ønsker den såkalte friheten som regjeringen ønsker å

pådytte samfunnet. Denne friheten betyr i realiteten ufrihet. Butikkene vil bli presset til å holde åpent på søndager selv om de ikke ønsker det.

- Søndagsåpne butikker vil føre til butikkdød, spesielt utkantbutikker og butikker utenfor de store sentrene. Vi kan bare se til Danmark. Erfaringene derfra viser at ved søndagsåpning har omsetningen økt i store kjøpesentre på bekostning av små distriktsbutikker og bysentra. Det er ingen tvil om at liberaliseringen av den såkalte lukkeloven i Danmark i 2012 har ført til omfattende nedlegging av butikker i småstedene.

Butikkdød i distriktene, falsk frihet, mindre familie- og helgetid for butikkansatte, store lønnskostnader for butikker og en utvanning av en fellesverdi som hviledagen vår er – det er ikke bra.

Jeg håper ministeren tar med seg motstanden vår og all den andre motstanden i salen i dag, for dette handler om mye mer enn søndagsåpent. Det handler om hva slags samfunn vi ønsker.

**Freddy André Øvstegård (SV) [13:36:15]:** Retten til hvile og retten til fri er noen viktige rettigheter som arbeiderbevegelsen har kjempet for så lenge arbeiderbevegelsen har eksistert. Det å kunne si med loven i hånden at en har rett til å tilbringe tid med familien og rett til å hvile, er viktig, for arbeidsgivere vil til enhver tid ha interesse av at arbeidsfolk jobber mer og strekker seg lenger. Sånn er samfunnets krav. Fritid er noe vi må sette pris på og verne om, spesielt i en stadig mer hektisk hverdag. Derfor er det å ta vare på søndagen som en fridag for de aller fleste viktig. Det handler også om hva slags arbeidsliv vi skal ha, spesielt når arbeidslivet blir hardere og trykket mot arbeidsfolk blir større.

Jeg er glad for at Stortinget i januar ettertrykkelig slo fast at det ikke skal åpnes for liberalisering og mer søndagshandel. Derfor er saken i dag på mange måter allerede vunnet, og det er ikke noe behov for å vedta det opprinnelige forslaget. Men det er behov for å slå fast – som SV og flere andre gjør i innstillingen – at søndagen nå er beskyttet, ja, men at vi må åpne for andre justeringer og forbedringer i lovverket, og at vi er helt åpne for det i forbindelse med behandlingen av NOU 2017:17, når den kommer hit til Stortinget. SV er helt åpne for fornuftige forenklinger og forbedringer, og det blir en spennende diskusjon når regjeringen kommer tilbake med sak om det.

**Grunde Almeland (V) [13:38:14]:** Søndag er en annerledesdag i det norske samfunnet, og det skal den fortsette å være. Men i dag finnes det faktisk hundrevis av søndagsåpne butikker i mange ulike deler av landet. Samtidig er andelen butikker med fritak eller delvis fritak fra regelen om søndagsstengte butikker svært

ujevnt fordelt. I 2014 hadde 57 pst. av butikkene i Buskerud fritak, men 0 pst. i Oslo, 0 pst. i Tromsø og 0 pst. i Rogaland. Er det rettferdig?

Det foreslås at regjeringen skal legge dagens bestemmelser i helligdagsfredloven til grunn når de skal følge opp utredningen av spørsmålet om søndagsåpne butikker. Dette er en utredning som nå er på høring. Jeg er interessert i å høre hva kommunene og de andre som dette angår, mener, før vi legger videre føringer i arbeidet, for Venstre er opptatt av at beslutninger skal tas så nær folk som mulig, på et så lavt nivå som mulig. Vi mener kommunene selv skal få bestemme om butikker skal holde åpent eller ei. Det hadde jeg håpet – og håper – at det er flere representanter som er opptatt av.

Det framstår som noe underlig når man kan påstå at det at noen butikker holder søndagsstengt, er en av våre siste felles verdier i det norske samfunnet. Heldigvis er det langt flere felles verdier som jeg tror vi alle kan være enige om at vi har i dette samfunnet, og som i disse dager diskuteres ganske mye. I forbindelse med dette forslaget: Det er faktisk 15 år siden regelverket sist ble revidert. Da mener jeg at det er på tide at man rydder litt i disse bestemmelsene.

Så vil jeg til slutt si at for Venstre er det ikke et poeng at alle skal holde åpent, men at flere skal ha mulighet til å velge det, og at det ikke skal være en sak for Stortinget, men for de lokalt folkevalgte – de som kjenner kommunen, de som kjenner handelsstanden sin – for det er faktisk de som er best i stand til å ta vurderingene for sitt lokalsamfunn.

**Geir Jørgen Bekkevold (KrF) [13:41:02]:** I likhet med de aller fleste arbeidsgivere, de aller fleste arbeidstakere, i likhet med flertallet i befolkningen mener også Kristelig Folkeparti at det er viktig at vi bevarer søndagen som en annerledesdag der man kan gjøre helt andre ting enn det man pleier å gjøre ellers i uken. Vi trenger ikke en dag til der vi øker det kommersielle presset, der vi er med på å øke kjøpepresset. Derfor er det en viktig sak vi diskuterer i dag. Jeg mener at det er en god verdi å kunne beholde søndagen som en hviledag for de aller fleste.

I en merknad sier opposisjonen, i hvert fall størstedelen av opposisjonen, at selv om man nå har gjort et vedtak i Stortinget, er det ingenting i veien for at regjeringen kommer tilbake igjen med mindre justeringer. Jeg tror nok de aller fleste av oss kan være enige om at dagens åpnings- og lukkelov kanskje ikke framstår som verdens mest rettferdige. Jeg tror de fleste av oss kan være enige om det. Jeg tror de fleste av oss også tenker at den loven vi har i dag, på mange måter er et nasjonalt kompromiss, det er det vi har landet på. Men det kan være ting i dagens åpnings- og lukkelov som vi kan gjøre noe med.

Det er pekt på dette med hagesenter, det er pekt på turistkommuner og der det er ulik praksis fra fylke til fylke. Dette mener jeg at regjeringen gjerne må komme til Stortinget med, og komme med justeringer. Men det som flertallet på Stortinget ikke ønsker seg, er en åpnings- og lukkelov som går i en mer liberal retning. Vi ønsker ikke at enda flere er nødt til å jobbe på søndager. Men at det kan komme justeringer, er vi åpne for å diskutere, og det er ingenting i veien for at utvalget og høringen som har vært, fører til at regjeringen kommer til Stortinget med en sak om det. Det er vi i Kristelig Folkeparti åpne for å kunne diskutere.

Men vi trenger en dag der helt andre ting er åpne, der det er åpen natur, åpne kirker, åpne kulturarrangementer, åpne familier. Det trenger man, framfor en dag med enda mer kommersielt press. Bare en liten tanke om det som har skjedd i Danmark – en av konsekvensene er at veldig mange nærbutikker har vært nødt til å legge ned. Veldig mange eldre og funksjonshemmede har mistet sin nærbutikk, og mesteparten av handelen skjer nå i de store kjøpesentrene. Dette er ikke en ønsket utvikling i Norge, og derfor håper jeg at vi også i framtiden vil bevare søndagen som det den er i dag. Stortinget har jo gjort et vedtak som slår det fast. Men så kan det være visse justeringer som vi kan se på sammen, når regjeringen kommer til Stortinget med en sak.

**Statsråd Trine Skei Grande [13:44:43]:** Alle kulturer, de fleste religioner og andre lager en rytme som handler om at vi skal ha hviledager med jevne mellomrom. Det finner man over hele kloden, og jeg tror det ligger i menneskets gener og i måten vi organiserer samfunnet på. For regjeringa er det viktig at vi skal lytte, og da lytter vi til Stortinget og de innspillene som kommer nå. Men vi lytter også til hva folket sier i høringen. Nå er det en annen sak som er på høring enn den som var på høring tidligere. For det er ikke bare snakk om å deregulere, det kan også reguleres på nye måter.

Jeg er kjempeglad for at komiteen ønsker en ny sak velkommen, for det er en del urettferdigheter i dagens regelverk. Det er enorme endringer i hele handelsnæringen, der netthandel er den store utfordringen til butikkene våre. Jeg er spent på om alle de som var soleklare i høringsinstansene for noen år siden, kanskje nå ser helt andre utfordringer for næringen sin enn det de gjorde under den høringen.

Dette har jeg sjekket nå på app-en min på mobilen: På søndager kl. 20 kan jeg ikke handle i noen av butikkene rundt meg, men jeg kan få levert akkurat hvor mye jeg ønsker på døra fra en annen kolonialhandel, en som leverer på døra og har lov til å levere kl. 20 på søndag. Dette setter oss under et enormt press med hensyn til å tenke ut nye og moderne måter å regulere handelen på,

som gjør at vi klarer å lage både gode ordninger for folk og gode ordninger for handelsnæringen.

Det er litt underlig, at noen syns det er så kos å dra på hagesenteret, at det er åpent, mens andre syns IKEA er så forferdelig at det skal være stengt. Det er noen rare ting i regelverket vårt som er litt inkonsekvent. Vi må ta inn over oss at det fins mange måter å organisere dette på, og det fins mange nivåer å flytte makten til.

Men folk kommer fortsatt til å spise middag på søndager, de kommer fortsatt til å spille fotball. Vi ser at i land som har søndagshandel, fins det fortsatt folk som lever gode liv og har fri på søndag. Og det håper jeg virkelig vi skal ha etter at vi har gått igjennom loven også.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Kari Henriksen (A) [13:47:38]:** Jeg hører av debatten, og også av det statsråden sier, at en skal se på tilpasninger, og at vi lever i en annen tid nå enn det vi gjorde før. Det er helt åpenbart, og det er derfor Arbeiderpartiet har sagt det vi har sagt i innstillinga, at det er muligheter for å gjøre enkelte justeringer, men at, som Kristelig Folkeparti sier, det er grunnlaget om at en ikke skal liberalisere som er viktig for oss, og det er jo også det Stortinget har sagt.

Nå får en jo helt sikkert høringsinnspill, men kunne statsråden si litt om hvordan hun og regjeringa vil vekke det faktum at arbeidsgivere og arbeidstakere har sagt nei, at opp mot 80 000 flere mister sin frihet fordi de må jobbe. Det er en økt liberalisering. Mer enn 100 000 gikk altså i generalstreik mot dette.

Hvordan vil statsråden vekke det opp mot den liberaliseringen av ideologien som regjeringa fører?

**Statsråd Trine Skei Grande [13:48:42]:** Jeg er spent på hvilken tone den høringen har nå, i en ny tidsalder, der f.eks. nettomsetningen presser varehandelen vår på helt andre måter.

Så fins det veldig mange måter å organisere dette på. Mitt parti har ment at kommunene burde bestemme dette. Sånn kunne kommunene f.eks. organisere åpningstidene på en måte som gjorde at man hadde unnått det som viste seg i Danmark. Man kan f.eks. stenge de store kjøpesentrene på søndager, men åpne for mer livlig gatehandel i noen gater, slik som man regulerer skjenkingen, som også er en krevende regulering kommunalt, fordi man regulerer noen næringsdrivendes mulighet til å holde åpent mens andre må lukke.

Dette viser jo kommunene at de mange ganger får gjort på en bra måte. Men jeg har lyst til å lytte til alle høringsinnspillene, og jeg er spent på hva kommunene sier, som nå lever i litt ulike hverdager og har litt ulik struktur på næringshandelen sin.

**Kari Henriksen (A) [13:49:45]:** Det var bra å høre at statsråden er villig til å lytte. Det har ikke akkurat vært overflod av det i regjeringa fram til nå, så det blir spennende å følge.

Kan statsråden da garantere at hun vil legge stor vekt på hva fagorganiserte sier, som da vil være blant de 80 000 som faktisk må miste sin frihet – at det vil tillegges større vekt enn hvermansens mulighet til å få handle enda en ekstra dag. Vi har altså seks andre dager vi kan handle på. Tvinger vi disse opp mot 80 000 til å jobbe én ekstra dag, betyr det at de får sin frihet ganske dramatisk redusert.

Vil statsråden legge stor vekt på hva de ansatte mener i denne saken?

**Statsråd Trine Skei Grande [13:50:36]:** Jeg må si at jeg legger veldig stor vekt på at dette ikke skal handle om at noen skal jobbe én dag til. Jeg mener at det regelverket som ligger i bunnen for norsk arbeidsliv, ikke er det som er oppe til forhandling her. Det er helt andre steder de spørsmålene skal avgjøres. Jeg har ikke noe ønske om det. Venstre var i front med å innføre 8-timersdag og regulerte arbeidsuker. Det skal vi fortsatt ha. Dette handler ikke om at folk skal jobbe sju dager i uka.

Det vi må sørge for, er at vi har god dialog med fagforeningene i hele prosessen. Det vil jeg sørge for at vi har. Men vi skal også sørge for at vi har fakta på bordet, og så skal vi sørge for at det rammeverket som arbeidslivet har, skal stå like sterkt når vi eventuelt kikker på § 5, som i dag.

**Freddy André Øvstegård (SV) [13:51:37]:** Vi har tidligere i denne salen i dag blitt bedt om å være konstruktive, og det skal jeg prøve å bidra til nå. Vi er ganske klare på at søndagen skal holdes som en annerledes dag, at det skal være fri på søndag. Men så har jo flere partier i dag, i innstillingen og også her på talerstolen, SV inkludert, åpnet for å se på andre typer fornuftige endringer og forenklinger i lovverket. Derfor vil jeg gi en lettbeint oppfordring til statsråden om kanskje å løfte litt på sløret når det gjelder hva slags type forenklinger og fornuftige endringer man kan gjøre utover å ta vare på søndagsfri.

**Statsråd Trine Skei Grande [13:52:21]:** Jeg kommer ikke til å løfte på skjørtet for dette svaret, for det vi mener her, er det som ligger i NOU-en som er sendt ut. Regjeringa har ikke tatt stilling til de endelige forslagene, men det ligger en rekke forslag i NOU-en, f.eks. å la 150 m<sup>2</sup>-grensen gjelde alle typer butikker.

Så håper jeg at kommunene og andre høringsinstanser er litt kreative i tilbakemeldingene. Jeg tror kanskje at noen har noen gode ideer utenfor regjeringa og uten-

for Stortinget om gode måter å regulere dette på som gjør at vi fortsatt kan ha gode, kloke reguleringer for fellesskapet, men likevel slippe noen av de litt dumme resultatene vi ser av dagens regulering.

Alle lover må også ha legitimitet hos folk, og jeg tror at litt av utfordringen med dette lovverket er at folk ikke alltid skjønner forskjellene, og mange, spesielt små butikker, skjønner ikke helt hvorfor de skal forholde seg til det, og skjønner heller ikke helt at de skal forholde seg til det.

**Presidenten:** Replikordskiftet er dermed over. Fleire har heller ikkje bedt om ordet til sak nr. 8.

Etter ynske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten føreslå at sakene nr. 9 og 10 vert handsama under eitt.

Sak nr. 9 [13:54:03]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (alkolås) (Innst. 170 L (2017–2018), jf. Prop. 31 L (2017–2018))*

Sak nr. 10 [13:54:16]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad og Geir Jørgen Bekkevold om tryggere og sikrere veitrafikk ved bruk av alkolås (Innst. 163 S (2017–2018), jf. Dokument 8:74 S (2017–2018))*

**Presidenten:** Etter ynske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 5 minutt til kvar partigruppe og 5 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten føreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve høve til seks replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

**Siv Mossleth (Sp) [13:55:37]** (ordfører for sak nr. 9 og sak nr. 10): Jeg er ordfører for begge disse sakene. Innst. 170 L for 2017–2018 går ut på at Stortinget i 2015 vedtok at det skulle installeres alkolås i kjøretøy som benyttes til transport mot vederlag. Samferdselsdepartementet foreslår i Prop. 31 L for 2017–2018 en endring i vegtrafikkloven for å tilrettelegge for innføring av påbud om alkolås i kjøretøy som benyttes til transport mot vederlag.

Samtidig foreligger det et representantforslag fra representantene Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad

og Geir Jørgen Bekkevold fra Kristelig Folkeparti, der det heter:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til regelverk som sikrer at alle nye motoriserte norskregistrerte kjøretøy som ferdes på veiene i Norge, har alkolås installert.»

Forslaget inkluderer en overgangsperiode for innføring.

I Innst. 170 L viser komiteen til at en innføring av påbud om alkolås i forskrift vil gi både økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen. Videre må det påregnes ressurser til godkjenning av alkolåsverksteder, tilsyn med verksteder, forberedelse av klagesaker og veikantkontroll.

Om lag 11 000 busser utfører kollektivtransport med fylkeskommunen som oppdragsgiver, og komiteen mener at påbudet om alkolås slik vil kunne medføre økte kostnader ved fylkeskommunenes kjøp av kollektivtjenester med buss.

Komiteen forutsetter at alkolås ikke må brukes til loggføring eller overvåking av ansatte, og data skal ikke lagres i apparatene.

Når det gjelder Innst. 163 S for 2017–2018, deler komiteen den politiske målsettingen om å bidra til bedre trafikksikkerhet. Komiteen viser til at Stortinget har satt høye mål for økt sikkerhet på vei. Det er fortsatt nullvisjonen som gjelder.

Komiteen viser også til at det pågår en prosess i EU med mål om å pålegge bilfabrikanter å legge til rette for alkolås, og således at det blir et vilkår for å få typegodkjenning at det skal kunne installeres alkolås.

Komiteens tilråding i Innst. 163 S er at representantforslaget ikke vedtas. Komiteens tilråding i Innst. 170 L er at de foreslåtte endringene vedtas.

Senterpartiet mener at endringer i regelverk som medfører økte utgifter for kommuner og fylkeskommuner, skal kompenseres, og at konsekvensene i form av kostnader ikke er utregnet, utenom den direkte monteringen av alkolås i kjøretøy som skal brukes i offentlig transport. Vi mener at kostnadene ved innføring av alkolås, slik det blir foreslått av regjeringen, kan bli store. Og vi mener at det er uheldig at regjeringen ikke vil støtte en kompensasjon for transportkjøperne, som stort sett er fylkeskommunene, ved innføring av alkolås. Det er heller ikke klarlagt godt nok hvordan og hvor omfattende denne ordningen skal være, og hvor service på alkolås kan gjennomføres.

Det er veldig viktig for oss at når oppgaver og kostnader påføres fylkeskommunene, skal det følge med budsjettmidler, altså penger. Så Senterpartiet vil stemme for forslag nr. 2, fra SV, i sak nr. 10, om å «sikre at offentlige transportkjøpere kompenseres for merutgiftene som følger av påbudet om alkolås».

Senterpartiet vil også peke på at norske seriøse transportører opplever en sterk og ikke alltid rettfærdig konkurranse med utenlandske transportører. Det gjelder både transport til og fra Norge og transport i Norge. En særnorsk regel om alkolås på norskregistrerte lastebiler vil virke konkurransevridende på kostnadssiden på en måte som kan ramme norske aktører på en urettferdig måte. Senterpartiet forutsetter i disse sakene at endringer i vegtrafikkloven ikke innføres på en slik måte at det fører til en konkurransevridning som rammer, men heller fremmer seriøse norske aktører.

**Presidenten:** Presidenten vil opplyse om at den innkalla vararepresentanten frå Hedmark fylke, Per Martin Sandtrøen, no tek sete.

**Kirsti Leirtrø (A) [14:01:02]:** Først vil jeg gå til sak nr. 10, som er et representantforslag som dreier seg om tryggere og sikrere veitrafikk ved bruk av alkolås. I denne saken er Arbeiderpartiet med på komiteens tilråding om ikke å vedta bruk av alkolås utover forslaget i sak nr. 9, som jeg vil komme tilbake til.

Vi peker sammen med Senterpartiet på at norske transportører allerede opplever en meget sterk konkurranse med utenlandske transportører. Det gjelder transport til og fra Norge, men i høy grad også internt i landet vårt. Arbeiderpartiet mener derfor en særnorsk regel om alkolås på norskregistrerte lastebiler vil virke konkurransevridende på en måte som rammer norske aktører på en u hensiktsmessig og urettferdig måte. Vi er kjent med at det pågår en prosess i EU med å pålegge bilfabrikanter å legge til rette for alkolås, og at slik tilrettelegging vil bli et vilkår for å få typegodkjenning. Vi mener derfor at det vil være klokt å avvente denne prosessen framfor å innføre særnorske regler. Vi mener også at det er avgjørende at vi arbeider aktivt internasjonalt for å oppnå like rammevilkår, og på den måten øke sikkerheten i trafikken.

Så tilbake til sak nr. 9. Her fremmer Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti forslag om endring i lov om vegtrafikk for å tilrettelegge for innføring av påbud om alkolås i alle kjøretøyer som brukes til betalt personbefordring. Dette bør innføres på nye kjøretøyer fra 2020, med en overgangsordning på tre år etter dette for ettermontering i kjøretøyer registrert før denne tid. Vi mener altså at alkolås er en viktig premiss, men at det fortsatt skal være sånn som vi vedtok i Stortinget våren 2015, at det kun skal gjelde for personbefordring.

Det er, som vi vet, stor usikkerhet om hastigheten på teknologisk utvikling i transportsektoren. Vil vi ha førerløse biler her i landet i 2023? En hel bilbransje er usikker på hvilken teknologi de skal satse på. Blir det elektriske biler? Blir det biogass, hydrogen, som preger framtiden? Samtidig er vår transportbransje helt berettiget

bekymret for kabotasje. Konkurransen mot utenlandske transportører er stor, og vi har dessverre ikke god nok kontroll på ulovlige utenlandske transportører her i landet. Vi må jobbe iherdig imot sosial dumping og øke transportørens konkurransevne. Derfor gjentar jeg at vi ved innføring av alkolås må jobbe med dette også internasjonalt.

Jeg fremmer forslag nr. 1 fra mindretallet i sak nr. 9.

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Nils Aage Jegstad (H) [14:04:26]:** Høyre vil påpeke at kjøring i ruspåvirket tilstand er en alvorlig utfordring for trafikksikkerheten. Innføring av regler om bruk av alkolås for busser og minibusser er derfor et viktig tiltak.

Det er fortsatt en nullvisjon om drepte og hardt skadde i trafikken som gjelder, slik den er formulert bl.a. i Meld. St. 40 for 2015–2016, Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Det pågår en prosess i EU med mål om å pålegge bilfabrikanter å legge til rette for alkolås, og således at det blir et vilkår for å få typegodkjenning at det skal kunne installeres alkolås. Europakommisjonen la i mars 2017 fram en lovgivningspakke for Europaparlamentet i denne saken. Høyre mener at våre regler må ses i sammenheng med de reglene som nå er under arbeid i EU.

Det er imidlertid mulig og viktig å ta i bruk alkolås for busser og minibusser. Alkolås kan være et godt tiltak for å forhindre promillekjøring. Tiltaket brukes i dag av flere ulike land og på ulike måter, som vilkår for fortsatt førerrett for promilledømte, som trafikksikkerhetstiltak på frivillig basis og/eller som et regulatorisk krav for yrkestransportører.

Prop. 31 L for 2017–2018, om endringer i vegtrafikkloven som gjelder alkolås, ble fremmet i statsråd 8. desember 2017. Lovforslaget følger opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 582 av 2. juni 2015, om innføring av krav om installering av alkolås i alle kjøretøyer som benyttes til persontransport mot vederlag på vei. Som forslagsstillerne viser til, pågår det nå en prosess i EU med mål om å pålegge bilfabrikanter å legge til rette for alkolås. Høyre slutter seg til dette arbeidet som nå pågår.

Trafikksikkerhetsnivået i Norge er meget godt i et internasjonalt perspektiv. Langtidstrenden er positiv, og aldri i moderne tid har det omkommet færre i veitrafikken enn nå. Det er et resultat av langsiktig, bredt anlagt og faglig fundamentert arbeid blant mange aktører med ansvar for trafikksikkerhet. Det har bidratt betydelig til en god utvikling i dette arbeidet. Stadig lavere ulykkestall gir imidlertid økte utfordringer med å finne effektive

og målrettede tiltak for å redusere tallene ytterligere. Det må derfor tas i bruk nye virkemidler. Dette er implementering av alkolås ett eksempel på.

Når det gjelder forslagene som blir fremmet i dag fra Kristelig Folkeparti, mener Høyre altså at det er viktig å se dette i EU-sammenheng. Det samme gjelder innføring av det påbudet som Arbeiderpartiet nettopp refererte til. Vi mener faktisk at det er et ganske drastisk tiltak å ta, sett i forhold til den konkurransesituasjonen vi har i transportsektoren.

**Morten Stordalen (FrP) [14:07:41]:** Vi behandler i dag forslag til lovvedtak om endringer i vegtrafikkloven, der regjeringen følger opp Stortingets anmodningsvedtak om å innføre krav om installering av alkolås i alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag, samt representantforslag om tryggere og sikrere veitrafikk ved bruk av alkolås.

La meg først omtale lovforslaget som ligger til behandling i Stortinget i dag. Dette lovforslaget gir departementet hjemmel til ved forskrift å pålegge den som driver transport mot vederlag, å sørge for at kjøretøyet har installert alkolås. Selv om de fleste av dagens mellom 10 000 og 15 000 turer daglig som kjøres med promille, kjøres av privatpersoner, er alkolås ved persontransport et viktig trafikksikkerhetstiltak. Dette er en positiv og riktig utvikling.

Lovforslaget som ligger til behandling, foreslås avgrenset til norske busser og minibusser som benyttes til persontransport mot vederlag. Dette mener Fremskrittspartiet er en riktig avgrensning.

Vi merker oss imidlertid at Arbeiderpartiet og SV ber regjeringen om å igangsette lovarbeid for at alkolås skal installeres i alle kjøretøy som brukes til betalt personbefordring. Vi mener dette innebærer å gape over for mye på nåværende tidspunkt. Begrunnelsen for dette vil jeg komme tilbake til.

I tillegg til å behandle lovforslag om endringer i vegtrafikkloven behandler Stortinget i dag også representantforslag om tryggere og sikrere veitrafikk ved bruk av alkolås. Dette representantforslaget ber regjeringen om å fremme forslag til regelverk som sikrer at alle motoriserte norskregistrerte kjøretøy som ferdes på veiene i Norge, har alkolås installert.

Jeg ønsker i likhet med statsråden å vise til at det på nåværende tidspunkt foregår en prosess i EU med mål om å pålegge bilfabrikanter å legge til rette for alkolås, og at slik tilrettelegging skal bli et vilkår for å få typegodkjenning. Jeg er enig med statsråden i at man i påvente av dette arbeidet først ønsker å sikre gjennomføring av tiltakene i det lovforslaget som er til behandling i Stortinget, før det eventuelt vurderes ytterligere nasjonale krav om alkolås.

På denne bakgrunn kommer Fremskrittspartiet til å stemme imot både Arbeiderpartiets og SVs forslag om å igangsette lovarbeid med sikte på at alkolås skal installeres i alle kjøretøy som brukes til betalt personbefordring, og vi kommer til å stemme imot representantforslaget fra Kristelig Folkeparti om ytterligere krav om alkolås.

Fremskrittspartiet er enig i at alkolås er et godt virkemiddel for å øke trafikksikkerheten. Imidlertid mener vi at statlige krav og påbud ikke er veien å gå. Vi ønsker i stedet at man ser på nye virkemidler og tiltak, og mener at det er grunn til å se nærmere på hvordan man best kan legge til rette for at flere aktører tar i bruk alkolås i sine kjøretøy.

Fremskrittspartiet ønsker at man benytter gulrot framfor pisk, og at man heller benytter positive virkemidler for å legge til rette for at flere frivillig velger å installere alkolås. Vi ønsker ikke en ordning med ytterligere påbudsregulering fra statlig hold, da vi mener dette påfører transportnæringen for store kostnader og kan innebære konkurransevridning som faller negativt ut for den norske næringen, og som forskjellsbehandler de ulike aktørene. Dette mener vi er lite heldig.

Samtidig må vi også ha med oss at rapporter fra Folkehelseinstituttet viser at antallet førere som viser tegn på å være ruset på andre midler enn alkohol, er økende. Ulykker der slike sjåfører er involvert, vil ikke hindres av alkolås, og også her trengs det dermed nye verktøy og virkemidler. Her er det viktig at vi framover ser på helheten, og på et bredest mulig spekter av virkemidler for å skape best mulig trafikksikkerhet.

Fremskrittspartiet kommer på denne bakgrunn til å stemme for lovforslaget om endringer i vegtrafikkloven som ligger til behandling, men vi kommer ikke til å støtte Arbeiderpartiet og SVs tilleggsforslag. Vi kommer heller ikke til å stemme for representantforslaget fra Kristelig Folkeparti om tryggere og sikrere veitrafikk ved bruk av alkolås.

**Arne Nævra (SV) [14:11:39]:** Rusrelaterte dødsfall i trafikken er, som flere har sagt, fortsatt altfor vanlig. Det er viktig at Stortinget følger opp dette med gode, konkrete tiltak. Det er veldig viktig. Å installere alkolås i biler er et sånt tiltak. Vi støtter derfor, sammen med resten av komiteen, påbudet om alkolås i norske busser og minibusser som benyttes til persontransport mot vederlag. Jeg ønsker selvfølgelig også å ta opp de to forslagene som SV er alene om i innstillingene.

Det ene forslaget går ut på å kompensere offentlige transportkjøpere for merutgiftene installering av alkolås krever. Det er et poeng som ikke mange har vært inne på her, så langt. Kollektivtrafikken trenger økte rammer generelt sett, etter SVs syn. Når vi påfører denne



typen påbud, er det viktig å gjøre det vi kan for å tilrettelegge for at dette ikke går ut over de offentlige kollektivleverandørene. I tillegg er vi som kjent med på et forslag fra Arbeiderpartiet om et krav om at alkolås etter hvert ikke bare bør gjelde busser og minibusser, men alle kjøretøy som brukes til betalt persontrafikk, og vi ber regjeringen igangsette et lovarbeid for å oppnå dette.

Når det gjelder representantforslaget fra Kristelig Folkeparti om at alle norskregistrerte nye kjøretøy skal ha alkolås, støtter SV intensjonen i det, men vi mener det vil være en fordel å få en grundigere utredning av tiltakene, før Stortinget fatter en endelig beslutning, som sikrer at tiltakene blir sett i lys av pågående prosesser knyttet til alkolås i EU. Det er det ene.

Det er også andre årsaker til at det er litt komplisert å innføre dette nå, med et vedtak. Man kan tenke seg situasjoner hvor f.eks. en familie er litt ute i bushen, for å si det sånn, og det inntreer noe, et uhell f.eks., på en hytte. Hvordan skal man da klare å få brakt f.eks. et lite barn i veldig nød til et eller annet sted? Det kan hende man bryter en alkoholgrense da. Det er en del slike betraktninger som kanskje skulle vært utredet – om det skulle vært en plombe på alkohollåsen, osv. Derfor fremmer vi et forslag om at regjeringen utreder spørsmålet og kommer tilbake til Stortinget med en egen sak om dette i løpet av 2018. Jeg håper at også de andre partiene vil slutte seg til det.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har tatt opp forslagene han refererte til.

**Jon Gunnes (V) [14:14:43]:** I lovforslaget heter det at det skal monteres alkolås i kjøretøy som benyttes ved transport mot vederlag. Dette lovforslaget følger opp Stortingets anmodningsvedtak fra 2015, som flere har nevnt, om å innføre krav om installering av alkolås i alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag på vei. Vi tror at det er den veien det går nå, ikke minst at EU jobber med at alle bilfabrikanter skal pålegges å installere alkolås. Det er en positiv utvikling, men vi tror ikke at man skal gjøre dette før det skjer på en ordentlig, teknisk god måte og, ikke minst, kostnadene blir lagt inn i den masseproduksjonen man ser for seg når dette blir bestemt av EU.

Venstre tror at det er flere selskap innenfor transportsektoren som vil kunne dra fordel av å installere alkolås på frivillig basis. Dette kan gi et fortrinn overfor kundene man har, og det er ikke minst viktig at det framføres på en positiv måte at sjåførene til selskapet helt klart er under oppsyn av denne tekniske løsningen.

Så kan det sies at vi i dag har promillekontroll, den kan sikkert være dyr, og det kan spares inn penger der når alkolåsen kommer. Men det er også andre rusmetoder vi må til livs for at trafikksikkerheten skal bli enda

bedre i Norge. Det er alles mål å ha en nullvisjon, og heldigvis er nesten alle bilister – jeg håper også i denne sal – stoppet en eller annen gang i promillekontroll. Heldigvis blir vi kontrollert innimellom for ikke å falle for fristelsen til å kjøre i alkoholpåvirket tilstand. Med de utfordringene vi har innenfor rus, er det i tillegg et meget viktig arbeid politiet gjør. Derfor håper jeg det fortsatt blir en viktig faktor for politiet.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:17:44]:** Promillekjøring er en av de største risikofaktorene i veitrafikken, ja i trafikken i sin helhet. Omtrent en tredjedel av alle drepte bilførere har promille i blodet, og kjøring i alkoholpåvirket tilstand vet vi får tragiske konsekvenser og kan føre til mye lidelse for mange. Dersom vi mener alvor med å satse på trafikksikkerhet, må vi virkelig bidra til at færre setter seg bak rattet under påvirkning av alkohol.

Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring, som politikkontroll, opplysningsvirksomhet og holdningsskapende arbeid, er veldig viktig, men ikke nok alene. Vi må ha på plass flere tiltak. Målet skal være færre ulykker, færre risikosituasjoner på veiene. For Kristelig Folkeparti har det vært og er viktig å få redusert omfanget av promillekjøring. Alkolås vet vi kan være en effektiv metode for å fjerne alkoholpåvirkede sjåfører fra trafikken. Derfor er lovendringen som vedtas i dag, viktig, og det er bra at vi nå får på plass et regelverk. Lovforslaget fra regjeringen er et resultat av Kristelig Folkepartis forslag fra 2015, som Stortinget da sluttet seg til. Det er bra at vi nå får på plass et regelverk som gjør at dette kan tre i kraft.

Samtidig er vi ennå ikke helt i mål. Lovforslaget gjelder påbud om alkolås i kjøretøy som benyttes ved transport mot vederlag. Det er et bra tiltak, og proposisjonen er innenfor det som ligger i vedtaket fra Stortinget i 2015. Samtidig mener Kristelig Folkeparti at vi må ta flere skritt. Særlig gjelder det spørsmålet knyttet til alkolås i taxi, noe som ligger som en forutsetning i forslaget Kristelig Folkeparti fremmet i sin tid. Så har vi også forståelse for at vi trenger en overgangsfase og gode ordninger. Det lå også inne i det Stortinget vedtok i 2015. Vi oppfatter at vi nå får på plass et lovverk som gjør at det er mulig også å implementere taxi etter hvert.

Transport- og kommunikasjonskomiteen har behandlet proposisjonen fra regjeringen, men komiteen har også behandlet et helt nytt forslag fra Kristelig Folkeparti om samme tema. Det gjelder Dokument 8:74 S for 2017–2018, hvor vi foreslår at alle nye motoriserte norskregistrerte kjøretøy som ferdes på veiene i Norge, skal ha alkolås installert. Jeg leser merknadene fra komiteen, men fra Kristelig Folkepartis side mener vi det er all mulig grunn til å ha en målsetting om at alle norskregistrerte kjøretøy skal ha alkolås. Selvsagt skal vi ha

overgangsperioder også her, og vi skal også koordinere innfasingen med det som nå skjer i EU, men målet må være tydelig. Derfor har vi et løst forslag om dette. Jeg viser til forslaget som er omdelt på representantenes plasser, og håper på tilslutning til det forslaget. Herved er det også fremmet.

Den politiske målsettingen om å bidra til bedre trafikksikkerhet går på tvers av alle de politiske partiene. Stortinget har satt seg høye mål når det gjelder økt sikkerhet på vei. Det er fortsatt nullvisjonen som gjelder. Nullvisjonen er bl.a. slått fast i Meld. St. 40 for 2015–2016, trafikksikkerhetsmeldingen. Det burde være mulig å få et bredt flertall for ytterligere satsing på alkolås. I tillegg vet vi, som flere av talerne har vært inne på, at det pågår en prosess i EU med mål om å pålegge biltrafikanter å legge til rette for alkolås. Da må Norge etter vår oppfatning følge med i timen, sånn at vi ikke havner i bakevja. Teknologien er på plass. Det er billig å installere alkolås i dag. Det er ingen grunn til at vi ikke kan starte forberedelsen av det arbeidet i dag. Derfor mener vi at tiden er moden for å igangsette et arbeid sånn at vi kan fase inn alkolås bredt. Det vil være et viktig sikkerhetstiltak, som vil redde liv.

Til slutt noen ord om Kristelig Folkepartis stemmegivning i denne saken. I saken knyttet til Innst. 163 S for 2017–2018, stemmer vi selvsagt for vårt løse forslag, forslag nr. 2, som jeg har tatt opp, og vi stemmer også for forslag nr. 1, fra SV, i samme sak. I saken knyttet til Innst. 170 L for 2017–2018 støtter vi forslaget fra regjeringen og stemmer derfor for komiteens tilråding. Vi stemmer også for forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og SV, og vi stemmer imot forslag nr. 2, fra SV.

**Presidenten:** Representanten Hans Fredrik Grøvan har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:22:50]:** Tematikken som ligger til grunn for dagens debatt, er viktig. Det å ha trygg ferdsel på våre veier er noe vi alle ønsker. Det å kunne ferdes er en viktig del av det som skaper livskvalitet. Det å kunne komme seg til jobb, fritidstilbud og skole og kunne se venner og familie er bra. Men det å vite at en kommer trygt fram, er vel så viktig.

I min rolle har jeg knapt noen møter i løpet av et år som er verre følelsesmessig enn nettopp det å treffe pårørende etter trafikkkofre. Derfor jobber vi bredt, storting og regjering, for å ha trafikksikkerhetstiltak som gjør at vi kommer oss trygt dit vi skal. Derfor jobber en både med å bygge og vedlikeholde veiene våre og med å sørge for at kjøretøyene blir i stadig bedre stand, og at sjåførene har mer kompetanse og gode holdninger. For kort tid siden la vi fram en tiltakspakke på over hundre punkter, basert på oppfølgingen av Nasjonal transportplan, der det ikke bare er offentlige etater, men også mye av det

frivillige Norge som er med og har både oppgaver med og ansvar for å gjennomføre dette.

Kampen mot rus i trafikken er en viktig del av det arbeidet. Det å sørge for at folk både har kompetanse i utgangspunktet, og også beholder den ved at de er edrue når de kjører, er viktig. Fart og rus er to av tre viktige elementer, og setebelte er det tredje. Hvis vi bare hadde fått folk til å respektere det, hadde vi halvert antallet dødsfall i trafikken. Derfor er det bra at det er engasjement rundt hvordan vi kan få færre folk til å være ruset når de kjører.

Bruken av alkolås er et sånt virkemiddel. Kanskje skulle vi ønske at holdninger var nok, at vi passet på hverandre, og at hver enkelt hadde dømmekraft nok til ikke å sette seg bak rattet, men det viser seg at det ikke er tilfellet. Samtidig er det praktiske sider ved dette som gjør at det å innføre alkolås over natten kan være utfordrende. Det er utfordrende for konkurranseelementet blant transportører som konkurrerer i både Norge og utlandet. Det har å gjøre med kostnadene for vår egen bilpark, og det har å gjøre med å se den praktiske siden – hvis en skal ettermontere alkolås på tre millioner biler, er det ikke gjort i en håndvending.

Derfor er tilnærmingen regjeringen har valgt, basert på forslaget som fikk flertall i Stortinget for noen år siden, at vi begynner med de områdene av veitransporten der en tjener penger på å transportere. Primært begynner vi med bussene. Det er både for å høste erfaringer, og det er for å sørge for at omfanget av steder der en etter hvert må montere alkolåsene, kan føres tilsyn med, at en får gjort det på en skikkelig måte, at det ikke gir en falsk trygghet – ei heller at en monterer inn utstyr som viser seg ikke å virke. Det er en viktig del av den tilnærmingen. Det handler om pragmatiske sider.

Det er allerede i debatten blitt nevnt eksempler på hva som kan skje hvis en i nødstilfeller opplever at det kjøretøyet en har gjort seg avhengig av, ikke virker fordi alkolåsen slår inn, berettiget eller ikke berettiget. Jeg har fått tilbakemeldinger fra folk som jobber i offentlig sektor der bilene har alkolås, om at det av og til tar tid før de kommer seg av gårde, ikke fordi de er ruset, men rett og slett fordi systemet ennå ikke er pottetett. Det er sånne ting vi må sørge for at vi har vasket ut, sånn at det oppleves av alle at det er en forbedring i trafikksikkerhetsarbeidet, og at vi ikke risikerer at kollektivtrafikken enkelte ganger ikke virker fordi bussen ikke starter.

Jeg er opptatt av at vi skal gå i denne retningen. Vi skal sørge for at vi gjennomfører det på en måte der våre felles penger brukes effektivt, og der flere busskunder kan oppleve en enda større trygghet på at sjåføren deres ikke er ruset, og at en således får fordelene av dette.

Jeg er også opptatt av at vi skal jobbe internasjonalt, sånn at dette ikke blir noe vi må ettermontere på alt som

kommer, men at vi sammen med våre naboland og ikke minst sammen med bilproduserende land får til standarder som gjør at ting kan være montert fra fabrikk. Det bidrar både til at det fungerer i bedre grad, og til at kostnadene går ned. Det er et arbeid som vil ta tid.

Den siste tilbakemeldingen vi har fått vedrørende EUs arbeid med dette, er at det er litt liten interesse fra en del andre land – ergo er det liten framdrift. Da mener jeg vi bør vokte oss for å innføre dette på bred basis i Norge, når vi ennå ikke vet hvilke standarder og lignende en ender opp med i våre naboland. Men at vi skal jobbe videre med å få dette løst, at vi skal jobbe videre mot å ha rusede sjåførere i trafikken, det tror jeg vi alle er enige om.

**Presidenten:** Det åpnes for replikkordskifte.

**Siv Mossleth (Sp) [14:28:12]:** Når det innføres nye krav, mener Senterpartiet det er riktig at det er en plan for hvordan konsekvensene for dem som blir berørt, skal bli minst mulig. For kravet om å innføre alkoholås i alle busser vil gi fylkeskommunene ekstra kostnader. Her vil også kostnadene variere veldig ut fra hvor langt det er til et verksted som er sertifisert til å utføre kontroller på sånt utstyr. Har statsråden tenkt at dette skal kompenseres, eller må fylkene rydde plass til nye kostnader innenfor allerede trange budsjetter?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:28:57]:** Vi har foreslått en overgangsperiode på fem år. Det betyr at i den perioden vil det være en naturlig utskiftning av veldig mye av bussparken. Store, tunge kjøretøy som brukes mye, har gjerne en levetid på seks–åtte år, generelt innenfor transportbransjen. Det tilsier at det vil håndtere mesteparten. Ergo når en henter sine nye busser, eller når en har større vedlikehold, er det naturlig at en kan gjøre denne jobben. Det betyr at en vil kunne holde kostnadene – og ulempen – for transportørene på et minimum. En del fylkeskommuner har allerede i dag, etter det jeg har blitt fortalt, innført bruk av dette. Så det viser at det er en kostnad som de håndterer innenfor budsjettene, og som de synes er fornuftig. Det som er viktig nå, er at vi får en felles standard, et felles regelverk, på dette som gjør at forutsigbarheten blir bedre.

La meg avslutningsvis nevne at en nettside som faktisk.no har påvist at kommuneøkonomien er den beste på flere tiår. Så det er ikke riktig at alt er ille på kommunesiden.

**Siv Mossleth (Sp) [14:30:00]:** Nordland er en fylkeskommune som har – over en fireårsperiode fra 2020 – fått redusert sine rammeoverføringer med over 1 mrd. kr, så den fylkeskommunen har ikke fått bedre økonomiske rammer, det er helt klart.

Statsråden nevner dette med innsetting av alkoholås i busser, som nok vil føre til en kraftig økning av utskiftingstakten. Men det som jeg egentlig spurte om, var andre typer variable kostnader, slik som kontroll, reparasjon, alkoholåser som henger seg opp – en må jo til et verksted for å få kontrollert dette med jevne mellomrom, vil jeg tro, slik at apparatet virker. Må det ryddes plass til innenfor eget budsjett?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:30:59]:** Det er marginale kostnader vi snakker om her. Årlig merkostnad er på noen tusenlapper, og det tenker jeg er såpass smått at det normalt går innenfor det som en dekker innenfor egne budsjetter. Hvis en blir pålagt nye store oppgaver, er det helt naturlig at en blir kompensert for det over statsbudsjettet, og det har også denne regjeringen gjort. Men dette er altså såpass smått at det går innenfor allerede eksisterende rammer.

Jeg må bare minne om at det å vedlikeholde busser er et ansvar fylkene også har i dag. Det ligger innenfor det serviceprogrammet som en har, og jeg tror nok at de aller fleste har gode lokale verksteder der en har store bus-sparker.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 9 og 10.

Sak nr. 11 [14:31:55]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ivar Odnæs, Siv Mossleth, Sigbjørn Gjelsvik, Nils T. Bjørke og Geir Pollestad om å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog (Innst. 162 S (2017–2018), jf. Dokument 8:83 S (2017–2018))*

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

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

– Det anses vedtatt.

**Jon Gunnes (V) [14:33:03]** (ordfører for saken): Først vil jeg takke for samarbeidet i komiteen da vi forberedte og behandlet saken. Det har vært inspirerende og lærerikt.

I representantforslaget som behandles i Innst. 162 S, bes det om at det arbeidet som er igangsatt, og som man, ikke minst, er kommet langt i å kunne gjennomføre, skal

stanses. Å konkurranseutsette persontransport med tog har en klar positiv målsetting: mer kundeorientert og effektiv. For eller imot konkurranseutsetting av tjenester er en klassisk debatt mellom de politiske partiene. Således er det ikke overraskende at Senterpartiet mener at vi ikke skal innføre anbud på enkelte togstrekninger. Men overraskelsen går på tidspunktet. Vedtakene er gjort, tiltakene og organiseringen er tilrettelagt, og anbud er hentet inn for Sørlandsbanen.

Under arbeidet la komiteen opp til en høring. Det var ikke det store engasjementet for å møte opp for å informere komiteen, men klare synspunkter kom fram fra to ansatteorganisasjoner, som var sterkt imot konkurranseutsetting.

Kollektivtrafikken i Norge er allerede konkurranseutsett, deriblant ferjer, hurtigbåter, bussdrift og en rekke flyruter i distriktene. Ut fra siste statistikk over økningen i kollektivpassasjerer ser det ut som om dette har vært en suksess. Det har vært en formidabel økning i antall passasjerer innenfor de forskjellige segmentene.

Innen togdriften er godstransporten konkurranseutsett, og til og med persontrafikken er konkurranseutsett på Gjøvikbanen. Slik jeg har oppfattet det, uten at jeg er den store brukeren av Gjøvikbanen, er det en positiv utvikling i antall passasjerer og ikke minst i komfort og opplevelsen av å ta Gjøvikbanen nå sammenlignet med hvordan det var bare for få år siden.

Venstre har ett mål: flere togpassasjerer. I dag har togene i Norge ca. 76 millioner passasjerer i året. Målsettingen bør være 100 millioner om få år. Da må planene i Nasjonal transportplan gjennomføres – vi vet det er store investeringer som ligger der. Da må etterslepet på vedlikehold kuttes – der vet vi det skjedde mye i årets statsbudsjett. Og det må klart være raskere og oftere togforbindelser. Konkurranseutsetting er altså et viktig og riktig virkemiddel.

**Sverre Myrli (A) [14:37:11]:** De siste ukene har vi hatt mange jernbanedebatter og mange saker som omhandler jernbanen, i mediebildet. Det gjelder diskusjonen om sprikende signaler om regjeringen skal følge opp Stortingets vedtak om InterCity-utbyggingen på Østlandet. Det har vært vanskelige uker for NSB, med personalmangel og tilhørende problemer i jernbanetrafikken som en følge av det. Det har også vakt svært sterke reaksjoner blant en rekke togpendlere at det er innført nye parkeringsbestemmelser ved en rekke jernbanestasjoner, parkeringsplasser som tidligere har vært gratis for pendlere, eller parkeringsplasser som tidligere har vært reservert for pendlere til en akseptabel pris, som har fått et helt annet prisregime og blitt mye dyrere, og har gjort det vanskeligere for mange å bruke toget til jobben.

Dette har selvsagt avstedkommet sterke reaksjoner, og alle disse sakene har kommet fordi vi rett og slett har en jernbane i Norge for tida uten politisk styring, en jernbane som splittes opp, der ansvaret pulveriseres, og der den ene hånda ikke vet hva den andre gjør. Vi har fått en hel bråte, et helt virvar, av ulike selskaper og enheter innenfor jernbanen. Dette er en villet politikk, dette ønsker regjeringen og stortingsflertallet. Da blir det også vanskelig å styre jernbanen, vanskelig å styre sektoren. Det ser vi nå til fulle.

I juni behandlet Stortinget Nasjonal transportplan, for ni måneder siden. Så kom det altså for noen uker siden signaler fra Bane NOR om at InterCity-utbyggingen på Østlandet, som var av de store sakene ved behandlingen av Nasjonal transportplan både i 2013 og i 2017, ikke skulle foregå slik som Stortinget så sent som i juni, for ni måneder siden, sa. Det var Bane NOR som kom med de signalene. Jernbanedirektoratet uttalte at de ikke var klar over det som Bane NOR kom med. Og hva mente de andre enhetene? Hva mente departementet og statsråden? Ja, så alvorlig er denne saken at et flertall i Stortinget har bedt samferdselsministeren komme til Stortinget og redegjøre for saken. Men det er jo en villet utvikling, fordi vi har nå så mange ulike enheter og aktører at vi får den type situasjoner ved at Jernbaneinfrastrukturforetaket og direktorat og alle andre mulige enheter ikke vet hva de andre gjør.

Personalmangelen i NSB har skapt store problemer for mange fordi NSB har måttet innstille tog. De har for lite lokførere og konduktører. La meg understreke: Jeg forsvarer ikke det, overhodet ikke. Men det er fullt forståelig at NSB har kommet i den situasjonen, for vi har jo en regjering og et stortingsflertall som ønsker at NSB skal miste oppdrag. Det sto i dokumentene vi behandlet i 2015, at det var ønskelig at andre overtok jernbanetransport fra NSB. Når NSB da høyst sannsynlig kommer til å miste lite eller mye av de oppdragene de har i dag, må de også selvsagt ha mindre personell. Så igjen: Det er en villet utvikling og en direkte følge av jernbanereformen.

La meg så til slutt igjen knytte noen kommentarer til de store reaksjonene som har kommet angående parkering ved jernbanestasjonene. Det er også et eksempel på at det er mangel på oversikt og mangel på samordning innenfor jernbanesektoren at Jernbaneinfrastrukturforetaket, Bane NOR, holder på med sitt som en liten del av det store bildet, kun opptatt av akkurat hva de kan få inn av inntekter, tydeligvis, på de parkeringsplassene. Og så mangler helheten. Fordi vi nå har så mange enheter og så mange selskaper og så mange foretak og så mange som holder på innen jernbanen, mister vi oversikten. Bare de eksemplene jeg her har kommet med, er gode nok argumenter til at Stortinget burde sagt nei, la

oss slutte med dette, la oss slutte med oppsplitting av jernbanen, la oss slutte med konkurranseutsettingen og privatiseringen, nå samler vi mer og tar tilbake styringen! Men, dessverre, det vil ikke flertallet.

**Presidenten:** Skal representanten fremme forslag?

**Sverre Myrli (A) [14:42:25]:** Ja takk, president. Det er så godt at det må jeg selvsagt gjøre!

**Presidenten:** Da har representanten Sverre Myrli tatt opp det forslaget han nevnte.

**Nils Aage Jøegstad (H) [14:42:44]:** Jeg må innledningsvis si jeg kanskje var litt mer optimistisk på Senterpartiets vegne enn det saksordføreren var, for jeg ble litt overrasket over at Senterpartiet sto bak dette forslaget som kom nå. Jeg har inntrykk av, i hvert fall ute i distriktene, at Senterpartiet er ganske opptatt av at det skal være en mulighet for andre aktører å drive vedlikehold – rundt omkring.

Derimot oppfatter jeg Arbeiderpartiet og SV som fanebærere for reversering av jernbanereformen, og det fikk vi et ypperlig eksempel på her i stad. Jernbanereformen gjennomføres nå med kraftig satsing på norsk jernbane. Målet er at passasjerer og næringsliv skal få et bedre tilbud, samtidig som man sikrer at de stadig høyere bevilgningene til jernbane blir brukt på mest mulig effektiv måte.

Når det gjelder den rosenrøde forestillingen som Arbeiderpartiet tydeligvis har om den jernbanen vi hadde, fikk den et skudd for baugen høsten 2011. Da la en ekspertgruppe fram en rapport som identifiserer de største utfordringene i jernbanesektoren. På bakgrunn av ekspertgruppens anbefaling har bevilgningene til jernbaneinfrastruktur økt betraktelig de senere år. Rapporten pekte også på at en del av utfordringene ikke kan løses gjennom økte bevilgninger alene. Dette gjelder bl.a. utfordringer som delt ansvar for jernbaneeiendom mellom Jernbaneverket og NSBs datterselskap Rom Eien- dom AS. Det har skapt uklare ansvarsforhold, f.eks. når det gjelder knutepunktutvikling. Svake incentivmekanismer har gjort at organiseringen i for liten grad har fremmet kunde- og leverandørforhold mellom aktørene for å sikre at jernbanetrafikken går som planlagt. Konkurranse som virkemiddel for å oppnå effektivitet og nyskaping har i for liten grad blitt brukt. Potensialet for å koordinere jernbane og øvrig kollektivtransport på en bedre måte har ikke blitt tatt ut. Behovet for å planlegge utvikling av jernbanen med lengre tidshorison- t og i større grad med utgangspunkt i framtidens reisebehov er til stede.

Konkurranseutsetting er ikke noe ukjent fenomen i kollektivtrafikken. Bussruter i store deler av landet dri-

ves av selskaper etter konkurranse. Ferger, hurtigruta, flyruter gjør det samme. Ja, selv Bybanen i Bergen er konkurranseutsatt – i tillegg til godstransport på jernbane, Gjøvikbanen osv.

Det virker unaturlig at ikke også passasjertrafikk med tog skal kunne konkurranseutsettes. Konkurranse vil bidra til et bedre togtilbud og sikre at staten kjøper togtjenester til riktig pris. I tillegg tror jeg ikke at noe togselskap i en konkurranse ville kommet i en situasjon hvor man ikke sikret seg nok lokførere for å betjene kundene sine. Det tror jeg er ganske klart.

Jeg vil også gjøre oppmerksom på at NSB selv er et selskap som nyttiggjør seg konkurranse i Sverige. Der har NSB vunnet opptil flere transportstrekninger, og de transporterer nå passasjerer i Sverige. NSB er ikke noe dårlig stilt i den konkurransen som nå kommer.

Konkurranse om persontogtilbudet kan gjennomføres i regi av Jernbanedirektoratet, og ulike togselskaper skal konkurrere om retten til å drive togtilbud i et geografisk område. NSB vil gjennom etablering av dette datterselskapet få delta i konkurransen på lik linje med andre togselskaper. Planen er å la togselskaper konkurrere om å få kjøre på de ulike strekninger etter avtale med staten. Persontogtrafikken skal deles inn i trafikkpakker som settes ut over en tiårsperiode. Jernbanedirektoratet er i full gang med dette. Staten vil betale togselskapene for å sikre et samfunnsmessig økonomisk togtilbud på bedriftsøkonomisk ulønnsomme strekninger, slik det er i dag. Hovedsakelig kommer pakkene til å dekke ulike geografiske områder. Det er ønskelig å høste erfaring underveis, og man kommer derfor ikke til å legge ut alle persontogtilbudene for konkurranse på samme tid. Det er altså en god bakgrunn for hvorfor man gjør som man gjør. Man har kundene i sentrum, og det å sørge for at man får riktig tjeneste til riktig pris er ikke minst viktig når vi ser hvor mye som skal investeres på jernbanen i framtiden innenfor de ressursene vi har til rådighet.

**Morten Stordalen (FrP) [14:47:25]:** Fremskrittspartiet er dypt uenig i Senterpartiets forslag om å stanse all konkurranseutsetting av persontransport med tog. Et slikt forslag mener vi vil trekke utviklingen av jernbanesektoren i helt feil retning og resultere i et dårligere tilbud for landets innbyggere, samt gjøre hverdagen vanskeligere for dem som baserer både sine jobb- reiser og sine fritidsreiser på et velutbygd, effektivt og pålitelig togtilbud.

Jeg registrerer at Senterpartiet mener jernbanereformen medfører økt byråkrati og frykter at staten skal miste styringen med togtilbudet, og at de derfor mener at all konkurranseutsetting av persontransport med tog må stanses. Imidlertid viser ikke Senterpartiet til verken fakta eller argument som kan underbygge påstandene,

og jeg tillater meg å omtale den frykten Senterpartiet omtaler i sitt representantforslag, som totalt ubegrunnet.

I motsetning til hva Senterpartiet evner, skal jeg her begrunne mine påstander. For det første vil jeg vise til at det meste av kollektivtrafikken i Norge allerede er konkurranseutsatt. Dette gjelder både ferjer, buss, båt og en rekke flytilbud i distriktene. Jeg registrerer at Senterpartiet mener at sammenligning med ferge- og bussmarkedet ikke er reell. Jeg ønsker da å vise til at konkurranseutsetting allerede er tatt i bruk innen jernbanen, både når det gjelder godstransport og på Gjøvikbanen. Og erfaringene med konkurranseutsetting av togtrafikken er gode. La meg her nevne Gjøvikbanen. Etter at konkurranseutsetting ble satt i gang, har det blitt flere avganger, antall reisende har økt, og kundetilfredsheten er god. Dette har skjedd samtidig som statens utgifter til kjøp av persontransport har blitt redusert. Vi får altså et bedre togtilbud til passasjerene samtidig som vi bruker mindre av skattebetalernes penger.

Dessverre, men ikke overraskende, ønsker altså ikke Senterpartiet å bidra til en fremoverlent og fremtidsrettet utvikling av jernbanen der vi får mer bane og et bedre tilbud uten å legge finansieringsbyrden på skattebetalerne.

Samferdselsdepartementet har hatt flere møter med Gjøvikbanen, og basert på disse er det heller ingen grunn til å tro at Gjøvikbanen er en mindre attraktiv arbeidsplass enn andre strekninger. Også her kommer således Senterpartiet til kort. De gode resultatene fra Gjøvikbanen viser jo faktisk at markedet fungerer til tross for at Senterpartiet prøver å benekte det.

Det er verdt å merke seg at erfaringer fra andre land også viser at konkurranseutsetting fungerer, og det skaper et bedre togtilbud. Senterpartiets motstand mot nytenkning og videreutvikling er således vanskelig å forstå.

Videre merker jeg meg at Senterpartiet frykter økt byråkrati dersom konkurranseutsettingen fortsetter. Også dette er en påstand jeg mener er totalt feilslått, og igjen skal jeg begrunne min egen påstand. De selskapene som nå har blitt selvstendige, er selskap som tidligere var underlagt NSB. Disse selskapene har nå fått en selvstendig rolle med mulighet for mer dedikert ledelsesfokus, men det dreier seg likevel om strukturer som har eksistert lenge. Selskapene er fortsatt heleid av staten, men de endringene som er gjort, er viktige dersom vi skal sikre en konkurransedyktig næring der flere operatører kan konkurrere på like vilkår og levere bedre tjenester til en bredere del av transportsektoren.

Fremskrittspartiet ønsker å legge til rette for økt konkurranse slik at vi kan skape et bedre og billigere togtilbud til landets innbyggere, noe som også vil gi en betydelig miljøgevinst. Skal vi klare dette, må skinnegående

transport bli mer konkurransedyktig. Da er konkurranseutsetting av persontransport veien å gå. Jeg er helt trygg på at fordelene med å anskaffe togteneste gjennom en anbudsprosess vil være større enn ulempene.

Det er også verdt å merke seg at erfaringer fra andre bransjer viser at konkurranse i større grad sikrer at staten betaler riktig pris for den ytelsen oppdragstaker skal levere, og bidrar til å øke kunnskapen og profesjonaliteten hos bestillende myndighet. Dette sikrer en mer effektiv bruk av samfunnets ressurser og skattebetalernes penger. Det burde være i alles interesse, også Senterpartiets.

Så la oss stemme ned representantforslaget om å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog, slik at vi kan fortsette utviklingen mot et bedre, billigere og mer robust togtilbud for våre innbyggere.

Det er overraskende å høre at Arbeiderpartiet ikke en gang har lest saken – når man blander sammen både InterCity og bygging av skinner og hva det måtte være. Men jeg lurar egentlig på om Arbeiderpartiets Sverre Myrli nå vil stoppe konkurransefordelen som NSB har – det å konkurrere i andre land, som Sverige. Det har funget utmerket i mange år. Hvis man er så imot alt av konkurranse, skulle jeg ønske at Arbeiderpartiet kunne synliggjøre løsningene. Men det er for mye forlangt, for det har man enda ikke svart på.

**Ivar Odnnes (Sp) [14:52:30]:** Senterpartiet har altså fremja eit forslag om å stoppa konkurranseutsetjinga av persontransport med tog, ei konkurranseutsetjing som er ein del av ei omfattande jernbanereform som har gjeve oppretting av ei rekkje nye selskap: eitt for billettar, eitt for drift av sjølve bana, eitt for rullande materiell og eitt for reiseplanlegging. I tillegg har vi NSB, som er eit statleg operatørselskap, og det er etablert eit nytt direktorat som skal styre alle desse selskapa. Kvart av desse selskapa har sin direktør og ein stab for å handtera dei administrative tenestene dei skal gje.

Senterpartiet er oppteke av at reformer skal gje best moglege tenester til innbyggjarane våre og mindre byråkrati og kostnader for staten. Denne jernbanereforma forenkler og effektiviserer ikkje, ho skaper tvert imot eit større byråkrati og mindre effektivitet, noko som er stikk i strid med målsetjinga i reforma – at ho skal gje ei betre og billigare teneste.

Senterpartiet har stilt spørsmål om kvar innsparingar og kutt skal takast, utan at regjeringa har gjeve nokon gode svar. Høyringsinnspela har vore klare på at alternativa er marginale å rekna anbod på, då det i stor grad er avgrensa til dei tilsette sine løns-, arbeids- og pensjonsvilkår å konkurrera på om servicen skal oppretthaldast.

NSB har gjennom mange år levert god jernbaneservice til dei reisande. Det norske jernbanenettet er i europeisk samanheng lite og oversiktleg. Grunnlaget for konkurranse på marknadsmessige vilkår er lite, då dei fleste banene er avhengige av statlege rutekjøp for å kunna driftast. I dag styrer ein dette gjennom eit eige statleg selskap framfor å utlysa tenestene. Senterpartiet meiner at det er ein god modell for den norske jernbana.

Fleirtalet i komiteen syner i merknadene sine til ferje- og bussmarknad som gode døme på konkurranseutsetjing, og at det har lykkast innanfor samferdselssektoren. Det er ikkje ei samanlikning som er reell. I dei anboda er materiell inkludert, unnateke nokre ferjestreknningar. Ein kan då konkurrera på fleire område enn berre på personalkostnader. Tanken med konkurranseutsetjing på buss og ferjer var at dette skulle gje innsparing, men tala syner det motsette. Det har vore ein stor vekst i kostnader til ferjedrift etter at tenesta vart konkurranseutsett. Busstenestene som fylka har ansvaret for, og har organisert før konkurranseutsetjinga kom, kan ikkje samanliknast med jernbane før jernbanereforma. Men erfaringane syner kostnadsvekst for fylka og redusert tilbod, særleg i distriktet.

Senterpartiet meiner at norsk jernbane hadde styrkt seg dersom ein hadde organisert ho meir heilskapleg. Ein hadde kunna samla ansvaret under same selskap, konsern, slik ein ser i store jernbanenasjonar som Tyskland og Frankrike. Ansvar for drift, vedlikehald og styring i same organisasjon ville gjeve stordriftsfordelar. Her kan ein òg syne til Storbritannia, som har gjennomført ei liknande reform som Noreg no gjer. Der har staten sine kostnader til jernbane om lag dobla seg, og billettprisane for dei reisande er om lag 40 pst. høgare enn i andre europeiske land.

Senterpartiet meiner altså at ei tilpassing til eit system med slike konsekvensar korkje tener jernbana eller dei reisande. Difor meiner Senterpartiet at konkurranseutsetjing av persontransport med tog er feil og vil ikkje gje dei reisande eit betre og utvida tilbod. Difor stiller Senterpartiet seg bak forslaget om å stoppa arbeidet med konkurranseutsetjing av persontransport på tog.

**Arne Nævra (SV) [14:56:45]:** Det er noe underlig med denne høyreideologien. Uansett erfaringer, uansett hvor dårlige tilbakemeldinger en får fra andre land som har prøvd det samme, skal en gjennomføre privatisering og anbudsutsettelse. Kanskje tror de på det, kanskje ikke, men gjennomføres skal det – på felt etter felt. Da blir alt billigere, bedre, sikrere, mer strømlinjeformet og, ikke minst, det blir bedre grenser for ansvarsforhold. Ja vel – det skal jeg komme tilbake til. Men det er ett område som aldri nevnes – selvfølgelig

gjør det ikke det. Det gjelder de ansattes arbeidsforhold. Når man med denne jernbanereformen deler opp de opprinnelig to etatene i et mangfold av selskaper, der de som vinner anbudet på drift av togene, alle skal kjøpe de samme tjenestene fra de samme leverandørene – togmateriell, billettjenester, skinner og signaler – hva er det da det konkurreres på? Jeg kan ikke se noe annet enn lønns- og arbeidsvilkår – det er ikke noe annet. Vil det ikke ganske opplagt være et press på arbeidstid, pensjoner, velferdsordninger o.a.?

«Kundeorientert og effektiv» er målet, sa saksordføreren fra denne talerstolen. Ja vel – om jeg satt her midt i salen på 1990-tallet, ville jeg stemt imot det som skjedde da. Da kom det første tegnet på det som senere skulle bli oppdeling og fragmentering av ansvar: Tog og skinner skilte lag. Hvorfor trodde man at togselskap kan perfeksjonere seg på stabilitet og presise tog når man ikke har ansvar for skinner og signalanlegg? Det skulle jeg likt om noen fortalte meg. Det kommer jeg aldri til å skjønne.

Så kom altså selve raset – en fullstendig fragmentering av helhet og ansvar, en oppdeling i en rekke selskaper med sitt ansvarsområde, ett for billetter, ett for skinner, ett for infrastruktur, ett for togmateriell, ett for reiseplanlegging, osv. Så skal man på banen med renhold, vedlikeholdsfunksjoner, osv. Alt dette hylles.

Oppe i dette skal altså gamle gode NSB finne sin plass som operatør i en konkurranse med et visst antall andre selskaper. Det betyr selvfølgelig at også NSB må møte denne konkurransen, akkurat som SAS møtte konkurransen i lufta med Norwegian, Ryanair og de andre – akkurat på samme måten. Der var bakkemannskaper, kabinansatte, ja alle dem som er der, må løpe enda fortere, jobbe enda dårligere skift, miste stadig flere goder. Er det dette vi ønsker?

Vi ser hva NSB i sin overivrige tilpassing til konkurranse har gjort. De har kvittet seg med for mye personale. Tog ble innstilt.

Det er to andre forhold som jeg synes er betydelig underkommunisert i regjeringens glansbilde av reformen – eller rettere sagt, det er to store spørsmål som henger i lufta. For det første: Blir det egentlig billigere? Det er et veldig viktig spørsmål. Hva slags utredning ligger bak for å få svar på det spørsmålet? Jeg har ikke sett noen. Er det rett og slett bare en slags høyreidealisme som skal gjennomføres?

Så er det byråkratiet. Det er nevnt av Senterpartiets talsperson. Blir det større eller mindre byråkrati? Det skal utarbeides anbuds papirer, det skal etableres kontrollmekanismer, osv. Noen skal f.eks. melde inn behov eller finne feil, noen skal ta avgjørelser, så skal det sendes inn bestilling, så skal det leveres, og så skal det kontrolleres. Er det virkelig noen som tror med hånda på hjertet

at dette blir billigere, eller at det blir mindre byråkrati av det?

SV ønsker altså, som de fleste skjønner her i salen, å gå stikk motsatt vei av høyrepartienes jernbanereform. Vi vil ikke tilbake, ikke bare være gammeldagse og museale, som noen kanskje vil hevde, men strukturen bør være sånn at ett selskap, ett hovedselskap, har ansvaret for å samordne, for å koordinere, for å drifte og vedlikeholde. Det er bare på den måten at vi får et felles ansvar for å få en moderne jernbane.

Det er ikke uten grunn at Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmannsforbund, LO Stat og LO vil ha et NSB 2.0. Der er vi altså helt på linje.

Jeg vil henvise til noen land for statsråden og regjeringspartiene: se på Sveits og se på England. Da kan dere trekke forskjellige konklusjoner.

Jeg vil vise til og selvfølgelig støtte det forslaget som står i innstillingen, som SV står bak. Jeg vil også nevne at EUs jernbanepakke er neste trussel.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Bjørnar Moxnes (R) [15:02:01]:** Denne saken er vedtatt uten konsekvensanalyse og uten økonomiske estimater. Regjeringen argumenterer med at konkurranseutsetting automatisk vil føre til et bedre togtilbud, men spørsmålet er: Bedre for hvem, og på bekostning av hva? Privatisering og konkurranse gjør at det kuttes der det kuttes kan, og det er veldig sjelden i topplederlønningene, men derimot i de ansattes lønns-, arbeids- og pensjonsvilkår. I dag er dette under kraftig press i NSB, der knallharde effektiviseringsprogrammer spesielt slår ut på arbeidsvilkårene. Tillitsvalgte melder at dette så langt har ført til et markant forverret arbeidsmiljø og flere konflikter mellom ansatte og ledelse.

Jernbanereformen har ført til at NSB har satt i gang en ganske voldsom kampanje for å kutte utgifter for å stå rustet til å vinne anbud. Samtidig er det grunn til å tro at NSB frykter å sitte igjen med for mange ansatte hvis – eller kanskje heller når – de måtte tape anbud. De siste ukene har togpassasjerer på Østlandet opplevd en rekke innstilte tog, og at andre tog har gått med færre vogner. Dette har skapt store problemer i hverdagen for tusenvis av mennesker. Grunnen til problemene er personellmangel. NSB har valgt ikke å erstatte nok lokomotivførere og konduktører som har sluttet eller gått av med pensjon. Utgiftskuttingen har altså ført til at NSB ikke har personell nok til å kjøre togene sine, samtidig som rundt 35 nyutdannede lokførere ikke får jobb. De som har jobb, må altså jobbe overtid. Lovpålagt ferie avslås eller utsettes. Dette kan i sum svekke sikkerheten på jernbanen. Noen går altså arbeidsledige mens tog blir innstilt på grunn av personellmangel, på grunn av jern-

banereformen. Dette holder samferdselsministeren på å rydde opp i, men situasjonen vil vedvare lenge, og vi kunne unngått den om vi ikke hadde innført privatisering av jernbanen.

En av merknadene fra flertallet i saken, Høyre, Framskrittspartiet og Venstre, lyder som følger:

«Flertallet ønsker større grad av konkurranse for jernbanenettet, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig.»

Her må vi ta en liten pause og tenke over hva det virkelig betyr, det som står her. Vi skal altså konkurranseutsette for konkurransens egen skyld.

Videre står det:

«Flertallet mener at økt konkurranse vil gi et bedre og billigere tilbud, slik at flere benytter seg av jernbane til persontransport, noe som vil gi økt miljøgevinst.»

Så mener flertallet at å stanse anbud av persontransport med tog er feil vei å gå.

Vi ønsker et bedre og billigere togtilbud, men det må ikke gå på bekostning av de ansattes lønns- og arbeidsvilkår. Veksten i antall togreiser de siste fem årene har vært på nesten 30 pst., så flere ønsker å reise med tog – helt uten konkurranseutsetting. I dag har vi mange fulle tog, og få avganger skyldes begrensninger i infrastrukturen. Under 6 pst. av jernbanenettet er dobbeltspor. Resten er enkeltspor, som gir store begrensninger på hvor mange tog det er plass til. Tilsvarende begrensninger skapes også på grunn av mangel på stallingsplass, driftsbanegårder, verkstedkapasitet og lignende.

De som virkelig tjener på privatisering av jernbanen, er det økende antallet toppledere og eierne, som kan ta ut profitt fra selskapene som slippes løs på norske skinner. Mange av dem, de aller fleste selskapene, faktisk, er utenlandsavdelinger av andre lands nasjonale togselskaper. Her skal altså norske skattepenger gå til jernbaneselskaper i andre land. I 2016 leverte NSB et solid overskudd fra de virksomhetene som nå er skilt ut. Hvor er logikken i å føre dette overskuddet tilbake inn i jernbanen?

Rødt stemmer for forslaget fra mindretallet om å stanse arbeidet med konkurranseutsetting av persontransport med tog.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:07:19]:** Jernbanen er en viktig transportform som dagens regjering og dagens flertall har satset kraftig på. I 2011 kom det en rapport som viste at norsk jernbane holdt på å kollapse. I årene etterpå valgte den daværende regjeringen å redusere bevilgningene til vedlikehold. Det er ikke måten en løser det på. Det kom ingen reformer, verken fra eller til, når det gjaldt organisering.



Dagens flertall har vist vilje og evne til å satse mer på jernbanen, både gjennom å tilføre mer ressurser for å kunne bygge – og vedlikeholde – mer og ved å ha en bedre organisering, at en sørger for at å få profesjonalisert de oppgavene en har, og at en tydeligere får samlet ansvar som naturlig hører sammen, nettopp for å kunne levere økt kapasitet.

Den kritikken som har kommet nå, kjenner jeg meg lite igjen i i forhold til hva som faktisk skjer i jernbanen. Mye av kritikken handler altså om en reform som denne regjeringen ikke er i gang med, men et slags luftslopp som så kritiseres etterpå fra andres partiers side.

La meg bare minne om at med dagens jernbane skal staten fortsatt eie alt som handler om infrastruktur. Togsett og materiell – det er staten som skal styre tilgangen til sporene, som skal styre rutene, og som skal kjøpe tjenestene. Når en her snakker om privatisering, er det den rareste formen for privatisering jeg har hørt om, der staten faktisk er eiere for alt. Samtidig bruker vi et virkemiddel som også stort sett alle de andre partiene i Stortinget har støttet opp om, nemlig å kjøpe tjenester fra den beste leverandøren. I de fylkeskommunene som styres av rød-grønne partier, brukes det i utstrakt grad. Det er rart at en har laget en helt annen logikk når det gjelder jernbanen.

Det pekes på Tyskland og Frankrike. Det er veldig bra, og jeg håper Senterpartiet reiser og besøker Tyskland. Da vil en finne et jernbaneland der over 30 pst. av jernbanen allerede er konkurranseutsatt – altså langt mer enn i Norge – og det peker en på som et ønske. Da har vi faktisk en jobb å gjøre, hvis vi skal nå det målet som Senterpartiet peker på. I Sveits, som andre pleier å løfte fram, er det over 70 ulike aktører på jernbanen. Det er altså ikke slik at en har land som har én stor mastodont som styrer. Det har stort sett vært tilfellet i østblokkland, under regimer som vi langt ifra har ønsket oss i dette landet.

Det er også verdt å merke seg at det som var LO-systemets forslag til jernbanereform, handlet ikke om å ha ett fullstendig statlig styrt selskap, der Samferdselsdepartementet satt på toppen. Det handlet om å lage et statlig aksjeselskap som skulle ha armlengdes avstand til den politiske styringen i Samferdselsdepartementet og overlate det til styret i NSB – «NSB 2.0». Det ville gitt mindre politisk styring, ikke mer. Så det er ingen sammenheng mellom kritikken som kommer her, og de løsningene som skisseres, verken fra Arbeiderpartiet, SV eller Senterpartiet, og aller minst fra Rødt.

Det vi har fått til, er at vi har tatt mange av de gode enhetene som finnes i NSB og skilt dem ut som egne selskaper som ligger direkte under Samferdselsdepartementet. Det skal i utgangspunktet tilsi bedre politisk styring, for vi må ikke gå via, via, via ulike ledd i NSB-

systemet. Leddet er nå direkte fra Samferdselsdepartementet til det ansvarlige selskapet – når det gjelder togmateriell, billettsystem og infrastruktur. Og ikke minst har vi fått det som representanten Myrli ennå ikke har fått med seg: et jernbanedirektorat som har den totale oversikten og den strategiske greia.

Når en hevder at den ene hånden i jernbanesektoren ikke vet hva den andre gjør, er det mer som tyder på at representanten Myrli ikke vet hvordan jernbanen fungerer. For etter min erfaring – noe som en også fikk bekräftet på konferansen Jernbaneforum for bare et par uker siden – vet Jernbanedirektoratet og Bane NOR utmerket godt hva de ulike organisasjonene har ansvaret for, og hva de driver med. En skaper et inntrykk av, i stortingssalen, at den kunnskapen ikke finnes i systemet. Jo, den finnes i systemet, men det virker som om den mangler i denne salen. Men det tror jeg likevel ikke påvirker flertallets syn.

Det som har vært utelatt i mange av analysene fra venstresiden om hvordan en kan få en bedre jernbane, er kunden. Det som vi konkurrerer om, er å få flere til å ville reise med tog. I motsetning til hvordan det er å reise med ferge, der det stort sett kun er én måte å komme seg over fjorden på, og det er ved å komme seg om bord i båten – for det er sjelden det går en ferge i konkurranse med en bro eller en tunell – så har de aller fleste togreisende et alternativ. En del steder er det alternativet fly, mange steder er det buss, bil eller sykkel. Målet må jo være å få flere til å velge vekk bilen for å reise med toget. Der ligger inntektskildene. Da må vi få en bedre jernbane, og det får vi ved bedre organisering, mer investering, økt vedlikehold, flere avganger og flere togsett. Det er også nesten 100 flere lokførere i dag enn da vi overtok, så flere ansatte trenger vi også, og det holder vi på å levere på.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Sverre Myrli (A) [15:12:37]:** Samferdselsministeren prater om bedre organisering. Jeg er litt usikker på om de reisende på Østfoldbanen i vinter har oppfattet at det er bedre organisering av jernbanen. Det er en banestrekning som har opplevd store driftsforstyrrelser og -problemer, folk kommer for sent på jobb, folk kommer for sent hjem igjen til å rekke barnehage og andre forpliktelser en måtte ha på ettermiddagen. Det er stor frustrasjon blant de reisende på Østfoldbanen i vinter – til tider kaotiske tilstander.

Jeg skulle likt å vite om det er NSBs ansvar, de problemene som vi har sett på Østfoldbanen de siste ukene, om det er materiellselskapets ansvar, om det er vedlikeholdsselskapets ansvar, om det er billettselskapets ansvar, om det er Bane NORs ansvar, eller om det er Jernbanedirektoratets ansvar.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:13:35]:** Kjære deg, representanten Myrli: NSB var ute etter et møte i departementet og påpekte at de hadde bommet når det gjaldt antallet ansatte. De har tatt på seg fullt ansvar, og de er allerede i gang med å fikse det. At representanten Myrli lager en debatt når han selv ikke har fått med seg fakta, synes jeg er litt rart i denne sammenhengen.

Det er flere lokførere i NSB i dag enn i 2013, da vi overtok. Men det er altså vanvittig mange flere avganger, og det har gjort at NSBs har måttet innrømme at de har vært sårbare. De har ikke klart å ha god nok kapasitet med tanke på antall ansatte, men det fikser de opp i når problemet har vist seg. Dessverre viste problemet seg slik som det har gjort nå. Det skulle det ikke gjort. Jeg vil allikevel sammenlikne med f.eks. 2011–2012, da det var vedvarende problemer med infrastruktur, materiell og liknende. Denne regjeringen løser dette, den forrige regjeringen skjov problemene foran seg. Det er det som dette handler om – å klare å løse problemene og levere en bedre tjeneste framover, og det er vi i full gang med å gjennomføre.

**Sverre Myrli (A) [15:14:36]:** Da har vi fått stadfestet at de problemene som har vært på Østfoldbanen i vinter, er NSBs ansvar. NSB er eid av staten, samferdselsministeren har det overordnede ansvaret for selskapet NSB. Han har ansvaret for det staten betaler til NSB, men likevel ser vi nå det som skjer på Østfoldbanen og andre steder. Dette skjer jo fordi NSB, dessverre, er redd for å miste anbud i den store konkurranseutsettingen som nå skal foregå, fordi regjeringen og stortingsflertallet *ønsker* – det er en villet politisk utvikling – at andre enn NSB skal overta kjøringen av tog i Norge.

Da er spørsmålet mitt: Har samferdselsministeren, som overordnet myndighet, noe ansvar for problemene som nå har vært på Østfoldbanen?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:15:35]:** Vi sørger for at NSB får både de styringssignaler og de bevilgninger som de sier er nødvendige. Jeg pekte på at det har vært problemer med personalmangel, men det har også vært utfordringer med infrastruktur. Det er Bane NORs ansvar. Det tror jeg vi alle vet, når vi tenker oss om, men det som har vært hovedproblemet der, har vært manglende personell. NSB har sagt at det har vært de som har feilvurdert, og det har de grepet fatt i. Problemene holder altså på å bli løst.

Når det gjelder kapasitetsproblemer generelt på Østfoldbanen, er det jo nettopp derfor vi bevilger 25 mrd. kr for bl.a. å bygge Follobanen-tunellen. Det er derfor vi nå har følere ute i markedet for å se om det er mulig å bestille inn dobbeltdekkere, for å levere et bedre tilbud.

Når representanten Myrli prøver å gjøre noen unntakssituasjoner til å bli den generelle regelen, vil jeg bare minne om at når det gjelder kundetilfredshet, hadde NSB sitt beste år i 2017. 75 pst. – noe som er en langt høyere andel enn tidligere – forteller at de er tilfreds med det NSB leverer. Også blant de ansatte går tilfredsheten opp.

**Ivar Odnnes (Sp) [15:16:50]:** Gjovikbanen, som eg ofte kører – og eg har vore leiar for Jernbaneforum Gjovikbanen i ei tid, så eg kjenner han utruleg godt – har vore trekt fram som eit glitrande eksempel på at privatisering verkar på jernbana. Men det har vore lite konkret om kvifor Gjovikbanen har vorte eit godt eksempel på privatisering. Så eg kunne tenkt meg å utfordra statsråden på å nemna dei ulike elementa som har gjort at Gjovikbanen har vorte ein slik suksess.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:17:29]:** Jeg har tatt turen med Gjovikbanen mange ganger, ofte med ansatte og ledere, som forteller nettopp hvorfor den har blitt en suksess. Det har vært en god passasjervekst der. Det har det vært på mange strekninger i Norge, for all del, men forskjellen er at på Gjovikbanen betalte staten mindre for å få en passasjervekst enn på de fleste andre strekninger. Vi har altså fått mer igjen for pengene.

Det de som jobber i NSB Gjovikbanen, sier, er at i en mindre enhet er det på en måte en helt annen kultur som har fått utvikle seg, med mye kortere vei mellom ledelse og de ansatte. Det betyr at når noen har en god idé, er det mye kjappere å teste ut ting for å se om dette gjør at kundetilfredsheten går opp. Derfor har NSB Gjovikbanen blant kundene ofte hatt ord på seg for at her skjer det ting som ikke skjer andre steder – ikke fordi det er umulig å gjøre det i andre deler av NSB-systemet, men fordi NSB Gjovikbanen, med sin lille organisasjon, kan teste ut en del ting. Det som er poenget med konkurranseutsetting, er jo å få bedre tilbud alle steder, nettopp ved at avstanden fra ledelsen til de ansatte blir mindre – blant annet.

**Ivar Odnnes (Sp) [15:18:32]:** Det som skjedde med Gjovikbanen i 2005, var at tilbudet vart redusert med 30 pst. færre avganger. Då anbodet vart lagt ut i 2006, vart det auka med 40 pst. Det var ein vesensforskjell for dei reisande.

Samtidig har vi sett Kongsvingerbanen, som er lite grann samanliknbar med Gjovikbanen. Det er ei avgrensa strekning. Ho er framleis i NSBs trafikkregi. Kongsvingerbanen har faktisk hatt den same utviklinga – og nesten betre – som Gjovikbanen. Kvifor har Kongsvingerbanen lukkast på lik linje med Gjovikbanen, sjølv om han framleis er NSBs?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:19:22]:** Jeg sa i min innledning til forrige svar at det har vært trafikkvekst på stort sett alle linjer fordi staten kjøper flere tjenester. Vi bruker over 3 mrd. kr til å kjøpe togavganger rundt omkring.

Det som jeg også påpekte, var forskjellen: Mens vi ofte har måttet bruke mer penger for å få flere avganger på de fleste linjer, brukte vi mindre penger på å få flere avganger på Gjøvikbanen. Det er det som er poenget her. Hvis vi fortsatt skal bruke 3 mrd. kr på å kjøpe tjenester på jernbanen, hadde det ikke da vært fantastisk flott om vi kunne bruke mindre penger per eksisterende linje, men få flere avganger på de samme strekningene? Da hadde vi jo fått frigjort penger til å kunne kjøpe enda bedre tjenester. Og det er der hele kritikken fra opposisjonen har bommet: En gir inntrykk av at det eneste en konkurrerer på, er lønningene til de ansatte. Det er på ingen måte tilfellet. Det vi konkurrer på, er et best mulig tilbud på det sporet. Kvaliteten på tjenestene teller mer enn halvparten i anbudene; det er ikke lønn og pris som teller 100 pst., slik en får inntrykk av fra opposisjonen.

**Arne Nævra (SV) [15:20:34]:** Jeg er glad jeg fikk høre svaret til forrige spørsmålstiller.

Jeg må få spørre statsråden om han ikke kan se at det som det er lettest å konkurrere på når togdrift settes ut på anbud, er lønnsvilkår, arbeidsvilkår og pensjoner – at det er det som blir satt under press. Jeg hører hva statsråden sier, at det blir bedre service – det er det vi konkurrerer på – men det elementet som går på hvor det er mulig å spare inn for å bedre konkurranseevnen: Er ikke det nettopp på de områdene jeg nevner? Jeg skulle ønske statsråden kunne komme med et klart svar på det.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:21:26]:** Jeg tror ikke et jernbaneselskap som primært konkurrerer på lønna til de ansatte, kommer til å vinne noe som helst, fordi det vil bety at man har en forferdelig dårlig ledelse, en ledelse som minner om den klassekampen som – gjerne berettiget – startet for over hundre år siden, men som ikke kjennes igjen i et moderne arbeidsliv. Men det er også fordi at i de anbudspapirene vi har sendt ut, så er faktisk evnen til å holde på de ansatte ett av kriteriene en konkurrerer på.

Det betyr at hvis en legger fram en strategi der en kniper inn på pensjon og lønn, har dårlige turnuser og hele den pakka, vil en score forferdelig lavt på evnen til å holde på de ansatte. I anbudspapirene for togpakke 1 er kvaliteten på leveranser vektet mer enn 50 pst. Prisen er vektet mindre enn 50 pst. Det handler om å vise hvordan man skal vinne flere kunder om bord på togene, hvordan man skal klare å beholde de ansatte og utvikle dem. Det virker rett og slett ikke som om opposisjonen har lest anbudspapirene før de fremmer forslag imot

dette, og det viser at det ene som ligger bak Senterpartiets forslag, er ideologi og ikke en praktisk tilnærming.

**Øystein Langholm Hansen (A) [15:22:49]:** Jeg må følge opp det forrige spørsmålet, for komiteens flertall, representantene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, skriver i en merknad:

«Flertallet merker seg at det var liten interesse for denne høringen, og at kun to organisasjoner valgte å melde seg på.»

Det var ikke hvilke som helst organisasjoner som møtte opp. Det var de ansattes fagforeninger, som meddelte sterk uro fra de ansatte. Da har jeg et spørsmål, for å oppklare noe av det som representanten Nævra spurte om: Kan ministeren berolige de ansatte med å si at lønns-, arbeids- og pensjonsvilkår vil bli videreført på dagens nivå når banene blir konkurranseutsatt?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:23:40]:** I Norge har vi et trepartssamarbeid. Det er ikke politikerne som går inn og styrer lønn o.l. i selskap. Men som jeg sa i mitt forrige svar, ligger dette altså som en del av de elementene vi skal gjøre vurderinger av. SV kan le så mye de vil, men jeg oppfordrer til at man leser anbudspapirene, for der får en disse svarene. Det har ikke vært hensikten å konkurrere på dårlig lønn, på dårlige pensjoner og på dårlige arbeidsvilkår.

Det er dette som åpenbart skiller oss: Hvilken rolle har kunden i dette systemet? Hvilken rolle har vi i det å prøve å få flere til å velge jernbanen ved å levere et bedre tilbud? Der venstresiden kun ser på fagforeningenes argumenter, løfter vi blikket og tar for gitt at vi skal behandle våre ansatte på en skikkelig måte, men vi skal sørge for at flere får lyst til å reise med jernbanen. Det finnes mange bensinstasjoner i denne verdenen som stort sett leverer det samme produktet, men likevel er det noen av dem vi er mer fornøyd med enn andre. Jeg ønsker at de som er best til å levere togjenester, får lov til å levere det til det norske folk.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Arve Sigmundstad (A) [15:25:11]:** Jeg vil først vise til merknadene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV og vårt forslag om å stoppe regjeringens arbeid med konkurranseutsetting av jernbanen vår. La meg deretter vise til hva regjeringen selv skriver i sine statsbudsjetter de siste årene, hvor regjeringen i forbindelse med sin avbyråkratiserings- og effektivitetsreform har vært opptatt av dette: «Regjeringen bygger sin politikk på en effektiv bruk av fellesskapets ressurser.»

Etter min vurdering skjer nå det stikk motsatte. Det opprettes en rekke nye selskaper; et selskap for billetter, et selskap for drift av banenettet, et selskap for materiellet som skal rulle på skinnene, et annet selskap for reiseplanleggingen osv. NSB er et statlig operatørselskap, og på toppen av dette har vi fått et nytt direktorat som skal styre alle disse selskapene. Slik jeg forstår denne reformen, bygger man her opp et nytt byråkrati og fokuset flyttes fra selve tjenesteproduksjonen – det å sørge for at vi til enhver tid har nok tog som frakter folk dit de skal, når de skal dit – til nye administrative og byråkratiske strukturer. Dette må da være stikk i strid med hva regjeringen selv beskriver som deres målsetting, nemlig en effektiv bruk av fellesskapets ressurser.

Etter vår oppfatning ville det vært mer hensiktsmessig, og sågar en styrke for norsk jernbanesektor, om vi hadde organisert dette mer helhetlig. For når jeg og mine medpassasjerer sitter på Østfoldbanen, er vi opptatt av én ting – at toget går når det skal, kommer fram når det skal, og at reisen gjennomføres på en trygg og forsvarlig måte. At mange selskaper er involvert, og at det ene selskapet kan skyldes på det andre når toget ikke går når det skal, holder ikke. For ordens skyld: I Halden sitter vi fremdeles og lurer på om vi er en del av Inter-City-utbyggingen, og i så fall når utbyggingen kommer til Halden og riksgrensen.

I en tid hvor vi alle er opptatt av klare ansvarsforhold og mindre byråkrati, er det forstemmende å se at i denne saken går regjeringen stikk motsatt vei.

**Tor André Johnsen (FrP) [15:27:51]:** I EU-saken har Senterpartiet markert seg som et klart nei-parti hvor de faktisk står opp for Norge på en rimelig grei måte. Jeg må skryte litt av Senterpartiet der. Men det blir et problem når nei-holdningen til Senterpartiet blir utpreget og ikke bare retter seg mot et nei til å bli overstyrt fra Brussel, men også blir et generelt nei til alt og alle, inkludert det å få et bedre togtilbud for hele landet.

Senterpartiet – men også Arbeiderpartiet og SV – tar ikke inn over seg at konkurranse er sunt, og at samfunnet er i konstant endring. Vi kan ikke protestere mot alle endringer og all utvikling og gå baklengs inn i framtiden, slik det virker som at Senterpartiet ønsker.

Konkurranse bidrar til økt mangfold, nytenkning, innovasjon og bedre tilbud for forbrukeren og kundene. Konkurranse fungerer også på områder hvor Senterpartiet tror det ikke fungerer, slik som innen landbruk eller samferdsel. Innen meierisektoren har f.eks. Synnøve Finden og Q-Meieriene bidratt til økt produktutvalg og valgfrihet for forbrukeren. Innen samferdsel har f.eks. Nye Veier bidratt til nytenkning: Ikke bare sparer Nye Veier isolert sett samfunnet for ca. 30 mrd. kr på de 53 milene de skal bygge, men de bidrar også til økt kost-

nadsfokus og nytenkning hos Statens vegvesen, og de vil også kunne bidra positivt når det gjelder å påvirke Bane NOR.

Målet med å konkurranseutsette togtilbudet er selvfølgelig å sørge for et bedre togtilbud for passasjerene. I Norge har vi konkurranse på andre kollektivområder, men ikke på tog, og det er ulogisk. Vi har riktignok konkurranseutsatt Gjøvikbanen, og det fungerer meget bra. Det fungerer så bra at Jernbanedirektoratet har forlenget avtalen som NSB vant i 2005, helt fram til 2024. Det NSB gjør på Gjøvikbanen, er faktisk ikke unikt i forhold til andre områder, som f.eks. flysektoren. På flyet kan man kose seg og slappe av med både øl og vin til maten, og det kan man nå også på Gjøvikbanen, og på utvalgte lørdager er det faktisk gratis kinderegg til barna. NSB ser at belegget på de togene som har et slikt ekstratilbud, er høyere, så tilbudet er beviselig populært. Så Gjøvikbanen har ført til et bedre tilbud, i tillegg til at staten har spart penger.

Det er gledelig at vi nå har en Høyre–Fremskrittspartiet–Venstre-regjering, med støtte fra Kristelig Folkeparti, som også sørger for konkurranse på andre togstrekninger, slik at folk flest kan få et bedre togtilbud. I Sverige har det vært konkurranse siden 1980-tallet, og selv om noen hevder at det var noen barnesykdommer, så fungerer det bra i Sverige, og det er ingen grunn til at det ikke skal fungere like bra i Norge.

**Siv Mossleth (Sp) [15:31:09]:** Det ble stilt spørsmål om hvorfor Senterpartiet fremmet dette forslaget nå. Det er ikke fordi vi sier nei til alt. Senterpartiet sier nei bare når vi ønsker en annen utvikling.

Statsråden tror at vi vil få flere avganger og bedre tjenester. Akkurat nå ser vi at Widerøe kutter 44 flyavganger i Lofoten og Vesterålen for å tilpasse seg markedet. Det kuttes 10 pst. av den totale produksjonen. Widerøe viser til at det er vanskelig å få lønnsom produksjon, og selskapet ser ikke bort fra at de blir nødt til å kutte også på andre ruter. Markedet ordner ikke alt, spesielt ikke når man trenger tjenesten utenfor de mest befolkningstette områdene og det blir et stadig større press på norske lønns-, arbeids- og pensjonsvilkår.

Det er mange land som har vært tidlig ute med å innføre bedriftsøkonomiske prinsipper innenfor viktige offentlige tjenester, såkalt New Public Management. Mange av dem ser nå store utfordringer. Mer markedsorientering innenfor det offentlige skulle føre til mer kostnadseffektive tilbud uten negative bivirkninger. Representanten Odnnes viste til erfaringer fra jernbanen i Storbritannia. Storbritannia har 30 års erfaring med New Public Management, og forskningen derfra viser at det kan være både dyrere og dårligere enn det som var den opprinnelige intensjonen.

Senterpartiet hadde ønsket at vi kunne klare å stoppe denne konkurranseutsettingen – både av hensyn til ikke å presse arbeidsvilkårene og innføre enda mer sosial dumping i Norge og fordi vi tror at det gir bedre tjenester over hele landet. Det går an å få til gode offentlige togtjenester. Saltendependelen, f.eks., har god regularitet og går veldig bra. Jeg hadde håpet at noen kunne snudd, og gitt oss flertall for dette forslaget.

**Nils Aage Jægstad (H) [15:34:25]:** En liten oppklaring: Det snakkes om at det er så mange nye selskaper i Entur AS. Det er et aksjeselskap eid av Samferdselsdepartementet som skal levere salgs- og billettløsninger for jernbanen. I tillegg skal Entur levere tjenester som gjør det enklere å planlegge, sammenligne og kjøpe sømløse reiser på tvers av alle kollektivselskaper i landet. En av de store utfordringene ved å reise kollektivt i dette landet er nemlig at vi må ha billetter fra forskjellige selskaper. I Oslo og Akershus har vi det greit. Der kjøper fylkeskommunen tjenesten av NSB, og de har én billett, én pris, delt inn i soner. Skal man til Drammen, må man benytte et annet kollektivselskap. Det er mange kollektivselskaper rundt omkring. Med dette systemet skal man kunne bestille billett fra A til B, samme hvor man er i landet, og samme hvilket kollektivtilbud man skal benytte seg av på denne reisen. Det er noe annet enn det man har drevet med tidligere.

Når det gjelder kjøp av materiellselskapet: Da vi skulle ha dobbeltdekkere på Gjøvikbanen, f.eks., for å øke passasjerkapasiteten, kunne ikke Gjøvikbanen gjøre det, for de var redde for å sitte igjen med ukurant materiell. Nå eier staten materiellet, og det er uinteressant. Leier man inn dobbeltdekkere, har staten et ansvar for det materiellet, slik at det kan brukes på alle typer toglinjer i landet. Det er noe helt annet enn det vi har hatt tidligere.

Når det gjelder økningen i jernbanekollektivsatsingen, eller antall passasjerer: Fra 2012 har busselskapene, særlig i hovedstadsområdet, fraktet passasjerer til jernbanestasjonen i stedet for å kjøre ekspressbuser inn til Oslo, som jo drukner i kollektivtransport. Det har bidratt til en sterk vekst på alle linjene inn mot Oslo fra Akershus. Man mater passasjerer til Kongsvingerbanen. Den bringer folk inn til Oslo. Man mater passasjerer til Gjøvikbanen. Den bringer folk inn til Oslo.

NSB har levert et overskudd eller utbytte til staten på rundt en halv milliard kroner årlig. Det er ikke i utgangspunktet et underskuddsforetak, de har faktisk drevet med betydelig overskudd, også fra passasjertrafikken. Derfor er det grunnlag for å tenke: Hvis den prisen vi betaler som passasjerer, er riktig, kunne ikke da servicetilbudet vært bedre, og kunne ikke prisen vært lavere

innenfor de rammene vi har? Nå får de konkurranse, nå kan de vise hva de duger til.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:37:34]:** Det var representanten Sigmundstad som gjorde at jeg tok ordet igjen. Han sa han oppfattet at oppmerksomheten nå er endret fra tjenesteproduksjon til byråkrati. Da må jeg ha uttrykt meg ekstremt klønete, hvis det var det etterlatte inntrykket av mitt innlegg, for det er det stikk motsatte jeg prøvde å argumentere for.

Ansvarer er altså ikke utvannet for de ulike sektorene som en har. Det at en selv, gjerne fra Stortinget, ikke har sett hvilken del av jernbanesystemet som har ansvaret for hvilken del av leveransen, betyr ikke at de som jobber der, ikke vet hvilket ansvar de har. Det at en har et Bane NOR, betyr at en har én aktør som er ansvarlig for all infrastruktur og eiendom. Før var det fordelt på to aktører eller flere, nå er det én aktør. Så det å skape den usikkerheten i denne salen er det absolutt ikke noe grunnlag for. Jeg ville heller anbefalt komiteen å la seg invitere til en rundtur i Jernbane-Norge – og gjerne at man begynte med Bane NOR og Jernbanedirektoratet, for å få god innsikt og informasjon om hvordan dette systemet er. Så kan vi ta en diskusjon om hvilket forbedringspotensial som ligger der, for jeg tror aldri et system blir ferdig utviklet og skal sementeres til evig framtid – det vil alltid være behov for forbedringer.

Jeg tror også litt av dagens debatt kunne vært unngått om man sørget for at alle leste anbudspapirene som er sendt ut for togpakke sør og togpakke nord. Hvis en hadde lest dem, ville en sett at mange av de bekymringene som i dag har blitt fremmet, er det ikke noe grunnlag for, for dette er allerede regulert og tatt hensyn til i papirene. Igjen kunne man fått en mer relevant debatt med tanke på det som gjerne er utfordringer som vi må jobbe med framover.

Til det å peke på Widerøe: Ja, Widerøe har en del kommersielle ruter, som staten ikke har kjøpt. Det de har sagt, er at bl.a. på grunn av manglende kundegrunnlag kommer de isteden til å flytte flyene til andre ruter, som de tror det er større kundegrunnlag for. Så det er ikke slik at disse flyene blir parkert på bakken; de kommer til å betjene andre områder. Vi kan synes det er bra, og vi kan synes det er leit – sannsynligvis avhengig av hvilken flyplass en selv sokner til. Men det vi snakker om når det gjelder jernbanen, er at staten skal kjøpe tjenester, og da må en levere i henhold til kontrakten. Så det er litt på siden å komme med Widerøe i denne debatten.

Så bare minner jeg om at alle de selskapene som nå finnes i jernbanesektoren, også eksisterte tidligere, men det som før var AS i NSB-paraplyen, er nå AS, eller statsforetak, som staten eier direkte. Det betyr at en har nær-

mere kontakt med Samferdselsdepartementet nå enn det en hadde før. Ett av de eksemplene er billettsekskapet, som her ble rakkert ned på. Før leverte de kun til NSB, nå leverer de til hele kollektivsektoren. Det er faktisk et godt framskritt for noe som mange har ønsket lenge, men som venstresiden nå plutselig harselerer med. Et annet eksempel er Jernbanedirektoratet, som nå har lagt til rette for et godt samarbeid mellom jernbanen og resten av kollektivtrafikken, f.eks. på Nord-Jæren, der Jærbanen kommer til å være en del av Kolumbus-systemet med tanke på ruteutvikling, istedenfor å være to uavhengige selskap.

**Tor André Johnsen (FrP) [15:40:53]:** Jeg vil kommentere litt rundt de forskjellige innleggene som har vært holdt i dag.

Jeg vil begynne med Arbeiderpartiets innlegg. Ut fra et rent generelt jernbanepolitisk ståsted, en generell debatt og opposisjonens virkelighetsoppfatning, hvor man ønsker monopol og mest mulig statlig styring, regulering og kontroll, var sikkert Sverre Myrli's innlegg interessant. Men jeg kan ikke helt se at det har noe konkret med denne saken å gjøre. Jeg opplever at Sverre Myrli blander kortene litt der.

Når det gjelder Senterpartiet og Ivar Odnos, er det sikkert hyggelig for Senterpartiet at de har funnet ut at i England fungerer ikke alt like bra når det gjelder konkurranseutsetting av tog, men hva tilsier at Norge skal kopiere England? Det er det som er litt av fordelene ved at Norge har ventet i mange år før en har startet med disse reformene. Vi er vant til å se til Sverige – det har vi gjort med hensyn til Nye Veier, og det er ingenting som tilsier at vi ikke kan gjøre det også når det gjelder tog. Hvis en ser på Svenska Järnvägar, ønsker de seg ikke tilbake til den tiden da det var monopol. Så min klare påstand er at i løpet av noen år vil nok også NSB være der Svenska Järnvägar er i dag, at de er glad for at vi har reformert jernbanesektoren.

Når det gjelder SV, er de opptatt av at det er vår reform som er årsaken til at det blir innstilte tog, at det er konkurranseutsetting som er problemet, og at det derfor blir innstilte tog. Det er heller motsatt – det er et bevis på at en trenger konkurranse, det er et bevis på at NSB kanskje trenger noen alternative konkurrenter, slik at aktørene vil skjerpe seg.

Når det gjelder Rødt: Det er typisk retorikk langt ute på venstresiden om knallharde effektiviseringskrav. Det er tydelig at representanten fra Rødt ikke har noen erfaring med hvordan næringslivet i Norge fungerer, og hvordan det private næringslivet har det hver eneste dag. Hver eneste dag må en tenke kostnader, og en må ha et knallhardt kostnadsfokus. Spesielt eksportindustrien sliter enormt i en internasjonal konkurranse og

konkurrerer med lavkostnadsland, Kina eller hvilket som helst land. Det er knallharde effektiviseringskrav, som Rødt ser på som et problem. Det er hverdagen for de fleste virksomheter i Norge – eller egentlig alle virksomheter – og det er ingen grunn til å skjerme det offentlige, at ikke også de skal stå overfor konkurranse og effektiviseringskrav. I det siste argumentet til Rødt var de bekymret for at norske skattepenger skal forsvinne ut av landet. Jeg ser ikke helt problemet til Rødt. Hva er det som er viktig her? Er det å sørge for et best mulig togtilbud, slik at flest mulig reiser kollektivt, eller er det å henge seg opp i hvem som skal tilby tjenesten? Det synes jeg er en overraskende snever vinkling i debatten fra Rødt, men kanskje egentlig ikke helt uvant.

**Sverre Myrli (A) [15:43:58]:** Det var Morten Stordalen som sa at Arbeiderpartiet blander sammen tog og skinner – jeg tror han sa det. Det er en ganske interessant betraktning fra Fremskrittspartiet. Ja, tenk på det – en ser sammenheng mellom tog og skinner! Tenk f.eks. om en i en skoledebatt skulle se sammenheng mellom skoledagen og lekser! Tenk på det! Tenk hvis en i en helsedebatt skulle se sammenhengen mellom forebygging og behandling! Helt uhørt – det er helt uhørt at en skulle se sammenheng mellom tog og skinner. Så lite skjønner Fremskrittspartiet av jernbanepolitikken. Det er ganske betegnende.

Så sa Jegstad noe sånt som at Arbeiderpartiet framstiller det som at alt var rosenrødt tidligere. Rødt er en fin farge, men det har ikke vært rosenrødt på jernbanen – langt ifra – fordi gjennom mange år var jernbanebevilgningene altfor lave. Det var derfor den rød-grønne regjeringen i 2005 satte seg ned og fant ut at det måtte gjøres noe dramatisk med jernbanen i Norge. Jernbaneinvesteringene ble altså fra 2005 og utover kraftig trappert opp og er gjennom behandling av flere nasjonale transportplaner ytterligere trappert opp. Og bra er det. Men det måtte virkelig en opptrapping til, det måtte bygges mer jernbane. Dobbeltspor mellom Skøyen og Asker ble ferdigbygd, det ble fortgang i utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, på Østfoldbanen, og på Dovrebanen. Dette har gitt resultater. Det er derfor NSB etter mange magre år de siste årene kunne levere overskudd, fordi det ble kjøpt flere tog, det ble bygd mer jernbane, det gikk flere tog, passasjerene strømmet til. Det var en suksess.

Det er det som må gjøres. Det må bygges mer moderne jernbane, flere dobbeltsporete strekninger, det må kjøpes nye tog og settes opp flere avganger. Så enkelt og så vanskelig er det. Det er det som er løsningen for å lykkes i jernbanepolitikken, for å få flere til å kjøre tog: bygge mer jernbane, kjøpe flere tog, sette opp flere avganger

og ikke tegne flere firkanter på organisasjonskartet. Det er det som foregår nå.

Så tror jeg, helt til slutt, at samferdselsministeren ikke har ordene sine i behold. Han refererte faktisk – og jeg noterte – til alle de selskapene som nå eksisterer: Alle eksisterte tidligere, sa han, men da innenfor NSB. Ja, verkstedsselskapet, vedlikeholdsselskapet, eksisterte som et selskap i NSB, eid av NSB, men meg bekjent eksisterte det ikke noe eget materiellselskap, som nå leier ut materiellet, og det eksisterte ikke noe eget billettselskap. Samferdselsministeren sier alle selskapene eksisterte tidligere – det tror jeg rett og slett ikke er riktig.

**Arne Nævra (SV) [15:47:24]:** Til representanten Jegstad: SV og jeg synes Entur ikke er noe dumt selskap. Jeg synes Entur skulle vært opprettet for lenge siden. Det er flere regjeringer som har forsømt seg med å reformere billettsystemet, med å koordinere billettene. Det skulle vært gjort for lenge, lenge siden. Det har jeg sagt til statsråden før, og jeg ga ham honnør for at det er gjort. Det er bra.

Så til representanten Johnsen, som har misforstått veldig. Jeg vil ikke tillegge ham det at han har misforstått med vilje, men når NSB sliter med mannskapene og må innstille tog, sier jeg at det er NSBs måte å møte konkurransen på. De må altså rasjonalisere, de må effektivisere voldsomt for å møte konkurransen som står for døra. Det er derfor sånne ting inntreffer. I sin iver tar de da litt for mye Møllers tran, og så sier de opp for mange folk. Sånn er min smule analyse av det.

Jeg skulle ønske at statsråden og regjeringspartiene tok lærdom av det som skjer i de to land jeg nevnte også i hovedinnlegget mitt, nemlig i Sveits, f.eks. Det er vel ikke noe østblokkland – jeg hørte det ble nevnt av statsråden her i stad. Vi behøver ikke sammenligne oss med østblokkland, for de holder delvis på at det skal være statlig jernbane. Meg bekjent har Sveits i stor grad ett stort selskap hvor skinner og tog ikke har skilt lag. Meg bekjent kan man skryte av togselskapet i Sveits, og meg bekjent går de togene som de sveitsiske klokkene – de går presist.

Så har vi erfaringer fra England, og der ble det for lengst gjennomført lignende reformer som Norge nå skal gjennom. De tok også veldig mye Møllers tran. De hogde opp British Rail i 100 selskaper eller noe sånt, voldsomme tiltak, men nå viser altså meningsmålinger at 62–70 pst. ønsker at staten skal overta jernbanedriften igjen. Hvorfor det? Det må vi stille oss spørsmål om, og jeg skulle ønske også statsråden og regjeringen stilte spørsmål om akkurat det: Hvorfor har holdningen i England tatt den veien? Blant annet skyldes det selvfølgelig mye kaos i starten. Noe er blitt bedre, veldig mye er ført tilbake til Network Rail, som er et statlig vedlikeholds-

selskap, og konglomeratet av forskjellige vedlikeholdsselskaper har kommet inn i det. Jeg skulle ønske at man tok lærdom av dette, og så skulle jeg ønske det går mange andre tog 1. mai om nettopp denne saken.

**Morten Stordalen (FrP) [15:50:42]:** Representanten Sverre Myrli hilste meg med en liten visitt og lurte på hvorfor ikke tog og skinner hørte sammen, når jeg i mitt innlegg angrep Sverre Myrli for å prate om alt mulig annet enn det som handler om konkurranse for persontransport med tog.

Da kan man stille spørsmålet tilbake. Det er kanskje rart, når staten er tilrettelegger, om det er på vei, på sjø eller i luft: Er det da sånn at det kun er én aktør som skal bruke de farledene, den veien eller det luftrommet? Det kan man stille seg spørsmål om. Jeg synes det er overraskende at representanten Sverre Myrli er så på at man skulle bygge – først planlegge – disse skinnene. Ja, heldigvis har det vært en formidabel satsing med Høyre og Fremskrittspartiet, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti. Det er tidenes satsing – aldri har det vært satsing så mye, aldri har det vært planlagt så mye, og aldri har det skullet bli bygd så mye for så mye penger som under denne regjeringen og forrige regjering, sammen med samarbeidspartiene. Hvis vi skulle ha ventet på Arbeiderpartiet, ville vi ha ventet veldig, veldig lenge.

Så er det litt spesielt med all denne fobien mot alt som heter konkurranse, for tenk om kunden skulle få bedre tilbud! Det er kunden det handler om. Hver eneste dag kan heldigvis de fleste av oss gjøre konkrete, gode valg. Vi velger bort dårlige løsninger. Vi kan gå i en dagligvareforretning, på en bensinstasjon eller i en blomsterforretning og velge akkurat hva vi skal kjøpe, velge varer – ikke at noen her skal sitte og bestemme sortimentet, eller hva vi skal velge. Vi kan velge ulike transportløsninger hver eneste dag. Heldigvis har vi kommet så langt, og Fremskrittspartiet vil i hvert fall ikke tilbake i tid, da vi ble diktert og fortalt hva vi kunne få lov til å kjøpe, og når.

Det er den store forskjellen, at noen av oss faktisk har tro på konkurranse og på å sette kunden i sentrum. Det er det viktigste – at kunden kan velge. Og det er ikke slik som SVs representant Nævra sier, at det er lønn og dårlige lønnsvilkår. Det er ingen som vinner noen konkurranser i dagens samfunn som klarer å holde på over tid med å ha dårlig personalpolitikk. Det er heller ikke slik at regjeringspartiene, sammen med Kristelig Folkeparti, kopierer de dårligste løsningene. Da har man ikke lest saken. Så det stemmer egentlig bra, det jeg sa innledningsvis, at en kanskje ikke har lest saken før vi debatterer den.

Jeg oppfordrer partiene i opposisjonen til å ha lest saken grundig til neste debatt.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:53:34]:** La meg først presisere en ting. Jeg tror jeg sa at alle selskapene som nå finnes, før var AS-er i NSB-systemet – jeg mente å si enheter. Noen av dem var AS-er, andre var organisatoriske enheter. Men alle fantes mer eller mindre i den formen de nå finnes i. Forskjellen er at de nå dekker et mye større rom enn før. En får mer for pengene. De som jobber, kan hjelpe flere enn de kunne før. Det synes jeg er bra.

Det har blitt tatt opp hvordan en peker på andre land. Jeg tror det hadde vært interessant om en faktisk besøkte de landene, snakket med organisatoriske myndigheter, reiste litt med togene og fikk noen erfaringer. Jeg gjorde det for et par år siden. I påsken for tre år siden – er det vel blitt nå – var jeg i Sveits. Jeg brukte en dag med den sveitsiske ministeren og det sveitsiske tilsvarende Jernbanedirektoratet. De sukket litt, for de sa at det er riktig at det er ett stort sveitsisk selskap, så er det et par mellomstore, og så er det 60–70 små. Det er «et hekk» å organisere dette, sa han. Alt er offentlig eid på ulike måter, men det er ikke sånn at en har én enhet. En har en enorm koordineringsjobb.

Derfor tenkte vi: Vi går ikke dit sveitserne gjorde, at hver delstrekning – Trønderbanen, Jærbanen, Saltenpendelen – skal eies av fylkene, sånn som det er i en del sveitsiske områder, at det rett og slett er fylkene eller kantonene, eller hva det heter, som eier dem. Vi skal ha én eier, staten – ikke en oppsplitting, som SV tok til orde for ved å peke på det sveitsiske systemet.

Når en peker på Tyskland: Vi var i Tyskland og snakket med myndigheter der. Deutsche Bahn hadde i Baden-Württemberg akkurat tapt et anbud, og det tyske miljøpartiets – «De grønnes» – transportminister smilte og sa: Vi har fått halvert kostnadene, og vi opprettholder tilbudet. Konkurransen var et godt element også for venstresiden i tysk politikk. Over 30 pst. av tysk jernbane er konkurranseutsatt. Vi ligger langt etter hvis Senterpartiet mener at det er målsettingen.

Så pekes det på England. Ja, jeg reiste til England også. England er ikke det samme som Norge når det gjelder hva jernbanen skal være. Engelskmennene konkurranseutsatte alt, inklusive infrastrukturen. Det gjør ikke vi, for vi mener det ville vært galskap. Også erfaringene fra England tilsa at det ikke fungerte. De har gått tilbake igjen på en del av de tingene. Det er veldig bra. Men jeg vil bare minne om at hvis en ser på engelsk jernbane i dag, uavhengig av om en liker systemet eller ikke, er England et av de landene i Europa som har hatt størst passasjervekst, som har best punktlighet, og som har best sikkerhet på jernbanen. Men det er høyere billettpriser – for all del – for i England bruker en ikke skattebetalernes penger på å subsidiere prisene. Det har vi tenkt å gjøre videre i Norge, for vi tror at priseffekten er en del av det

som skal få folk til å reise med jernbane inn til byene i stedet for med sin egen privatbil.

Når en kritiserer andre land, bør en også ha satt seg inn i hva det faktisk består i.

**Ivar Odnes (Sp) [15:56:52]:** Eg kan forsikra samferdselsministeren om at eg tidlegare har besøkt både Tyskland, Sveits og Sverige for å studera jernbane, og har sett både dei gode og dei dårlege erfaringane desse landa har med jernbane.

Transportkomiteen har nyleg vore i Sverige og reist med jernbana mellom Stockholm og Göteborg og har då erfart å koma fram ein halv time seinare fordi ein har ulike aktørar på banestrekninga ein konkurrerer om å koma fyrst fram på.

Eg vart litt inspirert av representanten Johnsen då han trekte fram alle dei positive tinga med Gjøvikbana, til og med gratis Kinderegg til ungane på laurdagar. Jernbanereforma og alle desse selskapa er jo i ferd med å verta eit kinderegg. Det er mange ting oppi det, og ein har ikkje heilt kontroll over dei ulike delane som ligg der. Gjøvikbana har vore ein suksess for oss som reiser med ho, men det er ikkje med bakgrunn i at ho vart konkurranseutsett. No er vi i ferd med å få ein del fleire tog. Vi føler at det er luksus å gå inn på desse nye togsetta, men utfordringa for Gjøvikbana no er at ein ikkje har kapasitet til å køyra fleire tog. Det er banestrukturen og kapasiteten på banestrekninga som no set grenser for større trafikk.

Og som Jegstad sa, går NSB faktisk med overskot. Kvi for kan vi ikkje då bruka det overskotet til å sørgja for at billettprisane vert litt meir folkelege på ein del strekningar for dei reisande? Vi treng ei god samhandling mellom dei ulike aktørane, og billettsystemet er jo ikkje ein del av konkurranseutsetjinga. Men det er eit positivt utslag at ein no har større samhandling, og det har vi alle-reie i dag med NSBs app, der ein kan kjøpa togbillettar og reiser som heng saman over fleire strekningar. Eg skjønar at Enturs app òg fungerer på ein ypparleg måte.

Senterpartiet er oppteke av at toget skal gå når passasjerane har bestilt billetten og veit at toget skal gå frå perrongen. Det er det folk er opptekne av – at dei togavgangane vi nyttar, skal vera føreseielege og punktlege.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11.

Sak nr. 12 [15:59:49]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Per Espen Stoknes om å utføre en mulighetsstudie angående bruk av ny teknologi kalt Hyperloop til transport av*



*fisk og personer* (Innst. 159 S (2017–2018), jf. Dokument 8:89 S (2017–2018))

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

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

– Det anses vedtatt.

**Ingalill Olsen (A) [16:00:55]** (ordfører for saken): Miljøpartiet De Grønne ved Per Espen Stoknes har levert et Dokument 8-forslag hvor de ber transportkomiteen behandle et forslag om at det utarbeides en mulighetsstudie knyttet til bruk av hyperloopteknologien ved frakting av fisk og personer, og at regjeringen bes om å opprette et eget sekretariat for å ivareta norske industri- og kunnskapsinteresser i et nordisk samarbeid om hyperlooputvikling.

Hyperloop er en ny høyhastighets transportteknologi som bruker rør med et svært lavt lufttrykk til å transportere varer og personer. Det lave lufttrykket i røret gjør at det ved hjelp av en elektrisk motor er mulig å forflytte seg svært energieffektivt og friksjonsfritt.

Dette er ikke en ferdigutviklet teknologi, men jeg vil takke forslagsstilleren og Miljøpartiet De Grønne for et meget interessant seminar partiet inviterte til, med hyperloop som tema. I Finland, i byen Salo, er det et interessant utviklingsprosjekt med hyperloop. Det er videre bygget en testbane utenfor Las Vegas i USA, hvor det har vært delegasjoner fra både Finland og Norge for å se på dette. Det er også interesse for dette feltet ved SINTEF i Trondheim.

Hyperloop er ikke en ferdigutviklet teknologi, men det er en spennende og svært interessant teknologi å følge utviklingen til. Dersom denne teknologien lykkes og er mulig å kommersialisere, vil den kunne revolusjonere både person- og godstransport slik vi kjenner den i dag. Det vil også være et bidrag til reduksjon av utslipp, da denne teknologien krever lite energiforbruk.

Forslagsstilleren ønsker både en mulighetsstudie og at det opprettes et sekretariat til dette feltet.

I statsrådens svarbrev til komiteen sies det bl.a.:

«Hyperloopteknologien synes å være spennende, og dersom en lykkes med å utvikle denne til en trygg og pålitelig transportform, med forsvarlige utbyggingskostnader, vil denne teknologien kunne revolusjonere både person- og godstransporten slik vi kjenner den i dag.

Transportetatene og Avinor har i arbeidet med

neste Nasjonal transportplan utpekt bruk og utvikling av teknologi som ett av flere satsingsområder. Det vil være naturlig å vurdere hyperloop i denne forbindelse. Jernbanedirektoratet opplyser at etatene er kjent med den internasjonale satsingen og følger utviklingen nøye.»

Statsråden konkluderer imidlertid slik:

«Min vurdering er derfor at det ikke er aktuelt å sette i gang en mulighetsstudie nå.»

Flertallet i komiteen, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, deler det synspunktet.

Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at det kan bidra til å utvikle teknologien ytterligere ved at man vedtar å igangsette en mulighetsstudie, og har levert et forslag som jeg tar opp på vegne av de to partiene.

Komiteens tilråding fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Senterpartiet og er at forslaget fra Per Espen Stoknes ikke vedtas.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Ingalill Olsen har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Helge Orten (H) [16:04:57]** (komiteens leder): Utvikling av ny teknologi er helt avgjørende for at vi skal få ned utslippene i transportsektoren og skape et enda bedre tilbud til de reisende. Det må skje i nært samspill mellom private aktører når det gjelder gode ideer, og staten som tilrettelegger og eier av infrastrukturen og som viktig oppdragsgiver og bestiller.

I de siste årene har vi økt forskningsbudsjettet betydelig. Det gjør det mulig for personer og bedrifter med gode ideer å få støtte til utvikling av ny teknologi. Samtidig har Enova fått økt sine rammer og overtatt ansvaret for transportsektoren. Det har gitt helt nye muligheter for tilrettelegging for ny teknologi, noe som vi også begynner å se gode resultater av.

Hyperloop, «hayperloop» – eller om det skal være hyperloop, jeg ble litt usikker på uttalen her i farten – er en ny og spennende teknologi. Så langt er det i forsknings- og utviklingsfasen, og det er behov for både utprøving og testing. Det er viktig, slik at vi kan få en oversikt over hvordan denne teknologien kan fungere til både person- og varebefordring. Samtidig vil det gi mer informasjon om både investerings- og driftskostnader, driftsstabilitet, sikkerhet og andre viktige sider ved bruk av denne typen teknologi.

Det opprinnelige forslaget til Miljøpartiet De Grønne går ut på å gjennomføre en mulighetsstudie for bruk av hyperloop til frakt av personer og fisk mellom Oslo og København. Det samme forslaget er fremmet av Arbeiderpartiet og SV. Som sagt, vi er positive til det arbeidet

som pågår med å prøve ut hyperloop-teknologien, men etter vår oppfatning vil det ikke være formålstjenlig å starte en mulighetsstudie for en konkret strekning før vi har mer erfaring med hvorledes denne teknologien fungerer. Med alle de utfordringer vi har innenfor transportsektoren, vil vi prioritere gjennomføring av Nasjonal transportplan. Blant annet er det nå viktig at vi fullfører satsingen på jernbane både for å korte ned reiseavstandene for innbyggerne og for å legge til rette for at mer gods kan bruke jernbanen.

En nærmere vurdering av hyperloop og hvordan denne teknologien kan brukes i norsk samferdselsatsing vil være relevant når teknologien er tilstrekkelig utprøvd, og i forbindelse med behandling av Nasjonal transportplan.

**Morten Stordalen (FrP) [16:07:26]:** Vi behandler i dag forslag fra Miljøpartiet De Grønne om å utføre en mulighetsstudie angående bruk av ny teknologi, kalt hyperloop, til transport av fisk og personer.

Jeg registrerer at forslagsstilleren mener hyperloop passer bra for en norsk og nordisk fellessatsing for å sikre mer miljøvennlig transport, økt verdiskaping og flere arbeidsplasser. Videre mener forslagsstilleren at dersom hyperloop anlegges i korridoren mellom Oslo og København, samt mellom Oslo og Stockholm, kan man anta at dette vil bli en foretrukket reisemåte for dagens 6,4 millioner årlig reisende med fly og tog mellom disse destinasjonene.

Jeg merker meg også at forslagsstilleren mener ledende norsk kompetanse fra energisektoren, eksempelvis innen boring, rør, infrastruktur, subsea og tunneller, kan få ny anvendelse, og at norsk fisk kan få raskere markeds-tilgang på en svært miljøeffektiv og lydløs måte.

Fremskrittspartiet er positiv til utvikling av ny teknologi og er svært glad for at det nå pågår en omfattende utvikling innen teknologi som tas i bruk i transportsektoren, både innen lav- og nullutslippsteknologi og for autonome kjøretøy. Utvikling av ny teknologi har medført at vi har den mest miljøvennlige bilparken i Norge noensinne. Det er veldig bra.

Også hyperloopteknologien er spennende, og Fremskrittspartiet er enig i at dersom vi lykkes med å utvikle denne til en trygg og pålitelig transportform, med forsvarelige utbyggingskostnader, vil hyperloopteknologien kunne være revolusjonerende for befolkningens transporttilbud.

Til tross for at hyperloopteknologien er spennende og på sikt kan bli revolusjonerende, mener Fremskrittspartiet at en slik mulighetsstudie som representantforslaget legger opp til, vil være å foregripe begivenhetene på det nåværende tidspunkt.

For det første er vi enig i statsrådets betraktninger der det vises til at regjeringen har økt bevilgningene til jernbane betydelig og satser på tiltak for økt kapasitet og kortere reisetid. Vi er enig i at dette må stå øverst på prioriteringslisten, og dette arbeidet må ferdigstilles før vi kan prioritere midler til eksempelvis hyperloop, som trolig egner seg mindre på kortere strekninger med relativt tett stasjonsstruktur, som altså er de strekningene der hverdagsutfordringene er størst for folk flest.

Vi mener altså at hverdagsutfordringene må løses før vi kan ta oss råd til å starte arbeidet med utvikling av hyperloop, som trolig ligger langt inn i framtiden. Videre er Fremskrittspartiet enig i at hyperloopteknologien er en teknologi som vi må følge tett i årene som kommer – og i framtiden når vi har løst nåtidens utfordringer. I tillegg, når vi vet mer om de erfaringer som gjøres i andre land bl.a. med tanke på investeringskostnader, driftsstabilitet, sikkerhet, reisetider, vedlikeholdskostnader og driftsøkonomi, kan dette være teknologi og løsninger som i større grad er aktuelle.

Fremskrittspartiet kommer på denne bakgrunn til å stemme mot forslaget om å utarbeide en mulighetsstudie knyttet til bruk av hyperloop, men kommer til å følge utviklingen av hyperloopteknologien i årene som kommer, med spenning.

**Ivar Odnes (Sp) [16:10:30]:** Senterpartiet har stor sans for å vurdere nye og meir effektive transportmidler. At vi nå har eit forslag om mulighetsstudie for bygging av hyperloop mellom Oslo og København for transport av fisk og folk, er spennende, men Senterpartiet meiner at dette er ei såpass omfattande utgreiing at det bør vurderast inn i arbeidet med neste nasjonale transportplan.

Det går no føre seg ei omfattande utvikling innan teknologi som vert teken i bruk innan transportsektoren. Det gjeld både låg- og nullutslippsteknologi og autonome kjøretøy. Senterpartiet meiner at vi bør vera klare til å ta i bruk ny teknologi som vil bidra til å nå målet om at Noreg skal verta eit lågutsleppssamfunn i framtida.

Hyperloopteknologien kan absolutt vera ei av desse nye løysingane som kan revolusjonera både person- og godstransporten slik vi kjenner han i dag. Gjeldande Nasjonal transportplan har peikt ut bruk og utvikling av teknologi som eit av fleire satsingsområde. Det vil då vera naturleg å vurdere hyperloop i denne samanhengen. Det går no føre seg ei utprøving og testing av teknologien internasjonalt, og det er interessant å registrera at det skjer utprøving òg i forskingsmiljø i Trondheim, som vurderer teknologien for sitt område.

Senterpartiet meiner at det i dag ikkje er rett å setja i gang ein mulighetsstudie for hyperloop mellom Oslo og København, og at vi ikkje bør prioritera dette no. Vi

har i dag store utfordringar på veg- og banetransport som må prioriterast framfor å setja i gang ei utgreiing av ei transportløysing som enno ikkje er ferdig utvikla. Senterpartiets vurdering er difor at det ikkje er aktuelt å setja i gang ein mulighetsstudie no, og vi kjem ikkje til å støtta forslaget. Samtidig meiner vi at dette er ein teknologi som transportetatane må følgja tett, og som vi kan vurdere nærare når vi veit meir om dei erfaringane som vert gjorde i andre land, bl.a. med tanke på investeringskostnader, driftsstabilitet, sikkerheit, reisetider, vedlikehaldskostnader og driftsøkonomi.

**Arne Nævra (SV) [16:13:11]:** Hyperloop er en umoden teknologi, selvsagt er det det, men også fagekspertene i SINTEF mener dette er spennende. Det er en spennende teknologi – kanskje snakker vi om 40 minutter til København fra Oslo! Så er det det poenget at Norge har ganske gode forutsetninger, vi har et godt utgangspunkt for å kunne lykkes i den forstand at vi har oljeindustri, vi har maritim industri, og vi har høyteknologi. Og hvis vi skal mene noe om et grønt skifte, gi det et innhold, må vi komme med noen konkrete forslag. Dette er ett av dem.

Man blir ofte rammet av en del kritikk fordi man har luftslott – man er naiv i sin tro på det grønne skiftet, det gir ikke arbeidsplasser, osv. Da er det viktig at man kan peke på noe konkret, slik dette hyperloop-forslaget for så vidt er. Ikke bare er det spennende i transportsammenheng, men det er også spennende i næringsssammenheng, og det er ikke minst det jeg hadde håpet at flere i salen hadde forstått, ikke minst regjeringspartiene. Det er selvsagt veldig mye upløyd mark her, og det er derfor det må forskes på. Det er jo også derfor SV ønsker en mulighetsstudie, og at dette skal utredes.

De fleste kjenner til hvor opptatt SV har vært av det grønne skiftet når det gjelder maritim industri. På det området er det mulig å peke på alternative arbeidsplasser, alternative næringer, og jeg synes altså dette med hyperloopen er litt i samme løype, selv om det er mye lenger fram.

Jeg synes det er ganske underlig at dette forslaget om å utrede ikke får større støtte. Alle kjenner også til at SV er et jernbaneparti. Det er ikke meningen at en slik utredning skal gå på bekostning av jernbaneutredning – det er jo også snakk om hvor lista legges for en slik utredning. Men det som er spennende med en slik utredning, er at man skal se på de norske mulighetene. Det er ikke nok å vente på den teknologiske utviklingen, altså forskningen i andre land, men man må relatere den til norske forhold og til norske muligheter. Det er jo derfor vi ønsker denne utredningen.

**Jon Gunnes (V) [16:16:25]:** Venstre heier virkelig på Miljøpartiet De Grønne når de kommer med store vyer

om å anvende og utvikle ny teknologi for å løse de store utfordringene vi har. Det må jeg si – Miljøpartiet De Grønne har virkelig løftet opp en del saker, og hyperloop er en av dem.

Vi vet at det er flere miljøer og et internasjonalt miljø som studerer mye på dette. Det er derfor Venstre er så optimistisk til at dette kanskje blir en god løsning en gang i framtiden. Når det blir, tør ikke vi å spørre ennå, men det er viktig at de norske forskningsmiljøene og universitetsmiljøene tar del i arbeidet og faktisk er med på å studere, analysere og ikke minst utvikle dette.

Det ble nevnt at SINTEF har et miljø som helt klart ser at dette kan være en mulighet. SINTEF er jo i en slik rolle at de kan søke forskningsmidler fra Forskningsrådet, fra EU, fra Enova og fra andre miljøer, slik at det også kan bli noen penger i den rene forskningsbiten. Jeg ser i svaret fra statsråden og fra Samferdselsdepartementet at Jernbanedirektoratet er klart opptatt av dette, er oppdatert på muligheten og ikke minst ser for seg at man må være med og studere og videre tenke på om dette er bra.

Selv om Venstre ikke vil stemme for et vedtak om en mulighetsstudie direkte på strekningen Oslo–København, mener vi at det er meget gode intensjoner i forslaget med tanke på at hyperloop kan være noe som norske miljøer også bør være med og bidra til. At det kan være en løsning for f.eks. fisk, synes jo jeg er meget spennende, som er fra Trøndelag. Med alle trailerne og de utfordringene vi har når vi frakter fisken til kundene, er det klart at det er store muligheter til å gjøre dette mer effektivt.

**Per Espen Stoknes (MDG) [16:19:34]:** Hvordan tenker vi når vi tenker på framtiden? Jeg har som strategirådgiver drevet med prosesser for framtidstenking i mange ulike bransjer på fire ulike kontinenter. Én ting går igjen, og det er at den erfaringen vi opparbeider oss gjennom et profesjonelt liv, lagres i hjernen som en slags mentale modeller, indre bilder av hvordan virkeligheten egentlig er. Den erfaringen vi har historisk, sperrer oss lett fra å se framover. Typisk tenker man da at siden vi i dag har skip, tog, bil og fly – det har vi hatt i et århundre eller to – vil vi i framtiden også ha skip, bil, tog og fly. Vi kaller det innenfor «foresight»-feltet for bakspeilsanalyse. Det gjør at vi lett blir blind for trendbrudd, svinger og diskontinuiteter som endrer samsfunnsstrukturen vår.

I framtidstenking eller «foresight» er det to fallgruver. Den ene er utredningsfellen, og den andre er handlingstyranniet. Utredningsfellen går på at en utreder og utreder og aldri kommer fram til å gjøre noe og gjennomføre ting. Handlingstyranniet går på at en er så travelt opptatt med at en skal løse dagens problemer, at en

ikke har tid til å løfte blikket og se hva som kommer mot en. I begge situasjoner kan man låses fast. Det er dette hyperloop-forslaget handler om, for det er lett å henge fast i fortidens tankesett.

Jeg har tatt med noen historiske eksempler her i dag fra min store samling av slike. For eksempel mente Dionysius Lardner, en professor i «natural philosophy» i London, i 1830 at togreiser i høy hastighet aldri ville bli mulig fordi passasjerene ville bli ute av stand til å puste – og dø av oksygenmangel. Thomas Edison, en genial oppfinner, sa at fonografen, som han selv oppfant, nok aldri kom til å ha noen særlig kommersiell verdi. Lord Kelvin, matematiker og fysiker i British Royal Society, mente at tyngre luftflygende maskiner ganske enkelt var en umulighet. Spesialistene i Harvard Economic Society sa høsten 1929 at en lengre depresjon slik som den vi hadde i 1920–1921, var helt utenfor området av sannsynlighet. Ett til, mitt yndlingseksperimentsitat: Det var konsensus blant geologer i Norges geologiske undersøkelse i 1958 i deres brev til Stortinget: Man kan se bort fra muligheten for at det skal finnes kull, olje, svovel eller gass på kontinentalsokkelen langs den norske kysten, man kan regne med at kontinentalsokkelen har de samme bergartsformasjoner som på land i tilsvarende områder.

I Norge sliter vi ofte med nytenking. Vi var imot farge-tv da det kom. Mange var imot mobiltelefoner og så det som et slags jappefenomen. Boklöv-stilen i hopp ble motarbeidet, skøytegang på ski var ikke ordentlig norsk eller klassisk, og billettbestilling på internett ble motarbeidet av SAS og NSB og ansett som drømmerier.

Det vi ser nå, er det motsatte, at andre aktører og kompetansemiljø investerer tungt flere steder internasjonalt for å få de første operative hyperloop-streknin-gene på plass. Det blir antakelig Salo–Turku. Aktører som den finske regjering, Nokia, Deutsche Bahn, Europas største togaktør, Virgin-grunnlegger Richard Branson, som står bak Virgin Atlantic, har gått inn i hyperloop, og Elon Musk jobber med The Boring Company. Også flere andre tar denne teknologien raskt videre. Den er kommet mye lenger på veldig få år enn det noen hadde trodd for bare tre år siden.

Men likevel – helt umiddelbart – varsler Høyre at de kommer til å stemme ned forslaget om hyperloop-utredning. Representanten Orten sa i et intervju:

«Det er veldig prematurt å snakke om hyperloop fra Oslo til København. Høyre er et teknologioptimistisk parti, men vi vil bruke pengene på de store oppgavene vi allerede kjenner til» – bygge veier, tog. Han sier videre:

«Vi har såpass store problemer med å vei og bane per i dag, at vi må prioritere pengene på oppgavene vi allerede står overfor.»

Med andre ord er det sånn at på grunn av fortidens og dagens problemer får vi ikke tenkt ordentlig på framtiden. Det er det motsatte av framtidsrettethet og optimisme. Dette er faktisk å legge opp til å bomme på framtidens verdiskaping og arbeidsplasser, dersom vi ikke begynner å forberede oss på teknologirevolusjoner som vi kan se komme. Da kommer vi for sent til hyperloop-avgangen, og teknologien og patentene havner andre steder. SINTEF og Rambøll er allerede i gang med å satse, men trenger i tidlig oppstartsfase offentlig støtte og prosjekter. Men med Høyre går vi baklengs inn i framtiden også i denne saken.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:24:52]:** Det pågår en omfattende utvikling innenfor teknologi, en utvikling som Norge følger godt med på, fra både regjeringens side og norske forskningsmiljøers og norske kommersielle aktørers side. Det skjer vanvittig mye spennende. Det å være imot hyperloop-prosjekt konkret nå, er ikke det samme som at en ikke ser for seg muligheten i framtiden. Det betyr heller ikke at en lukker øynene for alt annet som skjer.

Vi synes det er spennende. Jeg traff Elon Musk da vi inviterte ham til Norge i april for to år siden. Vi har lyst til å være med på det som skjer i verden. Samtidig er det sånn at det er mange usikkerhetsmomenter rundt hyperloop, med kostnader, med driftssikkerhet, med kapasitet o.l. Derfor er det å starte et konkret prosjekt nå, et utredningsprosjekt, litt prematurt. Det betyr ikke at en dermed lukker øynene, men jeg synes at når Jernbanedirektoratet sier at dette er en av de tingene de synes er spennende, som kan komplementere måten vi transporterer oss på, så er det naturlig at de følger med i det arbeidet også fram mot neste Nasjonal transportplan. Det kommer jeg til å støtte opp om. Jeg synes det er bra vi har et statlig direktorat som er så offensive, men jeg kan også si at den offensiviteten støttes av stort sett alle de etater og selskaper som ligger under i hvert fall mitt område.

Kapittel 3 er det viktigste kapitlet i Nasjonal transportplan. Det handler om digitalisering. For selv om samfunnsdebatten stort sett handler om hvilken vei og hvilken jernbane som skal bygges, hvor neste sykkelvei skal gå, og hvor en skal investere i flyplasser, er det teknologien som kommer til å endre måten vi transporterer oss på, med hensyn til både hvordan vi planlegger reise, hvordan vi gjennomfører reise, og hva slags kjøretøy og farkoster vi velger.

Jeg er helt enig med Miljøpartiet De Grønne i at vi ikke må la gårdsdagens fartøy eller kjøretøy få begrense hva vi tenker er mulig i framtiden. Nettopp derfor skjer det vanvittig mye spennende. For bare få dager siden var jeg på ITS Norge-konferanse. Vi snakket om autonome

skip, fjernstyrte tårn, autonome brøytebiler, autonome busser og nasjonal ruteplan på app. Bare de fem tingene er eksempler der Norge ligger langt framme, gjennom miljøet i Kongsberg, på Gjøvik, Stavanger, Trondheim, fra statlige selskap, private forskningsinstitutt, private kapitalmiljø og bedrifter. Vi ligger langt framme på mye av dette. Så seint som i går var jeg på Fagernes flyplass i Valdres for å få demonstrert fullskala autonome brøytebiler – to stykker, ferdig programmert til å kunne rydde hele rullebanen. Vi ligger langt framme.

Når vi også vet at det er mulig å se for seg batteridrevne fly, som også Miljøpartiet De Grønne har vært opptatt av, kan det hende at det gjerne er en vel så god måte å komme seg til København på om 10–20 år som hyperloopen om minst like lang tid. Vi må heller ikke her tenke at her har vi funnet en eureka-løsning som skal styre over alt annet, når vi ser den bredden som er. Da tenker jeg at her kan vi faktisk være med og være pådrivere – på noen steder gjennom kunnskap og kompetanse, andre steder gjennom kapital, noen steder fordi staten er bestiller, andre steder fordi vi driver og finansierer forskningsmiljø.

Vi har en bred portefølje, som jeg har nevnt. På noen områder skal vi samarbeide mer med andre. Jeg har hatt diskusjoner med den finske ministeren om hyperloop-planene i Finland. Den finske regjeringen er ikke inne og finansierer og vedtar dette. Det er en mulighetsstudie de holder på med der også. Det er et privat initiativ, hvis man kan kalle det det, som langt ifra er så modent som en får inntrykk av fra noen av innleggene her. Men det er altså vanvittig spennende.

Samtidig mener jeg det er viktig at vi også klarer å se på de utfordringene vi har her i dag. De fleste folks transportproblem er ikke den turen en tar til København en gang av og til, det er den turen en tar inn og ut av de store byene hver dag for å komme seg til jobb, det er de turene en tar fra Vestlandet eller fra Nord-Norge med fisk til markedene i Europa. Da må vi klare å løse de utfordringene også, samtidig som vi klarer å ha perspektivene på alle de ulike teknologiene som er under utvikling, og der Norge har større forutsetninger for å bidra på noen områder enn på andre. Det vi har av klynger innenfor skipsfarten, er gjerne det beste området der Norge kan bidra til å endre verden. Det vi har gjort innenfor elbiler, viser at vi som nasjon ikke nødvendigvis trenger å lage alle ingrediensene selv, men vi kan lage et system som gjør at nordmenn mer enn noe annet folkeslag er opptatt av at elbiler er kult, elbiler vil vi kjøpe, og det bidrar til å utvikle og inspirere andre land til å kopiere og gjøre de samme tingene. Jeg tenker vi skal være med og bidra på mange områder.

**Presidenten:** Ingen har bedt om replikk.

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

**Helge Orten (H) [16:30:12]:** Jeg skal være ganske kort. Jeg vil bare knytte en liten kommentar til representanten Stoknes og innlegget fra Miljøpartiet De Grønne.

For meg er ikke dette en diskusjon for eller mot teknologien hyperloop, for den er utrolig spennende. Jeg er stort sett nysgjerrig på alt som er av ny teknologi innenfor transportsektoren og ellers, for det kan både bety at vi kan ha en mer miljøvennlig og bedre transportsektor, og det kan bidra til å skape arbeidsplasser i Norge.

Det jeg kommenterte tidligere, som det ble referert til i innlegget til representanten Stoknes, handler om det konkrete forslaget om en mulighetsstudie mellom Oslo og København. Jeg synes det er prematurt å begynne med en mulighetsstudie før vi har fått forsket nok, og før vi har fått prøvd ut denne teknologien nok. Dessuten synes jeg den typen avveininger hører best hjemme i arbeidet med Nasjonal transportplan. Det var bakgrunnen for den kommentaren, og jeg tenker at både statsråden og andre her har vært ganske framoverlente med hensyn til å ta i bruk ny teknologi i transportsektoren. Det betyr også at det er god vilje til å være med på å legge til rette for FoU-aktiviteter og bidra til at ny teknologi blir forsket fram og prøvd ut, og at vi kan ta i bruk ny teknologi i transportsektoren når den er klar til det.

Men å starte en mulighetsstudie basert på en såpass uprøvd teknologi som dette synes jeg er for tidlig.

**Per Espen Stoknes (MDG) [16:31:58]:** Når er det for tidlig, og når er det for sent? Jeg har lyst til å nevne en annen næring som vi diskuterte i Norge på 1990-tallet, nemlig vindkraft. Det var den gangen en umoden teknologi, man tenkte forskning og utvikling, og Norge fant ut at det kunne vi forske på. Det var veldig mange flinke vindkraftforskere i Norge som gjorde mye bra, men det danskene gjorde, var at de i stedet bygde opp industrien sin, og de har i dag verdens største vindkraftselskap, Vestas, som eksporterer for milliardverdier i euro i året.

Den teknologioppbyggingen som norsk forskning var med på å legge til rette for på 1990-tallet, kom det ingenting ut av, for det kom aldri en ordentlig offentlig satsning som hos danskene.

Representanten Orten nevnte at det er for tidlig for mulighetsstudien, fordi vi ikke har det datagrunnlaget som trengs. Jeg kan fortelle at det allerede er gjort mulighetsstudier, f.eks. mellom Tallinn og Helsinki og mellom Helsinki og Stockholm. Og nå har Deutsche Bahn, Europas største togaktør, regnet på mulighetsstudier mellom Berlin og Skandinavia – skal de gå for Malmö, skal de gå

for Göteborg, skal de gå for København? Dette er allerede et pågående arbeid og arbeid som er gjort.

Vårt forslag var ganske enkelt myntet på at Norge her bør kjenne sin besøkelsestid. Nå kommer det bare til meg på engelsk, men dette er en «window opportunity», som er åpen en stund. Etter at de første løsnin-gene er utviklet, vil de som begynner å levere til den første vellykkede, driftssikre banen, ha patentene. De vil ha kontraktene, og de vil kunne bygge en leverandøri-n-dustri for en ny type infrastruktur som antagelig kan beløpe seg til mange milliarder dollar – hundrevis av milliarder dollar – utover i de neste tiårene. Det er muligheten, det åpne vinduet som vi ikke helt vet når lukkes, og skal vi vente på neste NTP og ta dette inn som en del av den, er jeg redd for at det vinduet har blitt lukket når vi kommer til handling.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12.

Sak nr. 13 [16:34:15]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet (Innst. 157 S (2017–2018), jf. Prop. 36 S (2017–2018))*

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

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

– Det anses vedtatt.

**Jon Gunnes (V) [16:35:12]** (ordfører for saken): Det er en stor glede for meg å legge fram en sak som egentlig – for å si det sånn – har vært med på hele løpet til Miljøpakke Trondheim. I 2008, da den ble skapt, var jeg en av dem som var initiativtaker, og ikke minst var Venstre et av de partiene som var med og skrev under på hvordan man skulle samarbeide om å få til Miljøpakke Trondheim.

Hva skjedde egentlig på vinteren i 2008, for omtrent akkurat ti år siden? Jo, da kom det første klimaforliket på Stortinget. Det ble vel sagt ganske klart rundt omkring i byer, i andre kommuner og i fylkeskommuner at det er greit, det skal bidras nasjonalt, men det meste må gjøres lokalt. Det var et klart signal til oss politikere som den gangen var på lokalt nivå, om å være med på å bidra til tiltak. I Trondheim var det slik at det ikke var noen pla-

ner om f.eks. ny E6 rundt byen. Det var ingen planer om noen bedre bussforbindelser og andre sykkel- og gangtiltak. Det ble et rent politisk initiativ for å ta tak i dette, og i april 2008 skrev flere partier under.

Det har vært slik i Trondheim, uten å gå inn i hele historien, at mange partier har stilt seg bak miljøpakken.

Nå har vi kommet til trinn 3, og det er det vi skal vedta i dag. Da er det innkrevjingsperioden man ser for seg. Den var fram til 2024, men man ser allerede nå at det er store tiltak, og man trenger lengre tid for å få inn mer penger til det man ønsker i Trondheim. Ikke minst er man avhengig av en brukerfinansiering for å regulere noe mer av trafikken. Det er det man søker om her, å utvide fra 2024 til 2029, og eventuelt til 2033.

I tillegg må innkrevningstakstene og rabattsystemet forandres – takstene på grunn av behovet for penger og ikke minst rabattsystemet på grunn av nye forskrifter fra Samferdselsdepartementet og et enklere og bedre system for innkrevningen av brukerfinansiering.

Det er nok hovedanledningen til at Trondheim søker.

Så er det interessant hva de faktisk har tenkt å bruke disse pengene til – det er alltid noe som er viktig. Det er lokale initiativ, og det er viktig at Stortinget følger opp med tanke på deres ønsker og formål, men man må samtidig være klar på at hvis noen av disse forslagene eller tiltakene blir dyrere, må man bruke portefølje-forvaltning, slik at noe må vike.

Det som jeg tror er viktig i Trondheim nå, er Nydalsbrua. Jeg vet ikke om alle kjenner til det navnet, det er ikke veldig kjent. Det er egentlig ny Sluppen bru – presidenten er også kjent med stedet – vi snakker om, men Nydalsbrua er det offisielle navnet. Man lar nå Trondheim og miljøpakken forskuttere byggingen på et mye tidligere tidspunkt enn hva som lå i NTP. Det er politiske vedtak både i fylkestinget og i bystyret som tilsier at man ønsker å gjøre det på denne måten. Jeg tror det blir en meget god ordning for Trondheim at de får den etterlengtede miljøbrua, som jeg ofte kaller den, for den vil helt klart avlaste både Midtbyen og andre belastede veistrekninger.

**Kirsti Leirtrø (A) [16:40:34]:** Jeg må si at jeg deler gleden med Gunnes. Dette er en bra sak for Trondheim og Trøndelag.

Arbeiderpartiet vil halvere klimagassutslippene fra transportsektoren innen 2030. Her vil storbyområdene være spesielt viktige. I storbyområdene skal trafikkveksten skje ved bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det vil bidra til å redusere klimagassutslipp og lokal forurensing og til å løse køproblemer i byområdene. Det er også viktig å sikre at kollektivtrafikken er utslippsfri.

Trondheim har tatt krevende beslutninger og satt nødvendige, men høye, miljømål for byen sin. De har

sammen med Trøndelag fylkeskommune økt kollektivandelen formidabelt hvert eneste år, og i de siste årene særskilt mellom nabokommunene og Trondheim. Det er en regional motor. Trondheim er også en historisk by med ett sentrum. Her har de tatt store grep når det gjelder sykkel og gange, og det er utrolig flott å kunne gå og sykle langs fjorden og vekk fra biltrafikken. De har laget en egen sykkelstrategi, og de lykkes hver dag i å gjøre byen bedre og mer miljøvennlig og har folkehelse i fokus.

Dagens kollektivstruktur har store begrensninger ut og inn av Trondheim. Man får ikke flere busser gjennom sentrum i rushtiden, og man må bedre framkommeligheten. Derfor har de nå tatt tak i å innføre metrobuss og metrobusstraseer – et stort løft for kommunen, men også for fylkeskommunen, og det er viktig at de lykkes. Vi vet f.eks. at etterslepet på fylkesveier er økende i hele landet.

Vi mener at staten må være villig til å finansiere en større andel av investeringskostnadene. Vi foreslår derfor å øke statens andel fra 50 til 70 pst. av kostnadene ved store kollektivinvesteringer i storbyene. Vi foreslo å styrke satsingen med 300 mill. kr i 2018 ut over regjeringens forslag. Denne styrkingen av finansieringen vil bl.a. kunne muliggjøre raskere ferdigstilling av prosjekter og gjøre det mulig å bygge ut en større del av et sammenhengende sykkelveinett i byen og en ytterligere styrking av kollektivtilbudet gjennom flere avganger.

Hver kollektivpassasjer koster penger. Skal vi nå våre egne klimamål, må vi også bidra med tilskudd til drift av kollektiv for fylkeskommunen. Vi poengterer derfor dette i en egen merknad. Det kan skje enten gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen.

Så er vi glad for at vi får støtte i behovet for å gi anledning til å utvide gjeldende låneramme ut over 1 mrd. kr for å unngå at forskutteringen av Nydalsbrua medfører store ulemper for gjennomføringen av andre viktige prosjekt i Miljøpakke Trondheim. Vi minner om at det ikke hadde vært nødvendig om vårt forslag i NTP om å sette av 400 mill. kr til brua først i perioden hadde blitt realisert.

Nye Veiers igangsetting av firefeltsvei mellom Trondheim og Stjørdal utfordrer klimamålene for byen vår om en ikke gjør andre ting samtidig. Da vil det være viktig å følge opp Stortingets vedtak om elektrifisering av Trønderbanen og økt frekvens.

En annen utfordring er godstransport i og rundt byen. Nå får vi en midlertidig godsterminal. Her jobber kommunen og fylket godt med en godsstrategi, og staten må følge opp med nok midler til å få på plass infrastrukturen rundt en endelig godsterminal.

Jeg tar opp forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og SV.

**Presidenten:** Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Nils Aage Jegstad (H) [16:45:12]:** Jeg vil vise til saksordførers grundige redegjørelse og bare komme med noen kommentarer.

For det første – bymiljøavtalen omfatter hele porteføljen til Miljøpakke Trondheim. Avtalen omfatter også prosjekt/tiltak som vil bli finansiert med belønningsmidler, og prosjekt/tiltak på riksvei som blir finansiert med midler fra rammen til programområdetiltakene i byområder med bymiljøavtaler eller byvekstavtaler.

Gjennom ordningen med statlige tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt vil staten dekke halvparten av de samlede kostnadene ved prosjektet MetroBuss i Trondheim trinn 1. I denne sammenheng vil jeg understreke at regjeringen forplikter seg til å gi et tilskudd på 50 pst., verken mer eller mindre. Det gir forutsigbarhet for begge parter. Dette er mye mer enn hva man fikk av den rød-grønne regjeringen. Når Arbeiderpartiet nok en gang foreslår 70 pst., er det vel et resultat av læring. Men dekningen er fortsatt uklar. Nå kan jo Arbeiderpartiet hver gang de blir nedstemt, si at de kan flytte de samme pengene til neste prosjekt, i full forvisning om at det blir nedstemt der også.

Saken er behandlet i Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Den lokalpolitiske behandlingen gjør det etter Høyres mening vanskelig å endre spillereglene, fordi de lokale partene har blitt enige om spillereglene. I komitébehandlingen blir det imidlertid åpnet for at det kan søkes om en utvidelse av lånerammen med 500 mill. kr, hvis partene er enige om det. Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre legger til grunn at bomtakstene kan reduseres ved at en legger løpende rente eller fastrente til grunn for kostnadsberegningen. Det forutsettes at partene er enige om dette.

Prosjektet Miljøpakke Trondheim blir prioritert gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene blir prioritert på grunnlag av de samlede vurderingene basert på bidrag til måloppnåing, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Det kan bli gjort endringer innenfor pakken for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring. Ved kostnadsøkning i prosjektene/tiltakene skal porteføljen reduseres. Jeg tror det er viktig å merke seg dette. Det innebærer at eventuell kostnadsøkning på enkeltprosjekter må balanseres ut lokalt. Dette er for så vidt et prinsipp jeg er vel kjent med gjennom årene som medlem av styringsgruppen for Oslopakke 3.

Samferdselsdepartementet åpner for å forskuttere 800 mill. kr av de statlige midlene med bompenger til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger. Forut-

setningen for en eventuell forskuttering er at det ikke blir behov for å øke fullmakten til lånopptak ut over nivået som er lagt til grunn i trinn 2, altså 1 mrd. kr. Dette er et viktig signal som sikrer rasjonell utbygging av prosjektet.

**Tor André Johnsen (FrP) [16:48:36]:** Vi behandler i dag Miljøpakke Trondheim trinn 3. Her har vi enda en «pakke» som folket og i hvert fall ikke bilistene vil ha. Jeg merker meg at denne proposisjonen legges fram basert på lokalpolitiske vedtak hvor det ønskes forlenget innkrevningsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet. Proposisjonen legger opp til å forlenge innkrevningsperioden med fem år, til utgangen av 2029. I tillegg blir det foreslått endringer i takst- og rabattsystemet, som bl.a. vil føre til at gjennomsnittstakstene blir økt med 2 kr per passering.

Dette forslaget innebærer at innbyggerne og bilistene pålegges ytterligere økonomiske belastninger. Fremskrittspartiet mener at dette er feil. Vi ønsker å lette den økonomiske byrden for bilistene i stedet for å påtvinge dem ytterligere økonomiske kostnader. Bakgrunnen for dette forslaget er et lokalpolitisk ønske om både å forlenge innkrevningsperioden og også å øke bomtakstene. I regjering er Fremskrittspartiet en del av et forpliktende samarbeid med både Høyre og Venstre, som begge ønsker forlenget innkreving og økte satser. I tillegg forholder vi Frp-ere oss til og respekterer lokaldemokratiet. Følgelig vil Fremskrittspartiet stemme for forslaget, til tross for at vi lokalt har stemt imot, og at vi mener de vedtakene som er gjort lokalt, innebærer at bilistene må bære en for stor byrde.

Fremskrittspartiet ønsker å gjøre hverdagen enklere for landets bilister. Derfor har vi foreslått tiltak som vil lette byrdene som lokalpolitikere i Trondheim ønsker å pålegge bilistene.

For det første har vi, sammen med de andre regjeringspartiene, lagt til grunn at bompenger og takstene kan settes lavere, basert på markedsrente eller binding av renten, dersom partene er enige om det. Dette vil åpne for at det er mulig å gjøre bompengebelastningen mindre enn det som det legges opp til i proposisjonen, og som er lagt til grunn lokalpolitisk, mot Fremskrittspartiets stemmer.

For det andre ønsker Fremskrittspartiet å redusere taket på antall bompaseringer. Opprinnelig legges det opp til et tak på 110 passeringer per måned for begge takstgrupper og alle kjøretøy med gyldig brikke og avtale. Fremskrittspartiet mener at dette taket er altfor høyt og vil medføre en urimelig økonomisk belastning for bilistene, og da særlig for barnefamilier med ekstra behov for å kjøre barn til og fra barnehage, skole og fritidsaktiviteter. Vi mener derfor at passeringstaket må settes be-

tydelig lavere for å unngå at noen får en stor økonomisk belastning som er helt urimelig. Dessverre blir Fremskrittspartiet alene om dette ønsket om å redusere bompengebelastningen og gjøre hverdagen enklere for Trondheims bilister.

Arbeiderpartiet foreslår å be regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av MetroBuss. Jeg vil her vise til at stortingsflertallet har lagt til grunn 50 pst. tilskudd til kollektivtiltak i de store byene, noe som er betydelig mer enn det Arbeiderpartiet bidro med da de selv satt i regjering. Jeg merker meg også at Arbeiderpartiet stadig viser til at de mener staten skal finansiere «inntil» 70 pst. av store kollektivprosjekter. Bruken av ordet «inntil» er svært lite forpliktende, og jeg setter store spørsmålstegn ved troverdigheten i Arbeiderpartiets forslag. Basert på Arbeiderpartiets egne bevilgninger til kollektivtransport gjennom åtte år i regjering er dette også lite troverdig.

Jeg merker meg også at SV i sine merknader viser til at bystyret i Trondheim mener det er behov for økt støtte til drift av kollektivtransport, og på denne bakgrunn ber staten stille med økt støtte gjennom belønningsordningen eller over økt rammetilskudd til fylkeskommunene. Høyre–Fremskrittsparti–Venstre-regjeringen med støtte fra Kristelig Folkeparti bevilger historisk mye til samferdsel, og bevilgningene til kollektivsatsing i og rundt byområdene er historisk høye. Da SV derimot satt i regjering, bidro de ikke med mer enn inntil 20 pst. finansiering til byområdene. Sittende regjering bidrar altså med 50 pst. Det er en stor forskjell, det er en klasseforskjell, og jeg merker meg således at SV har betydelig høyere ambisjoner på vegne av en regjering med Fremskrittspartiet, enn de hadde på vegne av seg selv da de satt i regjering.

**Siv Mossleth (Sp) [16:53:16]:** Miljøpakke Trondheim trinn 3 er en revisjon som innebærer forlenget innkrevningsperiode på fem år, og de økte inntektene skal bidra til at kommunen og fylkeskommunen kan finansiere sin del av MetroBuss-prosjektet, i tillegg til knutepunkt og gang- og sykkelstier.

Senterpartiet ønsker å stemme for komiteens tilråding i saken. Vi mener det er bra å åpne for å forskuttere 800 mill. kr av de statlige midlene med bompenger til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua, eller Sluppen bru, med tilknytninger. Vi har også merket oss at det er forventninger om statlig finansiering av Sluppen bru, og at det som lå inne i NTP 2014–2023, ikke følges opp i NTP 2018–2029. Det er positivt at fylkeskommunen og kommunen viser vilje til å forsere utbyggingen av denne brua, og det må ved behov gis anledning til å utvide lånerammen ut over 1 mrd. kr.



Når det gjelder representanten Johnsen's forslag, presiserer han at Fremskrittspartiet mener at bompengebelastningen på bilistene er for høy. Men slik jeg forstår det, er det en statsråd fra Fremskrittspartiet som fremmet denne saken, så det er en type dobbeltkommunikasjon som fremmes nå, som gjør at jeg blir ganske usikker på hva Fremskrittspartiet egentlig mener i denne saken – om det er et veldig stort sprik mellom Fremskrittspartiet på Stortinget og Fremskrittspartiet i regjering, og om det er en form for dobbeltkommunikasjon.

En annen ting i denne saken er at det er i ferd med å bli etablert en praksis der prioriteringer i bypakken blir fjernet fra folkevalgt styring gjennom såkalt porteføljestyring. Beslutningen om hvilke tiltak som settes i gang først, og hvilken framdrift vi skal ha, blir fjernet fra folkevalgte organer og inn i styrerom og direktorat. Senterpartiet er ikke tilhenger av en slik utvikling. Vi ønsker fortsatt at folkevalgte skal ha styring over fellesskapets midler.

**Arne Nævra (SV) [16:56:33]:** I transportpolitikken for de store byene er faktisk alle partiene nå enig i en viktig ting, at all vekst i persontrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Det er en fantastisk enighet. Det er en aldri så liten revolusjon – både i transportsektoren og i byutviklingen. Til og med Fremskrittspartiet er med på dette, det er fantastisk. De som framstiller seg som bilens beste venn, er også enig i at målet må være at det ikke skal bli mer biltrafikk i og rundt de store byene.

Nullvekstmålet betyr ikke at vi aldri skal være med på veiprojekter, men at vi heller ønsker å prioritere veiprojekter som gjør trafikken tryggere, enn storstilte utbygginger som bidrar til mer biltrafikk. Det tror jeg salen er kjent med.

For å nå nullvekstmålet er bypakken eller byvekst-avtalene et veldig viktig instrument. Dette er noe helt nytt, og det er noe veldig godt – et av de beste verktøyene vi har. SV vil derfor stemme for tilrådningsen i denne innstillingen. Men skal vi nå nullvekstmålet, er det viktig å se på innholdet i og innretningen av bypakken. Hvor sterke grep tar vi? Hvor sterke grep inneholder bypakken? Er det mulig i enda større grad å bidra til at pakkene blir et effektivt instrument for å hindre vekst i biltrafikken?

I denne bypakken foreslår vi noen grep i den retningen. For det første mener vi det er viktig og riktig at staten skal ta 70 pst. av kostnadene ved store kollektivprosjekter rent generelt, ikke bare 50 pst. Vi har også synliggjort at det er mulig å finne rom for denne typen prioriteringer i de alternative statsbudsjettene våre. Der har vi foreslått å øke bevilgningene til kollektivtrafikk i fylkes-

kommunene med 200 mill. kr og 500 mill. kr i økte belønningsmidler til de store byene.

For det andre mener vi at det bør utredes muligheter for en bybane for å sikre tilstrekkelig kapasitet på sentrale linjer i kollektivtrafikken i Trondheim. Rutestrukturen for buss vil endres fra 2019. Det er behov for å utrede en bybane for å sikre kapasitet også i framtiden og for å fange opp store utbyggings- og/eller omformingsprosjekter på strekningen Sluppen–Elgeseter–Nyhavna–Lilleby–Rotvoll, med mulig forlengelse til Dragvoll. Vi fremmer derfor forslag om en slik utredning. Men vi ønsker ikke å binde oss til hvilken trasé den skal ligge i, og kommer derfor til å stemme imot Rødts løse forslag.

Til sist: Vi støtter den pågående utbyggingen av E6, Jaktøya–Klett–Setervegen. Det er kanskje overraskende for noen, men en sentral grunn til at vi går inn for det, er at vi ønsker å sikre økt framkommelighet for buss. Vi må sørge for at bussene ikke står i kø, og dermed gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv. Det er derfor vi fremmer forslag om å etablere to kollektivfelt på den nye firefeltsveien, i tråd med lokale SV-forslag.

Til representanten Johnsen, som henviser til en historikk om SVs standpunkter når det gjelder støtte til bysatsinger, til bypakker, og snakker om 20 pst. og opptil 50 pst. Han henviste også til 70 pst., i Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstrepartis forslag. Hvor langt tilbake skal vi gå? Jeg tror ikke Gerhardsen visste om bypakker. Vi har henvist til alternative budsjetter, og vi er ærlige. Vi henviser til områder vi skal ta pengene fra, og hvor vi vil bruke pengene. En ærlighet har jeg etterlyst veldig mange ganger i budsjetteringen her i salen.

Byvekstavtalene er veldig viktige. Det er veldig viktige verktøy, og jeg lengter etter å se min egen bypakke, Buskerudbypakken, som formodentlig kommer innværende år. Den har ennå ikke kommet på plass, det er ennå ikke bommer i Drammen. Derfor er også kollektivandelen utrolig lav, mens bilettheten er utrolig høy.

Med dette tar jeg opp de forslagene som Sosialistisk Venstreparti har fremmet i innstillingen.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:01:52]:** Som politikere bør vi jobbe for å hjelpe folk med å få en enklere og bedre hverdag. For mange betyr det å ha gode transportløsninger, som gjør at en kommer seg til og fra jobb og til og fra kulturtilbud, fritidsaktiviteter, skole, venner og familie på en enkel og god måte. Det handler om å utvide bo- og arbeidsregionene, slik at arbeidstakere og arbeidsgivere finner hverandre der det er mulig for fa-

milier å slå røtter, og samtidig kunne ha et stort nedslagsfelt når det gjelder hvor en kan jobbe. Hvis vi ødelegger den hverdagen ved at reisetiden blir for lang og for kronglete, betyr det at folk får mindre frihet i hverdagen. Det betyr at en oftere må flytte på seg for å kunne ha den arbeidsplassen en ønsker, men gjerne med mindre tilfredshet for ektefellen. Jeg mener det er viktig at barn og unge kan få slå røtter, og at familier kan etablere seg. Nettopp derfor er det så viktig at vi sørger for gode transportmuligheter både i byen og til og fra byene.

Miljøpakke trinn 3 er en revisjon av eksisterende Miljøpakke trinn 2. Dette er et lokalpolitisk ønske etter lokalpolitisk behandling, så når Senterpartiet og andre lurer på hvor ideene kom fra, bør de snakke med de lokale politikere. Jeg er opptatt av at vi skal lytte til lokale ønsker, selv om jeg ikke alltid er enig i dem. Det handler om at en må få lov til å utvikle de byområdene som en selv bor i, og hvor velgerne har gitt flertall for løsningene.

De endringene som foreslås her, gjøres for å tilpasses miljøpakken og forpliktelsene i bymiljøavtalen med tilhørende nullvekstmål. Det er ifølge lokale myndigheter en viktig forutsetning for å nå nullvekstmålet med de endringene som her foreslås. Vi har tatt dem til følge i det vi fremmer for Stortinget.

Disse endringene skal sette kommunen og fylkeskommunen i en situasjon der de kan bidra med sin halvpart til MetroBuss gjennom den såkalte 50/50-ordningen. I tillegg skal midlene gå til knutepunktutvikling, utvikling av sammenhengende nett for gående og sykklende og realisering av veiprosjekter som inngår i miljøpakken. Ett av dem er Nydalsbrua, tidligere Sluppen bru, der vi åpner for at en lokalt skal kunne forskottere bevilgninger, slik at en kan komme raskere i gang med bygging. Det mener jeg er helt nødvendig. Jeg har selv vært og sett på området flere ganger, både med lokalt næringsliv og lokale politikere, og det er ingen tvil om at den flaskehalsen gjør hverdagen mindre trivelig for mange reisende, uavhengig av hvilke transportmidler en bruker.

Det er viktig at staten er med og bidrar økonomisk i dette, både fordi det gjør at bompengene kan være lavere enn de ellers ville vært, og fordi det gir en forutsigbarhet for å kunne realisere prosjektet. Under dagens regjering har vi med de såkalte belønningsmidlene sørget for å få mer enn en dobling av bevilgningene, nesten en tredobling. De siste fire årene var det bevilget ca. 5,1 milliarder kr til belønningsordning, opp fra 1,8 de foregående fire årene.

Det er bra at det er et stort engasjement i Stortinget for å sørge for fortsatt god satsing også fra statens side i byene. Men jeg tror at de fleste som gjør vurderinger,

tenker at én fugl i hånda er bedre enn ti på taket. Når en kan ha 5,1 milliarder kr i hånda framfor 1,8 med nye løfter, tror jeg de fleste ser hvor en får til best utvikling av kollektivinfrastrukturen.

Det handler om forutsigbarhet. Når noen lover «inntil 70 pst.», vet vi at i mange byer har det vært nærmere 0 og 10 pst. enn de 70 pst. Skal en få investeringer i det omfanget som en planlegger i Trondheim, Bergen, Stavanger, Oslo og andre byer, må det være en forutsigbarhet for hvor mye penger som faktisk er der. Det å love «inntil 70 pst.», som enkelte partier her gjør, høres veldig offensivt ut, men historien tilsier at mange investeringsprosjekter ikke ville blitt gjennomført med de pengene som faktisk da hadde blitt bevilget.

Det borgerlige flertallet, der Venstre nå sitter i regjering og Kristelig Folkeparti fortsatt kan være stolt av de budsjettforlikene vi har hatt, har sørget for at Trondheim nå kan bygge et helt annet bussystem enn det en har kunnet få til tidligere.

Så er det samtidig viktig når enkelte sier at her kan en omprioritere, å huske at pengene tas fra store og viktig veiprosjekter. Det betyr bl.a. at E6-investeringene nord og sør for Trondheim ikke ville blitt den samme realiteten hvis en hadde gjort som SV her foreslår. Jeg tror at for regionen Trøndelag er det viktig å ha gode transportløsninger i Trondheim, men det er også viktig at alle de omkringliggende tettstedene og byene har gode transportåre seg imellom, og at vi også utvikler jernbanen i denne sammenheng.

**Presidenten:** Det åpnes for replikkordskifte. – Ingen har bedt om replikk, og vi går da tilbake til den ordinære talerlisten.

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

**Kirsti Leirtrø (A) [17:07:33]:** Jeg valgte å ta det som et innlegg og ikke som en replikk til statsråden. Det er litt hakk i plata fra Fremskrittspartiet om at det aldri er brukt så mye penger som nå. Det er jo korrekt, men det har heller aldri vært større behov. Så i forslaget fra Arbeiderpartiet og SV står det ikke «inntil 70 pst.», det står «70 pst.» og det var ikke «inntil 70 pst.» som ble foreslått i vårt alternative statsbudsjett, det var 70 pst. «Inntil 70 pst.» var i forbindelse med NTP, og det var basert på forpliktelser for de kommunene, bykommunene, for forfetting og med busstraseer. Det var ikke mulig å øke investeringene på MetroBuss-traseen i forrige periode, fordi den er under utbygging nå. Da fylkeskommunen tok over kollektivtransporten etter et prøveprosjekt i Trondheim, brukte fylkeskommunen 40 mill. kr. Hvis en skal ta med passasjerøkningen, trenger en 400 mill. kr om to år. Det er det som er bakgrunnen for at vi sier at det ikke skal tas fra videregående skole eller

bli et dårligere tilbud. Skal vi nå miljømålene våre, er vi nødt til å øke innsatsen.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

Sak nr. 14 [17:09:14]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Gina Barstad og Arne Nævra om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter (Innst. 155 S (2017–2018), jf. Dokument 8:102 S (2017–2018))*

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

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

– Det anses vedtatt.

**Tor André Johnsen (FrP) [17:10:28]** (ordfører for saken): Jeg har lyst til å takke komiteen for en god prosess og et godt samarbeid i behandlingen av denne saken.

Vi behandler i dag et representantforslag fra SV om å gi fylkeskommuner adgang til å stille miljøkrav i anbud for kommersielle bussruter. Per dags dato gir yrkestransportloven § 11 ikke hjemmel for å stille miljøkrav i anbud som gjelder konkrete ruter for buss, og representantforslaget krever dermed en endring av yrkestransportloven. Forslagsstillerne mener at en slik adgang for lokale politikere til å stille miljøkrav i transportsektoren er viktig for at de store byene skal kunne nå sine klimamål, og et sentralt virkemiddel for å omstille veitrafikken til lav- og nullutslipp.

Jeg mener tiltaket forslagsstillerne her ønsker å gjennomføre, er feil vei å gå, og at et slikt tiltak vil være lite tjenlig og virke mot sin hensikt. Det er flere grunner til det. I første omgang viser jeg til at i motsetning til lokal luftforurensning er utslipp av klimagasser et globalt miljøproblem, slik at effekten av utslipp av ett gram CO<sub>2</sub> vil være den samme, uavhengig av hvor utslippet finner sted. Dersom vi skal oppnå en mest mulig kostnadseffektiv virkemiddelbruk, bør utslipp av CO<sub>2</sub> i størst mulig grad reguleres med generelle, sektorovergrepene virkemidler, og ikke slik SV foreslår i dette representantforslaget.

Videre frykter jeg at det tiltaket representantene fra SV her foreslår, kan virke mot sin hensikt og skade en

næring som allerede er preget av marginal lønnsomhet. Det er utvilsomt at en slik adgang for fylkeskommunene til å stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter vil kunne påføre bussnæringen betydelige merkostnader og redusert lønnsomhet. Dette vil både kunne føre til økte billettpriser for kundene og til nedleggelse av rutetilbud som følge av manglende lønnsomhet. Skulle det bli tilfellet, vil det igjen føre til økt personbiltrafikk. Og da møter forslagsstillerne seg selv i døra og skaper et dårligere kollektivtilbud for landets innbyggere, samtidig som de legger til rette for en økning i personbiltrafikken.

Jeg mener det er viktig å lytte til hva bussnæringen selv uttaler om de mulige konsekvensene av slike tiltak som SV her ønsker å gjennomføre. Næringen uttrykker stor bekymring for konsekvensene av en adgang for fylkeskommunene til å stille miljøkrav i anbud for kommersielle bussruter. NHO Transport viser bl.a. til at miljøkrav for kommersielle bussruter gjennom yrkestransportloven vil være nok et fordyrende element for selskapene og redusere muligheten for et markedsbasert tilbud i en næring der flere ekspressbussruter allerede har fått redusert frekvens eller blitt nedlagt som følge av manglende lønnsomhet. Dette vil bli et tap både for distriktene og for innbyggere uten personbil i byene som baserer både jobb- og fritidsreiser på et utbygd kollektivtilbud. Forslaget fra SV kan altså til syvende og sist kunne være både miljøfiendtlig og distriktsfiendtlig, og ikke gjøre noe annet enn å pålegge en næring preget av marginal lønnsomhet ytterligere økonomiske byrder.

Jeg merker meg at SV mener at muligheten til å stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter er en adgang lokalpolitikere skal kunne benytte seg av der de mener det er rimelig, og de viser til at et egnet eksempel vil kunne være å pålegge kjeder som IKEA, som tilbyr gratis buss til sine kunder, å kjøre med lav- eller nullutslipp. Nok en gang presiserer jeg at dette er feil vei å gå, og at tiltaket vil kunne virke mot sin hensikt – IKEA, som imponerer med på eget initiativ å sette opp gratisbuss for sine kunder. Det reduserer utvilsomt personbiltrafikken, og slik sett gjør IKEA en viktig jobb. IKEA burde snarere belønnes, stimuleres og roses for at de her på eget initiativ tar et samfunnsansvar og et miljøansvar, framfor å straffes med tiltak som kan redusere lønnsomheten og føre til at tilbudet legges ned. Nok en gang vil resultatet bli økt personbiltrafikk. IKEAs tilbud om gratisbuss viser at markedet fungerer. Dette er nemlig et initiativ IKEA selv har tatt, uten noen pålegg, krav eller forbud, slik som SV ønsker å iverksette.

Jeg er overbevist om at markedet vil fortsette å fungere også i fremtiden. Jeg er overbevist om at ny teknologi, som stadig blir bedre og bedre og mer og mer miljøvennlig, vil bidra til løsninger som gjør det mulig å opp-

rettholde et godt kollektivtilbud for innbyggerne, uten at en trer ytterligere avgifter, krav og byrder nedover ørene på næringen.

**Øystein Langholm Hansen (A) [17:15:09]:** I denne saken tilhører Arbeiderpartiet mindretallet, og begrunnelsen for vår stilling i denne saken er delt i to. På den ene siden har vi stor tillit til at de som er tillagt konsesjonstildelingen, også besitter den kompetansen som skal til for å vurdere om en søknad er tilstrekkelig god til å innvilges, eller om det er nødvendig å tilføre krav i tillegg til det selve søknaden inneholder. På den andre siden vet vi at miljø- og klimaspørsmål alltid må vektes veldig tungt når vi behandler konsesjonssøknader vedrørende persontransport.

I denne aktuelle saken ligger det inne at den som tildeles konsesjoner etter yrkestransportloven, ikke har lov til å stille krav som tilfredsstillende krav man stiller i andre sektorer i offentlig transport. Når fylkeskommunene kjøper tjenester for å frakte mennesker fra A til B, har man anledning til å stille slike krav. Men så snart noen skal drive forretning av dette i privat regi, kan vi altså ikke stille slike krav. Det betyr i praksis at dersom flertallet i Stortinget ikke vedtar dette forslaget, sitter vi stille og ser på at miljøet blir ofret på kapitalens alter.

I denne saken, som i flere andre saker som er tillagt fylkeskommunen, gir man tildelingsmyndighet uten myndighet til å stille krav om virkemidler for å drive en miljøvennlig tjeneste. SV har i denne saken fremmet et forslag som ville innbefatte slike muligheter i andre bransjer, gjennom å endre ordlyden til «å stille miljøkrav til alle fartøy med persontransport». Arbeiderpartiet er i prinsippet enig i en slik type forslag, men vi vil vurdere å komme tilbake til dette på et senere tidspunkt, når saken kan bli utredet på et prinsipielt grunnlag. Private, kommersielle ferjeruter og taxinæringen er ikke utgangspunkt for denne saken, og det har derfor heller ikke vært utredet i den saken vi behandler i dag. Vi stemmer derfor ikke for SVs forslag nå.

Når det gjelder flertallets innstilling i saken, vises det til Jeløya-plattformens mål om 40 pst. reduksjon i klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor. Da virker det noe hult at man ikke er villig til å tildele muligheten til å pålegge kommersielle aktører et pålegg om reduksjon.

I høringen i denne saken har store fylkeskommuner ønsket muligheten til å stille slike krav. Arbeiderpartiet mener at disse fylkene, i likhet med de øvrige, fortsatt opptrer med klokskap framover, også i disse sakene. Vi mener altså at de besitter den kompetansen som skal til, eller sørger for å skaffe seg den.

Skillet i denne saken går altså ut på om man har tiltro til fylkene, eller om man ikke har det. Arbeiderpartiet har denne tiltroen. Derfor er vi med på et forslag som

åpner for det. Med dette tar jeg opp Arbeiderpartiet og SVs framsatte forslag i saken.

**Presidenten:** Da har representanten Øystein Langholm Hansen tatt opp det forslaget han refererte til.

**Nils Aage Jøegstad (H) [17:19:01]:** I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som sikrer fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav for løyver til kommersielle bussruter gjennom § 11 eller § 9 i yrkestransportlova.»

Forslagsstillerne ønsker å gi fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav til kommersielle busser, noe de ikke har i dag. Dette gjelder transport som ikke inngår i et offentlig kjøp, enten den utføres med turvogn eller drives som rutetransport som krever ruteløyve.

Høyre deler på mange måter intensjonene i Dokument 8-forslaget, men vi mener at dette blir ivare tatt på andre måter. For det første inngår den dominerende andelen av busser i rute i det fylkeskommunale kjøpet av slike tjenester. Her stiller fylkeskommunene strenge miljøkrav til kjøretøyene. Kostnadene ved dette dekkes gjennom inngåtte avtaler. For busser som kjører rent kommersielt, vil merkostnaden måtte tas ut på billettprisen, noe som kan ha en uheldig effekt for næringen.

For det andre virker de generelle virkemidlene vi har tatt i bruk, i samme retning. Dette er bl.a. blitt påpekt av NHO Transport og Spekter. Det vises i denne sammenheng til at avgiftssystemet for transportsektoren bidrar til at kjøretøyene blir stadig mer miljøvennlige, og at ny og moderne teknologi trekker i samme retning. Det vises også til utviklingen av Euro 6-motorene.

Transporttilbudet til de kommersielle bussene er et viktig bidrag i kollektivtrafikken ved at de er grensekryssende og binder regionene sammen. De er spesielt viktige for deler av landet hvor annen kollektivtransport nesten ikke er tilstedeværende. Det vil være ytterst uheldig å påføre disse bussrutene krav utover det som gjelder generelt for tunge kjøretøy. Samferdselsdepartementet uttrykker bekymring for at forslaget åpner for skjønn som kan gi forskjellige rammebetingelser fra fylke til fylke. Dette vil være uheldig, da mange av rutene går gjennom flere fylker.

Høyre støtter derfor ikke representantforslaget.

**Ivar Odnes (Sp) [17:21:33]:** Eg vil fyrst få takka saksordføraren frå Hedmark for arbeidet og for framleggjinga av saka.

Senterpartiet er oppteke av miljøvenleg kollektivtransport og lokaldemokrati. I forslaget som er reist, ynskjer ein å gje fylkeskommunen høve til å stilla miljøkrav for dei kommersielle bussrutene, slik ein i fjor

ynskete å gje fylka høve til å gjera det same for drosjenæringa. Likevel er det ein del utfordringar i denne saka som ein i handsaminga ikkje har fått gode nok løysingar på. Mange av dei kommersielle rutene er fylkeskryssande, og ein situasjon med ulike miljøkrav i dei ulike fylka vil vera vanskeleg å handtera. I tillegg er det teknologiske utfordringar med annan teknologi enn diesel på dei lengre rutene.

Busstransport er for mange den einaste kollektive transporten som er tilgjengeleg. Fylkeskommunane har ansvaret for kollektivtransporten, og bussen er den transportforma som rekk ut til alle delar av landet. Mange stader er faktisk skuleruta det einaste kollektivtilbodet ein har. Senterpartiet ynskjer gjerne å setja fylka i stand til å bera busstilbodet over heile landet, og då er det ein betre fylkesøkonomi som er nykelen. Når det gjeld miljø, veit vi at dei kommersielle bussrutene berre står for 4 pst. av utsleppet frå den samla busstransporten. Fylkeskommunane har med andre ord handlingsrom til å gjera noko med 96 pst. av utsleppet frå busstransporten, slik regelverket er i dag.

Ekspressrutene er eit godt tilbod som bind folk saman. Dessverre har utviklinga vore negativ dei siste åra. Sidan 2007 har ekspressbussrutene mista 40 pst. av kundane sine på grunn av hard konkurranse. Desse rutene vert ikkje kompenserte for dei sosiale rabattane, slik t.d. togrutene vert. Dei har heller ingen fordelar i avgiftssystemet og må ofte betala dyrt for tilgang til kollektivknutepunkt. Dei driv i ein knallhard konkurranse med subsidierte tilbod, og billettprisen vert difor så høg at privatbilen fort vert eit rimelegare alternativ. Vi må difor spørja oss om strengare krav som driv kostnader og billettprisar opp, og dermed passasjertalet ned, hjelper oss med dei langsiktige klimamåla. Vi må i staden begynna å diskutera korleis bussen kan verta meir attraktiv for dei lengre reisene. Vi må leggja til rette slik at prisane vert konkurransedyktige samanlikna med andre reisealternativ, for buss er eit miljøvenleg alternativ.

Senterpartiet ynskjer meir buss og meir miljøvenlege bussar. Vi meiner fylka har alle verkemiddel for å gjera busstransporten miljøvenleg innanfor den transporten dei sjølve har ansvaret for. Ruter i Oslo er eit godt førebilete. Dei nyttar ny teknologi som el og biogass i arbeidet med utsleppsreduksjon, noko som òg er viktig for luftkvaliteten. Her har kanskje ein del andre fylke noko å læra gjennom sine krav i anbodet på buss.

Når det gjeld dei kommersielle rutene som dette forslaget handlar om, er utsleppa frå bussar i Euro 6-klassa låge. Ei større innfasing av biodiesel vil kunna gjera denne transporten karbonnøytral. Difor ynskjer Senterpartiet ei større satsing på norsk produksjon av biodiesel, fordi ei slik satsing òg vil gje større klimagevinst.

Senterpartiet kjem ikkje til å støtta forslaget som vi handsamar i dag. Vi fryktar at det vil svekkja konkurranseevna til busstransporten og redusera kollektivdelen. Vi meiner òg at den kommersielle delen er så liten at klimaeffekten av forslaget vert marginal. Det er ei rekkje andre tiltak ein heller bør ta tak i for å redusera utsleppa i buss- og transportsektoren.

**Arne Nævra (SV) [17:26:16]:** Om fylkeskommunene ønsker å ta noen grep, om de ønsker å være miljøbevisste, så mangler de et verktøy i kassa, og det er det verktøyet vi ønsker å gi fylkeskommunene med dette forslaget. De har i dag ikke anledning til å stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter. For rent kommersiell busstransport, dvs. transport som ikke inngår i et offentlig innkjøp, enten den utføres med turvogn eller drives som rutetransport som krever ruteløyve, har man altså ikke hjemmel i yrkestransportloven til å kunne stille krav til kjøretøyene som benyttes, annet enn at de oppfyller veitrafikklovens krav til teknisk standard på kjøretøyer.

Denne saken ble aktualisert i forbindelse med et løyve til Turbuss Vest AS i Hordaland fylkeskommune, da det ble stilt spørsmål om muligheten til å stille miljøkrav ved tildeling av løyve til en IKEA-buss. Fylkesmannen innhentet en juridisk vurdering av spørsmålet fra et advokatfirma, og den vurderingen konkluderte med at loven ikke åpner for å stille miljøkrav for løyver som gjelder konkrete ruter. Statsråd Ketil Solvik-Olsen bekreftet også, i svar på et skriftlig spørsmål fra under tegnede, at det ikke er anledning til å stille miljøkrav til kommersielle bussruter for fylkeskommunen. Dette er bakgrunnen for forslaget i dag.

Et motargument fra statsråden, både da og i et brev til komiteen – i forbindelse med at han vurderte om det var behov for en lovendring – var at det var marginal lønnsomhet på en del kommersielle bussruter, slik også representanten fra Senterpartiet understreker, og at fylkeskommunen ikke har mulighet til å kompensere dem som får løyve, på samme måte som gjennom ordinære anbudsprosesser.

Jeg og SV anerkjenner at ekspressbussene er i en krevende markedsituasjon. Det er vi fullstendig klar over. Det kan løses ved f.eks. å åpne for sosiale rabatter, som medlemmene fra SV fremmet forslag om i forbindelse med behandlingen av Prop. 1 S for 2017–2018. Men dette er ikke et argument mot at fylkeskommunene skal gis mulighet til å stille miljøkrav for enkelte løyver.

Hvis man gir fylkeskommunen anledning til å stille miljøkrav, innebærer jo ikke det at fylkeskommunen vil stille disse miljøkravene til alle kommersielle bussruter, f.eks. ekspressbussar. De vil vurdere det fra sak til sak. Jeg synes for så vidt at det innebærer en veldig mistillit til fyl-

keskommunene, til de lokale, regionale politikerne – at de ikke har vurderingsevne fra sak til sak her. Det har jeg full tillit til at de har. Jeg tror faktisk at hvis det er utsatte ekspressruter, så vil de ikke stille strenge miljøkrav som gjør at de må innstille virksomheten sin, hvis det ikke er andre tilbud av kollektiv art på samme strekning. Jeg viser her til brev fra Hordaland fylkeskommune og Oslo kommune til transportkomiteen, der de rett og slett ber Stortinget sikre fylkeskommunene denne muligheten. De ønsker det siste verktøyet i kassa si for å kunne ta grep om miljøet i byen og i sin fylkeskommune.

Skal vi nå klimamålene våre for de store byene, må vi kunne ha politikere som stiller miljøkrav på alle fronter, det nytter ikke å si at det bare er en liten prosent her og en liten prosent der. Dette er et lite svar til Senterpartiet, som jeg synes er veldig leit ikke blir med på dette forslaget, først og fremst fordi det gir tillit til regionale politikere. Kanskje derfor er det ekstra skuffende.

Så til forslaget om å stille miljøkrav til fartøyer med persontransport utenom rute. Der vil jeg bare henvise til forslaget og si at også for personbåter som ikke går i fast rute, er det en tilsvarende situasjon. Det er derfor man må se på forslaget på den bakgrunnen. Vi har også et generelt prinsipp om at lokale myndigheter skal ha anledning til å stille miljøkrav til alle typer transport som det gis løyve til. Derfor forslag nr. 3.

Da tar jeg opp forslagene våre, som står i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Jon Gunnes (V) [17:31:41]:** I Jeløya-plattformen slås det fast klare mål om klimagassutslipp, i særdeleshet når det gjelder transportsektoren. Den har helt klart utfordringer, men også klare tekniske løsninger for å oppnå en klar reduksjon. Det sies at regjeringen skal legge en plan for å oppnå målet om fossilfri kollektivtransport innen 2025. Her er altså en ambisjon der man er veldig framoverlent når det gjelder utfordringene til kollektivtrafikken. Det er kollektivtrafikk vi snakker om her, og selv om det er få prosent ekspressbussler blant det som kjøres av busser i Norge, er det selvfølgelig noe. Vi tror at de også kommer til å få sine tekniske løsninger, slik at vi framover faktisk får ned utslippene på den siden også.

Jeg tror representanten fra Senterpartiet Ivar Odnes har mange gode poeng i dag, for det er viktig at vi ikke må ødelegge, at det blir færre ekspressbussler framover. Nå har det vært på et ganske bra nivå, og det er synkende. Hvordan reiser de som ikke tar ekspressbussen i dag? De kjører bil. Vi må få dem tilbake til bussen – at ekspressbussen blir et alternativ. Jeg tror det er feil på nåværende tidspunkt å stille kravene som SV har i sine forslag. Men samtidig skal vi ha høye ambisjoner.

Arne Nævra nevner fra talerstolen at byene må ta utfordringene. Vi var på Volvo-fabrikken i Göteborg, og hva fortalte de? Jo, de mest framoverlente – nesten – i hele verden når det gjelder elektriske busser i kommersiell drift, er byer i Norge. Selvfølgelig nevner jeg det fordi det var Trondheim, som da hadde bestilt 35 busser som neste år skulle gå på bare elektrisk drift. Neste by, som hadde bestilt 25 – litt under Trondheim, selvfølgelig – var Singapore.

Jeg tror det er en offensiv lokal prioritering, og den tror jeg vil gi seg utslag i – når ekspressbussene skal tilby kundene en god vare, en miljøvennlig vare – at dette blir veien vi bør gå.

Jeg håper at tiltakene som er under offentlig styring, helt klart hjelper på for at teknologien utvikles, og at det blir klare føringer og forventninger fra passasjerene om at det skal være miljøtiltak.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [17:35:35]:** I denne saken er det gode argumenter for å støtte forslaget, men det er også gode argumenter som trekker motsatt vei. Vi har fått en rekke innspill i denne saken, og vi har selvsagt vurdert innspillene grundig. Flere aktører argumenterer bl.a. med at det er marginal lønnsomhet – som flere har vært inne på – på en del kommersielle bussruter. Fylkeskommunen har ikke mulighet til å kompensere dem som har løyve, på samme måte som gjennom ordinære anbudsprosesser.

NHO Transport, Nettbuss og flere som har vært opp-tatt av at det er små marginer i bransjen, argumenterer bl.a. med at miljøkrav for kommersielle bussruter – gjennom yrkestransportloven – vil være nok et fordyrende element for selskapene, og at det vil redusere muligheten for et markedsbasert tilbud. Det påpekes at det i så fall blir et tap for alle som benytter dette kollektivtilbudet.

Kristelig Folkeparti erkjenner argumentenes relevans. Vi mener likevel at det er tungtveiende argumenter for at fylkeskommunene skal gi mulighet til å stille den typen krav.

Forslaget vil ikke innebære at det blir miljøkrav på alle kommersielle bussruter. Forslaget betyr imidlertid at lokalpolitikere kan innføre dette om de finner det rimelig og riktig. Det må og skal vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Jeg vil faktisk positivt anerkjenne det initiativet som SV har tatt her. I teksten i representantforslaget påpekes det som et eksempel at det burde være mulig for turistbussler og en stor kjede som IKEA å kjøre busser med lav eller nullutslipp uten at det nødvendigvis skal gå ut over lønnsomheten i bedriften som helhet. Det er Kristelig Folkeparti enig i.

Formålet med forslaget er nettopp å gi fylkeskommunale politikere muligheten til å stille den typen miljøkrav for kommersielle bussruter, noe de ikke har anledning til i dag. Hoveddelen av bussrutetransporten i Norge inngår i fylkeskommunalt kjøp av kollektivtransporttjenester. Der er det full mulighet til å stille miljøkrav gjennom lov om offentlige anskaffelser. Når det gjelder ren kommersiell busstransport, altså transport som ikke inngår i offentlige kjøp, har en i dag ikke hjemmel i yrkestransportloven til å kunne stille krav til kjøretøyene som benyttes. De skal naturligvis oppfylle veitrafikklovgivningens til en hver tid gjeldende krav til teknisk standard på kjøretøyer, men Kristelig Folkeparti støtter altså her en utvidelse. Derfor stemmer vi for forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og SV, og vi stemmer imot forslagene nr. 2 og 3, fra SV.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:38:49]:** Det skjer mye spennende innenfor buss- og tungbilssektoren. Det gir grunnlag for å være optimistisk når det gjelder hva en skal få til med tanke på å levere bedre kollektivtjenester, men også med tanke på å redusere utslippene fra de kjøretøyene som skal levere tjenestene.

I løpet av de siste årene har jeg vært og besøkt Volvo, som jeg oppfatter mange andre her også har gjort. Jeg har vært i Finland og besøkt Linkker. Jeg har vært i Tyskland og besøkt MAN. Vi har hatt besøk fra Nikola og fra andre aktører som alle jobber med ulike teknologier som skal levere utslippsfri kollektivtransport. Det er ingen grunn til å være pessimistisk med tanke på fremtiden. Vi har også gjennomført vurderinger i forbindelse med Nasjonal transportplan der vi har sett på den utviklingen som nå skjer innenfor personbilteknologi, og hva vi kan forvente oss av utslipp framover mot 2030, med tanke på Paris-målene våre, hvis vi ser en fortsatt utvikling når det gjelder utslipp fra nye kjøretøy, og hvordan det gjerne endrer atferden vår, med tanke på den bilparken vi vil ha i 2030. Hvis en har bildelingstjenester, autonomitet og mye er basert på elektrisitet, er det god grunn til å tro at mange av dieselbilene, selv om de vil være i garasjene, ikke blir brukt så mye som i dag, fordi tilgangen på kollektive reisemidler, tilgangen på personbiler som er batteridrevne, vil være langt bedre og påvirke atferden vår. De prognosene tyder på at utslippene kan reduseres med rundt 60 pst. i 2030 – langt over det som kreves for å nå Paris-målene.

Derfor skal vi være både målrettede og ambisiøse, men også stikke fingeren i jorda med hensyn til hva vi trenger å gjøre for at kollektivbransjen skal levere tjenester også i dag. Det kan være mange gode intensjoner rundt å ville stille strengere miljøkrav. Det forstår jeg. Samtidig har jeg vokst opp på bensinstasjon, og jeg har hatt en far som drev et busselskap i ti år, i Sirdal. Hvis

han skulle sittet og regnet på marginale tjenester når han ikke var helt sikker på hva rammebetingelsene ble, ville det ofte blitt litt for mye risiko i bildet til at man ville levere de tjenestene. Det er det jeg mener vi også må ta hensyn til her. Det er derfor det er viktig å ha ett felles, forutsigbart regelverk som alle aktørene kan ta hensyn til. En ting er å stille ekstra miljøkrav når staten eller fylkene er beredt til å betale for det. Da er det ikke en risiko for aktørene. Men hvis man i sånne sammenhenger som når en privat aktør ønsker å teste ut om det finnes et marked for en ny ekspressbussrute, eller et gratistilbud, sånn som Ikea har, som gjør at folk kan ta buss istedenfor bil for å komme dit de skal, kommer med velmente, strenge miljøkrav, eller det bare er en fare for at de miljøkravene kan stilles, frykter jeg at det er grunn til å tro at en del av det kollektivtilbudet som finnes på kommersielle vilkår, ikke ville eksistere.

Mellom mange gode hensikter og intensjoner mener jeg at det viktigste da er at vi sørger for at busstilbudet faktisk finnes, og at vi heller bruker litt lengre tid på å sørge for at de bussene som går, blir miljøvennlige, framfor at busstilbudet ikke finnes i det hele tatt. Og som sagt: For det rutetilbudet som vi kjøper fra offentlig side, kan vi stille miljøkrav allerede nå. Dette er det alternative tilbudet som kommer i tillegg, men som det ikke er noen garanti for faktisk vil finnes.

Jeg registrerer at et flertall i salen går imot forslaget, men jeg registrerer også at et flertall i salen er positiv til intensjonene her, at en viser til alt det arbeidet som tross alt skjer, den utviklingen som pågår hos fabrikantene og ikke minst i mange norske politiske miljø, der en gjennom fylker – og gjennom det regjeringen og Stortinget har signalisert – ønsker å gå i den retning.

Ekspressbusselskapene er dessverre i en situasjon der det er marginal lønnsomhet. Derfor er forutsigbare rammebetingelser ekstra viktig. Jeg har registrert at i Bussmagasinet ble dette forslaget omtalt med en veldig ensidig negativ vurdering fra bussbransjen selv. Det mener jeg bør være et av de viktigste signalene når en behandler et sånt forslag.

Jeg tror vi alle ønsker at flere skal velge å reise kollektivt. Da er et bredt og godt busstilbud en forutsetning, og da må vi ikke være så ambisiøse at vi faktisk ødelegger for nettopp et godt busstilbud.

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

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [17:44:03]:** Vi behandler i dag et representantforslag fra SV om å gi fylkeskommunale politikere mulighet til å stille miljøkrav i kommersielle bussruteanbud. Forslagsstillerne mener en sånn adgang for lokale politikere til å stille miljøkrav i transportsektoren er viktig for at de store byene skal kunne

nå sine klimamål. NHO Transport og næringen uttrykker imidlertid stor bekymring for konsekvensene av å stille miljøkrav. I likhet med næringen er jeg bekymret for at forslaget kan virke mot sin hensikt og føre til at det totale kollektivtilbudet svekkes.

Ekspressbuss og flybuss er et markedsbasert kollektivtilbud uten offentlige tilskudd. Bussene kjører over lengre strekninger og binder regioner og byer sammen, enten som eneste fylkeskryssende tilbud i distriktet, eller som et viktig supplement til toget. Det fleksible og kostnadseffektive busstilbudet finansieres i praksis gjennom billettinntekter fra de reisende. Miljøkrav for kommersielle bussruter gjennom yrkestransportloven vil være nok et fordyrende element for selskapene og redusere muligheten for et markedsbasert tilbud. Det blir i så fall et tap for distriktene og for innbyggerne uten personbil som benytter dette kollektivtilbudet til ferie- og fritidsreiser og jobb – og som da må benytte personbil i stedet. Forslaget fra SV kan altså være både miljøfiendtlig og distriktsfiendtlig og ikke gjøre annet enn å pålegge en næring preget av marginal lønnsomhet ytterligere økonomiske byrder.

Jeg mener tiltaket forslagsstillerne her ønsker å gjennomføre, er feil, og at et sånt tiltak vil være lite tjenlig og virke mot sin hensikt. Det er dessverre ofte en konsekvens av SVs politikk, at tiltakene virker mot sin hensikt og kan føre til reduserte kollektivtilbud i distriktene og til at personbiltrafikken øker. Jeg savner at SV hadde ønsket å se det store bildet og ikke ensidig påfører en næring økte kostnader uten vesentlig effekt.

Miljøegenskapene ved de enkelte kjøretøyene har betydning, og busselskapene følger med utviklingen. Euro 6-motorteknologi har i praksis løst NOx-utslippene for tunge kjøretøy. Når det gjelder CO<sub>2</sub>, er ekspressbussenes utslipp redusert grunnet både mindre transport og lavere drivstofforbruk. De står i dag for rundt 4 pst. av utslippene fra busstrafikken og er på god vei i riktig retning – helt frivillig og ved bruk av ny teknologi.

Jeg har tillit til den framtidsrettede holdningen bussnæringen har, og er overbevist om at markedet med stadig forbedret teknologi og nye og mer miljøvennlige løsninger gjør det mulig å opprettholde et miljøvennlig og godt kollektivtilbud for innbyggerne, uten å påføre distriktene dårligere kollektivtilbud som følge av ytterligere kostnad.

**Arne Nævra (SV) [17:47:19]:** Aller først en liten kommentar til Senterpartiet, som var bekymret for fylkeskryssende ekspressbuss: SV og Senterpartiet har hatt en liten dialog om dette, og vi har funnet ut at disse ordningene gjelder for der bussen er registrert, så det er i praksis ikke noe problem om det er fylkeskryssende

ekspressbuss. Så det er for så vidt avklart, og det problemet er vel litt ute av verden.

Vi hører stadig vekk, når det kommer forslag om miljøkrav og forslag om forskjellige miljøløsninger, at teknologien kommer. Så sier man veldig ofte – jeg har hørt det mange ganger her i salen – at intensjonen er bra, men så stemmer man imot, man sier nei. Da sitter jeg her som representant og tenker: Hvem er det som stritter imot hele tiden, hvem er det som presser på for å få endringer? Når utviklingen går den rette veien, går den rett og slett for sakte. Uten modige vedtak her i salen, klarer vi ikke ved hjelp av den teknologiske utviklingen å oppfylle miljøkravene våre og nå miljømålene våre, med hensyn til både Parisavtalen og klimaforlikene her i salen.

Det er viktig ikke bare å si at intensjonen er bra; det er viktig også å stemme riktig når det foreligger slike forslag. Jeg synes også det er veldig underlig at man ikke har større tiltro til lokale politikere, fylkeskommunale politikere og de regionale beslutningsmyndighetene. Det synes jeg er veldig leit. De argumentene som framføres av statsråden her, kunne godt blitt brukt hvis statsråden hadde sittet i fylkesutvalgene eller i et fylkesting. Der kunne han brukt dem, for det er der de beslutningene skal tas, i hvert enkelt tilfelle. Da kunne jeg fulgt statsråden langt på vei i hans vurderinger. Men her i salen synes jeg vi skal gi fylkeskommunenes politikere verktøy.

**Ivar Odnes (Sp) [17:50:00]:** Eg vil kommentera det siste innlegget. Eg er fullstendig klar over det representanten Nævra seier, om at dei krava vert sett til den fylkeskommunen som eventuelt er vertskommune for eit busselskap. Det er i stor grad Oslo, og Senterpartiet vert svært skeptisk viss vi skulle risikera å hamna i ein situasjon der Oslo set så strenge krav at ekspressbussane, som er svært viktige for distrikta, finn ut at dei må leggja ned sine tilbod, på grunn av at ein får så strenge krav.

Eg trur fleirtalet her i salen er opptekne av at vi skal sørgja for eit meir miljøvenleg kollektivsystem, men vi må òg sjå på konsekvensane av dei strenge krava, som vi risikerer vil føra til at vi flyttar meir trafikk over i privatbilane i staden.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 14.

Sakene nr. 15–19 er andre gangs behandling av lovsaker, og presidenten vil foreslå at sakene behandles under ett.

– Det anses vedtatt.



Sak nr. 15 [17:51:33]

*Stortingets vedtak til lov om endringer i statsborgerloven mv. (tap av statsborgerskap ved straffbare forhold)* (Lovvedtak 36 (2017–2018), jf. Innst. 173 L (2017–2018) og Prop. 146 L (2016–2017))

Sak nr. 16 [17:51:34]

*Stortingets vedtak til lov om endringer i matrikkellova og plan- og bygningsloven* (Lovvedtak 37 (2017–2018), jf. Innst. 165 L (2017–2018), Prop. 148 L (2016–2017) og Prop. 33 L (2017–2018))

Sak nr. 17 [17:51:35]

*Stortingets vedtak til lov om endringer i utlendingsloven (politiets tilgang til opplysninger om beboere i asylmottak mv.)* (Lovvedtak 38 (2017–2018), jf. Innst. 172 L (2017–2018) og Prop. 156 L (2016–2017))

Sak nr. 18 [17:51:36]

*Stortingets vedtak til lov om endringer i utlendingsloven (hjemmel til å gi generelle instruksjoner om tvangsmidler m.m.)* (Lovvedtak 39 (2017–2018), jf. Innst. 153 L (2017–2018) og Prop. 125 L (2016–2017))

Sak nr. 19 [17:51:37]

*Stortingets vedtak til lov om endringer i utlendingsloven (tvangsmidler mv.)* (Lovvedtak 40 (2017–2018), jf. Innst. 181 L (2017–2018) og Prop. 126 L (2016–2017))

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Da er Stortinget klar til å votere over sakene på dagens kart.

Sak nr. 1 er ferdigbehandlet.

*Votering i sak nr. 2*

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om endringer i straffeprosessloven og folketrygdloven (tilgang og rett til offentlige ytelser ved unndragelse fra straff eller strafforfølgning)

## I

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

§ 221 første ledd skal lyde:

Fra kjennelsen mister siktede retten til å rå over formuen, *herunder betalinger og andre overføringer av formuesgoder til siktede*, på annen måte enn ved gjenkallelig testament.

§ 221 annet ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Påtalemyndigheten informerer offentlig myndighet eller annen tredjeperson om kjennelsen når dette anses nødvendig.*

§ 222 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Tilsynsmannen kan gi enhver pålegg om hvordan betalinger og andre overføringer av formuesgoder til siktede skal gjennomføres.*

## II

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endringer:

§ 6-8 første ledd tredje punktum skal lyde:

Første og andre punktum gjelder også ved opphold i tilsvarende institusjon eller anstalt i utlandet, *og dersom medlemmets formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

§ 6-8 annet ledd skal lyde:

Stønaden faller bort fra og med kalendermåneden etter at oppholdet *eller forvaltningen av formue* tar til, hvis ikke noe annet blir bestemt i medhold av fjerde, femte eller sjette ledd. Når medlemmet blir skrevet ut fra institusjonen/boligen *eller forvaltningen heves*, utbetales det igjen stønad fra og med kalendermåneden etter *dette tidspunkt* dersom medlemmet fortsatt fyller vilkårene for rett til stønad.

§ 8-54 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

*Det samme gjelder dersom medlemmets formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

§ 8-54 tredje ledd første punktum skal lyde:

Dersom medlemmet er arbeidsufør ved løslatelsen *eller når forvaltningen heves*, skal arbeids- og inntektsforholdene på innsettelsestidspunktet *eller tidspunktet forvaltningen ble besluttet* legges til grunn.

I § 11-26, som endret ved lov 16. juni 2017 nr. 43 om endringer i folketrygdloven mv., skal første ledd annet punktum lyde:

*Det samme gjelder dersom medlemmets formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

Nåværende annet punktum blir tredje punktum.

§ 12-20 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Det samme gjelder fra og med andre måned etter at en persons formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

§ 12-20 annet ledd skal lyde:

Fra og med kalendermåneden vedkommende blir løslatt *eller forvaltningen heves*, ytes det uføretrygd etter lovens vanlige bestemmelser.

§ 16-12 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Det samme gjelder fra og med andre måned etter at en persons formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

§ 16-12 annet ledd skal lyde:

Fra og med kalendermåneden vedkommende blir løslatt *eller forvaltningen heves*, gis ytelse til tidligere familiepleier etter lovens vanlige bestemmelser.

§ 17-14 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Det samme gjelder fra og med andre måned etter at en persons formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

§ 17-14 annet ledd skal lyde:

Fra og med kalendermåneden vedkommende blir løslatt *eller forvaltningen heves*, gis ytelse til gjenlevende ektefelle etter lovens vanlige bestemmelser.

§ 18-9 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

*Det samme gjelder fra og med andre måned etter at en persons formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

§ 18-9 annet ledd skal lyde:

Fra og med kalendermåneden vedkommende blir løslatt *eller forvaltningen heves*, ytes det barnpensjon etter lovens vanlige bestemmelser.

§ 19-22 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Det samme gjelder fra og med andre måned etter at en persons formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

§ 19-22 annet ledd skal lyde:

Fra og med kalendermåneden vedkommende blir løslatt *eller forvaltningen heves*, ytes det alderspensjon etter lovens vanlige bestemmelser.

§ 20-23 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Det samme gjelder fra og med andre måned etter at en persons formue er satt under forvaltning etter straffeprosessloven § 220.*

§ 20-23 annet ledd skal lyde:

Fra og med kalendermåneden vedkommende blir løslatt *eller forvaltningen heves*, ytes det alderspensjon etter lovens vanlige bestemmelser.

§ 22-18 første ledd nytt femte punktum skal lyde:

*Har retten besluttet å sette mottakerens formue under forvaltning etter straffeprosessloven § 220, skal betaling skje til en bankkonto her i landet som er utpekt av den rettsoppnevnte tilsynsmannen, jf. straffeprosessloven § 222 første ledd.*

### III

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette de enkelte bestemmelsene i kraft til forskjellig tid.
2. Kongen kan gi nærmere overgangsregler.

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

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

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

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

#### Votering i sak nr. 3

**Presidenten:** Under debatten har Maria Aasen-Svensrud satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen, ved praktisering av hjemmel i straffegjennomføringsloven § 27, om at undersøkelser overfor advokat i fengsler med høyt sikkerhetsnivå begrenses til stikkprøver, og at regjeringen på et senere tidspunkt kommer tilbake til

Stortinget med en vurdering om dette er tilstrekkelig.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

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

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.05.49)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

#### l o v

om endringer i lov om fullbyrding av nordiske dommer på straff m.v. og straffegjennomføringsloven mv. (overføring av samfunnsstraff mv.)

#### I

I lov 15. november 1963 om fullbyrding av nordiske dommer på straff m.v. gjøres følgende endringer:

§ 7 skal lyde:

*Samfunnstjeneste fastsatt i Danmark, Finland, Island eller Sverige kan på begjæring gjennomføres her i riket. Det samme gjelder tilsyn med personer som i et av de nevnte landene har fått betinget dom med tilsyn, eller som i Sverige er dømt til skyddstilsyn.*

§ 8 skal lyde:

*Blir det satt i verk gjennomføring av samfunnstjeneste etter § 7 første punktum, gjelder reglene om samfunnsstraff i straffeloven kapittel 8 så langt de passer. Blir det satt i verk tilsyn etter § 7 annet punktum, gjelder reglene om meldeplikt i straffeloven § 36.*

*Ved gjennomføringen her i riket av samfunnstjeneste eller samfunnsstraff, skal vilkår og bestemmelser som er fastsatt i avgjørelsen, etterleves så langt de ikke strider mot norsk rett. Ved motstrid skal slike vilkår og bestemmelser tilpasses slik at de så langt som mulig tilsvarer det som er fastsatt i avgjørelsen.*

De særvilkår som er fastsatt i den betingede dommen, og de forutsetninger som gjelder for samfunnstjenesten eller samfunnsstraffen, får virkning her i riket så langt de passer. Departementet kan i samband med at det treffes avgjørelse etter § 17, foreta endring til så vidt mulig tilsvarende vilkår eller forutsetninger.

Bestemmelsene i straffeloven §§ 39 og 52 gjelder tilsvarende. Treffer retten avgjørelse om fullbyrding av en betinget frihetsstraff eller subsidiær frihetsstraff, skal denne fullbyrdes som fengselsstraff, jf. § 4. Hvis det i dommen ikke er fastsatt frihetsstraff, kan retten fastsette

straffen eller overlate avgjørelsen til vedkommende myndighet i domslandet etter siste ledd.

Dersom omstendighetene taler for det, kan departementet eller retten overlate til vedkommende myndighet i domslandet å treffe avgjørelser hvor det etter reglene i fjerde ledd er spørsmål om å endre en betinget dom eller å fullbyrde frihetsstraff.

§ 9 skal lyde:

*Når en person som i Danmark, Finland, Island eller Sverige har fått en dom på samfunnstjeneste eller samfunnsstraff eller en betinget dom, eller som i Island har fått omgjort en ubetinget fengselsstraff til samfunnstjeneste, her i riket blir funnet skyldig i en straffbar handling, kan retten, selv om det ikke er satt i verk tilsyn eller øvrige tiltak etter § 7, fastsette en samlet straff for begge handlingene i samsvar med reglene om dette i straffeloven §§ 39 tredje ledd eller 52 tredje ledd.*

§ 10 skal lyde:

Til myndighetene i Danmark, Finland, Island eller Sverige kan det settes frem en begjæring om at det der settes i verk gjennomføring av dom på samfunnsstraff eller tiltak som det er truffet bestemmelse om i en betinget dom, avsaqt her i riket.

*Er gjennomføring av samfunnsstraff eller tiltak etter bestemmelse i en betinget dom i medhold av første ledd overført til myndighetene i Danmark, Finland, Island eller Sverige, gjelder bestemmelsene i straffeloven og straffegjennomføringsloven om samfunnsstraff eller betinget dom bare dersom domfelte her i riket kjennes skyldig i en straffbar handling, eller myndighetene i vedkommende land overlater til domstol her i riket å treffe avgjørelse om fullbyrding av subsidiær frihetsstraff eller endring av den betingede dommen.*

Dersom myndighetene i det land som gjennomføringen av dom på straff i frihet er overført til, treffer bestemmelse om forlengelse av gjennomføringstiden eller prøvetiden eller om endring av særlige vilkår fastsatt i dommen, har denne bestemmelsen virkning her i riket.

*For domfelte som er overført til Danmark, Finland, Island eller Sverige for gjennomføring av dom på samfunnsstraff eller tiltak etter bestemmelse i en betinget dom, gjelder bestemmelsen i § 6 tilsvarende så langt den passer.*

§ 17 tredje punktum skal lyde:

Lyder dommen på frihetsstraff, samfunnsstraff, samfunnstjeneste eller en liknende reaksjon, skal den dømt i alminnelighet gis anledning til å uttale seg før vedtak gjøres.

§ 20 første ledd skal lyde:

Fullbyrding av straff *m.v.* etter §§ 1 og 3, jf. § 4, og § 7, skjer i samsvar med norsk rett, og de norske regler om løslating på prøve og om benådning gjelder tilsvarende.

## II

I lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff gjøres følgende endring:

§ 48 første ledd bokstav c skal lyde:

Samfunnsstraff kan idømmes i stedet for fengselsstraff når

c) lovbrysteren samtykker og har bosted i Norge, *Danmark, Finland, Island eller Sverige.*

## III

I lov 18. mai 2001 nr. 21 om gjennomføring av straff mv. gjøres følgende endringer:

§ 5 fjerde ledd oppheves.

§ 16 a annet ledd skal lyde:

Dersom vilkårene for bøteteneste er til stede, fastsetter kriminalomsorgen et timetall for bøtetenesten fra 2 til 240 timer, og en gjennomføringstid fra 20 dager til 8 måneder.

§ 27 tredje ledd første punktum skal lyde:

Undersøkelse etter første ledd ved bruk av teknisk utstyr eller hund overfor advokat og offentlig myndighetsrepresentant, herunder diplomatisk eller konsulær representant, kan bare finne sted i avdeling med *høyt eller særlig høyt sikkerhetsnivå.*

## IV

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

**Presidenten:** Det voteres først over III, § 27 tredje ledd første punktum.

Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 98 mot 0 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.06.27)

**Presidenten:** Det voteres så over I, II, resten av III og IV.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Sakene nr. 4 og 5 er utsatt.

V o t e r i n g i s a k n r. 6

**Presidenten:** Under debatten har Martin Henriksen satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre den praktiske skolesekken som en nasjonal satsing i barne- og ungdomsskolen, som et tilbud alle kommuner må utforme og tilby sine elever.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 71 mot 30 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.07.38)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen sikre at bachelor i praktiske og estetiske fag (180 studiepoeng) kvalifiserer for opptak til praktisk-pedagogisk utdanning (PPU).

**Presidenten:** Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til innstillingen.

Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 51 stemmer for og 50 stemmer mot innstillingen.

(Voteringsutskrift kl. 18.08.18)

**Hans Fredrik Grøvan (KrF)** (fra salen): President! Kristelig Folkeparti skal stemme for innstillingen.

**Presidenten:** Da tar vi det på nytt. Det er hyggelig at den nye presidenten får prøve seg litt på sin første votering. (Munterhet i salen)

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

Komiteens innstilling ble bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.09.10)

*Votering i sak nr. 7*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt fire forslag. Det er

- forslagene nr. 1–3, fra Kari Henriksen på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 4, fra Kari Henriksen på vegne av Arbeiderpartiet

Det voteses først over forslag nr. 4 fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen lage en samfunnskontrakt som forplikter til aktivt integreringsarbeid i alle tros- og livssynssamfunn som mottar offentlig støtte. Kontrakten lages i samarbeid med tros- og livssynssamfunnenes organisasjoner.»

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

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 73 mot 28 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.09.57)

**Presidenten:** Det voteses over forslagene nr. 1 og 2, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag om krav om minst 40 pst. representasjon av kvinner i styringsorganer som forvalter statlig støtte hos tros- og livssynssamfunn. Kravet må ikke gjelde organer som tar stilling til teologiske spørsmål.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag om krav om at representanter i styringsorganer som forvalter statlig støtte hos tros- og livssynssamfunn, er demokratisk valgt. Kravet må ikke gjelde organer som tar stilling til teologiske spørsmål.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

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

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 64 mot 37 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.10.23)

**Presidenten:** Det voteses over forslag nr. 3, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i stortingsmeldingen om tros- og livssyn komme tilbake med et forslag til

likestillingspott som trossamfunnene kan søke støtte fra.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

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

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 63 mot 38 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.10.50)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**v e d t a k :**

Dokument 8:62 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hadia Tajik, Rigmor Aasrud, Masud Gharahkhani, Kari Henriksen og Anette Trettebergstuen om krav til tros- og livssynssamfunn i forbindelse med offentlig støtte – vedtas ikke.

**Presidenten:** Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

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

Komiteens innstilling ble bifalt med 64 mot 36 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.11.29)

*Votering i sak nr. 8*

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**v e d t a k :**

Dokument 8:84 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Kari Henriksen, Masud Gharahkhani, Arild Grande og Rigmor Aasrud om søndag som fridag for flest mulig – vedtas ikke.

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

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 9*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voterer først over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at offentlige transportkjøpere kompenseres for merutgiftene som følger av påbudet om alkolås.»

Senterpartiet og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 83 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.12.44)

**Presidenten:** Det voterer over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et lovarbeid for at alkolås skal installeres i alle kjøretøy som brukes til betalt personbefordring.»

Kristelig Folkeparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 59 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.13.10)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om endringer i vegtrafikkloven (alkolås)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk skal ny § 18 lyde:

§ 18 *Krav om alkolås ved transport mot vederlag*

Departementet kan fastsette i forskrift at det skal være montert alkolås i kjøretøy som benyttes ved transport mot vederlag, og gi nærmere bestemmelser om godkjenning, montering og kontroll av alkolåsen. Utgifter til anskaffelse, montering og kontroll av alkolåsen dekkes av den som driver transport mot vederlag. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, herunder bestemmelser om virkeområde, hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes, og om pålegg om retting ved kontroll langs veg.

II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Det voterer 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 andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

*Votering i sak nr. 10*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Hans Fredrik Grøvan på vegne av Kristelig Folkeparti

Det voterer først over forslag nr. 2, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til regelverk som sikrer at alle nye motoriserte norskregistrerte kjøretøy som ferdes på veiene i Norge, har alkolås installert. Det tas høyde for en nødvendig overgangsperiode, slik at ordningen fases inn på hensiktsmessig måte. Stortinget legger til grunn at ordningen implementeres i Norge samtidig med EU.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 96 mot 5 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.14.18)

**Presidenten:** Det voterer over forslag nr. 1, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede forslag til regelverk som sikrer at alle nye motoriserte norskregistrerte kjøretøy som ferdes på veiene i Norge, har alkolås installert, og komme tilbake til Stortinget med en sak om dette i løpet av 2018.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 89 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.14.42)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:74 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad og Geir Jørgen Bekkevold om tryggere og sikrere veitrafikk ved bruk av alkoholås – vedtas ikke.

**Presidenten:** Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 92 mot 5 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.15.18)

*Votering i sak nr. 11*

**Presidenten:** Under debatten har Sverre Myrli satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse arbeidet med konkurranseutsetting av persontransport med tog.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:83 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Siv -Mossleth, Sigbjørn Gjelsvik, Nils T. Bjørke og Geir -Pollestad om å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog – vedtas ikke.

**Presidenten:** Det er Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre som står bak innstillingen.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.16.23)

*Votering i sak nr. 12*

**Presidenten:** Under debatten har Ingalill Olsen satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette en mulighetsstudie om bruk av hyperloop mellom Oslo og København og en mulighetsstudie om bruk av hyperloop ved transport av fisk.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:89 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Per Espen Stoknes om å utføre en mulighetsstudie angående bruk av ny teknologi kalt hyperloop til transport av fisk og personer – vedtas ikke.

**Presidenten:** Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre står bak innstillingen.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 65 mot 36 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.17.25)

*Votering i sak nr. 13*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 2 og 3, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres først over forslagene nr. 2 og 3, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en bybane for å sikre kapasitet og fange opp store utbyggings- og/eller omformingsprosjekter på strekningen Sluppen/Elgeseter/Nyhavna/Lilleby/Rotvoll med mulig forlengelse til Dragvoll.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere kollektivfelt på den nye E6 Jaktøya–Klett–Setervegen for å sikre økt framkommelighet for kollektivtrafikken. Tiltak

ket bør evalueres etter noe tid og eventuelt endres dersom det ikke har ønsket effekt.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

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

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.18.16)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektet Metrobuss i Trondheim.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

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

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 64 mot 37 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.18.38)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 3 etter vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for innkrevjinga.

**Presidenten:** Rødt har nå varslet subsidiær støtte til innstillingen.

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

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### *Votering i sak nr. 14*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Øystein Langholm Hansen på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 2 og 3, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres først over forslagene nr. 2 og 3, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige lovendringer for å sikre lokale myndigheter mulighet til å stille miljøkrav til alle fartøy med persontransport, også utenom fast rute.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å gjennomgå lovverket og fremme nødvendige forslag for å sikre at det er lovhjemmel for å stille miljøkrav til all yrkestransport for nasjonal og lokal myndighet.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

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

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.19.42)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

Dokument 8:102 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Gina Barstad og Arne Nævra om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter – vedtas ikke.

**Presidenten:** Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige lovendringer for å sikre fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav for løyver til kommersielle bussruter.»

Innstillingen fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Kristelig Folkeparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

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

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 59 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.20.17)

#### *Votering i sakene nr. 15–19*

**Presidenten:** Sakene nr. 15–19 er andre gangs behandling av lovsaker og gjelder lovvedtakene 36–40.

Det foreligger ingen forslag til anmerkning. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved andre gangs be-



handling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Sak nr. 20 [18:20:41]

*Referat*

1. (304) Statsministerens kontor melder at
  1. lov om endringer i barnehageloven (krav til norskspråklig kompetanse) (Lovvedtak 28 (2017–2018))  
– er sanksjonert under 16. mars 2018
2. (305) Innberetning fra valgkomiteen om endringer i de faste komiteers sammensetning (Innberetning 7 (2017–2018))  
Enst.: Nr. 1 og 2 vedlegges protokollen.
3. (306) Endringer i statsbudsjettet 2018 under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Jus- tis- og beredskapsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Klima- og miljødepartementet og Olje- og energidepartementet (endringer i departementsstrukturen mv.) (Prop. 48 S (2017–2018))  
Enst.: Sendes finanskomiteen.
4. (307) Endringer i introduksjonsloven (opplæring i mottak og behandling av personopplysninger mv.) (Prop. 45 L (2017–2018))
5. (308) Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) (Prop. 46 L (2017–2018))  
Enst.: Nr. 4 og 5 sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
6. (309) Melding for året 2017 fra Sivilombudsmannen (Dokument 4 (2017–2018))
7. (310) Melding for året 2017 fra Sivilombudsmannen om forebygging av tortur og annen grusom, umenneskelig eller nedverdiggende behandling eller straff ved frihetsberøvelse (Dokument 4:1 (2017–2018))  
Enst.: Nr. 6 og 7 sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
8. (311) Noregs fiskeriavtaler for 2018 og fisket etter avtalene i 2016 og 2017 (Meld. St. 9 (2017–2018))
9. (312) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Ingvild Kjerkol og Anette Trettebergstuen om balansert makt i verdikjeden for mat og dagligvarer (Dokument 8:170 S (2017–2018))  
Enst.: Nr. 8 og 9 sendes næringskomiteen.
10. (313) Lov om fagskoleutdanning (fagskoleloven) (Prop. 47 L (2017–2018))  
Enst.: Sendes utdannings- og forskningskomiteen.

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

Møtet hevet kl. 18.22.





