



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 35 · 20. desember
Sesjonen 2017–2018

Møte onsdag den 20. desember 2017 kl. 10

President: Olemic Thommessen

Dagsorden (nr. 35):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland (Innst. 90 S (2017–2018), jf. Prop. 11 S (2017–2018))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Else-May Botten, Sverre Myrli, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Åsmund Aukrust og Hege Haukeland Liadal om å legge strengere miljøkrav til grunn i anskaffelsen av Kystruten Bergen-Kirkenes for perioden 2021–2030 og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Solfrid Lerbrekk og Torgeir Knag Fylkesnes om å endre anbudet på Kystruten Bergen-Kirkenes (Innst. 95 S (2017–2018), jf. Dokument 8:72 S (2017–2018) og Dokument 8:73 S (2017–2018))
3. Innstilling fra finanskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018 under rammeområde 19 Tilfeldige utgifter og inntekter, rammeområde 20 Stortinget, finansadministrasjon mv., rammeområde 22 Utbytte mv. samt garantier under Finansdepartementet, statsbudsjettets 90-poster og kapitlene som gjelder overføring til og fra Statens pensjonsfond utland (Innst. 5 S (2017–2018), jf. Prop. 1 S (2017–2018) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2017–2018))
4. Innstilling fra finanskomiteen om ny saldering av statsbudsjettet 2017 (Innst. 100 S (2017–2018), jf. Prop. 28 S (2017–2018))
5. Referat

Presidenten: Representanten Ingrid Heggø, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger en rekke permisjonssøknader:

- fra representantene Himanshu Gulati, Marianne Marthinsen og Liv Signe Navarsete om permisjon i tiden fra og med 3. januar til og med 23. mars – alle for å delta i sjefskurs ved Forsvarets høgskole
- fra representanten Elise Bjørnebekk-Waagen om foreldrepermisjon i tiden fra og med 9. januar til og med 12. mai
- fra representanten Eigil Knutsen om omsorgspermisjon i tiden fra og med 9. januar til og med 18. januar

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden slik:

For Akershus fylke: Liv Gustavsen 9. januar–22. mars
For Hordaland fylke: Leif Audun Sande 9. januar–18. januar

For Oslo: Zaineb Al-Samarai 9. januar–23. mars

For Sogn og Fjordane fylke: Steinar Ness 9. januar–23. mars

For Østfold fylke: Siv Henriette Jacobsen 9. januar–9. mai

Presidenten: Representanten Per Espen Stoknes vil fremsette et representantforslag.

Per Espen Stoknes (MDG) [10:02:24]: På vegne av representantene Espen Barth-Eide, Else-May Botten, Rigmor Aasrud og meg selv ønsker jeg å framsette et forslag om fjerning av gjenværende barrierer mot grønnere offentlige innkjøp, som særlig gjelder kompetansemangel hos offentlige innkjøpere og manglende ledelsesfokus i offentlige virksomheter.

Presidenten: Presidenten vil gjerne få lov til å fortelle dere at dette er Dokument 8-forslag nr. 100 mottatt i høst. Det er ikke noen premie for det (munterhet i salen), men det er jo hyggelig at vi kommer til å ha nok å gjøre til våren også! Presidenten nevner det slik, fordi dette blir en utfordring i komiteene, og dere må tenke litt igjennom det når dere i komitemøtene planlegger våren. Bare det vi har fått så langt, utgjør mye over 100 timer her i salen. Det ser jeg veldig frem til – alle de gode diskusjonene.

Vi går da løs på neste – Gina Barstad vil fremsette representantforslag nr. 101.

Gina Barstad (SV) [10:03:39]: Takk for introduksjonen til representantforslag 101 S. På vegne av stortingsrepresentantene Solfrid Lerbrekk, Kari Elisabeth Kaski og meg selv vil jeg fremme et forslag om å lovfeste retten til trygge pensjonsvilkår ved konkurranseutsetting av offentlige virksomheter.

Presidenten: Og representanten Arne Nævra vil fremsette et representantforslag.

Arne Nævra (SV) [10:04:16]: På vegne av representantene Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Gina Barstad og meg selv har jeg gleden av å framsette et forslag om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:04:45]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland (Innst. 90 S (2017–2018), jf. Prop. 11 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.

Nils Aage Jegstad (H) [10:05:38] (ordfører for saken): Jeg vil takke komiteen for et godt samarbeid om Bypakke Bergen. Det har bidratt til at vi har kunnet behandle denne proposisjonen på rekordtid. Det er noen få uenigheter i innstillingen, men det regner jeg med at de respektive partiene vil redegjøre for.

Staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har undertegnet en byvekstavtale for Bergen for perioden 2017–2023. For å sikre midler til å følge opp den lokale delen av byvekstavtalen ble det parallelt med forhandlingene arbeidet fram en ny bypakke for Bergen. Den nye bypakken, som skal avløse Bergensprogrammet, har en innkrevingsperiode på 20 år. I avtalen er det bl.a. lagt til grunn statlig medfinansiering av videre utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, statlige midler til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksvei samt videreføring av belønningsmidler.

Departementet legger til grunn at byvekstavtalen er et av de viktigste virkemidlene for å nå målet om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Den nye bypakken for Bergen er en viktig del av byvekstavtalen og en forutsetning for å nå målet. Det etableres 15 nye bomstasjoner i tillegg til de 14 eksisterende stasjonene. Det samlede trafikkgrunnlaget målt i årstdøgntrafikk er på 263 000 kjøretøy.

Tidsdifferensierte bompenger skal videreføres i eksisterende bomstasjoner, men ikke i de nye. Videre skal det innføres miljødifferensierte takster i både nye og eksisterende bomstasjoner. Det legges opp til et rabattsystem i tråd med ny struktur. Dette innebærer at forskuddsbetaling mot rabatt faller bort, og det blir innført 20 pst. rabatt for takstgruppe 1, men ikke for takstgruppe 2. Ordningen med passeringstak på 60 passeringer per kalendermåned videreføres.

Det legges opp til at en gjennomsnittlig inntekt per passering etter at de nye bomstasjonene er satt i drift, vil være 11,50 kr i 2017-priser. Den samlede bruttobompengeinntekten er beregnet til 20 mrd. kr. for perioden 2018–2037. Av dette er 11 mrd. kr forutsatt brukt til gjennomføring av prosjekt og tiltak innenfor byvekstavtalen.

Lånerenten anslås til 4,5 pst. i perioden 2018–2022, 5,5 pst. i perioden 2023–2026 og 6,5 pst. fra 2027. Årlig prisvekst og takstøkning settes til 2,5 pst. Årlige innkrevings- og driftskostnader er beregnet til 86 mill. kr når de nye bomstasjonene blir satt i drift i 2019.

Proposisjonen viser til at det er gjennomført en kvalitetssikring av trafikk- og finansieringsforutsetningene for bypakken. Det tilrås her at prosjektene kollektiv vest og Bymiljøtunnelen blir tatt ut av pakken inntil videre. Departementet påpeker at flere av prosjektene er på et tidlig stadium, og det er knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslag og framdrift. Prosjektporteføljen må derfor tilpasses den samlede økonomiske rammen for bypakken. En samlet komité viser til dette og vil peke på viktigheten av streng porteføljestyring også i det videre arbeidet.

Den sterke befolkningsveksten vi opplever her i landet, vil i seg selv generere mer transport. Behovet for varer og tjenester vil øke, også antallet arbeidsreiser. Det blir spesielt viktig å møte det økende transportbehovet på en miljøvennlig måte. Det å etablere arbeidsplasser, fritidsaktiviteter og bosteder i tilknytning til hverandre på en slik måte at de kan nås med kollektivtransport, sykkel eller gange, blir viktigere i framtiden. I den sammenheng er belønningsordningene og bymiljø- og byvekstavtalene viktige virkemidler. Disse ordningene skal stimulere til bedre framkommelighet, mindre forurensing og færre helseplager i storbyområdene, ved at personbiltransporten reduseres, antallet kollektivreiser øker, og ved at det blir tilrettelagt for sykling og gange. Ved hjelp av de andre virkemidlene som de lokale myndighetene rår over, forventes det at en nå kan sikre at luftkvaliteten i Bergen vil bli bedre også på dager med dårlige klimatiske forhold.

De største byene våre har spesielle utfordringer med hensyn til utbygging av kollektivtransporten. Høy frekvens, god regularitet og tilstrekkelig kapasitet kjenner tegner et godt kollektivtilbud, utbygging av slik infrastruktur er kostbar. Denne regjeringen har forpliktet seg til å dekke 50 pst. av kostnadene til disse prosjektene i de fire store byområdene: Oslo og Akershus, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim. Dette er en ordning som denne regjeringen og Venstre og Kristelig Folkeparti etablerte i forrige stortingsperiode. Den er også nedfelt i Nasjonal transportplan 2018–2029 og er således et godt og forutsigbart virkemiddel for de aktuelle byområdene.

Kirsti Leirtrø (A) [10:10:52]: Bergen vokser med 3 000 innbyggere hvert eneste år. Bydelene i Bergen har en befolkning på størrelse med norske gjennomsnittsbyer, og Bybanen er et klima- og samferdselstiltak av nasjonal betydning.

Næringslivet, transportbransjen og de som må kjøre bil, har interesse av at alle som kan, reiser kollektivt, sykler eller går. Flere kollektivreisende gjør at det blir mindre køståing og bedre plass på veiene for dem som må kjøre. Næringslivet taper milliarder på køståing hvert eneste år. Bergen har vedtatt en grønn strategi hvor ett av målene er å redusere biltrafikken med 10 pst. Med en så høy befolkningsvekst er det ambisiøse mål, men det er også helt nødvendig.

Lastebileierforbundet, Transportarbeiderforbundet og NHO er fornøyde med næringsprofilen på den framforhandlede avtalen. Det er tverrpolitisk enighet om at det skal være en kontinuerlig, sammenhengende utbygging av Bybanen til alle bydelene. Forslaget ble fremmet i 2010 og ble enstemmig vedtatt. Samtlige politiske partier i Bergen gikk til valg på dette forslaget.

Bybanen i Bergen er en stor suksess. Siden 2007 har det vært 89 pst. økning i kollektivandelen, 65 pst. siden 2010, da den første bybanen ble åpnet. I år ligger det an til at mer enn 12 millioner reiser skjer med den ene bybanelinjen i Bergen, som har endret reisevanene i en hel by på grunnleggende måter. Bybanen til Fyllingsdalen antas å få 40 000 reisende om dagen. Flere av de største sivile arbeidsplassene i Hordaland, som Høgskulen på Vestlandet, Haukeland universitetssykehus og Haraldsplass Diakonale sykehus, får med det tilknytning med bane og til sentrum.

Bybanen til Åsane antas å få 50 000 reisende hver dag. Åsane er den bydelen i Bergen som har de største trafikale problemene og størst behov for nyplanlegging og investeringer. Bybanen løser dette.

NHO i Hordaland, LO og et enstemmig Bergen bystyre har vedtatt krav om 70 pst. statlig andel i ny NTP. Arbeiderpartiet støtter dette. Det gjorde vi i forbindelse med NTP og i neste års statsbudsjett, og vi fremmer også forslag om dette i dag. Skal Bergen, Oslo, Stavanger og Trondheim nå nasjonale krav om klima, mener vi at staten må ta et enda større ansvar. Det blir også en større aksept for bompengandelen om byene lykkes bedre med framkommelighet. Innbyggerne må oppleve økt regularitet, hyppigere avganger og akseptable, lave priser på kollektivtilbudet.

Det er ingen tvil om at avtaler med kun 50 pst. statlig bidrag utfordrer Bergens og Hordaland fylkeskommunes økonomi framover. Samtidig må byen fortette langs kollektivaksen. En samstemt komité viser til den gjennomførte kvalitetssikringen, KS2, av trafikk- og finansi-

eringsforutsetningene for bypakken og peker på viktigheten av en streng porteføljestyling framover.

Bergenserne må finne ut hvordan man skal gi bedre rom for mennesker i det trafikkbelastede historiske sentrumet sitt. Miljøløftet for Hordaland gir midler til bymiljøttunnel og andre trafikale tiltak som kan fredeleggjøre UNESCO-verneområdet Bryggen og redusere trafikken gjennom det eldste kulturminneverdige byområdet i Norge til et minimum.

Til slutt vil jeg gi honnør til Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Samferdselsdepartementet, som har funnet sammen i en ny, bedre og ikke minst forutsigbar finansieringsform for byen sin.

Presidenten: Skal representanten Leirtrø ta opp forslaget? – Det skal hun.

Da har representanten Kirsti Leirtrø tatt opp forslaget fra Arbeiderpartiet og SV.

Tor André Johnsen (FrP) [10:15:34]: I dag er det siste dag på Stortinget før jul, og vi skal behandle nok en såkalt pakke. Denne gangen er det innbyggerne i den vakkre vestlandsbyen Bergen som skal få en pakke, men dette er en pakke som Fremskrittspartiet ikke liker å gi og heller ikke liker å få.

Bypakke Bergen er behandlet og vedtatt mot Fremskrittspartiets stemmer, både i Bergen og i Hordaland fylkeskommune. Selv om Fremskrittspartiet stemte imot denne pakken, er den lokalt forankret. Finansieringsplanen omfatter både statlige midler, fylkeskommunale midler og bompenger.

Fremskrittspartiet registrerer at det er lagt opp til å etablere så mange som 15 nye bomstasjoner, slik at det totalt blir hele 29 bomstasjoner og en innkrevingsperiode på hele 20 år. Det foreslåtte bompengeprogget vil gi omtrent 20 mrd. kr i bompengebidrag. Fremskrittspartiet er bekymret over denne betydelige bompengandelen.

Bompengefinansieringen av prosjektet er likevel blitt vedtatt lokalt, mot våre stemmer. Bompenger på prosjektet er dermed noe man ønsker lokalt, og Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen er opptatt av lokaldemokratiet, vi lytter til lokaldemokratiet, og vi følger det lokalpolitikkerne ønsker. Følgelig forholder vi oss til det flertallet som har seiret lokalt, og de vedtak som der er fattet, og godtar dermed denne pakken som er til behandling i dag.

Det er også gledelig å se at en samlet komité legger til grunn at bompengetakstene kan settes lavere, basert på markedsrente eller binding av renten, og mener dette er en mulighet man kan benytte seg av dersom det lokalpolitisk er ønskelig.

Erfaringsmessig vil lavere markedsrente eller binding av rentenivå kunne gi lavere rente enn beregningstek-

nisk rente, noe som igjen kan føre til lavere bompengetakster, som bilistene kan dra nytte av.

Fremskrittspartiets medlemmer av komiteen ønsker å sette passeringstaket for alle kjøretøy med gyldig brikke og avtale til 40 passeringer per måned og ikke 60 passeringer, dersom det lokalt er enighet om det. Fremskrittspartiet er nemlig opptatt av å unngå at noen bilister vil få en urimelig økonomisk belastning, og et lavere passeringstak vil også kunne gjøre det billigere for bl.a. barnefamilier, som er avhengige av å kjøre sine barn til fritidsaktiviteter, i tillegg til den ordinære kjøringen frem og tilbake til jobb hver dag.

Fremskrittspartiet registrerer at det også i Bypakke Bergen legges opp til både tidsdifferensierte og miljødifferensierte bomtakster. Selv om dette også er forankret lokalt, mot Fremskrittspartiets stemmer, vil vi påpeke at bruk av både tidsdifferensierte og miljødifferensierte bomtakster vil kunne medføre en urimelig høy bompengandel, og at det er uheldig.

Avslutningsvis vil jeg påpeke at det er klokt og riktig å legge opp til en ringvei øst, som inkluderer E16 og E39. Vi forutsetter at denne ringveien bygges ut som en trafikksikker og framtidsrettet vei som i tillegg til å lede gjennomgangstrafikken utenom Bergen bidrar til redusert reisetid og knytter regioner sammen.

Et siste poeng jeg synes det er viktig å få fram, er muligheten til å kunne få enda mer sykkelsti og gangvei for pengene vi bevilger. Der har Høyre–Fremskrittspartiet-regjeringen åpnet for at lokalpolitikere og fylkespolitikere, selvfølgelig basert på lokalt ønske, kan fravike de rigide håndbøkene til Statens vegvesen når det gjelder kommunale veier eller fylkesveier, og det er mulig å kunne bygge flere, enklere og billigere sykkelstier og gangveier. Det er vanlig i Danmark, hvor man har et vesentlig større nettverk av sykkelstier og gangveier enn vi har fått til i Norge. Vi oppfordrer lokalpolitikerne til å se på den muligheten, for det er også en mulighet de har i denne bypakken.

Ivar Odnes (Sp) [10:19:46]: Eg vil få takka saksordførar Jegstad for godt arbeid og komiteen for at vi har greidd å få saka behandla så raskt – at vi kan få behandla ho før vi avsluttar i Stortinget no før jul.

Det er ei viktig sak for framtidig trafikkavvikling og luftkvalitet i Bergen vi skal vedta her i dag. Eg vil gje ros til Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, som har initiert denne byvekstavtala, for at dei satsar på å ta trafikkveksten med kollektiv, sykkel og gonge. Så skal ein òg hugsa at ikkje alle og alt kan over på buss, bane eller sykkel. Det må framleis vera rom for dei som skal levera varer og tenester som krev at ein må nytta bil inn mot sentrum. Eit vesentleg poeng er òg ringveg utom sentrum og tilrettelegging for trafikk som ikkje

skal inn til sentrum, men skal vidare rundt, og at det då er gode omkjøringsalternativ.

Senterpartiet er også oppteken av at bompengefinansiering ikkje skal skapa urimeleg høg belastning for enkelte som ikkje kan styra unna rushtida, med dei høgaste bompengesatsane, men at det skal bidra til overgang til kollektive løysingar – eller gonge og sykkel – som skal vera både fleksible og enkle å bruka. Avtala inneber ei statleg medfinansiering som skal sikra vidare utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen og fleire tiltak for kollektivtrafikk, meir sykkel og gonge langs riksveg og vidareføring av belønningsmidlar.

Det er òg viktig å sjå på enkeltområde som kan sjå ut til å verta ramma urimeleg mykje i forbindelse med den nye bomstasjonen. Det har vore spesielt stor frustrasjon hos folk i Hylkje-, Haukås- og Hordvik-området, som meiner at dei får ytterlegare belastning når dei no skal inn til Åsane senter, ein splitta skulekrets med bomringen, og dei meiner at dei ikkje får noko att for den ekstra belastninga som bomplasseringa her medfører. Då er det òg viktig å sjå på tiltak som kan bøta på, eller tiltak som kan gje ei betre kollektivløysing i slike tilfelle der etableringa av nye bomstasjonar gjev urimelege utslag for enkeltområde.

Det er òg interessant å observera at kvar gong ei slik pakke eller ei bompengesak kjem på bordet her i salen, er Framstegspartiet ueinig med sin eigen statsråd si tilråding til Stortinget. Denne bypakka er godt forankra lokalt, og ho er godt forankra i fylkeskommunen, så det skulle berre mangla at ikkje òg Stortinget og staten no er med og bidreg til å sørgja for at denne bypakka kjem på plass.

Eg oppfattar at det lokalt òg er stor tilfredsheit med planar og utbygging som har skjedd, og som skal skje vidare for å sikra at Bergen skal utvikla seg som den perla han er, til ei endå blankare og betre perle for dei som bur der, og for oss andre som må ta til takke med å besøkja han ein gong i blant.

Senterpartiet støttar tilrådinga i saka, og eg vil få varsla at vi ikkje kjem til å støtta forslaget sett fram av Arbeidarpartiet og SV, og heller ikkje dei andre lause forslaga som er lagde fram til saka i dag.

Gina Barstad (SV) [10:23:33]: I går dagens BA kunne man lese om dårlig luftkvalitet i Bergen. Det er for så vidt ikke noe nytt for oss som har bodd i Vestlandets hovedstad lenge, men det overraskende nå er at luftkvaliteten er et stort problem også i områder der man tidligere trodde det ikke var så ille.

Vi vet at vi må ha politikk for å få ned biltrafikken i Bergen sentrum. Vi må det av hensyn til klimaet, vi må det av hensyn til miljøet, og vi må det av hensyn til bergensernes liv og helse. Et av de aller viktigste og beste vir-

kemidlene vi har for nettopp det, er Bybanen. Bybanen er det eneste som har klart å ta opp kampen med biltransporten i Bergen, etter tiår på tiår med vekst i privatbilismen. Bybanen har mellom 40 000 og 50 000 reisende på en vanlig hverdag. I 2015 var hver femte kollektivreise i Hordaland med Bybanen, og det var på en trasé som da bare var 13,5 kilometer lang, Byparken–Lagunen. Bybanen frakter altså tusenvis av mennesker, med null lokale utslipp. Dersom alle disse skulle reist med buss, ville ikke veinettet hatt kapasitet til å ta unna passasjerstrømmene, og da måtte det blitt bygd mer vei, som er en langt mindre miljøvennlig løsning.

Bybanen endrer måten vi reiser på. På Bybanen er det stor pågang av reisende store deler av døgnet. Her skiller Bybanen seg fra busstrafikken, der trafikken på dagtid ofte er lav på mange linjer. Bybanefrekvensen på dagtid er satt til avgang hvert åttende minutt for å kunne ta unna passasjerstrømmene. Allerede i 2013 viste en reisevaneundersøkelse utført av SINTEF, at Bybanen hadde endret fordelingen av transportmidler i bybanekorridoren, som vi kaller det. Kollektivandelen på reiser mellom Bergenhus, Årstad, Fana og Ytrebygda økte fra 19 pst. i 2008 til 28 pst. i 2013. Samme undersøkelse viste at det for første gang på mange tiår var en nedgang i andelen som reiser med bil i Bergen. Det viser at Bybanen flytter passasjerer både fra bil over på Bybanen, og fra bil over på andre kollektivreiser.

I debatten om Bybanen framstiller ofte motstandere det som at Bybanen er en treig trafikklosning. Jeg tror Fremskrittspartiet Bergen i valgkampen i 2007 konsekvent omtalte det som en somletrikk. Men sannheten er at Bybanen er et raskt reisealternativ. I verdenssammenheng er Bybanen blant de raskeste sporveissystemene, med en snittfart på ca. 28 km/t. Det er raskere enn metroen i New York.

Bybanen fremmer andre miljøvennlige transportformer. Nasjonalt og regionalt er det satt mål om nullvekst i biltrafikken. For å nå det målet må vi styrke alle de miljøvennlige transportformene – gange, sykling og kollektivreiser. Vi trenger derfor en god, grønn transportmiks. I Bergen ser vi at bildeling øker med 20 pst. i året, utslippsfrie busser er på vei, og Bergen har for alvor begynt å satse på sykkel.

Det er mange ting i denne bypakken som er gode ting som SV er for, særlig finansiering av Bybanen, som er det viktigste. Men den eneste måten å få mindre biltrafikk på, er å ha mindre biltrafikk. Vi kan derfor ikke støtte en stor motorvei mellom Sandviken og Nøstet, om vi aldri så mye kaller det for en bymiljøtunnel.

Vi mener at staten må bidra mer, som Arbeiderpartiets taler var inne på. 70 pst. er det derfor lagt inn forslag om. Jeg vil orientere om at forslagene nr. 1 og 3 er likelydende. Vi tar derfor ikke opp forslag nr. 3. Det holder at

vi stemmer over forslag nr. 1. Men jeg vil ta opp forslag nr. 2, på vegne av SV.

Presidenten: Representanten Gina Barstad har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Jon Gunnes (V) [10:27:56]: Venstre er svært fornøyd med at vi i dag vedtar finansiering av Bypakke Bergen, i tråd med vedtak fra lokale styresmakter. Selv om ikke alle detaljer og prioriteringer er på plass, er det viktig for Bergen at de får et klart vedtak på hvilke rammer de kan forholde seg til.

Bybanen er en suksess, og den bidrar mye når det gjelder klimautfordringer og byutvikling, hvor det forventes at Bergen skal vokse i antall og derfor trenger nye boliger og areal til næringslivet. Da er det rett og rimelig at staten bidrar med finansiering av tiltak som fører til lavere utslipp og lokal forurensing, og samtidig krever tilbake at tiltakene virker, og at de dermed får en belønning. Belønningsmidlene i sin form krever at Bergen leverer.

Programområdetiltak langs riksvei er også et viktig bidrag. Det må være et alternativ med sykkel og gange også parallelt med riksveinettet i Bergen. Det er satt av 1,5 mrd. kr til dette i perioden 2017–2023. Bergen har lite sykkelbruk i forhold til andre byer de kan sammenligne seg med. Det kan selvfølgelig være klimaet som begrenser bergenserne fra å sykle, men en som bor i Trondheim, som har en langt større sykkelandel, forundres lite grann over at bergenserne ikke sykler mer. Ja, det regner tre ganger så mye i Bergen, men det regner like mange dager i Trondheim som i Bergen, derfor skulle ikke det være noen unnskyldning.

Utover det vil Venstre nevne enigheten om statlig finansiering av sykkelnett parallelt med bybanetrasé gjennom Løvtakken og Fyllingsdalen. Det er kreativt at man planlegger å bruke rømningstunellen til sykkelformål. Dette kan være et bidrag til at flere sykler i Bergen, og ikke minst et klart signal til andre prosjekter om å tenke nytt og mangfoldig. Vi har ikke plass til flere privatbiler som kjører samtidig i byene, men vi har masse plass til syklende, gående og brukere av tog, bane og buss.

Hovedinntektskilden er bompenger fra bilistene. Venstre mener innretningen er tilfredsstillende. Vi hadde nok helst sett at systemet var mer i tråd med veiprisering i stedet for at man har lagt opp til en felles timesregel for alle bomstasjonene. Det som er meget bra, er miljødifferensierte takster i eksisterende og nye bomstasjoner. Siden februar 2016 har Bergen hatt tidsdifferensierte takster, og dette har jeg forstått har løst mange lokale utfordringer med kø og lokale utslipp. De nye bomstasjonene skal ikke ha rushtidsinnkrevning. Det er et lokalt valg som jeg har stor respekt for, men det er utrolig vik-

tig at man oppnår målet om mindre bilkjøring og reduserte utslipp.

Bypakken i Bergen skal ha en øvre ramme for pengebruken, og derfor er det en prosjektportefølje som skal prioritere prosjektene fortløpende. Det krever streng oppfølging å velge de tiltakene som gir best effekt i forhold til måloppnåelsen. Min erfaring fra lignende arbeid i Trondheim bystyre tilsier at det må jobbes med brede flertall og kritisk blikk på alle gode tiltak og formål som dukker opp underveis. Venstre ønsker virkelig at Bergen skal nå fram, slik at byen framstår som attraktiv også i framtiden.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:32:21]: Saksordføreren har redegjort godt for saken, og jeg hører av debatten og ser i innstillingen at det stort sett er enighet om substansen her. Fremskrittspartiet ytrer en viss motstand mot miljø- og tidsdifferensierte bomtakster, til tross for at de vet at det virker, og Arbeiderpartiet mener statlige andeler i kollektivprosjekter er for lave, til tross for at staten går inn med mer enn noen gang. Dette er forutsigbart. Men selv om det er noe ulik vektlegging partiene imellom i innstillingen, er det enighet om det meste når det kommer til stykket. Bypakken blir vedtatt, og det er bra. Kristelig Folkeparti støtter dette forslaget, som det framgår av innstillingen.

For Kristelig Folkeparti er det viktig å se hva Stortinget faktisk vedtar nå, og hva vi ikke vedtar. Stortinget bestemmer altså ikke detaljene i en fastlåst pakke. Det Stortinget vedtar, og som Kristelig Folkeparti støtter, er en ramme, noen virkemidler og en foreløpig portefølje. Flere av prosjektene er på et tidlig planstadium, og det er knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslag og framdrift. Derfor er det ikke tatt endelig stilling til innretningen og gjennomføringen av prosjektene og tiltakene i pakken. Prosjektporteføljen må tilpasses de økonomiske rammene for bypakken, og prosjektene og tiltakene i Bypakke Bergen er en del av byvekstavtalen og blir prioritert gjennom porteføljestyring.

Kristelig Folkeparti er enig med departementet i at omfanget av utbyggingen må tilpasses den økonomiske rammen og de føringer som gjelder, og som blir fastsatt for Bypakke Bergen. Kristelig Folkeparti har respekt for de lokalpolitiske vedtakene som er fattet, og vi forholder oss til de prioriteringene som er ønsket og vedtatt lokalt.

Så ser jeg at Arbeiderpartiet og SV foreslår 70 pst. finansiering av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen. Dette er kjent retorikk, men faktum er at det er Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre som har sørget for at staten forplikter seg til å ta halve regningen for store kollektivprosjekter gjennom de avtalene hvor dette gjelder. Det var dette flertallet som fikk forpliktelsen på plass etter at de rød-grønne gikk av i 2013.

Vi husker også tilbake til Stortingets behandling av NTP i vår, hvor verken Arbeiderpartiet eller SV hadde inndekning for sine forslag. Heller ikke 70-prosenten hadde de forslag til hvordan skulle finansieres. Det er lett å skrive noe på papir, men særlig troverdig blir det ikke. Derfor er jeg glad for at staten nå går inn, sånn som det foreslås i proposisjonen. Bypakke Bergen er et spleiselag mellom stat, fylke og kommune, og ikke minst bidrar innbyggerne i Bergen vesentlig for å få på plass bedre tilbud både på vei, kollektiv, sykkel og gange.

Kristelig Folkeparti stemmer for komiteens tilråding og mot mindretallsforslagene som er fremmet.

Per Espen Stoknes (MDG) [10:35:47]: Skal vi oppfylle målet om nullvekst i biltrafikken i byene og sørge for mindre trengsel, bedre byliv og renere luft, må vi prioritere kollektivtransporten vesentlig høyere. Det betyr også å prioritere motorveier og biler lavere. Miljøpartiet De Grønne har i sin helhetlige omprioritering av Nasjonal transportplan gjort akkurat det og vist hvordan vi kan og vil få til 80 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i de store byene. Bypakke Bergen er akkurat et slikt prosjekt, hvor vi foreslår at staten skal bidra med 80 pst. av finansieringen. Jeg tar derfor opp vårt forslag om dette i dag.

Vi mener det er spesielt viktig for Bypakke Bergen at kollektivutbyggingene prioriteres og gjennomføres raskt. Vi støtter derfor en omprioritering av midlene i bypakken, slik at midlene som er avsatt til bymiljøttunnel, blir brukt på andre kollektivprosjekter i bypakken. Vi mener at dette vil bidra til et vesentlig bedre tilbud til alle som er avhengige av transportsystemet i Bergen, til en bedre byutvikling og til å få en raskere bedring av luftkvaliteten i Bergen vinterstid. Det er spesielt viktig for byutviklingen i Bergen å sørge for at Bybanen bygges til Fyllingsdalen, og at det er rask framdrift for å bygge ut traseen også til Åsane.

Vi er særlig glade for at Arbeiderpartiet i dag foreslår at staten skal betale 70 pst. av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen. De er i en veldig positiv utvikling, i forhold til at den rød-grønne regjeringen ville ha 10 pst. statlig finansiering av Bybanen. Men dessverre for alle som reiser kollektivt i Bergen, har den nye Bybanen gitt en økning på 45 pst. i kollektivtrafikkprisene i Bergen fra 2010. I Bergen koster nå en enkeltbillett 37 kr, mot 33 kr i Oslo. Med de rød-grønnes politikk ville disse prisene ha blitt kuttet med 20 pst., dvs. til under 30 kr, eller 29,50 kr, som markedsførerne ville ha sagt.

Prisene på trikk, buss og tog har økt kraftig under de røde og de blå regjeringene. De Grønne vil snu den utviklingen. Alle må kunne ta miljøvennlige valg i hverdagen, ikke minst de som har dårligst råd. Kollektivprisene her til lands øker mer enn bensinprisene – mest i hele

Europa. Dette er helt feil signal til velgerne, spesielt for dem med dårligst råd og dem som bor utenfor byene, som jo mangler alternativer. Det er også helt feil signal til folk flest fordi bilen har hatt en lavere prisutvikling enn den generelle prisutviklingen, altså KPI-en, i perioden 2005–2016. Fra 2005 til 2016 steg prisene på buss og taxi i Norge med over 50 pst. Dette er langt mer enn prisveksten i både EU og resten av Skandinavia, viser tall fra Statistisk sentralbyrå. I samme periode har prisene på tog, T-bane og trikk økt med om lag 30 pst.

De Grønne mener derfor at vi – i tillegg til å satse kraftig på å bygge ut kollektivnettet – trenger en storsatsing på lavere kollektivpriser for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Det er ikke nok bare å gjøre bilbruk dyrere og begrense tilgangen til privatbilen. Folk trenger også en gulrot for å velge kollektivt. Dette vil hjelpe de fattige, spesielt dem som bor i de byene hvor de ikke har råd til å eie eller bruke bil. Derfor foreslo vi i vårt alternative statsbudsjett å bruke 2,8 mrd. kr på å redusere kollektivprisene her i landet med 20 pst. allerede i 2018. Det er å prioritere kollektivtrafikk framfor biltrafikk, og det er å prioritere dem med dårligst råd og premiere miljøvennlige valg i hverdagen til folk flest.

Presidenten: Representanten Per Espen Stoknes har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:40:12]: Det å utvikle gode samferdselsløsninger er viktig, både i distriktene og i byene. Ofte vil løsningene en velger, variere litt, avhengig av hva slags transportformer som er tilgjengelige, hva slags fleksibilitet folk har i hverdagen, og hvor mange som skal samme vei. Det er åpenbart at løsningene blir ulike når en er i grisgrendte strøk, sammenlignet med når en er i sentrum i de største byene. Men så er det også ulike utfordringer. Der mange folk bor og ferdes, blir det trengsel, mer forurensning og lignende, og da må en ha en annen tilnærming.

Derfor er det bra når Stortinget nå vedtar en byvekst-avtale og en bypakke for Bergen, rett og slett fordi vi må sørge for at staten bidrar mer til å utvikle de kollektivløsningene som finnes i byene, og finne en enighet der vi ser at byvekst-avtalen som en har inngått, og bypakken som en nå vedtar, går hånd i hånd. Det å sørge for en god arealutvikling som gjør at flere bor og jobber slik at kollektivløsninger kan bygges ut på en fornuftig måte, er viktig. Samtidig skal en ha respekt for at vi også ønsker å gjøre byene våre inkluderende for folk som bor i distriktene, for folk som pendler, og for folk som gjerne bor i byen i dag og kan reise kollektivt, men som i morgen får en annen livssituasjon, som gjør at de må reise ut, men fortsatt ønsker å bo der de har sine røtter, der barna går på skole, og lignende. Det å sikre et mangfoldig transporttilbud, som respekterer folks hverdag og folks lom-

mebok, er en viktig del av den helheten en må løse. Det mener jeg vi gjør rimelig godt i de avtalene vi har inngått med Bergen, og i det som Stortinget nå vedtar.

Det ligger an til en kraftig vekst i de statlige bevilgningene til kollektivutbygging i Bergen. Jeg registrerer at fra enkelte opposisjonspartier kommer det en veldig kritikk. Jeg minner da om at samferdselsbyråden i Bergen selv har påpekt at Bergen har vært stemoderlig behandlet, de har i beste fall fått opp mot 15 pst. i statlige bidrag når de har bygd ut kollektivløsninger de siste tolv årene. Nå får de 50 pst. Det er mer enn en tredobling. Det er en veldig forutsigbar måte å sikre statlig finansiering på, fordi Bergen kommune og politikerne der vet nøyaktig hva staten vil bidra med, i motsetning til å bli lovt inntil 70 pst., som historisk har gitt 15 pst. Det er uforutsigbart.

Det er viktig at vi her sikrer det mangfoldet som Stortingets vedtak legger opp til, nemlig både å utvikle et bedre veinett og å sørge for at de som kjører bil – både lastebiler, busser og personbiler – kommer seg vekk fra der folk bor og ferdes, som en gjør gjennom tunnelutbyggingen, sikre at flere får et tilbud der en kan velge buss, gange eller sykkel og fortsatt få reisekabelen til å fungere, som en gjør med utvikling av bybane, som en gjør med utvikling av gang- og sykkelveier. Det sikrer mangfoldet og reisebehovet på en god måte.

Jeg ser at det i merknadene fra Arbeiderpartiet og Venstre pekes på en sykkel tunnel. Det ligger allerede inne i regjeringens planer at også den vil være en del av 50–50-ordningen. Så ligger det veldig mye statlig finansiering, og det ligger veldig mye finansiering fra bompenger. Det er viktig at kommunepolitikere fortsatt klarer å snu på kronene og sørge for at de brukes på en fornuftig måte, selv om mesteparten av finansieringen altså kommer fra andre steder enn egne budsjetter. Det er viktig at en har kostnadsstyring når det gjelder den porteføljen en har, slik at en får gjennomført mest mulig til en lavest mulig pris. Det gir maks nytte for innbyggerne. Det må ikke være slik at bare fordi staten nå kommer med store økninger i sine bidrag, tvinges bilistene til å betale mer og en tar lett på forvaltningen av de pengene.

Å gå imot bymiljøtunnelen kan en godt gjøre fordi en er imot biler, men det blir like relevant som å gå imot bygging av tunnelen i Bjørvika i Oslo med argumentet at det vil skape mer trafikk. Jeg tror alle som ser utviklingen i Bjørvika i dag, vil være sjeleglade for at det vedtaket ble gjort, at tunnelen er der. Jeg tenker også at vi bør unne Bergens befolkning at den trafikken som uansett går der, går vekk fra der folk bor og ferdes, at vi sørger for det nettopp for å skape et mer attraktivt byrom i sentrum.

Vi skal også huske at selv om en får nullvekst i persontransporten, vil det sannsynligvis være en vekst i nytte- trafikken. Vi ønsker jo at det skal være et levende bysen-

trum, med butikker, med kontorer og med aktivitets- og kulturtilbud, som krever at en transporterer varer til og fra. Men jeg tror også vi alle er enige om at de kjøretøyene som vil ferdes der, sannsynligvis i større og større grad vil være nullutslippskjøretøy. Det skal vi være med og bidra til, men trafikken vil fortsatt være der. Det å legge den i tunnel vil være langt å foretrekke framfor at den går akkurat der folk skal ferdes.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [10:45:40]: Vi opplever til stadighet Fremskrittspartiets dobbeltkommunikasjon når det gjelder bompenger. Den NTP-en som nå ligger til grunn, legger opp til en økning inntil 137 mrd. kr i bompenger de neste ti årene. Det finansierer jo veldig mye flott veiutbygging, deriblant bypakkene.

Et alternativ til bompenger kan være veipricing, så mitt spørsmål til statsråden går på det. Hva tenker statsråden om å kunne gå for veipricing i stedet?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:46:28]: Som Stortinget er kjent med, har vi satt i gang en utredning om veipricing for tyngre kjøretøy. Det jobber vi med. Men jeg er skeptisk til dem som ønsker å bruke ytterligere en beskatningsform for å øke skattetrykket på veitrafikk generelt. Det vil jeg advare mot.

For øvrig var det mye feil i påstandene i innledningen til spørsmålet. Det er faktisk sånn at med denne nasjonale transportplanen som Stortinget vedtok, basert på forslaget som regjeringen la fram i vår, vil bompengandelen gå ned, ikke opp, og bompengenivået som en låner opp hvert år framover, vil være lavere enn gjennomsnittet i den nasjonale transportplanen som Arbeiderpartiet la fram i 2013. Her går det faktisk i riktig retning.

I den nasjonale transportplanen som ble vedtatt, ligger det inne en tilskuddsordning for å redusere bompengandelen i eksisterende, vedtatte bompengeprosjekter. Det gikk Arbeiderpartiet imot. Det er litt rart å få kjeft av Arbeiderpartiet for bompengenivået når en selv er imot å bidra til kutt i bompengeprojektene. Det blir som en pyroman som kritiserer brannvesenet.

Gina Barstad (SV) [10:47:45]: Som jeg viste til i mitt innlegg, er Bybanen det eneste kollektivtilbudet som i monn har flyttet passasjerer fra bil og over til kollektivtransport. Det er positivt for luften, det er positivt for plassen, og det er positivt for miljø og klima.

Fremskrittspartiet var i veldig mange år motstandere av Bybanen i Bergen. Er statsråden enig i at Bybanen er en suksesshistorie?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:48:10]: Jeg er glad for alle tiltak som gjør at folk får et alternativ som gjør at de

ikke er avhengig av bil, men faktisk har en valgmulighet. Når Bybanen gir det tilbudet, er det bra.

Samtidig er det ikke tvil om at det finnes mange ulike løsninger for å nå de samme målene. Bybanen har vist seg å være en suksess, men en vet ikke om en for de samme pengene kunne fått en enda bedre løsning, f.eks. basert på et busstilbud tilsvarende det en har valgt å satse på i Trondheim eller Stavanger. Men det blir en litt akademisk øvelse, så det vil likevel være en diskusjon å se på hvordan vi får et best mulig kollektivtilbud for pengene framover. Det må jo være målsettingen. Det å alltid si at kollektivløsninger må gå på jernhjul for å være en suksess, synes jeg er en forutinntatt tilnærming til hvordan løsningene skal være.

Det jeg tenker Bergen uansett kan være fornøyd med, er at de satsingene de skal gjøre framover, vil få et statlig bidrag på 50 pst., kontra rundt 15 pst. da SV satt i regjering.

Jon Gunnes (V) [10:49:21]: Venstre er svært fornøyd med at NTP-en nå blir fulgt opp, at de faktisk har lyttet til den rundt omkring i byene og søker om disse byvekstavtalene og ikke minst finansieringen av dem. Det er vi svært fornøyd med.

Et av tiltakene som både ligger i NTP-en og har vært gjennomført av denne regjeringen i samarbeid med Venstre og Kristelig Folkeparti i det siste, er belønningsordninger. Mitt spørsmål til statsråden er hvordan han ser på belønningsordningene i framtiden. De er jo lovt ut noen år nå, men det er klart at det i ordet belønning ligger sanksjonsmuligheter hvis man ikke faktisk oppnår resultatene. Hvordan ser statsråden på den ordningen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:50:16]: Vi har brukt mange ulike virkemidler de siste få årene for å prøve å styrke statens bidrag til kollektivsatsingen i byene. I det ligger det at når staten leverer ekstra penger, forventer en også å få resultater tilbake. I belønningsordningen har det vært i form av at en skal nå nullvekstmålene for personbiltransport.

Vi prøver å få mange av de ulike ordningene inn i byvekstavtalen eller bymiljøavtalen, nettopp for å sørge for at en ser arealpolitikk og statlig finansiering av investeringer i sammenheng, slik at vi ikke bygger ting som kommunen ikke tar hensyn til når den regulerer sine arealer. Det er naturlig at en ser de totale bevilgningene i sammenheng. Vi har sagt at f.eks. Trondheim, som jo var den første byen som inngikk en byvekstavtale, vil få belønningsordninger i en periode til, men det beste er om en får alt inn i samme pakke, så en ikke har flere virkemidler som går parallelt, for å prøve å oppnå det samme. Vi er tross alt en begrenset gjeng politikere både lo-

kalt, i fylke og i stat, og da må vi kunne bli enige om å samle alle virkemidler i én pakke.

Sverre Myrli (A) [10:51:34]: Jeg har sittet lenge nok på Stortinget til å huske – og samferdselsministeren satt lenge nok på Stortinget til at han godt husker – hva Fremskrittspartiets representanter sa om Bybanen i Bergen. Jeg synes ikke samferdselsministeren svarte særlig godt på spørsmålet fra representanten Barstad, så jeg vil i grunnen gjenta det og kanskje spisse det enda mer, slik at han kan svare kort og konsist.

Er Fremskrittspartiet for eller imot Bybanen i Bergen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:52:08]: Fremskrittspartiet har tidligere sagt at vi tror vi får mer kollektivtilbud for pengene ved å velge andre løsninger. Men når Bybanen er bygd, kommer vi til å støtte opp om den satsingen for å sørge for at det blir en suksess. Det ville være meningsløst å motarbeide et tilbud som en har investert så mye penger i. Men jeg mener fortsatt, som jeg også sa i mitt forrige svar, at når vi skal satse nytt i framtiden, bør vi ha et åpent sinn for å vurdere hvilke løsninger som gir flest mulig et kollektivtilbud. Det er jo det som er målsettingen – ikke å støtte opp om en gitt type løsning. Da er det litt rart hvis Arbeiderpartiet prøver å gjøre denne debatten til at enten er en for bybane og kollektivsatsing, eller så er en imot. Tvert imot handler det om å gi et best mulig tilbud for flest mulig. Der Bybanen er bygd, og der den skal bygges, må vi sørge for at vi støtter opp om den satsingen.

Sverre Myrli (A) [10:52:57]: «Der Bybanen er bygd», sier samferdselsministeren. Jeg stiller dette spørsmålet utelukkende fordi jeg vil høre hva Fremskrittspartiet mener om Bybanen, ettersom det har vært et stridsteema i mange år. Der Bybanen er bygd, sier det seg vel i grunnen selv at Fremskrittspartiet ikke ønsker noen endringer. Men det diskuteres jo i stor grad å utvikle, utvide og forlenge bybanetilbudet i Bergen. Det er det som er interessant. Hva mener Fremskrittspartiet, ikke om det som er bygd av Bybanen, men om framtidige forlengelser av Bybanen i Bergen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:53:34]: Det sa jeg også i mitt forrige svar. Da sa jeg der den er bygd og skal bygges, og dermed svarte jeg allerede på det spørsmålet som representanten Myrli tar opp. Det blir litt for mange ganger at vi står og har replikkordskifter der representanten Myrli siterer halve setninger, later som den andre halvdel ikke eksisterer, og prøver å skape en debatt av det. Det synes jeg er litt meningsløst. Det som jeg gleder meg over, er at vi har en regjering som nå satser kraftig mye mer penger på å bygge ut kollektivløs-

ninger i de største byene. I de ni største byene er det mye mer penger. Når det gjelder den byen vi er i nå, kunne en representant – jeg mener det var Elvestuen – i budsjettdebatten peke på at Oslo fikk null kroner i syv av åtte år for å satse på kollektivtransport. Nå har de fått kraftig mye mer penger i samtlige år – rundt 400 mill. kr. Det gir en mulighet til å satse mer både på jernhjul og på gummihjul, rett og slett for å kunne bygge et tilbud som er tilpasset befolkningen i byene. Det vil jeg støtte opp om videre. Jeg er glad for at et borgerlig flertall gjør alvor av det mange tidligere har snakket om.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

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

Leif Audun Sande (A) [10:55:02]: I kapittel 4 i proposisjonen er det gjort greie for aktuelle prosjekt og tiltak som blir omfatta av Bypakke Bergen. Eitt av prosjekta er riksvegprosjektet Ringveg øst, E39 Vågsbotn–Klauvaneset. Denne strekninga er del av NTP 2018–2029, siste seksårsperiode. Behovet for vegstrekninga er grundig gjort greie for i proposisjonen, vegstrekninga har det vore snakk om å byggje ny i ein mannsalder og var første gong planlagd allereie i 1969. Lite har skjedd trass i at behovet stadig blir større og større. I dag er det om lag 20 000 bilar i døgnet på denne smale vegen, og trafikken aukar om lag 2 pst. årleg. Når ilandføringa frå Johan Sverdrup kjem til Mongstad, vil trafikken auke ytterlegare. Dette kjem ikkje til å gå utan ny veg.

I og med at dette prosjektet er lagt inn i Bypakke Bergen, som del av Ringveg øst, går eg ut frå at bompengane som blir kravde inn til pakken, òg skal bidra til bygging av vegstrekninga Vågsbotn–Klauvaneset. Det er det første spørsmålet eg vil ta opp.

Det andre eg vil ta opp, er forholdet til Nordhordlandspakken, som Stortinget nyleg har vedteke. Han blir òg finansiert via bompengar. Bompengestasjonane i dette prosjektet vil stå om lag 20 minutt frå dei næraste bomstasjonane i Bypakke Bergen. I begge pakkane, både Nordhordlandspakken og Bypakke Bergen, er det lagt til grunn ei ordning med felles timesregel for alle bomstasjonar. Eg går ut frå at dette òg gjeld for køyring mellom pakkane, ikkje berre internt i pakkane. Eg vil be statsråden om å bekrefte dette.

Det siste eg vil ta opp, er det statlege bidraget til bypakken. Her har Arbeidarpartiet føreslått at regjeringa bidreg med 70 pst. statleg finansiering av kollektivprosjekta – ikkje inntil 70 pst., men 70 pst. Dette vil bety at mindre pengar treng å hentast inn lokalt, og det vil kunne bety ein lågare bompengedel. Her burde regjeringa følgt Arbeidarpartiet sitt forslag i saka. Eg synest det blir litt patetisk når Framstegspartiet beklagar seg over høge

bompengar lokalt, når dei ikkje er villige til å stemme for meir statleg finansiering, som nettopp kunne vore med på å redusere det.

Kjersti Toppe (Sp) [10:57:48]: Eg synest det er ein stor dag når Stortinget skal ta stilling til finansiering av Bypakke Bergen. Det er eit viktig tiltak for å nå målet om at persontransport i dette området skal takast med kollektivtransport, sykkel og gonge.

Da Stortinget i St.prp. nr. 75 for 2004–2005 gav løyve til låneopptak for å sikra parallell utbygging av første etappe Ringveg vest og første etappe av Bybanen, var det ein historisk milepåle. Det skjedde etter ein lang lokal politisk kamp, driven fram av partia som er i opposisjon til dagens regjering. Senterpartiet hadde faktisk samferdselsbyråden i Bergen bystyre da dette vart vedtatt første gong, Nils Arild Johnsen heitte han. Han var sterk pådrivar for at Bybanen skulle vedtakast som berebjelken i kollektivsystemet i Bergen. Ikkje berre var dette eit transporttilbod, det var eit samfunnsval for ei miljøvennleg byutvikling.

Min første valkamp til Bergen bystyre i 2003 var eit bybaneval. Da gjekk Høgre og Framstegspartiet til val på å vera imot Bybanen i Bergen. I 2009 gjekk Framstegspartiet ut av byrådet i Bergen fordi dei ikkje kunne vera med på å auka bompengane bl.a. for å finansiera andre etappe av Bybanen. Men det er slik at «tider skal komme, tider skal henrulle», og no legg altså Framstegspartistyråden fram denne lånesøknaden, og det er veldig positivt.

I proposisjonen er det gjort greie for lokalpolitiske vedtak. Bergen bystyre slutta seg til bompengesøknaden i vår, men dei hadde fem merknader. Eg vil retta merksemda mot merknad nr. 5. Der står det at ved plassering av nye bomstasjonar er det viktig at ein tar omsyn til lokalmiljøet, med faktorar som skulekretsar, barnehagar, lokale fritidsaktivitetar og andre aktivitetar. Generelt bør ein i den vidare prosessen vera open for innspel frå lokalmiljøet og plassering av dei ulike bomstasjonane, for best mogleg å redusera ulempene for nærmiljøet.

No er det 15 nye bomstasjonar, og nokre av dei er kritiserte, bl.a. nr. 16, i Tellevikveien. Han har ført til store protestar i lokalmiljøet fordi han går midt gjennom ein skulekrets, min skulekrets. Lokalbefolkninga er med rette bekymra for ulempene pluss at han heller ikkje reduserer gjennomgangstrafikken, som er eit problem på den smale Tellevikveien – dessutan ein veg som vart laga med blod, sveitte og tårer av russiske krigsfangar under den andre verdskrigen.

Eg håpar og legg til grunn at det i dei øvre rammene som Stortinget no godkjenner, er moglegheit for justeringar av enkelte bomstasjonar, som den i Tellevikveien.

Blant anna ynskjer vi at timesregelen ikkje skal gjelda på den strekninga, for å redusera gjennomgangstrafikken.

Presidenten: Etter Toppes utmerkete innlegg om denne saken slår det meg at «englene sang den, først for markens hyrder».

Ruth Grung (A) [11:01:03]: Det er en gledens dag når vi endelig får vedtatt Bypakken og finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen, planlegging av Ringvei Øst for å få E39 Kyststamveien utenom sentrum og flere kollektivtiltak pluss tilrettelegging for syklende og gående i flere bydeler. Bergen har et kompakt sentrum som også er knutepunkt for de åtte bydelene, og mye av trafikken går gjennom sentrum og Middelalderbyen. Sentrum er omringet av syv fjell, noe som gjør at ved kulde og finvær, om vinteren spesielt, legger det seg et lokk over Bergensdalen, med en luftkvalitet som gir helseutfordringer.

Utbyggingen av Bybanen til Fyllingsdalen før Åsane: Den opprinnelige planen var å bygge først til Åsane, som er den nest største bydelen, med over 40 000 innbyggere. Det var et tidligere Høyre–Fremskrittsparti-byråd som gjorde om på prioriteringen. Derfor er det viktig at vi fortsatt har et trykk på at vi klarer å få bygge videre kollektiv- og bybane til Åsane bydel. Næringslivet representert ved Lastebileierforbundet, Transportarbeiderforbundet og NHO er godt fornøyd med profilen på avtalen. Bergen Næringsråd har beregnet at næringslivet taper milliarder på køståing hvert år i Bergen. Næringsstrafikken får vesentlig bedre vilkår i Bergen enn i Oslo og Stavanger-området med de nye takstene.

Det er dyrt å bygge et effektivt transportsystem i byer. Bompengenivået er høyt og har fordelingsmessige konsekvenser, for avgifter tar ikke hensyn til hvor mye en tjener. Et enstemmig Bergen bystyre har vedtatt et krav om 70 pst. statlig andel i ny NTP til utbygging av kollektiv i byene – jeg vil minne om at vi har en meget dyktig finansbyråd, Dag Inge Ulstein, fra Kristelig Folkeparti, i vår by – så dette er politisk bredt forankret i byene.

Politikk er under utvikling, også i Arbeiderpartiet, og det har selvsagt vært en kamp internt i Arbeiderpartiet for å klare å få opp prioriteringen av statlig støtte til byene og få bygd ut kollektivtilbudet i et raskere tempo enn det som har vært til nå.

Jeg har vært medlem av det nest største bompengeselskapet, Bergen Bompengeselskap, og det overrasket meg hvor mye av de innsamlede bompengemidlene som gikk til innkreving. Nå ser jeg også at av forslaget om 20 mrd. kr går 1,7 mrd. kr til innkreving og drift. Det er et betydelig beløp. Så det å snu på hver krone, det å ha kostnadsstyring, maks nytte for pengene, tenke på veiprising og andre måter å gjøre det på er en utfordring for

statsråden og regjeringen, for veldig mye av teknologien bør også utvikles for å få ned kostnadene til innkreving.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:04:15]: Forslag til nok et bompengeprojekt blir levert av en samferdselsminister fra Fremskrittspartiet, og nok et bompengeprojekt går igjennom i Stortinget uten at Fremskrittspartiet stemmer imot. Det er bra, for bompenger må dessverre til når vi skal bygge store infrastrukturprosjekter, men også når vi skal finansiere de store kollektive løsningene som må til for å få ned utslipp og forurensende trafikk i storbyene.

Bypakke Bergen, som er vedtatt av lokale styresmakter, er nok et steg i retning av å ta all vekst i storbyene gjennom kollektive løsninger, gange og sykkel. Arbeiderpartiet har et forslag sammen med SV der vi foreslår en finansiering på 70 pst., ikke inntil 70 pst., av de kollektive løsningene. Dette ville betydd 115 mill. kr mer til Bergen for neste år – et ikke ubetydelig beløp, som skulle gått til infrastruktur eller kollektive løsninger, ikke til reduserte bompenger. Men bompengene er høye i denne pakken, i likhet med i de andre bypakkene som er og blir vedtatt for de neste årene. Bypakkene er vesentlige bidrag for å oppnå mål om reduserte utslipp, men vi håper at byggherrene nå tar i bruk digitaliserte planprosesser og digital prosjektering, slik at vi får mer ut av hver eneste krone. Dette må til for at trafikantene, som må betale bompenger, skal forstå og akseptere nødvendigheten av dette. Det er ikke mer enn om lag 26 pst. av bileierne som bruker bilen hver dag. Vi er alle multibrukere av offentlig infrastruktur for transport, og offentlige innkjøpere må nå gå foran og legge til rette for og kreve slike digitale løsninger. Det vil spare samfunnet for store beløp og vil kunne gi store ringvirkninger og bidra til en positiv holdning til bompengene.

Tom-Christer Nilsen (H) [11:06:39]: Jeg registrerer at det er fristende for de fleste involverte i denne debatten å bruke mer tid på det som har vært sagt en gang i tiden, enn på det vi faktisk skal gjøre i dag: med bredt flertall å vedta et av de viktigste prosjektene i mitt fylke, nemlig videre utbygging av Bybanen, en byvekstavtale for Bergen og bompengedelen av det.

Til min gode kollega fra Venstre: Det er forskjell på 2,5 meter regn og 90 centimeter regn. Selv med ett års nedbør oppsamlet i Trondheim kan man fortsatt vasse inn til Nidarosdomen, men ett års nedbør i Bergen betyr at man har tatt seg vann over hodet, kort og greit. Da må man sykle med froskemanssutstyr.

Nå skjer det noe viktig, for Bergen er en by som er utformet slik at det er en grunn til at det er mindre sykkelandel i Bergen. Det er barrierer i Bergen som gjør at det ikke er like enkelt å sykle. En av dem fjerner vi ved dette tiltaket, nemlig når vi bygger under tak i Bergen, en syk-

keltunnel mellom bydelen Fyllingsdalen og sentrum. Da fjerner man den barrieren som fjellryggen mellom de to bydelene utgjør i dag. Det er ingen god rute over den.

Vi kan si mye om nivået på tildelingen av statlige midler her, men jeg har sittet som fylkesordfører og varafylkesordfører under mesteparten av utbyggingen av dette prosjektet, så jeg vet hva vi fikk, og jeg vet hva vi får nå. Så vidt jeg kan regne ut – statsråden var veldig snill – er det tigangen, for det var det som gikk til Bybane-prosjektet i dette. Det synes jeg er bra.

Så vil jeg få lov til å gjøre en liten visitt til en som kommer etter meg på talerlisten. I en debatt for noen dager siden ble mitt innlegg kalt for det absolutte lavmål. Det jeg sa i innlegget, var det samme som representanten Leif Sande sa i dag, nemlig at når en øker det statlige bidraget til 70 pst., kan det føre til lavere bompengesatser. Da må jeg få vite hva Arbeiderpartiet egentlig mener: Er det det Leif Sande, siste taler eller han som kalte dette for et absolutt lavmål, mener? Og er det absolutt lavmål som ble levert fra talerstolen nå også?

Jeg regner med at vi får den vurderingen senere. Jeg vil i hvert fall si at hvis en øker en andel fra 50 til 70 pst., blir det ikke flere prosjekter av det, for hvis det hadde blitt flere prosjekter og flere utgifter av det, ville andelen ha sunket igjen. Man kan ikke både si at man øker en andel, og si at man får flere prosjekter. Øker man andelen, øker man den statlige andelen, dvs. at staten betaler en større del av regningen. Det blir ikke flere prosjekter i andre enden av det. Det blir, som Leif Sande sier, sannsynligvis lavere bompengesatser. Det er bra, det, men det var det vi fikk garantert for et par dager siden fra Arbeiderpartiet at det ikke skulle bli.

Nils T. Bjørke (Sp) [11:09:53]: Eg er blant dei som er glad for at me har fått dette på plass. Eg har sjølv vore i fylkespolitikken i Hordaland og har vore med på desse forhandlingane, og det har vore ein lang og krevjande prosess for Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. Staten ved vegdirektøren hadde lagt rimeleg mykje føringar før me kom i gang med debatten. Det har vore mange tunge tak, men her har ein faktisk kome fram til ein avtale, og då meiner eg at ein skal respektera den avtalen som ligg der, sjølv om det er mange punkt ein eigentleg kunna ha tenkt seg å gripa fatt i.

Eg set spesielt stor pris på at staten endeleg gjekk inn for å vera med på å ta delar av sykkel tunnelen til Fyllingsdalen. Sjølv om det ligg fleire merknader her om det, er det det faktisk ein del ting ein har fått på plass. Eg trur det kan gje sykkelbrukarane i Bergen eit verkeleg lyft. Å sykla tre kilometer i tunnel treng ikkje alltid vera eit minus i Bergen, og den tunnelen måtte ha vore bygd som rømmingsveg uansett.

Eg er òg glad for at ein har sikra seg at med ein sterk vekst i elbilar skal òg dei vera med på å ta ein del av belastninga. Når ein kjem over 20 pst., skal dei vera med og betala litt. Eg trur det er viktig. Dei brukar plass, og dei er med på å laga slitasje på vegane, og ein er nøydd til å syta for at det ikkje vert for få.

Difor er det òg litt spesielt at når ein faktisk har vorte einig lokalt, og Framstegsparti-statsråden har signert avtalen, kjem det likevel ein god del merknader frå Framstegspartiet i eigen avtale. Då er det ikkje så rart om opposisjonen òg kjem med det same.

Det eg er meir bekymra for, er at den delen av kollektivtrafikken i Bergens-området der staten skal ta heile delen – jernbanen – vert utsett. Ferdigstilling av dobbeltspor Bergen–Arna er utsett. Det er ikkje vilje til å starta opp K5 Arna–Voss i denne perioden. Der kunne ein verkeleg ha fått eit lyft for kollektivtrafikken som staten tek sin del av. Det er greitt at NTP-en av i dag brukar meir pengar, men då må ein ta heile tolvårsperioden. I den fyrste seksårsperioden er det dårleg med nye midlar til Hordaland. Det er den store utfordringa, og det trur eg er bakgrunnen for noko av kritikken som kjem – at ein får lite nytt i området vårt. Det er òg inne med at når ein skal ha ein bypakke med på Ringveg Øst, treng me òg store statlege midlar for å få han fullført.

Arne Nævra (SV) [11:12:39]: Om vi skal nå målet som Stortinget har satt, og som har vært gjentatt mange ganger her i dag, om at all trafikkvekst i de større byene må skje gjennom kollektiv, sykkel og gange, har vi absolutt brukbare virkemidler.

Om vi i denne omgangen ser bort fra avgifter for å styre atferden, har vi de åpenbart positive virkemidlene.

Det ene har gått under flere navn – byvekstavtaler, bymiljøavtaler, bypakker, og i forlengelsen av dette: belønningsordningen. De er alle beslektet. Dette at alle etater fra fylke, kommuner og trafikketater setter seg ned sammen og tenker helhet, har vært en suksess – kanskje ikke så overraskende.

Det andre er å legge til rette for at flere kan bruke sykkel, at flere får trygge gågater og gangveier. Det var trist å se budsjettet som ble lagt fram fra Høyre og Fremskrittspartiet i høst, både når det gjelder belønningsordning og sykkelveier.

I NTP skulle man bruke 1,7 mrd. kr til byvekstavtaler per år i første periode. Og hva ble forslaget? Jo, 300 mill. kr. En skremmende halvering var forslaget til bevilgninger til tiltak for gående og syklende fra denne regjeringen. Det kan holdes festtaler om kollektivsatsinger, om de myke trafikantene, om sykkel og gange, i det uendelige. Men det må følge penger med disse ordene, ellers har det null verdi.

Bypakke Bergen er noe SV ønsker velkommen, med en justering som kollega Gina Barstad har gjort rede for. Og vi ønsker oss en 70 pst. statlig finansiering av bypakker. Lokale midler og bompenger kan i mange tilfeller ikke strekke til.

Vi ønsker også at flere byer skal få ordningen, at den skal innbefatte flere mellomstore byer også, f.eks. Bodø, Tønsberg, Moss, Hamar, Molde, Lillehammer, Gjøvik og Sandefjord.

SV satte av nesten 2 mrd. kr til kollektivsatsing i sitt budsjett, og økte satsingen på gang- og sykkelveier med 600 mill. kr. Pengene tas fra store firefelts veiprosjekter. Det innrømmer vi åpent og ærlig, og det er en ønsket politikk fra oss. Det er en prioritering, som det heter – og det kalles også inndekning.

Sverre Myrli (A) [11:15:23]: Det var min gode venn Hans Fredrik Grøvan som sa at Arbeiderpartiets politikk var «kjent retorikk», altså Arbeiderpartiets forslag om at staten skal bidra med inntil 70 pst. av investeringene i store kollektivprosjekter. Nei, dette er ikke bare retorikk, dette er i høyeste grad politikk. Jeg tror Grøvan også sa at Arbeiderpartiet ikke hadde dekning for det i sitt alternativ til Nasjonal transportplan. Det medfører ikke riktighet. Dette var et av satsingsområdene vi hadde i Nasjonal transportplan, og vi la også inn penger til det. Vi la inn penger til det i vårt alternative budsjett for 2018. I statsbudsjettet for 2018 ligger det penger til å finansiere 50 pst. av store kollektivinvesteringer i Bergen, Trondheim og Stavanger. Arbeiderpartiet økte i sitt alternative statsbudsjett den andelen fra statens side fra 50 pst. til 70 pst., og differansen der er beregnet til anslagsvis 300 mill. kr, som Arbeiderpartiet la inn i sitt alternative forslag.

Jeg ville bare presisere at jeg synes det var litt trist at Kristelig Folkepartis taler nå ved inngangen til julehøytideligheten talte usant om Arbeiderpartiets politikk.

Så til Tom-Christer Nilsen, som hadde en visitt til et av innleggene mine i budsjettdebatten på samferdselsida som vi hadde for noen dager siden. Jeg har ikke beskrevet debatten om bompenger eller diskusjonen om lokale bidrag og statlige bidrag som noe lavmål i det hele tatt, det var innlegget til Nilsen, der han på en svært feilaktig måte beskrev vårt alternative statsbudsjett, jeg uttalte meg om i den debatten. Arbeiderpartiet har vedtak på og går inn for at staten skal bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene til store kollektivprosjekter i de store byene våre. Hvis staten bidrar med mer, betyr selvsagt det at de lokale bidragene kan brukes til andre prosjekter, eller det kan bidra til at prosjektene kan realiseres raskere. Selvsagt, hvis staten tar en større andel av investeringskostnadene til store kollektivprosjekter, betyr

det mer kollektivtrafikk, og det betyr raskere kollektivtrafikk.

Nils Aage Jegstad (H) [11:18:27]: Når det gjelder debatten om hvor stor andel som skal dekkes i disse pakkene, skjønner jeg godt de lokalpolitiske myndighetene, som gjerne vil ha en størst mulig andel. Sånn sett burde de jo stemme for Rødt, som har 100 pst. dekning av kostnadene. Når det gjelder merkostnaden fra 50 til 70 pst., utgjør det i Bypakke Bergen 1,2 mrd. kr. Samtidig lovet man det samme for Fornebubanen, som alene utgjør 2,4 mrd. kr. Hvis man skal gjøre det samme i Trondheim og Stavanger, utgjør økningen fra 50 til 70 pst. betydelige beløp.

Det jeg synes er viktig med 50 pst., er at det faktisk er en forutsigbarhet i det. Det er 50 pst., og det er på forhånd definert om prosjektene skal ha 50 pst. eller ikke. Så må man huske på at det ikke er bare fylker og kommuner som skal finansiere den andre 50-prosenten, det er faktisk også utbyggere. For Fornebubanen kommer omtrent halvparten av den delen som fylkeskommunen og Oslo kommune skal bidra med, fra utbyggere som nyttiggjør seg de enorme verdiene som frigjøres når man bygger en bybane gjennom et område. Man kan øke tettheten. Man lar dem som tjener penger på å bygge boliger, f.eks. OBOS, være med og betale noe av kostnaden for at man skal frigjøre den verdien som faktisk ligger i å bygge en bybane. Det tror jeg man også skal se på.

Det andre er at det er lokal enighet. Jeg tror at vi sikkert kunne gått inn og tatt andre prosjekter inn og ut av pakken fra Stortinget. Det er ikke ønskelig. Vi skal holde oss til dem som faktisk har skoen på, nemlig de som skal finansiere 50-prosenten, de som skal prioritere i sin by. Det er viktig at vi legger det til grunn for disse pakkene.

I tillegg har jeg lyst til å si at det er noe som er litt morsomt. En ting er at Fremskrittspartiet tradisjonen tro ikke er for finansieringen, men de er for tiltakene. SV er ikke for tiltakene, men de er for finansieringen, for de vil gjerne at bomstasjonene skal stå på veier som ikke bygges, og så skal man bruke de pengene til å bygge det kollektivtilbudet de faktisk ønsker. De står egentlig litt fast i hver sin grøft, men begge kommer heldigvis opp av grøfta når de skal vedta dette i Stortinget.

Til slutt har jeg lyst til å si noe om plassering av bomstasjoner. Det ene er at det blir flere bomstasjoner, ikke behøver å være en uting. Det betyr bare at det er flere som bidrar. Da vi analyserte Oslopakke 3 i sin tid, så vi at det faktisk bare var 27 pst. av bilistene som hadde nytte av dette, og som kjørte gjennom bomringen og var med og betalte. Ved å utvide antall bomstasjoner kunne man altså fordele kostnadene på flere aktører som hadde nytte av prosjektene.

Det andre er at når det gjelder plassering av bomstasjoner, er det et vepsebøl. Det tror jeg må skje i samråd mellom lokale myndigheter og staten.

Jon Gunnes (V) [11:21:42]: Vi må gjerne legge opp til en bykamp mellom Trondheim og Bergen – ikke om hvor mye regn vi skal ha, for den kampen skal Bergen få lov til å vinne, men gjerne om antall syklistere. Sånne konkurranser stimulerer, vi har hatt bykamper tidligere mellom Trondheim og Bergen, og for å bruke fotballspråket, så leder vi vel 1–0 når det gjelder både sykkel og andre sportsbegivenheter. Men i hvert fall ønsker vi at Bergen virkelig skal lykkes. Det var derfor jeg nevnte denne rømningstunnelen, som altså er så kreativt at man faktisk legger opp til at den skal brukes også som sykkelbane.

Ellers vil jeg si om 50 pst. finansiering fra staten at det bare er 6 måneder, omtrent på dagen, siden vi vedtok det i dette storting. Venstre er veldig for at vi fortsatt følger opp NTP-en bare 6 måneder etterpå – det er en 12-årsperiode, og derfor fremmer vi ikke eller er med på noe forslag om økning utover 50 pst. Det er en avtale mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Og vi står bak den.

Så til billettprisen på kollektivtrafikken: Miljøpartiet De Grønne er opptatt av det, og det er også Venstre. Men det er litt opp til fylkeskommunene, de som drifter disse banene og bussene, å gjøre noe med prisen. Fra Stortingets side bevilger vi belønningsmidler, og også denne gangen ble det gjennom forhandlingene med Kristelig Folkeparti og Venstre mer belønningsmidler enn hva regjeringen hadde lagt opp til i sitt statsbudsjett, og de pengene kan faktisk brukes til å få ned billettprisen. Så det er opp til de lokale. Hvis det er det som er det mest virkningsfulle for å få flere til å bruke kollektivtrafikken og færre til å kjøre bil, så bør de faktisk bruke det.

Tom-Christer Nilsen (H) [11:24:09]: La meg replisere til siste taler: Gullet skal «hem». Vi får legge det der.

Først og fremst vil jeg gi honnør for framdriften som er oppnådd i denne saken, ved at vi kan vedta den her i dag. Det er rett å si at hvis det ikke hadde vært for initiativet fra Samferdselsdepartementet, hadde ikke prosessen kommet i gang slik at vi hadde vært her vi er i dag. Så den honnøren skal gis.

Men samtidig kan jeg ikke – igjen – unngå å gripe tak i dobbeltkommunikasjonen som foregår fra Arbeiderpartiets side. Vi har hatt to talere fra Arbeiderpartiet på talerstolen her i dag, som sier at det er 70 pst. – bare 70 pst. – før vi nå to ganger får gjentatt i innlegget fra Sverre Myrli at det er inntil 70 pst. Samtidig må jeg – igjen – få lov til å utfordre det at det blir mer i denne pakken selv om man øker andelen på den statlige siden, for hvis man øker pakken, reduseres også den statlige pro-

sentandelen. Et eller annet merkelig må det være med matematikken her.

Samtidig kan vi – uten å gå til matematikken – stille følgende spørsmål: Vi vedtar i dag en bompengepakke. Rammen for den bompengepakken er lagt og økes ikke ved økt statlig andel. Det betyr, slik jeg ser det, at det foregår en underlig dobbeltkommunikasjon fra Arbeiderpartiet. Når får jeg svar på om det – slik Leif Sande sier det – enten vil føre til reduserte bompenger, eller om det er noen prosjekter i denne pakken som ikke er med i pakkens vedtak i dag, som dette skal føre til? I det hele tatt blir det en litt merkelig kommunikasjon. Jeg tror vi gjør best i å vedta pakken slik den foreligger, og at vi får komme i gang. Det som setter grenser for framdriften i dette prosjektet nå, er ikke framdriften herifra, men det er tiden som trengs til å gjennomføre planleggingen, prosjekteringen og byggingen for å bygge, prosjektere og planlegge så fort som mulig.

Bjørnar Moxnes (R) [11:26:31]: Når staten betaler for all jernbaneutbygging rundt Oslo, må staten, etter vårt syn, også dekke hele regningen for Bybanen i Bergen. Vi er redd for at vi ikke får nok finansiering hvis en for stor andel av regningen skal tas gjennom bompenger fra dem som kjører bil. I tillegg vet vi at andelen som kjører bil, skal ned av hensyn til bylufta. Derfor foreslår vi følgende i forslag nr. 4, som er levert inn i dag:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 100 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen.»

Jeg tar med det opp vårt forslag.

Presidenten: Representanten Bjørnar Moxnes har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen 11:27:35]: I denne debatten kan det være verdt å minne om et par ting, bl.a. til representanten fra Rødt, og det er at disse pengene som nå kommer gjennom byvekstavtale, bymiljøavtale, belønningsordning o.l., kommer i tillegg til det rammetilskuddet som fylkene allerede får for å dekke sitt ansvar for kollektivtransport.

Hvis en mener at fordi staten finansierer 100 pst. av jernbanen, skal staten også finansiere 100 pst. av kollektivtransporten, må vi jo kutte tilsvarende i bevilgningene til fylkene. Det tror ikke jeg er heldig. Da begynner en virkelig å fjerne lokaldemokratiets rolle når det gjelder å utvikle kollektivløsninger. Derfor er det egentlig bra at fylkene fortsatt får disse bevilgningene, og at staten kommer med noen bidrag ekstra i de byene der det er spesielle utfordringer med å kunne bygge ut infrastrukturen. Men å fjerne lokalpolitikernes innflytelse, sånn som Rødts forslag og logikk ville tilsagt, advarer jeg sterkt imot.

Så er det interessant å observere hvordan Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV har fått veldig mye penger når de er i opposisjon, men ikke hadde penger til de samme tingene i posisjon, da de faktisk, innenfor ansvarlige rammer, kunne vise at de prioriterte og finansierte.

Vi har nå fått kritikk fra SV fordi det bevilges for lite penger gjennom belønningsordning og sykkelsatsing til tross for at sykkelsatsingen i kroner er langt høyere under dagens regjerings fireårsperiode enn da SV selv styrte. Representanten Nævra kan sykle og sukke så mye han vil, men det er faktum at det er en kraftig vekst i bevilgninger til sykkelveier.

Så er det riktig at på noen av postene har ikke penge blitt brukt opp. Da har ikke regjeringen bevilget mer penger for at de skal stå på konto. Da har vi bevilget pengene til andre kollektivprosjekter. Men det betyr at etter hvert som penger trengs, så vil penger komme. Det samme gjelder for bysatsing. Det er ingen vits i å bevilge mye penger til utbygging av Fornebu-banen nå når en foreløpig kun trenger penger til planlegging. Men forpliktelsen om 50 pst. finansiering gjør at pengene vil komme når prosjektet settes i gang. SV kan ikke ignorere det.

Arbeiderpartiet har i denne debatten lovt både inntil 70 pst. og nøyaktig 70 pst. finansiering. Representanten Myrli snakket om inntil 70 pst. Det er litt rart når vi får så mange ulike budskap fra Arbeiderpartiet i samme sal i løpet av kort tid, for Arbeiderpartiet har i denne debatten lovt at økte statlige andeler skal kutte bompengenivået, og også benektet at det skal brukes til å kutte bompengenivået. Det er høyst usikkert hva slags politikk Arbeiderpartiet ville ført hvis de fikk makt. Da er det egentlig best at dagens flertall med avklart politikk gjennomfører dette.

Tilsvarende er det interessant at Senterpartiet nå plutselig har mye penger til å bygge ut jernbane på Vestlandet – penger som fullstendig uteble da de selv styrte. Nå kommer prosjektene. Arna–Voss skal bygges, og jeg er glad for at dagens flertall sikrer det.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:30:48]: Jeg skal være kort.

Jeg viser til representanten, og min gode venn, Sverre Myrli's innlegg og kommentar til mitt innlegg når det gjaldt mangel på finansiering av økningen opp til 70 pst. av bypakken i de store byene. Det jeg henviste til, var mangelen på samsvar mellom de prosjektene som ble plussert på i NTP da vi behandlet den i vår, inkludert økning til 70 pst. finansiering av bypakker, og de midlene som var stilt til disposisjon. Hvis jeg ikke husker helt feil, manglet det over 100 mrd. kr på å få det regnestykket til å gå i hop.

Så noterer jeg meg det representanten Myrli opplyste om, at de i sitt alternative budsjett for 2018 har avsatt 300 mill. kr ekstra til bypakker i de store byene. Det noterer jeg meg.

Det som er utfordringen, er at vi allerede i dag har en ambisiøs NTP. Øker vi nå finansieringen fra 50 pst. til 70 pst. i de store byene, reduserer vi mulighetene for å kunne gjennomføre resten av NTP-en. Sånn som jeg opplever det, må vi fokusere på hvordan vi nå kan redusere kostnadene for å kunne oppfylle NTP-en med alle prosjektene. Ved å øke fra 50 pst. bidrar vi til at viktige prioriterte prosjekter rundt omkring i landet risikerer rett og slett å ikke bli gjennomført. Det synes jeg ikke er noen god politikk, og det skaper ikke forutsigbarhet i forhold til de forventningene som er til de prosjektene som nå ligger inne i Nasjonal transportplan.

Kirsti Leirtrø (A) [11:33:00]: Det har vært mye diskusjon rundt Arbeiderpartiets ambisjoner om 70 pst., og det har vært sådd tvil om våre ambisjoner. Det blir henvisning til den forrige, rød-grønne regjeringen, men dette er altså det femte budsjettet vi behandler etter den regjeringen.

Befolkningen i Bergen har økt med 20 000 innbyggere siden forrige regjering. Lønns- og prisveksten har vært formidabel, spesielt når det gjelder veiutbygging. Og som jeg sa i finansdebatten: Statusen for fylkesveiene i dag – fem år etterpå – er en helt annen enn den var da.

Hordaland fylkeskommune skal årlig bruke 255 mill. kr av sine fylkesveimidler til bypakkeprosjektet på helt nødvendig infrastruktur. Enten finansieringen er på 70 pst. eller inntil 70 pst., er det fortsatt 115 mill. kr for 2018. Når det blir sagt at fylkeskommunen er gjort i stand til å være en bedre veieier, stemmer ikke det. Lønns- og prisvekst, tunnelsikkerhetsforskriften og moms på bussbilletter har spist opp, og vel så det. De siste fem årene har etterslepet økt hvert år, og det er viktig at vi framover følger med på hvordan utviklingen blir, også for de fylkeskommunene som har bypakker i tillegg.

Sverre Myrli (A) [11:35:04]: Fremskrittspartiet er virkelig gode på dobbeltkommunikasjon. Fremskrittspartiet stemmer i Stortinget for den ene bompengerevingen etter den andre. Bompengerevingen i Norge når stadig nye høyder, og vi har vedtatt en nasjonal transportplan der volumet på bompengereving kommer til å bli rekordstort – etter forslag fra Fremskrittspartiet, vedtatt med Fremskrittspartiets stemmer i Stortinget. Så er også tilfellet for Nordhordlandspakken, som vi behandlet for litt siden, for Bypakke Bergen, som vi behandler i dag, og for andre bompengerevinger – Fremskrittspartiet stemmer for.

I stedet for å snakke om egen politikk og det faktum at det nå blir mange flere bompengerefinansierte prosjekter, retter Fremskrittspartiet skytset mot opposisjonen, som vil øke den statlige andelen til store kollektivprosjekter. Jeg skjønner godt at en ikke vil snakke om sin egen politikk, og sånn sett er Fremskrittspartiet gode. Så får andre vurdere om de er dyktige i kommunikasjonen sin. Jeg er i alle fall opptatt av at vi skal snakke om det faktiske forholdet at vi med bompengereinnkreving får bygd både veiprosjekter og kollektivprosjekter raskere enn om vi ikke hadde hatt bompengereinnkreving. Derfor er det riktig at vi har bompengereinnkreving både i Bergen og andre steder.

Jeg tror både samferdselsministeren og representanten Tom-Christer Nilsen kan dette rimelig godt. Arbeiderpartiet har vedtatt på sitt landsmøte, og dette er skissert i Arbeiderpartiets alternative nasjonale transportplan, at staten skal bidra med inntil 70 pst. av finansieringen ved store kollektivinvesteringer – «inntil» fordi det ikke er en blankofullmakt, «inntil» fordi det skal være krav om fortetting langs kollektivstrenger, og det skal være krav om god arealutnyttelse som bygger opp under bruk av kollektive befordringsmidler. I Bergen er dette gjort, og derfor er det ikke snakk om «inntil 70 pst.» i Bergen. Kollektivutbyggingen i Bergen er etter vår oppfatning veldig bra, og derfor mener ikke Arbeiderpartiet at vi skal bidra med «inntil 70 pst.» i Bergen. Vi skal bidra med 70 pst. Det står også i forslaget vårt.

Og jeg presiserer: Det er i forbindelse med den statlige finansieringen av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen vi mener at staten skal bidra med 70 pst. Vi støtter selvsagt pakken slik den foreligger, men 70 pst. til kollektivinvesteringer hadde vært enda bedre.

Så kan vi avslutte diskusjonen om hva som er best av 50 pst. og 70 pst. statlig finansiering. Jeg synes vi rett og slett skal høre med storbyene våre: Synes de det er best med 50 pst. eller 70 pst.?

Nils T. Bjørke (Sp) [11:38:26]: Statsråd Solvik-Olsen gjentek gong etter gong at Senterpartiet ikkje har midlar til jernbane på Vestlandet og ikkje sette av pengar i førre periode. Eg vil minna om at det var ein Senterparti-statsråd som sette i gang planane – ein må faktisk ha planar før ein gjer det.

Regjeringa har etter rimeleg lang tid landa på K5-alternativet. Det er bra, det skal dei ha skryt for. Men det er jo ikkje vilje til å satsa – i samarbeidet om NTP-en med Kristeleg Folkeparti og Venstre har dei ikkje villa satsa på denne biten i fyrste periode av NTP-en. Det er det som er problemet. Me i Senterpartiet sette av midlar til å koma tidlegare i gang med denne delen og for å få fullført jernbanen, som kan vera eit viktig supplement til resten av kollektivtransporten i nærområdet til Bergen.

Eg synest det er på tide at ministeren sluttar å snakka om at me ikkje har hatt midlar. Det har me tilbakevist gong etter gong.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:39:42]: Det er interessant å høre på Arbeiderpartiet, som har sittet og styrt med to andre partier, men som i denne debatten tilsynelatende ikke har forstått hva kompromiss betyr. Kompromiss betyr at ulike partier finner sammen og finner en helhetlig løsning som alle kan stå bak, der alle gir og tar og får gjennomslag.

Grunnen til at Fremskrittspartiet sitter i regjering, er at vi ikke krever å vinne alt. Vi vet at da hadde ikke Høyre villet sitte i regjering med oss, ei heller hadde Venstre og Kristelig Folkeparti villet støtte oss. Ergo må vi gi og ta. Det vi har sett på bompengesiden, er at vi har klart å øke den statlige andelen i en rekke veiprosjekter, sammenlignet med hva den rød-grønne regjeringen hadde lagt opp til. Vi har fått til en tilskuddsordning som i sum betyr at vi kommer til å kutte bompenger med rundt 12 mrd. kr. Derfor går vi med og støtter forslaget selv om vi ikke får fjernet alle bompenger, fordi vi kommer et skritt i riktig retning – et godt skritt i riktig retning. Jeg tror alle som hører på denne debatten utenfor denne salen, forstår at slik er verden; ingen styrer alt alene.

Det som er verdt å merke seg, og det som flere av oss påpeker, er at Arbeiderpartiet nå ikke er i en situasjon der de kompromisser om politikk. Allikevel klarer de å ha mange standpunkter på én gang, og det er litt rart. Fremskrittspartiets inngang er fortsatt at staten skal finansiere infrastruktur, men så kompromisser vi med andre og får en lavere bompengandelen enn om vi satt i opposisjon. Arbeiderpartiet sitter i opposisjon og klarer i denne debatten å si at de både skal redusere takstene i bypakken og ikke redusere takstene i bypakken. Da lurer jeg veldig på: Hva er Arbeiderpartiets politikk? Eller er det slik at det er to fraksjoner som ikke klarer å kompromisse, men som framfører ulike syn inntil Arbeiderpartiet en gang tar en beslutning?

For Vestlandets del: Det er fortsatt litt rart å høre at angivelig utsettes Arna–Voss, og lignende. I den nasjonale transportplanen som gjaldt fra 2014 til 2023, lå det ikke inne én krone til å bygge noe som helst på streknings Arna–Voss. Nå ligger det inne oppstart tidligere enn i 2023. Det betyr at dette har blitt framskyndet under vår regjering. Min ambisjon var å kunne sette i gang i 2019/2020 – det innrømmer jeg. Men så ser vi at prosjektet er mer komplisert enn som så, og da har vi pekt på 2021/2022. Alt tyder på at vi skal klare det. Det er fortsatt mye tidligere enn om forrige regjering hadde fått styre etter den nasjonale transportplanen de hadde.

Det er verdt å minne om at selv om alle regioner i Norge nå får mer penger gjennom vår nasjonale trans-

portplan enn gjennom den forrige nasjonale transportplanen, fikk Oslo og Akershus mer penger per innbygger enn Vestlandet, Sørlandet og Midt-Norge med den rød-grønne nasjonale transportplanen. Nå får Vestlandet, Midt-Norge og Sørlandet mer enn Oslo og Akershus per innbygger, men det er vekst på alle områder. Å få kjøft fra Vestlands-Senterpartiet når vi åpenbart har styrket satsingen på Vestlandet, er litt rart.

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

Nils T. Bjørke (Sp) [11:42:58]: Statsråd Solvik-Olsen gjentek det: Han seier han skal starta opp tidleg. Ja, fagetatane har fått beskjed om å starta opp vegbiten mellom Arna og Trengereid, nettopp fordi det ikkje er midlar inne til å starta opp med jernbanebiten, slik at ein får ei felles utbygging av veg og bane i det området, som verkeleg er rasutsett. Det er det store problemet, og det er den store forskjellen på forslaget vårt og forslaget frå regjeringa.

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

Sverre Myrli (A) [11:43:41]: Jeg tror dette på enklest måte kan gjøres ved at vi forslagsstillere – Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti – rett og slett presenterer hva som er vår politikk: Vi fremmer i dag forslag om at staten skal bidra med 70 pst. av finansieringen av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen. Det er forslaget som vi har fremmet, og som kommer til votering her i dag. Og så vidt jeg har brakt i erfaring, er det identisk med hva Hordaland fylkeskommune har vedtatt, hva NHO har vedtatt, hva LO har vedtatt, og hva Bergens Næringsråd har vedtatt – så så alvorlig ille kan det ikke være med et slikt forslag.

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

Sak nr. 2 [11:44:32]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Else-May Botten, Sverre Myrli, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Åsmund Aukrust og Hege Haukeland Liadal om å legge strengere miljøkrav til grunn i anskaffelsen av Kystruten Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030 og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Solfrid Lerbrekk og Torgeir Knag Fylkesnes om å endre anbudet på Kystruten Bergen–Kirkenes (Innst. 95 S (2017–2018), jf. Doku-

ment 8:72 S (2017–2018) og Dokument 8:73 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 replikkordskifte på 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.

Jonny Finstad (H) [11:45:51] (ordfører for saken): Jeg vil takke komiteens medlemmer for godt samarbeid – og også komiteens administrative ledelse og Samferdselsdepartementet, som har bidratt godt til å opplyse oss i denne saken.

I Dokument 8:72 S og Dokument 8:73 S er det fremmet en rekke forslag om strengere miljøkrav i forbindelse med anbudet for kystruten Bergen–Kirkenes gjeldende for perioden 2021–2030. Det er altså fremmet to representantforslag som omhandler samme tema. Komiteen har derfor behandlet begge representantforslagene, fra henholdsvis Sosialistisk Venstreparti og Arbeiderpartiet, samlet i denne saken.

Forslagsstillerne har vært særlig opptatt av at miljøvektingen i anbudet skulle settes til 30 pst., og har i denne sammenheng vist til Stortingets vedtak om minst 30 pst. miljøvekting i offentlige anbud der det er hensiktsmessig. Forslagsstillerne har også bl.a. fremmet forslag om plan for etablering av landstrøm i de største havnene, samt senere også spilt inn forslag om innarbeiding av klimabonus i anbudet.

Samferdselsdepartementet la 19. september 2017 ut anbud for kystruten for perioden 2021–2030, med anbudsfrist 3. januar 2018. Der står det at alle havner på ruten fortsatt skal betjenes daglig med en kontrakt på ti år, med mulighet for å forlenge med ett år. Samferdselsdepartementet har i dag avtale med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019, med mulighet for forlengelse med ett år.

Det er første gang det er stilt miljøkrav til kystruteavtalen i utlyste anbud. Dette skal sikre at klima- og miljøkravene bidrar til at CO₂-utslippene fra skipene som betjener ruten, blir betydelig lavere enn de er i dag. Videre omfatter anbudskravene at skipene er tilrettelagt for landstrøm og benytter landstrøm der det er tilgjengelig, i havn, samt at tungolje ikke kan benyttes som drivstoff. Kravene innebærer videre at CO₂-utslippene reduseres med minimum 25 pst. fra dagens nivå.

Så har vi bak oss flere år hvor anklager fra ESA om ulovlig statsstøtte har skapt usikkerhet for både staten og Hurtigruten rundt innværende anbudskontrakt. EF-TAs overvåkingsorgan, ESA, har kommet til at det ikke foreligger ulovlig statsstøtte til Hurtigruten i gjeldende avtale, men ESA har signalisert at det er viktig å legge til rette for mer konkurranse ved framtidige kjøp av tjenester i denne størrelsen.

Samferdselsdepartementets prenotifisering i saken tilsier at ESAs foreløpige vurdering er at anbudet er utformet på en slik måte at det legger til rette for å unngå ulovlig statsstøtte. ESA viser særlig til at anbudet er inndelt i tre pakker for å åpne og tilrettelegge for reell konkurranse.

Kystruteanbudet skal jo legge grunnlag for et godt tilbud for kystbefolkning og næringsliv med daglige anløp mellom Bergen og Kirkenes, slik at klimakrav i anbud må gjenspeile beste tilgjengelige kommersiell teknologi på anbudstidspunktet, dette for å kunne oppnå reell konkurranse. Det må både være driftssikkert og takle arktiske forhold. Samtidig har utfordringen i saken vært at anbudet må tilfredsstille ESAs krav i henhold til statsstøtteregulverket, og at fristen for oppstart av nytt kyst-ruteanbud må opprettholdes.

Departementets juridiske vurderinger overfor komiteen har vist at foreslåtte endringer av anbudsvilkårene i denne saken sannsynligvis vil måtte bety at anbudet må avlyses og prosessen startes på nytt, noe som samtidig vil innebære en økonomisk risiko og skape usikkerhet om hvorvidt en ny kontraktør vil ha nok tid til å få driftsmateriell på plass innen dagens kontrakt går ut.

Flertallet i komiteen mener dette vil være uforsvarlig, og anbefaler at forslagene avvises, samt at prosessen sluttføres i tråd med de vilkårene som er satt i anbudsutlysningen.

Mindretallet – forslagsstillerne fra Arbeiderpartiet og SV – har underveis fremmet nye og endrede forslag. Jeg regner med at de selv redegjør for dette og eventuelt fremmer forslagene her i salen.

Sverre Myrli (A) [11:51:05]: En trenger ikke reise mye langs kysten på Vestlandet, i Trøndelag eller i Nord-Norge før en skjønner betydningen av og interessen for hurtigruta, eller kystruta, som det nå blir riktig å kalle den. Også alle henvendelsene vi har mottatt underveis i behandlingen av de to representantforslagene vi har til behandling i dag, viser det store engasjementet omkring kystruta. Kystruta er et unikt konsept med lokal transport av både passasjerer og gods, og et opplevelsestilbud i verdensklasse. Staten kjøper tjenester for kystruten Bergen–Kirkenes for relativt store summer.

Nå legges et nytt anbud for tiårsperioden fra 2021 ut, eller – rettere sagt – det er lagt ut på anbud. Arbeiderpar-

tiet mener da at vi burde benytte muligheten til å stille krav om nye og moderne fartøyer. Det er riktignok stilt noen miljøkrav i det nye anbudet. Det er stilt krav om kutt i CO₂-utslipp på 25 pst. fra dagens nivå. Men det er ikke stilt krav om kutt i NO_x, svovel eller partikler. Etter Arbeiderpartiets syn er det ikke bra nok. Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2016, altså i desember 2015 – for ganske nøyaktig to år siden – vedtok Stortinget at det skulle innføres krav om minimum 30 pst. miljøvekting ved alle offentlige anbud der det er relevant. Etter Arbeiderpartiets syn er det absolutt relevant i forbindelse med kystruteanbudet. Men dessverre, det har regjeringen ikke lagt opp til. Stortingets vedtak er ikke fulgt opp. Det som ligger i anbudet, er etter vår oppfatning for lite ambisiøst, og derfor fremmet vi representantforslaget som er det ene av de to vi nå har til behandling.

Samtidig har vi fra Arbeiderpartiets side vært helt klare på at vi ikke vil utsette anbudet som er utlyst, så vår tilnærming i denne debatten var at vi skulle bruke handlingsrommet innenfor det utsendte anbudet til å stille strengere miljøkrav.

Kystruteanbudet kan gi nye, store muligheter for norsk industri hvis det innføres strenge miljøkrav. De krav som regjeringen har satt i anbudet, er antageligvis mindre ambisiøse hva gjelder fartøyene, enn hva norsk skipsbyggingsindustri allerede kan levere av fartøyer. Det er altfor dårlig.

Som jeg sa, Arbeiderpartiet vil ikke utsette anbudet. Konsekvensen av det vet vi for lite om, så vi er ikke innstilt på å være med på det. Når samferdselsministeren i brev form skriver til Stortinget at det ikke kan stilles krav om miljøvekting uten at anbudet lyses ut på nytt, er vi i en vanskelig situasjon. Men alle forslagene som er fremmet i salen, indikerer at Stortinget er ambisiøst, at Stortinget er utålmodig, og innstillinga, komitémerkna-dene og alle forslagene kan ikke tolkes annerledes enn at stortingsflertallet mener at her har rett og slett regjeringen ikke gjort jobben sin.

Jeg vil på tampen benytte anledningen til å ta opp forslagene nr. 1, 2 og 3 fra Arbeiderpartiet og SV og forslag nr. 4 fra Arbeiderpartiet. Så vil vi høre på debatten før vi bestemmer oss for hvilke av de andre forslagene vi vil støtte.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har tatt opp de forslagene han refererte til.

Morten Stordalen (FrP) [11:56:11]: La meg først få takke saksordføreren og komiteen for samarbeidet.

Vi behandler i dag to representantforslag, fra henholdsvis Arbeiderpartiet og SV, om å legge strengere miljøkrav til grunn i anskaffelsen av kystruten Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030 og om å endre anbudet på kystruten.

Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen er opptatt av å sikre et godt og miljøvennlig sjøtransporttilbud for kystsamfunnene mellom Bergen og Kirkenes, og kystruteanbudet følger opp Nasjonal transportplan, som slår fast at tjenesten fortsatt skal gjennomføres med helårige, daglige og gjennomgående seilinger med anløp i de samme 34 havnene som i dag. I anbudet er det allerede lagt inn krav til 25 pst. reduksjon av CO₂-utslipp. Videre er det lagt inn forbud mot bruk av tungolje samt krav om tilrettelegging av båter for landstrøm, som må bruke landstrøm der det er lagt til rette for dette ved havn. Anbudet er videre delt inn i tre pakker for å tilrettelegge for økt konkurranse om kystruten. Anbudet har tilbudsfrist 3. januar 2018, med driftsstart 1. januar 2021, når dagens kontrakt utløper. Dette er ikke lang tid til å skaffe nødvendige skip og forberede en slik krevende tjeneste som en kystrute i arktiske og krevende farvann er. De kravene som stilles, er minstekrav, og rederiene har mulighet til å levere miljøløsninger utover disse minstekravene. Ytterligere utslippskrav her vil derimot måtte skje ved eventuelt å ta i bruk teknologi som ikke er i bruk per dags dato.

Vi mener at tilbydere ikke kan basere et tilbud på framtidig teknologi, det må baseres på nåværende teknologi og infrastruktur. Ytterligere utslippskrav vil etter alt å dømme være langt dyrere, fordi operatøren må prise inn den risikoen denne umodne teknologien har. Det er i tillegg også høyst usikkert om teknologien er kommersielt og teknisk tilgjengelig. Denne regningen fra Arbeiderpartiet og SV er det til syvende og sist kystbefolkningen og turistene som vil måtte betale.

Dersom anbudet samles i én pakke, vil dette videre kunne virke konkurransevridende. Vi har allerede flere anklager bak oss fra ESA om ulovlig statsstøtte til Hurtigruten AS, noe som har skapt usikkerhet rundt innværende anbuds kontrakt. ESA har kommet til at det ikke foreligger ulovlig statsstøtte, men har likevel signalisert at det er viktig å legge til rette for mer konkurranse ved framtidige kjøp av tjenester i denne størrelsesordenen. Dette gjør vi ved å dele anbudet opp i tre pakker, og ESAs foreløpige vurdering er at anbudet er utformet på en slik måte at det legger til rette for å unngå ulovlig statsstøtte. ESA viser særlig til at anbudet er inndelt i tre pakker for å åpne og legge til rette for økt konkurranse.

Kystruteskipene skal trafikkere i arktiske farvann med strenge krav til driftsstabilitet. Da kan vi ikke gjøre et omfattende anbud med til sammen elleve store skip til en utviklingskontrakt. Dette vil innebære å gamble med et svært viktig tilbud for kysten, som 400 000 personer og store mengder gods er avhengige av hvert eneste år.

En utsettelse av kystruteanbudet vil gjøre det umulig å slutføre prosessen innenfor tidsfristen for utløpet av

dagens kontrakt, en prosess som allerede er på overtid. Dette vil påføre skattebetalerne betydelige merkostnader, svekke konkurransen og gi ESA ytterligere et argument for på nytt å utfordre Norge på premissene i anbudet. Med den oppmerksomheten ESA har hatt på dagens kystruteavtale, vil det trolig være lite rom for overgangsordninger som innebærer fordeler for Hurtigruten AS. En slik utsettelse av anbudet vil kunne gi uante konsekvenser for ansatte i kystruten, næringslivet og befolkningen langs kysten og vil i ytterste konsekvens kunne gi driftsstans for kystruten over en lengre periode.

Fremskrittspartiet er enig i at det er viktig å redusere utslippene. Derfor krever også anbudet 25 pst. reduksjon, og vi er fornøyd med at regjeringen for første gang har lagt inn et slikt krav i kystruteanbudet.

La meg så henlede oppmerksomheten i salen på forslagene nr. 15 og 16, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Det ville være en god og fin julegave for hele Distrikts-Norge langs hele kysten og for alle som er glad i kystruten. Det håper jeg denne forsamlingen kan se alvoret i, og at de støtter opp om forslagene i dag. Det handler faktisk om hele Kyst-Norge – om stoltheten der – og om mange arbeidsplasser.

Siv Mossleth (Sp) [12:01:00]:

«Når hurtigruta ropte langt derute fra
og sa ho va på nord
(...)»

Med pappeske med katte og med egg som ikkje
måtte brestes
med høge rop og trosse som blei kasta hardt
mod kaia for å festes».

I disse linjene fra Kari Bremnes' oppvekst i Lofoten ligger egentlig kjernen i Senterpartiets standpunkt i denne saken, nemlig livet langs kysten. Senterpartiet vurderer det sånn at en utsettelse eller en ny utlysning helt oppunder målstreken på anbudsfristen er uforsvarlig for folket og næringslivet langs kysten. Vi vet at det er ulike oppfatninger om hvor lang utsettelse som vil kreves, og vi vet at ESA ligger som et spøkelse i bakgrunnen, men dette er nok til at vi velger stabilitet for folk og næringsliv langs kysten framfor denne usikkerheten.

Selv om Senterpartiet stemte imot forslagene til Arbeiderpartiet og SV i behandlingen i transportkomiteen, liker vi ikke regjeringens håndtering av hurtigruteanbudet på flere punkter. Vi er kritiske når det gjelder miljø. Vi mener at regjeringen burde ha vektlagt miljøhensynet sterkere, og vi viser til at Stortinget flere ganger har vedtatt krav om miljøvekting og utslippsreduksjon. Vi mener også at tilbudet kunne vært benyttet til teknologiske nyvinninger, til nytte for både norsk industri og miljøet.

Senterpartiet er opptatt av den godstransporten som foregår med hurtigruta. Vi mener at kravet til lasteplass burde vært høyere, og at det burde vært lyttet mer til spedisjonsbransjen. Dette kunne vært et viktig bidrag til å nå Stortingets mål om overføring av mer gods fra vei til sjø. Det burde vært tatt inn i en miljøvekting av anbudet. Men jeg vil understreke at jeg synes det er bra at anbudet inneholder krav til både kjøle- og frysekapasitet.

Vi er også kritiske til det som handler om arbeidsvilkår. Regjeringen opplyser til Stortinget at det er satt krav om norske vilkår og allmenngjorte tariffavtaler i den delen som omfattes av det statlige kjøpet. Vi stiller spørsmål ved at dette ikke settes som krav for leverandøren i sin helhet, og vi mener at det er uheldig om vurderingen er sånn at dette bryter med EØS-avtalen. Senterpartiet er helt klar på at norsk lovgivning skal gå foran EØS-krav i norsk arbeidsliv, spesielt når staten er innkjøper. Staten har et stort ansvar for å unngå sosial dumping. Det er også beklagelig at EØS-avtalen ser ut til å legge begrensninger på hvor mye lasteplass for gods som kan legges inn i statens avtale med Kystruten. ESA legger egentlig altfor store begrensninger på det norske handlingsrommet.

Senterpartiet mener at Kystrutens daglige reise langs kysten mellom Bergen og Kirkenes med 34 stopp er veldig viktig, og vi vil understreke at vi synes det er viktig at det også i framtiden skal være gjennomgående daglig rute i alle havner som i dag har anløp.

Vi ønsker heller ikke at staten tar på seg en stor økonomisk risiko ved å måtte gå til direkte kjøp gjennom bruk av nødbestemmelsen i innkjøpsregelverket. Disse pengene kan heller settes inn i det forslaget som Senterpartiet vil fremme; vi har et miljøforbedrende forslag som er veldig tydelig på at anbudet skal gå sin gang. Forslaget lyder slik:

«Stortinget ber regjeringa forhandle fram ei avtale om miljøbonus der rederi kan bli kompensert for kvart tonn CO₂ som vert redusert utover krava i anbodet i løpet av kontraktperioden, etter at kontrakt med operatøren (ane) på Kystruta er inngått.»

Jeg vil ta opp dette forslaget, forslag nr. 11, fra Senterpartiet.

Så vil jeg også melde at Senterpartiet vil støtte Kristelig Folkepartis forslag nr. 9 og 10 i saken.

Presidenten: Representanten Siv Mossleth har tatt opp det forslaget hun refererte.

Arne Nævra (SV) [12:06:19]: Om statsråden hadde tatt forskrift om offentlige anskaffelser alvorlig, og også tatt anmodninger og signaler fra Stortinget alvorlig, hadde vi ikke hatt noe møte her i salen fem dager før jul. Eller sagt på en annen måte: Om statsråden hadde lagt inn miljøvekting i anbudet og sett at dette faktisk

hadde kunnet gi betydelig klimagevinst i det norske regnskapet, hadde vi ikke hatt noen sak her i salen i dag. Om statsråden hadde tatt informasjonen og ønsket fra sterke aktører i næringen selv på alvor, fra dem som sier at de ønsker seg sterkere miljøkrav og er klar med teknologi i løpet av kort tid, hadde vi heller ikke hatt noen sak her i dag.

SV synes det er beklagelig at det ikke ligger en miljøvekting til grunn ved anbudsutlysingen. Anbudets krav om 25 pst. reduksjon av CO₂-utslipp er så godt som ingen ting, når en tenker på at anbudet skal vare i ti år. Anbudet er ikke i tråd med viktige stortingsvedtak som også er relevante for kystruteanbudet, bl.a. om 30 pst. miljøvekting ved offentlige anbud. Om statsråden ikke tar inn over seg politiske signaler eller vedtak fra Stortinget, kunne han likevel ha sett hvilken vei den teknologiske vinden blåser. Kanskje 60 ferger blir elektriske om fire år? Sentrale aktører innen maritim industri ønsker seg strengere krav, se bare på fornybarklyngen i Trondheim. Den består av private bedrifter, organisasjoner og offentlige virksomheter som jobber med fornybar energi. Et femtitalls virksomheter deltar i nettverket i klyngen. Blant medlemmene er Siemens, Powel, PBES, ASKO, Kongsberg, NTE, TrønderEnergi og Statoil.

Når krav til teknologisk krevende fartøy – eller moduler – skal bygges, vinner ofte norske aktører anbudene. Kystruta kan bli et utstillingsvindu mot verden. Det må vel være noe den politiske ledelse i Samferdselsdepartementet er svak for, om man ikke akkurat er opptatt av det viktige miljøaspektet. Denne teknologien kan bli en eksportteknologi og en viktig brikke i omstillingen til et grønnere næringsliv. På samme måte som olje- og gassteknologien har vært det – eller nå: vindkraft til havs og en mulig pilot på flytende vindkraft i Norge. Det er knapt noe land som har bedre forutsetninger for å ta ledelsen internasjonalt på en lav- og nullutslippsteknologi innen skipsfarten enn nettopp Norge.

Det er kort vei fra kunnskap om sjøfart generelt, olje og gass, verftsindustri, vannkraft og vindmøller til et næringsliv i omstilling mot mer grønn og bærekraft virksomhet. Dette er en gylden mulighet for norsk framtidrettet maritim industri – og så griper vi den ikke! Både fra regjering og fra flere partier i opposisjon har det blitt ytret frykt for utsettelse av anbudet, bl.a. fra Senterpartiet. Man frykter at tilbyderne ikke rekker å bygge eller ombygge nye skip, eller at en utsettelse vil koste altfor mye. Vel, igjen: Det er ikke vi som er kritiske til de dårlige miljøkravene og det dårlige politiske håndverket fra politisk ledelse i departementet, som burde sitte igjen med svarteper dersom så skulle skje, det er det statsråden og regjeringen som burde gjøre.

Vi har funnet ut at det slett ikke er noe nytt at offentlige anbud avlyses innen skipsfart. Det har skjedd ved

Moss–Horten-ferga og ved to ferger på E39 etter at budsjettforliket i Stortinget satte strengere miljøkrav ved offentlige anbud. Dette er farlig nær nåværende situasjon.

Jeg registrerer at et flertall her i salen kritiserer mangel på miljøvekting i kystruteanbudet. Det ser ut til at vi ikke har flertall for et krav om nytt anbud som følger opp tidligere stortingsvedtak, og som er framtidrettet og fornuftig både for miljø og for norsk næringsliv. Det er bare å beklage. Det er synd at ikke stortingsflertallet enda sterkere fortalte statsråden hvor skapet skulle stå når det gjelder miljøvekting i anbud.

SV har jobbet mye med denne saken, og som en ser, er det blitt mange forslag på veien for å nå et mulig flertall for strengere krav i anbudet. Men jeg vil ta opp alle forslagene som SV står bak. Så er det fritt fram for ethvert parti og enhver representant å shoppe forslag etter eget ønske. Jeg varsler også støtte til alle forslag – selv om de er ganske utvannede – som er lagt fram, unntatt de løse forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet.

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

Jon Gunnes (V) [12:11:36]: Venstre er tilfreds med at det for første gang er stilt miljøkrav til kystruteavtalen. Så dveler jeg litt ved begrepet kystruteavtalen. For mitt vedkommende kom disse forslagene en av de første dagene på Stortinget nå i høst, og ikke minst debatten om anbudskravene var strenge nok. Jeg må innrømme at jeg ikke helt forsto hva de snakket om, fordi jeg egentlig bare har forholdt meg til egnavnet «Hurtigruta». Til og med «Snøggruta» tror jeg at jeg hadde forstått bedre enn «Kystruta», men nå er også jeg familiær med anbudsnamnet Kystruten Bergen–Kirkenes.

Venstre mener at miljøkravene i anbudet ikke er gode nok. Her forventet vi noe mye mer og bedre. Både Sverre Myrli, Siv Mossleth og Arne Nævra henviste til stortingsvedtaket fra 2015, der Stortinget ber «regjeringen innføre krav om minimum 30 pst. miljøvekting ved alle offentlige anbud der det er relevant». Man kan spørre seg om dette anbudet ikke er relevant. Venstre mener at det burde vært midt i blinken å bruke det kravet i dette anbudet. For å si det enda sterkere: I hvilke anbudsrunder skal en ikke bruke dette viktige vedtaket hvis ikke her?

Venstre har meget god tro på teknologiske løsninger for å løse klimautfordringene. Samtidig tror vi at Norge kan utnytte teknologiutviklingen til gode handelsvarer for Norge. Hurtigruta er i dag et internasjonalt utstillingsvindu fordi den ferdes i naturskjønne og dermed turistvennlige områder. Ved å stille strenge krav – med skip som kunne vært tilnærmet fossilfri i 2030 – hadde vi virkelig kunne bidratt i en bransje som må forbedre mil-

jøkravene med hensyn til både CO₂-utslipp og lokal forurensing.

Samferdselsdepartementet har gjort kloke valg når de har delt opp anbudet i tre pakker – med fire, fire og tre skip. Jeg ser også at EFTAs overvåkingsorgan ESA er godt fornøyd med dette. Da må man kunne håpe på reell konkurranse. Når pakkene ble slik for å stimulere til at flere rederier kan levere tilbud, er det for meg uforståelig at vi ikke kunne dele opp pakkene også med forskjellige miljømål og dermed langt strengere krav i sum i forhold til det som ligger ute i dag. Vi må utfordre både rederiene og leverandørene av skip, slik at det kan opprettes et marked for dem som ønsker å bidra til det. Det grønne skiftet må løses her hjemme, og vi kunne bidratt sterkt også internasjonalt. Det kunne faktisk blitt grønn vekst av dette.

Når det gjelder forslagene, har Venstre og Sosialistisk Venstreparti egne forslag, men subsidiært kommer vi nok til å støtte forslagene nr. 1–4. De løse forslagene er – som Arne Nævra sa i sted – veldig utvannet, og vi ser ikke helt at man oppnår noen miljøgevinst ved å vedta dem i dag, men vi kan jo holde luken åpen. Forslag nr. 11 og forslagene nr. 15 og 16 vil nok Venstre støtte.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:15:55]: For første gang stiller staten spesifikke krav til klima- og miljøløsninger i kystruteanbudet. Det stilles krav som innebærer at CO₂-utslippene fra skipene som betjener kyst-ruten, reduseres med minimum 25 pst. fra dagens nivå. I tillegg stilles det krav om at alle skip skal være tilrettelagt for bruk av landstrøm og benytte landstrøm der det ligger til rette for det i havn. Videre er det et krav at tungolje ikke kan benyttes som drivstoff.

Til tross for disse kravene skulle vi gjerne sett at det ble gjort enda noen skjerpelser fra starten av, da konkurransen ble lyst ut. Ti år er lang tid i et teknologisk utviklingsperspektiv. Vi skulle gjerne sett at ambisjonsnivået var enda høyere, men prosessen har nå kommet så langt at det etter vår oppfatning er uforvarselig å avlyse konkurransen.

Kristelig Folkeparti vil ikke sette kystruten i spill. I alle år har Kristelig Folkeparti vært en varm forsvarer av kystruten og vi har vært tydelige på at kysten skal ha et stabilt og godt tilbud. Seilingsmønsteret skal være minst like godt som i dag. Det står vi fast på, og vi vil ikke bidra til usikkerhet ved at konkurransen om å drive kystruten nå må avlyses.

Kristelig Folkeparti står fast ved det vi har sagt, senest i forbindelse med NTP: Tjenesten skal fortsatt gjennomføres med helårlige, daglige og gjennomgående seilinger, med anløp i de samme 34 havnene som i dag.

Dersom man legger nye kriterier inn i anbudet nå, som anses som vesentlige endringer, må konkurransen

avlyses og startes på nytt. Da er det tvilsomt om man reker oppstart før gjeldende avtale går ut.

Konkurransen om kystruten ble lyst ut 19. september 2017. Tidsfristen for tilbyderne er 3. januar 2018, og det skal inngås en ny avtale innen utgangen av første kvartal 2018. Dette gir leverandørene som blir tildelt kontrakt, om lag 2 år og 9 måneder til å forberede driftsstart 1. januar 2021. Det er ikke lang tid. Det er tvert imot kort tid dersom man skal skaffe nødvendige skip og forberede en krevende tjeneste, som kystruten er. Vi må samtidig huske hvor disse skipene skal gå. Dette handler ikke om å putte rundt inne i Oslofjorden. Her snakker vi om helt andre forhold. Det vet folk som bruker disse skipene, veldig godt.

Regelverket for offentlige anskaffelser legger begrensninger for hvilke endringer som kan gjøres i konkurransegrunnlaget etter utlysning. Endringene skal, som flere allerede har vært inne på, ikke være vesentlige. Innføring av klima og miljø som tildelingskriterium vil etter vår oppfatning være en vesentlig endring i anbudet, som krever at anbudskonkurransen må avlyses og deretter ny utlysning. Forsinkelser i konkurransen vil være uheldig av flere årsaker.

Som jeg har vært inne på, er det allerede lagt opp til et stramt tidsløp. En senere kontraktsinngåelse gir en betydelig risiko for at det ikke er mulig for leverandørene å nå oppstartstidspunktet. Hvis de aktuelle konkurrentene ikke ønsker å delta i konkurransen på grunn av kort oppstartstid, har man ikke lykkes i å legge til rette for virksom konkurranse. Det kan gjøre det krevende å sikre en kontrakt i tråd med statsstøtteregelverket.

Samtidig er det altså en diskusjon om hva som er det faktiske handlingsrommet her, hva man kan gjøre uten at konkurransen må avlyses. Men vi må huske på at vi allerede har hatt en sak med ESA når det gjelder Hurtigruten. Staten betaler en betydelig kompensasjon for kyst-rutetjenesten, og i 2017 er den på 682 mill. kr. Det gjør staten fordi tjenesten er viktig: Kystruten er riksvei 1.

Kristelig Folkeparti vil ikke at vi skal havne i en ny statsstøttesak som setter hele tilbudet i fare. De grepene som er tatt for å legge til rette for virksom konkurranse, er bra. Selv om jeg har sympati for at man vil ha enda strengere miljøkrav, mener jeg det er uansvarlig å vedta noe som setter tilbudet i fare. Samtidig vil vi forsikre oss om at vi har effektive virkemidler som bidrar til utslippskutt innenfor det handlingsrommet vi har nå.

Derfor fremmer Kristelig Folkeparti to forslag som vi håper flest mulig slutter seg til. Det går på CO₂-fondet, at det blir bredt nok til også å kunne omfatte kystruten, og det går på virkemiddelapparatet til Enova. Formålet er å få på plass bedre incentiver for utslippskutt og en raske omstilling i mer klima- og miljøvennlig retning. Dette

mener vi er riktige og gode tiltak, og det er tiltak som ikke setter tilbudet langs kysten i fare.

Kristelig Folkeparti stemmer ikke fra forslagene fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet. Kristelig Folkeparti støtter altså komiteens tilråding, og jeg tar da opp forslagene fra Kristelig Folkeparti.

Presidenten: Da har representanten Hans Fredrik Grøvan tatt opp de forslagene han refererte til.

Per Espen Stoknes (MDG) [12:21:16]: Nok en gang har vi fått et eksempel på at blå politikk og en blå-blå regjering gir grå vekst, på tross av grønn retorikk. Denne regjeringen har valgt å se bort fra tidligere stortingsvedtak og en gyllen mulighet til å gi oss en utslippsfri kyst og en skipsfartsnæring som ligger et hestehode foran på veien mot nullutslippssamfunnet.

Stortinget har bedt regjeringen innføre krav om minimum 30 pst. miljøvekting ved alle offentlige anbud der det er relevant. Det skulle være interessant å vite hvorfor regjeringen ikke oppfatter hurtigruteanbudet som relevant. Hvis ikke nå, når da? Dette er et anbud hvor alle som er opptatt av grønn vekst, ser at det er relevant å legge til grunn miljøvekting – men altså ikke en blå-blå regjering.

Kystfarten er det neste området hvor Norge kan velge å ligge i front. I enda større grad enn elbilsatsingen er dette et område som kan gi Norge store konkurransemessige fortrinn. Elbilsatsingen gir forretningsmuligheter til norske selskaper, som f.eks. Zaptec, en innovativ ladeløsning som integrerer elbiler smart inn i strømnettet. Når det gjelder skip, har vi allerede bygd verdens første elektriske ferje, verdens første plug-in-hybridferje. Som kystfartsnasjon har vi de aller beste forutsetninger for å utvikle denne kjempeviktige næringen i en utslippsfri retning. Men ønsker den blå-blå regjeringen å utnytte det og bygge opp under denne muligheten? Nei, de velger å grunnstøte – med vilje. Så det er vanskelig å gi noe annet enn strykkarakter i faget grønn vekst, også her.

Når regjeringen da verken ønsker å bidra til å dytte framover utviklingen av nullutslippsløsninger, ei heller å bidra til at norsk skipsfartsindustri kan få oppdrag som bidrar både til teknologisk utvikling og derigjennom bedre konkurranseevne, tvinges Stortinget på banen igjen. Som flere representanter før meg har nevnt: Stortinget har allerede bedt regjeringen innføre krav om minimum 30 pst. miljøvekting ved alle offentlige anbud der det er relevant. Men det skjer sjelden.

Derfor har jeg i dag, sammen med representantene Barth Eide, Botten og Aasrud, fremmet et representantforslag om å fjerne gjenværende barrierer mot grønne innkjøp. En av de barrierene som forskningen på grønne innkjøp har løftet fram, er offentlige lederes man-

glende – om du vil – strategiske fokusering på grønne anskaffelser. På alle nivåer, fra kommuner og opp til departementer, blir dette verken målt eller rapportert om. Denne saken er dessverre et grelt eksempel på akkurat dette, og den aktualiserer behovet for ytterligere tiltak på nettopp dette feltet.

Forhåpentligvis vil Stortinget denne gangen greie å legge rammene som vil tvinge blå-blå innkjøpere til å bli grønne, og ikke bare grå.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:24:59]: Å seile med hurtigruten opp langs kysten vår, med anløp i 34 ulike havner, og å se hvordan lokalt næringsliv og lokale reisende bruker dette som en transportåre, samtidig som både norske og utenlandske turister får se kysten vår på en behagelig og nesten nasjonalt stolt måte, er veldig bra. Det ønsker vi å legge til rette for videre. Derfor har vi lagt ut et anbud som ivaretar seilingsmønster, som ivaretar de havnene som i dag har bygd opp infrastruktur, og de lokalsamfunn som er avhengige av hurtigruten.

Når kystruten skal ut på anbud på nytt – dette er ikke første gang, det er slik vi har gjort dette, på tvers av ulike regjeringer – har vi sagt at vi ønsker å styrke dette. Vi ønsker å styrke det i den forstand at vi skal ta sterkere miljøhensyn enn noen regjering før oss har gjort, ved at vi stiller krav om at en ikke skal bruke tungolje, ved at vi stiller krav om at en skal bruke landstrøm der det er tilgjengelig, og ved at vi stiller krav om at CO₂-utslippene skal ned med 25 pst. i gjennomsnitt i perioden.

Å høre denne debatten nå gir et inntrykk av at intet har skjedd, og at en nesten har beveget seg bakover. Det er ikke tilfellet, så la oss få etablert det.

Det er viktig at lokalsamfunn, nasjonen, turister og andre som bruker dette, skal vite at skipene går når det er planlagt. Det er også en del av å ha et tilbud langs kysten. Jeg synes at de forslagene som Arbeiderpartiet og SV har fremmet her, setter dette i fare fordi en både kom inn lenge etter at anbudet ble satt ut, og vil endre det bare få uker før fristen for å levere inn anbud utløper. Hvor mange redere vil ta risikoen med å legge inn et anbud i det hele tatt? Ønsker vi virkelig å risikere å stå uten et tilbud langs kysten? Den risikoen vil ikke jeg ta.

Jeg er samtidig enig i at vi skal benytte anledningen til å se på teknologien, til å utvikle løsninger som er mer utslippsfrie, og til å ta Norge i den retningen. Samferdsdepartementet og dagens regjering har bred erfaring med det. Flere har allerede i debatten nevnt at over 50 ferger kommer til å ha batteripakke om bord i løpet av 2020. Vi har utviklingskontrakter for hydrogenferger. Gjennom Nærings- og fiskeridepartementet stilles det til rådighet midler til grønn teknologi i skipsfarten opp mot verftsindustrien og rederne. Vi har en støtteordning

for å opprette nye ruter for godstransport langs kysten. Det er mange ulike grep, som omfavnes av næringene.

Vi får kritikk for ikke å ha lagt til grunn at en skal ha en miljøvekting på 30 pst. Vel, det er ingen garanti for at en får utslippskutt, for en kunne sett for seg at én aktør hadde lagt all satsing inn på å vinne på pris og bare på pris og ikke hadde gjort noe for miljøet, mens en annen hadde innført mange dyre miljøtiltak, men fikk en pris som var så mye høyere at til tross for miljøvektingen, var det den som kun vektla pris og ikke miljø, som vant. Det er en risiko ved dette. Det er derfor vi har gjort en vurdering i markedet, bl.a. basert på de erfaringene vi selv har med utvikling av batteriferge og hydrogenferge og med de anbudene vi har for Anda–Lote og andre steder der vi skulle ha batteri, og sett at det er vesentlige forskjeller på hvilken teknologi en trenger på et anbud som omfatter 34 havner, fra Bergen til Kirkenes, i arktisk klima, der en har både veldig kort og veldig lang liggetid. Det gjør at landstrøm noen steder er relevant og andre steder ikke, med mindre en skal forlenge liggetiden mange steder, for da trenger en langt mer enn elleve skip for å dekke behovet.

Med den erfaringen har vi tenkt at det er bedre at vi stiller miljøkrav som alle må nå, framfor at noen får lov til å gamble på pris, når teknologikostnadene er såpass usikre. Vi har hatt møter med dem fra leverandørbransjen som ønsker strengere krav – det er primært fra leverandørbransjen en hører det – og vi har spurt: Hva er kostnaden med dette? Hvilke garantier har dere for at dette er teknologi som er tilgjengelig i markedet, uten noe særlig risikopåslag for dem som skal levere inn anbudet? Svaret er: Det vet vi ikke.

Hvordan i alle dager skal et rederi kunne prise dette inn i sitt anbud til staten når ikke engang leverandørmarkedet klarer å fortelle noenlunde hva prisen blir. Jeg trenger ikke to streker under svaret, jeg trenger ikke én strek under svaret engang. Gi meg bare et handlingsrom her. Snakker vi om 50 mill. kr ekstra per skip, 100 mill. kr ekstra per skip, 500 mill. kr ekstra per skip? Vi får ingen antydning.

Når vi snakker med Maritimt Forum, NHO Sjøfart, Rederiforbundet og andre, peker alle på at det er altfor stor usikkerhet til at en i dag kan prissette dette inn i et anbud. Derfor er miljøvekting et dårligere forslag enn å stille miljøkrav som alle må forholde seg til. Når vi også vet hvilke utfordringer vi har hatt med ESA om konkurranse, er det viktig at vi har en fungerende konkurranse der ikke bare ett rederi ender opp med å levere inn anbud. Da hadde det ikke blitt et kystrutetilbud i det hele tatt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [12:30:20]: I brev til komiteen av 7. desember skriver statsråden at å innføre klima og miljø som tildelingskriterium vil være en vesentlig endring i anbudet, som krever at konkurransen må avlyses og deretter lyses ut på nytt.

I sitt saksordførerrinnlegg sa saksordfører Finstad noe sånt som at krav om miljøvekting sannsynligvis vil medføre at anbudet må utsettes. Vil krav om 30 pst. miljøvekting medføre at kystruteanbudet må lyses ut på nytt, eller vil det ikke det?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:31:03]: Det vi har kommunisert veldig tydelig, både til Stortinget og i media, er at hvis en gjør vesentlige endringer i et anbud, må en lyse det ut på nytt. Med all sannsynlighet vil en, hvis en stiller den typen krav som Arbeiderpartiet, SV og andre har fremmet her, måtte lyse det ut på nytt. Det betyr en betydelig forsinkelse.

Jeg syntes det var veldig bra da representanten Myrli tidligere i debatten sa at Arbeiderpartiet ikke ville være med på å utsette eller forsinke anbudet. Det er helt andre signaler enn representanten Else-May Botten ga til NRK, til Teknisk Ukeblad og til andre medier den 8. november, da hun hevdet at det her var stort handlingsrom og viktig å sette prosessen på vent, slik at en fikk utredet alle muligheter. Det er en annen politikk enn den Arbeiderpartiet nå fører. Jeg håper Arbeiderpartiet forholder seg til den politikken representanten Myrli har lansert i Stortinget, og ikke til det som har vært utgangspunktet for Arbeiderpartiet.

Det viktige er at om en gjør store endringer, betyr det at anbudet må ut på nytt. Alternativt er det en betydelig risiko for at vi får det annullert gjennom statsstøtteregulverket og annet.

Sverre Myrli (A) [12:32:10]: Jeg er litt overrasket over samferdselsministerens svar. Jeg vil henstille til at han tar Stortinget litt mer på alvor enn det vi opplever nå.

Ja, Arbeiderpartiet har ment at det som er blitt gjort, har vært for dårlig. Men når samferdselsministeren i brevets form skriver til komiteen at å innføre klima og miljø som tildelingskriterium vil kreve at konkurransen må avlyses og deretter lyses ut på nytt, er det en så vesentlig opplysning at vi som et ansvarlig parti velger å legge vekt på det.

Saksordføreren var ikke så presis som det som har kommet i det skriftlige brevet fra departementet, og nå er neimen ikke samferdselsministeren det, heller. Nå er han mer ullen og ikke så klar på at et slikt krav om miljøvekting vil medføre at anbudet må utlyses på nytt. Det er interessant, og det endrer i grunnen hele oppfatningen av vår tilnærming, for vår tilnærming til at vi ikke har krevd at det skal legges inn 30 pst. miljøvekting, er bre-

vet fra samferdselsministeren. Spørsmålet er: Medfører det at det må lyses ut på nytt, eller medfører det ikke det?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:33:20]: Vår vurdering er at ja, det må en gjøre, og det har jeg nettopp sagt. Det er veldig stor sannsynlighet for det. Vår vurdering er at hvis en stiller nye krav nå, på det tidspunktet, av det omfanget, betyr det at det må ut på nytt anbud fordi det er en vesentlig endring. Det vil jeg på det sterkeste advare mot. Jeg vil på det sterkeste advare mot de forslagene som Arbeiderpartiet og SV har fremmet. De vil med all sannsynlighet bety at anbudet blir forsinket i den forstand at en ikke kommer til å ha et hurtigrutetilbud eller kystrutetilbud langs kysten vår.

Jeg er veldig glad for de signalene som representanten Myrli kom med i debatten, men litt mer usikker på hvor jeg har representanten Myrli nå. Nå virker det som om en leter etter muligheter til selv å skape tvil. Arbeiderpartiet har inntil nylig i mediedebatten hevdet at det her var stort handlingsrom. Nå legger Arbeiderpartiet vekt på brevet som kom fra Samferdselsdepartementet. Det tror jeg Arbeiderpartiet gjør veldig klokt i, og jeg vil anbefale at en gjør det i den videre behandlingen.

Siv Mossleth (Sp) [12:34:35]: På radio i morges hørte jeg at statsråder var rå på å ta beslutninger, og jeg tror de også er ganske rå på å forsvare egne beslutninger. Kanskje er dette kystruteanbudet en sak hvor statsråden har vært litt for snar i beslutningen.

Statsråden sa i sitt innlegg at kravet om 30 pst. miljøvekting kan gi dårligere resultat enn ingen miljøvekting. Jeg har lyst til å spørre statsråden om han ikke ser noen muligheter for å oppfylle intensjonen i Stortingets vedtak om 30 pst. miljøvekting for framtiden?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:35:20]: Det jeg prøvde å bruke litt tid på, var ikke å si at det er miljøvekting eller ingen miljøvekting. Men det å stille miljøkrav som er generelle – i vårt tilfelle 25 pst. kutt, som alle som legger inn anbud, må møte – vil med sannsynlighet gi større miljøresultater enn ikke å stille miljøkravene i bunnen, men legge vekt på miljøvekting der den enkelte anbyder selv bare forholder seg til det regelverket som gjelder for skipsfarten, og så legger på sine egne foreslåtte miljøtiltak.

Det vi må huske, er at veldig mye av tilbudet Hurtigruten har i dag, når de leverer på kystruteanbudet – som de vant – er rent kommersielt. Der møter de miljøkrav som gjelder generelt for skipsfarten. Vi har sagt at vi i vårt kystruteanbud vil stille krav utover det. Da Senterpartiet styrte dette og hadde det siste anbudet, var det ingen miljøkrav utover de vanlige kravene. Vi stiller strengere krav. Vi tror at vi får bedre resultater ved å stille

dem generelt enn å ha vanlige skipsfartskrav, men en miljøvekting i bunnen. Det er en vurdering vi har gjort, basert på at vi ønsker best mulig miljøvern.

Arne Nævra (SV) [12:36:39]: Det har i dag vært henvisning mange ganger til stortingsvedtaket den 3. desember 2015 om 30 pst. miljøvekting ved offentlige anbud. Mener statsråden at det utlyste anbudet er i pakt med det vedtaket?

Så har jeg et spørsmål til: Hvis statsråden ikke liker dette med miljøvekting, kunne han ikke da ha tenkt seg f.eks. å lage et sterkere krav til reduksjon av utslipp, f.eks. 50 pst. i en totrinnsrakett – sånn at man kunne tenke seg 50 pst. om tre år? Alle som følger med i utviklingen av denne teknologien i Norge, vet at da ville teknologien og næringslivet og maritim industri vært der, og da forsømmer vi en mulighet i løpet av de ti årene anbudet varer.

Kan statsråden svare på disse to spørsmålene?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:37:39]: Hvis vi ser samlet på det denne regjeringen og dette flertallet gjør for å redusere utslipp fra skipsfarten, er det ganske formidabelt. For det er altså ikke bare hurtigruten som seiler langs kysten, det seiler tusenvis av skip. Og der har vi gjennom den satsingen vi gjør på ferger, gjennom det vi gjør på Enova, gjennom det vi gjør på reduserte havneavgifter for miljøvennlige skip, det vi gjør gjennom grønn teknologi til verftene o.l., en veldig bred portefølje. Den porteføljen vil også kunne brukes på de skipene som trafikkerer kystruten i framtiden. Det er ikke sånn at vi her går glipp av en mulighet for evig framtid.

Det som allikevel er viktig, er at hvis man skal få redier til å legge inn anbud allerede i januar, der de forplikter seg til en måloppnåelse som skal gjelde fram til 2030, som er ganske forpliktende i den forstand at om man ikke klarer det, så har det en nedside – hvis man allerede i dag skal bestemme hvilken teknologi man skal ha, hvilken kostnad det skal ha – og vinne det anbudet, så må det være en viss forutsigbarhet. Det er det ikke ved å stille krav om at man skal redusere utslipp med 50 pst. allerede om tre år, uten at vi har peiling på kostnadsrammen for det.

Arne Nævra (SV) [12:38:51]: Da vil jeg følge opp med å konkretisere spørsmålet: Kunne ikke statsråden da tenke tre–fire år framover? Et anbud kunne vært lagd som en totrinnsprosess. For jeg er fullstendig klar over at statsråden har hatt kontakt med mange sentrale aktører i næringslivet som sier at teknologien er der om to–tre år, til veldig sterke krav. Da har vi et flytende utstillingsvindu, og vi har muligheter til å få en signatur i verden.

Norge som skipsfartsnasjon blir lyttet til, vi blir sett på, og jeg er helt overbevist om at dette vil ha langt større

virkning – i hvert fall like stor som mye av de svulstige planene som mange av oss står for, med flytende vindkraft og annet.

Dette er en viktig brikke som jeg vil be statsråden tenke nøye over – når det gjelder mulige bonusordninger innenfor den rammen, som i alle fall ikke gir utsettelse.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:39:53]: Før jeg ble politiker, jobbet jeg i rederi. Jeg har sett hvordan en har håndtert ulike kontrakter, ulike konkurranser, der man skal investere i skip til mangfoldige milliarder kroner. Hvis man skal forholde seg til et udefinert krav i framtiden, der man ikke har mulighet til å regne på hva dette vil koste, vil det sannsynligvis bety at vi mister rederier som normalt ville lagt inn et tilbud, men som setter seg på sidelinjen og sier at her er det for stor risiko.

Vi har altså utviklingskontrakter på hydrogenferger i kontrollerte omgivelser der vi er den eneste kjøperen. Det er ikke tilfellet når det gjelder det som f.eks. Hurtigruten leverer i dag. Der er veldig mye kommersielt. Vi har også gjort veldig mye på batteriteknologi.

Poenget her er at Enova fortsatt vil ha alle de samme virkemidlene til å kunne sørge for at vi får de fyrtårnene som SV etterlyser, men uten at vi setter kystrutetilbudet i fare. At SV sier at det er veldig lett bare å innfri krav, husker vi fra månelandingsdebatten, der SV allerede i 2005 sa at en skulle få til CO₂-rensing på Kårstø i 2009. Vi vet hvordan det gikk. Jeg vil ikke ta samme risiko.

Jon Gunnes (V) [12:41:11]: Jeg vil følge opp Arne Nævrås spørsmål knyttet til om man kunne gjort noe annerledes med anbudet – og statsråden skjønner at Venstre og SV har funnet hverandre i akkurat denne saken.

Vi har store forpliktelser for framtiden. Nå blir dette delt opp i tre pakker – fire, fire og tre skip – ut fra ESAs krav. Ikke minst blir det veldig mange skip, elleve skip. Var det vurdert også å ha forskjellige miljøkrav? Kunne man hatt forskjellige miljøkrav? Ikke minst gjelder det tidspunktet for når de forskjellige pakkene kunne fases inn. Var det under vurdering da man sendte ut dette anbudet?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:42:00]: Vi har gjort veldig mange vurderinger. Embetsverket i departementet og våre fagfolk i etatene har vært veldig flinke til å gi oss innspill på vurderinger av hvor teknologien er, hvor moden teknologi som finnes, og hvordan rederiene vil vurdere verden rundt seg når det gjelder å regne på å legge inn anbud. Risikerer vi at vi står uten tilbydere hvis vi stiller for strenge krav, eller går vi glipp av muligheter hvis vi stiller for svake krav?

Det er rett og slett en vurdering vi har hatt, som jeg også føler at både Maritimt Forum, Rederiforbundet og

NHO Sjøfart har bekreftet: at man må gjøre det mulig for en tilbyder å legge inn et anbud som gjør at risikoen er håndterbar, samtidig som man har et virkemiddelapparat gjennom Enova og andre som gjør at vi uavhengig av hvem som seiler, vil kunne gjøre tiltak både innenfor skips- og kystruter og andre steder.

Det er den vurderingen vi har gjort – for det jeg ikke vil risikere, er at vi står uten et tilbud langs kysten. Og det er det en ser står i fare med de forslagene som Arbeiderpartiet og SV har fremmet i denne saken.

Presidenten: Replikskordskiftet er dermed omme.

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

Helge Orten (H) [12:43:19] (komiteens leder): Dette er en sak som skaper stort engasjement, og det er for så vidt ikke så rart. Det er et viktig tilbud for hele kystbefolkningen, det er et viktig tilbud for landet vårt.

Det er en definisjonsforskjell her når det gjelder hva en tenker på som strenge miljøkrav i et slikt anbud. Strenge miljøkrav i et slikt anbud må vekte både kravet til reduserte utslipp og kravet til driftsstabilitet, forutsigbarhet og mulighet for å gjennomføre anbudsprosessen med tilgjengelig teknologi. Derfor er det stilt krav om 25 pst. utslippskutt, krav til tilrettelegging for landstrøm og forbud mot bruk av tungolje. Alt det vil være en betydelig forbedring fra dagens situasjon.

For Høyres del er det viktig at kystruten er operativ, at den går på regulær basis, at den er forutsigbar, og at vi kan få på plass et kostnadseffektivt tilbud basert på en tilgjengelig teknologi som gjør at vi kan imøtekomme kravene til regularitet langs kysten. I denne prosessen er det nå fremmet nye forslag til miljøkrav fra både Arbeiderpartiet og SV, men også andre partier tar til orde for det samme.

Det som virker helt åpenbart på meg, er at skal vi stille nye krav nå i anbudsprosessen, krav som er vesentlige, vil det føre til at vi må lyse ut dette på nytt – avslutte den eksisterende anbudsprosessen og starte på en ny runde. Den risikoen er ikke Høyre villig til å ta, og derfor vil ikke vi gå inn på noen av de forslagene, uansett om det er krav til miljøbonus. Vår vurdering er at skal det være en vesentlig miljøbonus som har effekt, vil den også være vesentlig for anbudet, og vi vil ikke gå inn på den type forslag. Vi vil heller ikke gå inn på forslag om krav til miljøvekting, rett og slett av samme grunn – fordi det vil være vesentlig for anbudsprosessen og sette hele kystrutetilbudet i fare.

Så kort om våre egne forslag. Vi deler intensjonen som Kristelig Folkeparti har i sine to forslag. Og så synes jeg kanskje vi kunne formulert oss litt annerledes – av to grunner. Den ene er at fordi det skal forhandles om et CO₂-fond, mener jeg det er riktig å peke på forhand-

lingsmandatet og hva regjeringen bør følge opp i et slikt forhandlingsmandat, heller enn å være tydelig på hva sluttresultatet skal bli. Her skal vi ha respekt for at det skal forhandles med næringsorganisasjonene. I tillegg – når det gjelder Enova, tror jeg vi står oss bedre på å favne bredere, der kystruten også er en del av totaliteten, og på den måten unngå at vi får mer ESA-problematikk eller statsstøtteproblematikk knyttet til denne typen forslag.

Med det vil jeg ta opp Høyre og Fremskrittspartiets forslag nr. 15 og 16.

Presidenten: Representanten Helge Orten har tatt opp de forslagene han refererte til.

Liv Kari Eskeland (H) [12:46:43]: Det kjennest som om dette har vorte ein unødvendig polarisert debatt, ein debatt der ein kan få inntrykk av at det vil verta umogleg for Noreg å nå måla i Paris-avtalen om me ikkje reverserer anbudsgrunnlaget for kystruta for å stilla strengare miljøkrav.

Slik er det sjølv sagt ikkje. Det er stilt miljøkrav til anbudet som gjer meg trygg på at me skal kunna møta det viktigaste kravet, nemleg ei kystrute som har eit teknologisk nivå som fleire anbydarar kan nå, og som langt på veg har utprøvd teknologi innanfor dei rammene for infrastruktur på land som me kjenner i dag. Likevel er det skjerpma miljøkrav i forhold til dagens rute. Å leggja miljøambisjonane endå høgare er lettare å gjera etter at regjeringa har lagt fram ein nasjonal plan for infrastruktur for alternativt drivstoff i transportsektoren og Stortinget har behandla denne. Først då vil ein ha ei felles retning for kva energiberarar som skal vera gjeldande. Først då veit me om det er straum, batteri, brenselceller, hydrogen eller biogass det vert lagt til rette for i hamnene våre. Infrastruktur på land er vesentleg for kva energiberarar det vil verta lagt til rette for i skipa.

Eg er både stolt over og fornøgd med at næringa sjølv no set store ambisjonar og mål for teknologiutviklinga på området. Me les dagleg om nyvinningar innan sektoren som er med på å bringa oss over i det grøne skiftet. Det handlar om effektive skrogtypar, propellar, energiberarar, der ein kan redusera utsleppa og effektivisera energibruken. Det viser at dei incentivordningane som regjeringa har lagt til rette for, verkar. Det viser at omstillingsprogramma og tilskotsmidlar fremjar innovasjon og utvikling.

Eg tenkjer at denne prosessen har synt oss at det potensialet som ligg i den maritime næringa og i næringsklyngjene, er stort som bidrag til å få ned klimagassutsleppa.

Det me må syta for, er å få på plass eit regelverk for å kunna nytta dei nye moglegheitene som ligg i den nye teknologien, og me må òg jobba internasjonalt for å stilla krav til skipsflåten.

Men heile vegen må me vita at det er dei rette verkeidla som vert nytta når det gjeld økonomisk innsats og resultat av klimagassutslepp. Det seier dette framlegget ingenting om. Difor vert det ikkje rett å gå på forhasta løysingar og risikera tap av tid, kostnader, ruteregularitet og omdømme, slik det her ligg til rette for om framlegget vert vedteke.

Geir Pollestad (Sp) [12:49:41]: Representanten Siv Mossleth har på ein god måte gjort greie for Senterpartiet sitt syn i saka. Eg tok ordet for å etterlysa ein ting som eg ikkje har sett godtgjord i debatten, nemleg at 30 pst. miljøvekting vil gje større reduksjon av utslepp enn det å stilla minimumskrav. Det er ingen garanti for at ei miljøvekting vil gje auka reduksjon i utsleppa. Senterpartiet skulle sjølv sagt ønskt at krava som var stilte, var strengare, men det er òg viktig å seia at dette ikkje er eit maksimumskrav, men eit minimumskrav til kva reduksjonen skal vera.

Senterpartiet har levert eit laust forslag som vil kunna bidra til ytterlegare reduksjonar. Der er det viktig å presisera at det er eit forslag som lever heilt uavhengig av anboda, og det er tydeleg i formuleringa at det er det som er formålet.

For Senterpartiet handlar denne saka om at me skal ha stabilitet og tryggleik for at me har – la meg bruka ordet – hurtigruta langs kysten kvar dag i alle hamner. Men det handlar òg om at det offentlege gjer innkjøp for 500 mrd. kr i året. Ja – då kan ein ha juridiske diskusjonar om ein er pålagd å endra anbudet viss ein gjer denne typen endringar. Eg meiner absolutt at det er ein juridisk pålagd å gjera, men det handlar òg om at i dag er det 20. desember, og anbudsfristen er 3. januar. Då handlar det om staten sin seriositet når det gjeld å ta inn anbod og gjera offentlege innkjøp. Det er eit viktig element oppi dette.

Så vert det sagt at det kan òg stillast krav til kva som skal skje om tre og fire år. Eg trur ikkje eingong me vil sjå rekninga som reiarlaga vil levera for å ta ein risiko om noko som kanskje kan skje. Då er det betre at me har generelle rammevilkår, at me har ordningar som stimulerer til at denne teknologien vert teken i bruk når han kjem.

For Senterpartiet er det viktigaste at me har avgangar kvar dag, at ein har dei anløpshamnene som ein har. Eg fryktar at den største moglegheita for utsleppskutt med Arbeidarpartiet, SV og Venstre sitt syn er at skipa ikkje går langs kysten og dermed ikkje forureinar nokon ting. Det er ikkje Senterpartiet villige til. Me står opp for hurtigruta, og me røystar i tråd med det.

Lars Haltbrekken (SV) [12:52:54]: I framtiden må vi frakte oss og varene våre uten utslipp. Da er det godt å vite at framtidens løsninger er her allerede. Vi må bare

ta dem i bruk, og som de øverst ansvarlige for offentlige innkjøp kan vi gå foran. Vi kan sørge for at den best tilgjengelige teknologien tas i bruk.

Mange næringslivsaktører har vært på oss de siste ukene. De har sett det samme som oss, at miljøkravene som er stilt i kystruteanbudet, ikke holder mål i møte med framtidens utfordringer. Det er utrolig at samferdselsministeren ikke har fulgt opp budsjettavtalen med Venstre og Kristelig Folkeparti fra høsten 2015. Der sto det:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om minimum 30 pst. miljøvekting ved alle offentlige anbud der det er relevant.»

Når det finnes teknologi til å kutte utslippene fra kystruten kraftig, er det vel relevant å stille de strengeste kravene her. Nå må Venstre og Kristelig Folkeparti ta ansvar og i alle fall gi oss ett miljøvedtak i dag, for regjeringen de støtter, gjør det jo ikke. Tvert imot, de bryter den inngåtte miljøavtalen med partiene.

Den 25. mai 1961 sa den amerikanske presidenten John F. Kennedy i en tale til kongressen: «Jeg mener at denne nasjonen bør forplikte seg til – før tiåret er omme – å landsette et menneske på Månen og returnere det trygt til Jorden.»

I Trøndelag har våre fylkestingspolitikere som mål å sende folk utslippsfritt over fjorden med hurtigbåt, fra Trondheim til Vanvikan, i løpet av få år. Og ikke bare det: De har som mål å få dem trygt tilbake også, og alle som har vært i Vanvikan, vet at det ikke er bare-bare.

Vi kan i dag sette oss mål og stille miljøkrav til den mest kjente kystreisen i Norge, faktisk en av de mest kjente sjøreisene i hele verden. La oss lære av visjonene og kravene fra Trøndelag. La oss sørge for at vi kan få en kystrute som seiler fra Bergen til Kirkenes og tilbake – utslippsfritt minutt for minutt.

Jonny Finstad (H) [12:55:49]: Jeg må si jeg er svært overrasket over at Arbeiderpartiet, SV, Miljøpartiet De Grønne og Venstre vil sette kystruteanløpene, arbeidsplasser og viktig samfunnsrafikk langs kysten i fare. Så er jeg spesielt overrasket over at Arbeiderpartiet og Senterpartiet ikke ser ut til å ta inn over seg risikoen og advarslene fra departementet, som har fått vurdert juridisk konsekvensene av 30 pst. miljøvekting. Da jeg som saksordfører redegjorde for saken, redegjorde jeg for at det har kommet mange forslag i saken underveis, og departementet har ikke fått dem juridisk vurdert, med brev til komiteen. Derfor sa jeg «sannsynligvis».

I motsetning til Arbeiderpartiet og SV vil ikke Høyre og Fremskrittspartiet gamble med kystbefolkningen som innsats, som jeg i realiteten synes dette er. Det er faktisk dagens regjering som for første gang har satt klimakrav i kystruteanbudet. Kravene er satt, som stats-

råden har redegjort for, etter runder med næringen om hva næringen er i stand til å levere på anbudstidspunktet.

Vi i Høyre er også teknologioptimister, og vi mener at framover kan man oppnå enda større klimakutt som følge av ny og mer moden teknologi. Men storting og regjering kan ikke pålegge at kystrutedriverne skal etablere tekniske løsninger i skipene sine som krever strøm i havner som er privat eller kommunalt eide. Eller mener forslagsstillerne også at vi skal pålegge kystrutedriverne å etablere denne infrastrukturen i norske havner? Her snakker vi om høna og egget, hva som kommer først. For meg er det åpenbart at landstrøm og ladestrøm i havnene må komme først, før vi kan pålegge kystruten ytterligere miljøkrav. Landstrøm i havnene vil dessuten legge til rette for klimakutt fra alle skip som trafikkerer norske havner langs kysten. Regjeringen har varslet at man allerede i 2018 skal legge fram en nasjonal plan for infrastruktur i transportsektoren og særlig vurdere kostnadene og framtidsmuligheter, utrulling av land- og ladestrøm i norske havner.

Jeg vil også vise til at Høyre og Fremskrittspartiet har en merknad der vi ber regjeringen vurdere ulike sider ved å sette krav til utslippsfri framdrift for utenlandske skip i utvalgte norske farvann, f.eks. i verdensarvfjorder, verdensarvområder, på Svalbard o.l. Det samme gjelder vurdering av forbud mot utslipp av vann fra de samme områdene.

Etter mitt syn er dette en riktig framgangsmåte for å oppnå reelle utslippskutt og miljøtiltak. Det vil ikke eksperimentelle forslag fra Arbeiderpartiet og SV gjøre, som kun vil være gambling med kystrutetilbudet.

Espen Barth Eide (A) [12:59:04]: Sammen med omtrent alle andre verdens land har vi satt oss noen svært ambisiøse mål for hvor vi skal være i både 2030 og 2050. Neste gang vi møtes i denne salen, viser kalenderen 2018, og da er det altså 12 år igjen til 2030. De valgene vi skal ta, kan vi ikke begynne å ta i 2029, vi må begynne å ta dem nå.

Det er nettopp i slike saker at vi utfordres, fordi det altså er nå vi må få til det gode samspillet mellom operatør, industri, ikke minst skipsbygging og infrastrukturutvikling, og offentlig sektor. Derfor mener vi at regjeringen har vært altfor lite ambisiøs i denne saken. Når regjeringspartiene skryter av at det er stilt noen miljøkrav, vil jeg si at noe annet ville være svært underlig i 2017. Å sammenligne med krav stilt for ti eller et titalls år siden er etter mitt syn ganske irrelevant. Det er en absolutt forventning om at man stiller miljøkrav. Her stiller man for lite strenge krav, og man stiller ikke de kravene Stortinget har pålagt regjeringen faktisk å stille, som er 30 pst. miljøvekting der det er relevant. Jeg har ikke

fått noe fornuftig svar på de mange spørsmålene som er stilt om hvorfor det ikke skulle være relevant i denne saken. Poenget er jo nettopp å sette seg høye mål.

Men det er viktig å understreke, som representanten Myrli sa da han presenterte våre forslag, at vi også har skjønt at vi er kommet i et dilemma. Anbudet er gått ut med for lave krav. Vi ønsker å sende et sterkt signal til samferdselsministeren og regjeringen om at dette kunne vært gjort annerledes, men vi ønsker ikke i urimelig grad å sette operatørene i for store vanskeligheter gjennom en utsettelse. Derfor er Arbeiderpartiets forslag formulert som det er, men det er altså mange i denne salen som har gjort det veldig klart at her skulle man gått mye tydeligere til verks.

Jeg har lyst til å si at noe av det viktigste for meg, utover det å oppfylle de utslippskravene vi har stilt, er at vi skal fremme teknologi og arbeidsplasser for framtiden som både oppfyller disse målene og gjør Norge konkurransedyktig internasjonalt. Hva kunne vært bedre enn å bruke nettopp kystruten – verdens vakreste sjøreise, viktig for folk som bor langs kysten, men også et utstillingsvindu for verden – til å demonstrere at denne teknologien allerede finnes, vise den fram til en verden som snart kommer etter, og vil ønske den samme teknologien?

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Øystein Langholm Hansen (A) [13:02:08]: Jeg vil rette oppmerksomheten mot et par forslag som ennå ikke har vært framme i debatten. Sosial dumping er et stort problem i hele landet, og det er veldig viktig at vi ikke lar lønns- og arbeidsvilkår være det som gjør at utenlandsk arbeidskraft utkonkurrerer norske arbeidstakere. At mange utenlandske arbeidstakere er like dyktige eller bedre enn nordmenn, kan og skal vi leve med, men ikke at det er deres arbeidsvilkår som bestemmer. Derfor er det viktig at mannskapet på skipene i dette anbudet får nettopp norske lønns- og arbeidsvilkår. Vi må sørge for at i hvert fall perlen av norsk ferjedrift blir drevet med åpne arbeidsforhold.

Det er viktig for troverdigheten for at kystruten også i fortsettelsen kan framstå som en seriøs leverandør av opplevelser, med fornøyd mannskap, enten det er lokalt reisende, pendlende eller turister fra andre siden av jordkloden som kommer i kontakt med dem. Alle ansatte er ambassadører for kystruten, sånn alle ansatte er ambassadører i alle andre foretak. Fornøyde arbeidstakere er gode selgere av opplevelser, og sånn sett er dette en vinn-vinn-sak.

Samtidig oppfordrer jeg til å stemme for forslaget om lærlinger. Det vil sørge for at de nye rederiene som kommer inn i anbudet, tar samfunnsansvar i like stor grad

som Hurtigruten har gjort i alle år, gjennom å ta inn så mange lærlinger som overhodet mulig.

I god arbeiderpartiånd anbefaler jeg alle i salen i dag å stemme for SVs forslag nr. 13 og forslag nr. 14, vedrørende lærlingeinntak, sånn at vi får skikkelige arbeidsvilkår og god kompetanseheving i dette anbudet også. Dermed signaliserer jeg at Arbeiderpartiet kommer til å støtte SVs forslag nr. 13 og 14.

Morten Stordalen (FrP) [13:04:41]: Det har vært en spesiell debatt. Vi diskuterer altså kystrutetilbudet og en konkret anbudsprosess. Det kan virke som om Stortinget egentlig driver med en visjonsdebatt om hvor mye vi kan kutte, og hvem som kan kutte mest. Dette handler faktisk om tilbudet til befolkningen langs hele kysten, hele Distrikts-Norge. Vi snakker om en næring, vi snakker om skip. Men her snakker man om å vedta teknologi som ikke finnes. Det vil jeg sterkt fraråde Stortinget.

Når denne regjeringen blir kritisert for ikke å ha gjort nok, og for ikke å ta miljø og klima på alvor, er det kanskje verd å minne om at støtten til Transnova og Enova er tidoblet under denne regjeringen. Jeg tror at det sikkert er vel ment fra mange talere og flere partier når man har store mål om hvor mye man skal kutte utslipp med – det høres ut som om det ikke skal kuttes noen ting, men det er altså minimum 25 pst. Det betyr ikke at det ikke er lov å kutte mer – det kan godt hende. Men i mange forslag som kommer her i salen i dag, endrer man altså spillereglene så mye at vi risikerer at det må startes på nytt. Og hvem tar da ansvaret – det samme flertallet som eventuelt måtte oppstå, regner jeg med – for at det faktisk ikke finnes tilbud?

Jeg ber også Senterpartiet tenke seg litt om. Nå ved inngangen til jul er det mulig å trekke forslaget. For når man legger inn en bonusordning: Hvor mye vektet det? Det endrer altså spillereglene så dramatisk midt under prosessen, noe som gjør at den kanskje må startes på nytt. Det vil være en dårlig gave fra dette Stortinget å sende til det norske folk og hele Kyst-Norge.

Jeg ber nok en gang: Se på forslag nr. 15 og 16, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Så kan man trygt komme i havn og trygt kunne ha et kystrutetilbud gjennom hele Norge, langs hele kysten. Det ville være meget passende nå til jul.

Stein Erik Lauvås (A) [13:07:01]: Vi har opplevd å få sterk kritikk fra regjeringens representanter om forslag som fremmes uten forutgående komitébehandling, og hvor det ikke er knyttet merknader til forslagene. Det har sågar blitt framstilt slik at statsråden det gjaldt, ikke kunne avgjøre eller jobbe videre med saken uten først å sende brev til de ulike politiske partiene som står bak slike forslag som blir fremmet uten komitébehandling.

Statsråd Solvik-Olsens kollega Sylvi Listhaug så seg nødsaget til å sende 26 spørsmål til ulike partier som er representert her på Stortinget, om en slik sak.

Selv med denne ramsalte kritikken fra regjeringen overfor Stortinget om slik uforsvarlig saksbehandling, er vi altså der igjen. I dag, den 20. desember kl. 08.24 – seks minutter før fristen for å levere slike forslag – løper partiene Høyre og Fremskrittspartiet inn i Stortinget med to forslag som det nå skal stemmes over i dag, noen få timer etter at de er levert. Jeg bare lurer på: Er denne statsråden i stand til å løse innholdet i disse forslagene, som jo er ganske omfattende, uten at juleferien hans blir ødelagt av at han må sitte og skrive spørsmål til ulike partier på Stortinget for å få vite mer om bakgrunnen og hva de egentlig mente? For det må jo ligge et slags prinsipp i dette, blant statsrådene og i regjeringen, for kritikken om manglende merknader og komitébehandling? Det kan vel ikke gjelde for bare noen partier, det må vel da gjelde alle?

Jeg ser fram til å følge med på hvordan statsråden vil løse dette og til de spørsmålene han per brev til Høyre og Fremskrittspartiet – i første omgang – eventuelt vil måtte sende om dette. Fordelen er at han har litt tid på seg, for nå trer ikke Stortinget sammen før den 9. januar.

Så idet jeg ønsker statsråden lykke til med arbeidet og oppklaringene rundt dette, vil jeg også passe på å ønske en riktig god jul.

Siv Mossleth (Sp) [13:09:37]: Jeg har vært med på å utsette fergeanbud i fylkeskommunen. Det er dyrt, det er uheldig, og det er nødløsninger. Selv om Nordland har mer krevende fergeruter enn mange andre fylker, er det forskjell på et fergeanbud og et stort kystruteanbud.

Jeg har lyst til å presisere at Senterpartiets forslag er ingen ny forutsetning i denne anbudsprosessen – anbudet går som planlagt. Etter at tilbyder er blitt valgt, er vårt forslag mer som en gulrot som anbudsvinneren kan strekke seg etter om rederiet vil. Dette er en bonusordning som kommer i tillegg til kravet som ligger i anbudet. Det er heller ingen absolutte krav i vårt forslag, men det er et ønske om og en åpning til å få til noe mer på miljøet. Alle som har hatt ordet i denne debatten, ønsker å ta miljøhensyn, så jeg mener at vårt forslag er en god løsning.

Så er det noen her som har glemt et manus, som de kanskje ikke ble ferdig med, og som jeg kanskje kan fortsette på. Der står det: ikke eksperimentelle og populistiske forslag fra Arbeiderpartiet og SV som kun vil være gambling med kystrutetilbudet, hvor det er kystbefolkningen som vil få regningen. Det er akkurat det vi ønsker å unngå, for folk og næringsliv langs kysten er kjempeviktig for oss. Vårt forslag er ingen ny forutsetning i an-

budet. Det er et tillegg som jeg håper alle kan slutte seg til.

Presidenten: Presidenten oppfordrer representantene til å ta med papirene ned fra talerstolen, sånn at de ikke blir sitert av andre representanter.

Sverre Myrli (A) [13:12:01]: Jeg skal utelukkende forholde meg til mine egne papirer.

Etter å ha hørt samferdselsministerens forrige innlegg er jeg faktisk noe usikker på om han har lest komitéinnstillingen i saken, for da samferdselsministeren pratet om Arbeiderpartiets forslag, tror jeg han forholdt seg til de opprinnelige forslagene, fremmet i representantforslaget 23. november. Men vi har altså endret på det ene av de to forslagene vi fremmet da, etter brevet vi fikk fra samferdselsministeren til Stortinget den 7. desember, som etter vår oppfatning inneholdt en vesentlig opplysning om at nye miljøkriterier ville medføre at anbudet må utsettes. Jeg sier det igjen, og jeg ber både representanten Pollestad, saksordfører Finstad og samferdselsministeren igjen høre: Arbeiderpartiet ønsker ikke å utsette anbudet. Til saksordfører Finstad: Arbeiderpartiet ønsker ikke å gamble med kystrutetilbudet. Nå har jeg sagt det nok en gang. Fra vår side gjelder det å slå fast: Vi er utålmodige. Vi ønsker sterkere miljø-satsing, men vi ønsker ikke å utsette anbudet.

Da blir det også noe merkelig når samferdselsministeren i sitt forrige innlegg sa at Arbeiderpartiet og SVs forslag vil medføre at anbudet må utsettes. Jeg er villig til å kunne være med på det når det gjelder SV og Venstres forslag, men ikke de forslagene Arbeiderpartiet fremmer sammen med SV eller fremmer alene, forslagene nr. 1–4. Jeg vil be samferdselsministeren orientere om hvilke – hvis noen av dem skulle bli vedtatt – av de fire forslagene som Arbeiderpartiet er med på, som ville medføre at anbudet måtte utsettes. Forslag nr. 1 dreier seg om klimabonus innenfor eksisterende anbud. Forslag nr. 2 dreier seg om 30 pst. miljøvekting ved senere anbud. Forslag nr. 3 dreier seg om landstrøm ved de største kystrutehavnene. Forslag nr. 4 har ordlyden

«så langt det er mulig innenfor det utsendte anbudet».

Så igjen: Hvilke av Arbeiderpartiets forslag ville medført at anbudet måtte utsettes og utlyses på nytt?

Så vil jeg foreta en stemmeforklaring fra Arbeiderpartiets side. Som det framkommer av innstillingen, kommer Arbeiderpartiet til å stemme imot forslagene nr. 5, 6, 7 og 8, som altså er tatt inn i innstillingen. Vi kommer videre til å stemme for forslagene nr. 9 og 10, fra Kristelig Folkeparti. Vi kommer til å stemme for forslag nr. 11, fra Senterpartiet. Vi kommer til å stemme imot forslag nr. 12, fra SV, men for forslagene nr. 13 og 14, fra SV. Vi

kommer til å stemme imot forslagene nr. 15 og 16, fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Helt til slutt må jeg få korrigere en skrivefeil i forslag nr. 3, fra Arbeiderpartiet og SV. Der står det 1. desember 2021. Det skal selvfølgelig være 1. januar 2021.

Presidenten: Da er det notert.

Lars Haltbrekken (SV) [13:15:44]: Det er alvorlig hvis vi skal leve med en kystrute som i ti år etter 2021 ligger langt bak det nasjonen faktisk er i stand til å leve med hensyn til grønn skipsfart. Det er alvorlig om vi ikke bruker de mulighetene norsk industri, vår kompetanse på skip og nullutslippsløsninger gir oss.

Jeg hører at teknologipessimistene i Fremskrittspartiet og Høyre ikke vil bruke teknologien som næringslivet etterspør at vi tar i bruk. I Sør-Trøndelag ble det stilt krav om halvering av utslippene på to fergeanbud. Fylkespolitikkerne ble advart mot at dette kom til å bli svært dyrt. Erfaringen var at kostnadene økte, men ikke vesentlig mer enn forventet med bakgrunn i utviklingen på slike kontrakter. I Trøndelag så man at ved å stille miljøkrav ved innkjøp har kompetansmiljø og næringsliv svart med nye løsninger. Næringslivet i Trøndelag tjener på de nye kravene. I tillegg har politikkerne i Trøndelag innført en bonusordning hvor selskapet som fikk anbudet, får en bonus dersom de kutter utslippene mer enn avtalt. Dette stimulerer til videre miljøinnsats. En slik ordning kan vi også vedta for kystruta i dag.

Det er ikke måte på hvilke skremser som framføres fra denne talerstolen når det gjelder SVs forslag, som kanskje ville ha medført en utsettelse av anbudsfristen på en eller to måneder. Konsekvensene av dette kunne ha vært løst ved at man forlenget dagens avtale med Hurtigruten tilsvarende. Det ville ikke ha betydd at vi fikk stans i hurtigruta slik som vi kjenner den. Dette er gjort før og kommer til å bli gjort igjen ved flere fergeanbud langs kysten. Mulighetene våre for en grønn skipsfart med null utslipp er der. Det er opp til oss om vi ønsker å ta dem i bruk eller ikke.

Ola Elvestuen (V) [13:18:26]: Jeg synes i utgangspunktet det er synd at vi må ha denne debatten om anbudet på ny kystrute, for det er som statsråden peker på: Det gjøres mye for grønn skipsfart i Norge nå. Det gjøres mye når det gjelder støtten i Enova, og man har både den jobben som regjeringen har gjort, og oppfølgingen av de enighetene vi har fått til på borgerlig side i forbindelse med budsjettet.

30 pst. miljøvekting, som vi skal ha ved anbud, er ikke kommet ut av en tilfeldig sak i Stortinget. Det er kommet ut av en budsjettenighet mellom de fire partiene på borgerlig side – en budsjettenighet som vi hadde i 2015. Da er det å forvente, og det har ligget som en forventning, at

dette ligger til grunn når det lyses ut anbud fra regjeringens side. Det er akkurat som statsråden påpeker: Det er positivt med landstrøm, og når det er krav om landstrøm der hurtigruta i framtiden skal gå, så er det også en del av en budsjettenighet som vi har hatt tidligere.

30 pst. miljøvekting: Det er ikke sånn som statsråden sier, at det er en risiko med å ha 30 pst. miljøvekting, at det er en risiko for at man får en situasjon der det bare er pris man skal legge vekt på. Det er ingen motsetning mellom å ha minimumskrav og minimums miljøkrav og i tillegg ha 30 pst. miljøvekting. Det er nettopp at de to skal spille sammen, som er hele poenget – at vi skal ha minimumskrav. De må gradvis bli strengere, men samtidig er målet med anbud at man har en dynamikk i anbudene etter hvert som teknologien utvikler seg, sånn at man har en situasjon hvor selskapene strekker seg på miljøsidene og dermed kan ha forventning om bedre mulighet til å vinne anbud. Det er nettopp derfor man trenger den miljøvektingen. Jeg må si til diskusjonene omkring ESA at jeg kjenner i hvert fall ikke til noen saker hvor ESA har stoppet godt begrunnede miljøtiltak. Det er nettopp dette også. Det handler om å ha godt begrunnede miljøtiltak.

Jeg synes det er synd at vi nå ikke har både minimumskrav og 30 pst. miljøvekting, og jeg vil også si at i likhet med Lars Haltbrekken har vi i Venstre heller ikke den samme bekymringen for at man ikke klarer å håndtere en anbudsprosess selv om man nå også har en endring med hensyn til å skjerpe kravene når det gjelder miljø. Det er vi som utlyser anbudet, det er fullt mulig å få til en god overgang mellom det som er dagens og framtidens ... (Presidenten klubber.)

Presidenten: Tiden er ute.

Arne Nævra (SV) [13:21:44]: Aller først til representanten Elvestuen: Ja, det er jeg helt enig i, det er slått fast at ESA ikke har spesielle prinsipielle innvendinger mot miljøkrav. Igjen: Det er ikke SV eller Venstre eller de som ønsker strengere miljøkrav i anbudet, som har satt kystruta i fare, som det blir sagt. Det er statsråden, politisk ledelse og departementet som har satt oss i denne vanskelige situasjonen. Det må vi kunne slå fast. Vi hadde ikke hatt noe møte her i dag hvis det hadde vært ordentlige miljøkrav som vi kunne ha stått inne for alle som én – etter tidligere vedtak i Stortinget. Vi i SV deler heller ikke den bekymringen som noen har uttrykt omkring utsettelse. Representanten Haltbrekken og representanten Elvestuen poengterte det. Vi har altså hatt to, tre, fire sammenliknbare anbud som er blitt trukket i nyere tid, to av dem etter nye miljøkrav som kom. Det gjaldt fergene på E39, og det er ganske sammenliknbart.

Vi snakker om kanskje to til tre måneder. Haltbrekken sa en. Ja, la oss si en til tre. En utsettelse: Papirene lig-

ger klare. Mange av momentene ligger der. Det er noen endringer på noen punkter, og så er anbudet ute igjen. Det er klart kystruta skal gå, om det da heter hurtigruta den måneden, eller to, tre måneder, får så være. Men den skal gå – selvfølgelig skal den gå.

Siden det ikke later til at Fremskrittspartiet er spesielt lydhøre for miljøkrav eller er opptatt av miljøspørsmål generelt, må det være sånn at Høyre og Fremskrittspartiet er lydhøre for navn på firmaer og ivrige aktører som ønsker strengere miljøkrav i maritim næring.

Fornybarklyngen i Trondheim inneholder mange sterke navn, og de ønsker å sitte i forsetet. De ønsker å være med på utviklingen. Vi snakker her om bl.a. Statkraft, Brunvoll, Wärtsilä, Norwegian Electric Systems, Bergen havn, Klimastiftelsen og Gasnor. Syttifem firmaer i Maritime CleanTech vil være i forsetet. Flere av dem er offentlige, og mange er private. De ønsker at vi skal legge til rette for at næringslivet skal gripe denne sjansen som dette flytende fyrtårnet – flytende utstillingsvinduet – skal være. Jeg beklager at ikke flertallet i salen ser ut til å skjerpe kravene skikkelig.

Helge Orten (H) [13:24:59]: Først av alt: Det er mulig jeg kjenner den som har lagt igjen disse notatene, så det er mulig jeg skal ta dem tilbake igjen, slik at det ikke blir så veldig mange gode sitater framover.

Det som jeg tenkte å si litt om, er at det er en gang slik at når vi nå lyser ut et anbud som er så omfattende, så stort som dette, må det basere seg på en type teknologi og et rederi som er villig til å ta risikoen med å drive disse fartøylene i de neste ti årene. Det er det som egentlig er det store. Vi kan alltid ha en skjønnsmessig vurdering av hvor strenge miljøkrav man kan stille på den ene siden, men man må også veie det opp imot regularitet, forutsigbarhet, tilbudet til kystens befolkning, tilbudet som er så viktig for Norge. Da synes jeg det er risikabelt – samme hva andre måtte mene om det – på tampen av en anbudsprosess å begynne å introdusere nye krav.

Jeg registrerer at Arbeiderpartiet for så vidt har gått tilbake på sitt krav om miljøvekting og da viser stort sett til senere anbud, i den grad det ikke påvirker dagens anbud. Det er for så vidt en positiv tilnærming. Men representanten Myrli spør også om det er andre av disse forslagene som kan ha påvirkning på anbudet, og det er det jo. Forslag nr. 1 fra Arbeiderpartiet lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en klimabonus i anbudet etter modell fra ferjeanbudet i Sør-Trøndelag i 2016.»

Det er et direkte pålegg knyttet opp imot det eksisterende anbudet. Er det en vesentlig klimabonus, vil det også ha betydning for anbudet, og det ville eventuelt måtte avlyses og vi måtte starte prosessen på nytt. Sånn sett er dette et forslag fra Arbeiderpartiet – som vi ikke

vil stemme for – som vil ha betydning for anbudsprosessen. På samme måte er det i alle fall min vurdering at forslaget som er fremmet på vegne av Senterpartiet, også ligger i en gråsoner med hensyn til om det vil påvirke anbudsprosessen eller ikke. Derfor synes jeg det vil være uforsvarlig både å fremme og vedta et slikt forslag i dag, når man ikke kjenner konsekvensen av det for dagens anbudsregime og dagens anbudsprosess.

Fra vår side ønsker vi ikke å ta noen risiko med å endre rammebetingelsene i dette anbudet på nåværende tidspunkt, rett og slett fordi dette tilbudet er for viktig for kystbefolkningen, for Norge. Vi ønsker nå å gjennomføre dette anbudet. Det finnes også andre måter vi kan stille framtidige krav knyttet til norsk skipsfart, på. Vi kan helt sikkert komme tilbake igjen med mange spennende diskusjoner om dette senere, men nå er det viktig å få landet denne anbudsprosessen på en god måte.

Derfor anbefaler jeg – og håper og tror – at vi nå ikke får nye forslag vedtatt i denne salen som påvirker anbudsprosessen.

President, skal jeg ta med meg notatene ned?

Presidenten: Det er veldig fint hvis representanten hjelper til med å rydde før jul.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:28:20]: Jeg vil igjen advare på det sterkeste mot å gjøre vedtak som kan sette hele kystrutetilbudet i fare.

Representanten Myrli lurte på hvilket forslag Arbeiderpartiet har som kan gjøre nettopp det. Jeg er veldig glad for at Arbeiderpartiet nå i alle fall ser risikoen som en påfører, en risiko som var fullstendig fraværende i samfunnsdebatten i hele november, da Arbeiderpartiet var ute og var mye krassere enn det de har vært nå. Men jeg viser til forslag nr. 1 – fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti – der en foreslår å legge inn en klimabonus i det nye anbudet. Jeg bare minner om at hvis det skal være en bonus som gir incentiv til å endre atferd, må det være en vesentlig bonus. Og gjør en vesentlige endringer i anbudet, må en begynne på nytt. Derfor er forslag nr. 1 en fare for hele tilbudet, og derfor har jeg mine ord godt i behold. Jeg håper at representanten Myrli følger opp sine egne ord fra talerstolen og revurderer det forslaget som de har vært med på å fremme.

Til det å gi inntrykk av at vi ikke bryr oss om utslipp: Det er greit at representanten fra Sosialistisk Venstreparti er opptatt av å dyrke fordommer, men hvis vi holder oss til faktum, er det ikke noe hold i påstandene om at en ikke bryr seg om utslipp. Men for oss er det mye viktigere å sørge for at vi leder en næring i riktig retning, enn at en henger seg opp i en gitt andel skip, noe som skaper en enorm usikkerhet, og som gjør at tilbudet

kanskje forsvinner. Det unner jeg ikke befolkningen langs kysten – aller minst befolkningen i Nord-Norge.

Da vi overtok, var det noe som het Transnova, som skulle støtte opp om miljøvennlig transport. For bare få år siden hadde de et budsjett på 81 mill. kr. I år bruker Enova – etter at vi slo de to sammen – rundt 1 mrd. kr på miljøtiltak i transportsektoren. Det er altså mer enn en tidobling. Å få kjeft fra SV når man ser hva de leverte og vi har tidoblet satsingen – og har mange ytterligere tiltak gjennom Nærings- og fiskeridepartementet – mister jeg ikke nattesøvnen av. Det er ingen grunn til å ville ønske seg tilbake til den virkemiddelbruken eller de nivåene som forrige regjering lå på, tvert imot.

Jeg håper at representanten Barth Eide, derimot, tar inn over seg at det som Arbeiderpartiet har tatt til orde for, har de ikke visst konsekvensene av eller kostnadene for. Og selv om en kan bruke et par måneder til: Fortell meg om det rederiet som i dag ville sagt hva prisen ville vært på den løsningen som Arbeiderpartiet krever! Jeg håper Arbeiderpartiet tar kontakt med Rederiforbundet og bare spør om hva deres vurdering av dette er. Da vil en se at den politikken regjeringen fører her, og som jeg har oppfattet at Senterpartiet har forståelse for etter å ha styrt departementet, er det som er fornuftig, både med tanke på det langsiktige perspektivet på miljøløsninger, og ikke minst med tanke på å sikre et godt tilbud langs kysten. Det er hovedmålet.

Jonny Finstad (H) [13:31:33]: Undertegnede er født og oppvokst i Lofoten og vet hvor sentral og viktig hurtigruta og kystruta er for lokalbefolkningen. Jeg anser meg således også som en talsmann for kystbefolkningen, og jeg tenker at vi i Høyre og Fremskrittspartiet ikke er med på noe forslag som setter det tilbudet i fare.

Jeg synes det på mange måter har vært en veldig interessant debatt i dag. Vi har sett at mange talere har framholdt sine partiers klima- og miljøambisjoner, at vi har en gylden mulighet til å ligge i front med teknologiske løsninger og utvikling, og at norsk maritim industri skal være et utstillingsvindu i framtida. Denne ambisjonen deler vi i Høyre. Samtidig har jeg lyst til å påpeke at vi ikke kan hoppe over de realitetene som ligger i saken, bl.a. at det skal være kjent og utprøvd teknologi på anbudstidspunktet rederiene skal levere inn anbud på.

Vi har en historie med påstander fra ESA om ulovlig statsstøtte. I så måte er kystruteanbudet ikke et vanlig fergeanbud, men mye, mye mer. Vi har infrastrukturen i havnene, med strøm som må på plass framover. Vi har faren for bortfall av anløp langs kysten dersom forslagene fra enkelte her skulle bli vedtatt. Vi har ingen garanti for at miljøvekting i anbudet vil gi større klimareduksjoner enn de minimumskravene som allerede er satt i anbudet, og vi har arktiske farvann som en kystrute skal

operere i. Det handler om sikkerhet, og det er ikke en ferjestrekning som går rett over, en strekning der en kan lade i begge ender.

Så vil jeg påpeke at utslipp fra skip langs kysten er en utfordring, men istedenfor bare å fokusere på kystruta, som har en bitte liten andel av utslippene langs kysten, synes jeg det er mye bedre å tenke helhetlig og kjøre opp infrastruktur langs kysten som alle skip langs kysten kan benytte seg av. Det er mer lønnsomt å bruke pengene der og oppnå enda større klimakutt.

Jon Gunnes (V) [13:34:33]: Først til representanten Finstad om at vi kunne ha fordelt kravene på andre enn kystruta. Men det er tross alt sånn at staten i dag subsidierer kystruta med 682 mill. kr. Det er den vi kan stille krav til ut fra de forventningene vi har framover, når de opererer på den kyststrekningen. Mange andre av dem som seiler her, har ingen subsidiering.

Når det gjelder det videre løpet i denne saken, ser Venstre fram til den 3. januar. Vi håper faktisk at de rederiene som leverer tilbud på dette anbudet, har snakket godt med leverandørene av ny teknologisk infrastruktur og utstyr ombord, slik at man faktisk ser at det er mulig å oppnå mer enn det som faktisk er satt som krav i anbudet. Jeg håper at også samferdselsministeren og Samferdselsdepartementet går lenger enn det er stilt krav om.

Når det gjelder stemmegivningen i dag, sa jeg i mitt hovedinnlegg at vi kommer til å støtte forslagene nr. 15 og 16 fra Høyre og Fremskrittspartiet. Det gjør vi fortsatt, men jeg ser at det ikke er noen veldig stor forskjell mellom forslagene nr. 9 og 10 og forslagene nr. 15 og 16. Vi har lyst til å samarbeide med både Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet, så da støtter vi også forslagene nr. 9 og 10, som er lagt fram av Kristelig Folkeparti, og som omhandler litt mer spesifikt kystruta, mens de to andre er mer generelle. Det blir stemmegivningen til Venstre i denne saken.

God jul!

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

Sverre Myrli (A) [13:36:47]: Arbeiderpartiet fremmet sitt representantforslag den 23. november. Som en del av komiteens behandling av forslaget mottok komiteen den 7. desember brev fra Samferdselsdepartementet med avgjørende informasjon. Den 15. desember avgav komiteen innstilling i saken. Da hadde Arbeiderpartiet endret ordlyden i sine forslag fra representantforslaget. Samferdselsministeren skulle ha rikelig med tid til å sette seg inn i hva som er Arbeiderpartiets forslag.

Så opplever vi altså at samferdselsministeren raljerer med Stortinget og kritiserer Stortingets behandling av forslagene og de ulike partienes forslag. Det er den Solbergske parlamentarisme at regjeringsmedlemmer kan få holde på og raljere slik med Stortinget. Før var det slik at regjeringsmedlemmer leste komitéinnstillinger og forholdt seg til dem. Jeg skjønner at det ikke nødvendigvis er slik lenger.

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

Arne Nævra (SV) [13:37:54]: Jeg tok ordet fordi statsråden stimulerte meg til det.

Han sier at vesentlige endringer gjør at vi må ha anbudet ut på nytt, han refererer til bonusordningen, og han angriper Arbeiderpartiets forslag. Det er etter min oppfatning faktisk et visst handlingsrom også innenfor det anbudet som er sendt ut – også med hensyn til bonusordninger.

Når det gjelder forskrift om offentlige anskaffelser, snakker vi her om endringer på rundt 10 pst. på kontraktsverdier på vare- og tjenesteyting. Jeg vil tro at departementet kan klare å finne en lovhjemmel i de forskriftene til en endring som faktisk kan rettferdiggjøre en bonus på inntil kanskje 10 pst., og det er rundt 60 mill. kr.

Espen Barth Eide (A) [13:39:04]: Det er også i dette tilfellet statsrådets ansvar at jeg tar ordet på nytt og dermed forlenger debatten. Jeg skal til gjengjeld være kort.

På utfordringen at vi burde ha kontakt med rederier, næringsorganisasjoner og industri om dette, kan jeg berolige statsråden med at det var veldig lett, for mange av dem tok kontakt med oss og stilte nettopp det spørsmålet som vi stiller her: Hvorfor har det seg slik at vi ikke tar i bruk allerede eksisterende eller nært forestående teknologi som er i bruk i Norge, og som utvikles i Norge? Hvorfor er vi mindre ambisiøse når det gjelder kystruten, enn når det gjelder tiltak som allerede er i gang? Den oppfordringen er kvittert ut – vi har den kontakten, og vi kommer til å fortsette å ha den kontakten etter som vi jobber videre med disse spørsmålene.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:40:15]: La meg først bare slå fast at jeg ikke raljerer over Stortinget og behandlingen av saken, men jeg påpeker at det er en del av de forslagene som enkelte partier har fremmet, som ikke vil være kloke å vedta, rett og slett fordi det setter kystruten i fare. Jeg tror at den dagen en ser at en ikke har anbydere fordi kravene har for stor risiko for rederiene til å levere anbud, eller at en får en statsstøttesak i

ESA, så vil få vedstå seg det ansvaret og prøve å dytte det på en statsråd isteden. La meg derfor være tydelig i min advarsel om konsekvenser av det.

Det er bra hvis Arbeiderpartiet har hatt kontakt. Men la meg si det sånn at vi har hatt mye kontakt både med leverandørindustrien og med rederier. Vi kjenner mange leverandørbedrifter som har lyst til å levere masse spennende til industrien, men vi kjenner ingen rederier som i dag vil kunne regne på hva det betyr i kostnader, og derfor levere inn anbud på dette. Vi snakker altså om et anbud der fristen går ut i løpet av få uker. Jeg har fortsatt til gode å se et eneste rederi gå ut i media og si at det er bra, det som Arbeiderpartiet og SV har foreslått. Jeg har derimot registrert at både NHO Sjøfart, Maritimt Forum og Rederiforbundet sier at her er det for stor risiko til at det er fornuftig å gjøre.

Virkemiddelapparatet til staten er stort og bredt, det vil dra oss i grønn retning og gjøre Norge til et miljøfyrtårn. Det er ikke noen i denne salen uenig i. Spørsmålet er om man skal redusere Enovas virkemiddelapparat til å gjelde elleve skip, eller om man fortsatt skal sørge for at man kan se på hele skipsflåten vår og sette inn tiltak der risikoen er lavere og man får mer igjen for pengene. Jeg mener at man med den tilnærmingen regjeringen har, å stille minimumskrav som gjelder alle, oppnår bedre miljøfordeler. Man gir også Enova et større handlingsrom til ikke allerede i 2018 å forplikte penger, men å kunne gjøre dette i 2020, 2021, 2022, 2023 osv., når teknologien er mer moden og man kan regne på kostnadene på en helt annen måte.

Så bare minner jeg dem som har sagt at ESA aldri har vært imot gode, velbegrunnede miljøkrav, om at det ikke er det debatten går ut på. Det ESA har vært opptatt av, er å unngå ulovlig statsstøtte eller unngå at man ikke har en reell konkurranse om en kontrakt. Det er det vi påpeker, at gjør man de endringene nå eller har for strenge miljøkrav til å begynne med, vil det sannsynligvis medføre at det blir oppfattet som ulovlig statsstøtte, eller at man får manglende konkurranse. Derfor er den balansen regjeringen har funnet, en god balanse når det gjelder å dra Norge i positiv retning ved å sørge for at vi gradvis reduserer utslippene, at vi er et miljøfyrtårn i verden, men samtidig klarer å levere det reisetilbudet som kystruten skal gjøre. Det tror jeg faktisk bør være vesentlig for alle her, spesielt for Nord-Norge.

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

Presidenten vil foreslå at sakene nr. 3 og 4 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 3 [13:43:30]

Innstilling fra finanskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018 under rammeområde 19 Tilfeldige utgifter og inntekter, rammeområde 20 Stortinget, finansadministrasjon mv., rammeområde 22 Utbytte mv. samt garantier under Finansdepartementet, statsbudsjettets 90-poster og kapitlene som gjelder overføring til og fra Statens pensjonsfond utland (Innst. 5 S (2017–2018), jf. Prop. 1 S (2017–2018) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2017–2018))

Sak nr. 4 [13:43:57]

Innstilling fra finanskomiteen om ny saldering av statsbudsjettet 2017 (Innst. 100 S (2017–2018), jf. Prop. 28 S (2017–2018))

Presidenten: Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe, 10 minutter til Stortingets presidentskap og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til 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.

Nikolai Astrup (H) [13:44:38] (komiteens leder og ordfører for sakene nr. 3 og 4): Debatten om nysalderingen er i mindre grad en partipolitisk debatt om norsk økonomi, men gir oss et nyttig innblikk i resultatene av budsjettet vi vedtok i fjor høst om hvordan økonomien har utviklet seg i året som har gått. Nysalderingen viser et betydelig mindreforbruk av oljepenger på 8,3 mrd. kr, økte skatteinntekter på 3 mrd. kr og 29 mrd. kr i økte inntekter fra petroleumsvirksomheten, sammenlignet med nasjonalbudsjettet for 2017. Overføringene til Statens pensjonsfond utland økte med 56,6 mrd. kr sammenlignet med tallene som lå til grunn i fjor høst. Dette viser at norsk økonomi er på vei mot bedre tider, og at politikken virker.

Etter år med oljeprisfall og migrasjonskrise er arbeidsledigheten på vei ned og veksten på vei opp. Det skapes flere jobber, og flere kommer i jobb.

Siste Pengepolitisk rapport fra Norges Bank viser at veksten i norsk økonomi har tatt seg opp, og at kapasitetsutnyttelsen i økonomien er økt. I nasjonalbudsjettet, som ble lagt frem tidligere i høst, er veksten i 2017 anslått til å ligge på linje med trendveksten og høyere enn trendveksten for 2018. For inneværende år er dette en betydelig oppjustering fra anslagene da budsjettet ble vedtatt i fjor, og oppgangen i norsk økonomi ser ut

til å komme raskere enn vi hadde ventet. Dette skyldes lave renter, bedre konkurransekraft og en målrettet finanspolitikk de seneste årene, noe som har bidratt til å legge til rette for flere i arbeid, aktivitet og omstilling i norsk økonomi.

Budsjettet for 2018 skal legge til rette for vekst og verdiskaping, nye jobber, flere i jobb og et bærekraftig og trygt velferdssamfunn som løfter dem som trenger vår felles hjelp. Resultatene fra nysalderingen vi behandler i dag, viser at pilene peker i riktig retning, og at det er god økonomisk utvikling i hele landet. Finanspolitikken normaliseres i 2018 – etter flere år med nødvendig ekspansiv politikk.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:46:50]: Senterpartiet vil styrke tryggheten for norske borgere. Vi vil slå ned på kriminalitet som rammer folk og bedrifter i Norge. Da må vi styrke det lokale politiet, slik vi gjør i vårt alternative budsjett, med en halv milliard ekstra til lokalt politi. Da må vi sørge for økt samarbeid og økte ressurser til Arbeidstilsynet, Nav Kontroll, skatteetaten, politiet, UDI og Petroleumstilsynet. Så må vi sørge for en effektiv grensekontroll, der vi har nasjonal handlefrihet til å innføre de tiltakene vi mener er nødvendige, og vi må sørge for å bevilge mer penger til tolletaten og politiet.

Etter å ha hørt Fremskrittspartiets løfter i valgkampen skulle en kanskje tro det var en viss vilje til å prioritere styrket grensekontroll. «Vi går til valg på å innføre permanent grensekontroll i Norge, og vil gjøre det vi kan for å få det til», var Siv Jensens budskap i VG 23. juni i år.

Jeg har i Europautvalget etterspurt hvilke konkrete planer og initiativ regjeringen har for å innføre permanent grensekontroll i Norge. Svaret er null, absolutt ingenting. Det står ikke på regjeringens agenda i det hele tatt. Også på dette området er tydeligvis Fremskrittspartiets valgløfter avlyst allerede før vi skriver 2018.

Det er svært viktig å gjenvinne nasjonal handlefrihet og innføre den grensekontrollen som vi mener er nødvendig ut fra våre nasjonale interesser og behov. Grensekontroll er helt sentralt for å kunne vite hvem som oppholder seg på norsk jord, grensekontroll er helt sentralt for å kunne stoppe kriminelle på grensen, og grensekontroll er helt sentralt for å redusere smugling.

Flere av Senterpartiets budsjettsspørsmål har i år vakt en viss oppmerksomhet i Stortinget. Jeg kan avklare med det samme at det ikke ligger inne penger til en eneste tollfalk i lufta i vårt alternative budsjett. Derimot ligger det inne betydelige midler til flere tollfolk på bakken. Det er flott at finansministeren og hennes administrasjon viser kreativitet i sin beskrivelse av hva som må til for å stoppe all smugling inn i Norge, det som er bekymringsverdig, er at en ikke har noe som helst anslag

over hvor omfattende smuglingen er, og at en heller ikke har noen strategi for hvordan smuglingen kan reduseres.

Situasjonen er prekær, og den er alarmerende. Smuglingen er i ferd med å ta fullstendig av. Beslaget av øl er tildoblet på 16 år, og bransjen melder at dette bare er toppen av isfjellet: 90–95 pst. av smuglerølet kommer uhindret inn i Norge – flere titalls millioner bokser med øl hvert eneste år. Samtidig melder Norsk Tollerforbund om en budsjettsituasjon der de ikke lenger vil være i stand til å utføre sitt samfunnsoppdrag på en forsvarlig måte dersom de ikke får mer penger.

Regjeringen skryter av en styrket tolletat. 120 nyansatte skulle komme i 2016. Fasiten er at tolletaten i realiteten står i null, og at flere tollregioner opplever store kutt. Tollregion Oslo og Akershus hadde eksempelvis i perioden 1. februar i fjor til 25. juni i år et kutt på 23 ansatte. Tollregion Sør-Norge hadde i samme periode et kutt på 18 ansatte. Med det budsjettet vi skal behandle her i dag, vil situasjonen bli enda verre. Tollregionene er beordret til å kutte drastisk i sine budsjetter – 6 pst. kutt i regioner og avdelinger er beskjedent fra tolldirektøren.

Konsekvensene – med det som allerede er gjennomført av kutt – er, slik tolletaten og Tollerforbundet beskriver det, at

- en ikke har tilstrekkelig med tjenestemenn på jobb utover normal arbeidstid
- flere grenseoverganger blir liggende ubevoktet i lengre perioder enn før
- kontrollvirksomheten for nattevaktene på Svinesund er redusert med 20 pst.
- en ikke har kapasitet til å håndtere flere samtidige hendelser
- det blir kuttet i hundetjenesten: På Gardermoen har en fem narkohunder, men bare to av dem er på vakt samtidig. Før jobbet hundene alle dager i uken. Nå skal de kun jobbe på dagtid, mandag til fredag
- leieavtalen for tollbygget på Gardermoen skal sies opp på grunn av budsjettsituasjonen

Også på dette området ser en sentralisering fra regjeringen. Tolldirektoratet vokser, mens den operative kraften i tollregionene stadig blir svekket.

Situasjonen krever handling, det kreves raske grep. Senterpartiet prioriterer styrking av grensekontrollen med 200 mill. kr i sitt alternative budsjett, som første steg på en nødvendig opptrapping av antall ansatte og antall kontroller. Vi prioriterer tryggheten for folk i Norge.

Per Espen Stoknes (MDG) [13:51:58]: La meg i årets siste innlegg adressere to avgjørende ting for grønn finanspolitikk framover. Det er styrking av innsatsen

mot økonomisk kriminalitet og at SPU, Statens pensjonsfond utland, kan gå inn i unotert infrastruktur.

Det er selvfølgelig vanskelig å anslå hvor mye som unndras beskatning hvert år. Det er ikke akkurat overraskende at det å føre statistikk over ulovlige størrelser lider under mangelfull innrapportering. Likevel har undersøkelser kommet fram til at om lag 150 mrd. kr unndras per år. Dette skyldes to typer problemer: ulovlig virksomhet, særlig svart arbeid og ulovlig unndragelse av skatt, og en aggressiv skatteplanlegging, som også er et problem som må adresseres framover.

Den lovlige delen av dette, den aggressive skatteplanleggingen, må det jobbes videre med både nasjonalt og internasjonalt. Vi har derfor lagt fram et representantforslag om internettskatt, en såkalt Google-skatt, for å gripe fatt i noe av dette problemet. Det blir behandlet til våren, og vi håper å få med oss et flertall i Stortinget på å be regjeringen utrede hvordan vi best kan sikre skatteinntektene fra multinasjonale selskaper med digital inntjeningsplattform i Norge.

Samtidig er det store problemer knyttet til ulovlig virksomhet. Anslagene er igjen usikre, men noen studier tilsier at det utgjør om lag 5 pst. av BNP. Andre studier tilsier at så mye som 14 pst. av BNP er å anse som tapt på grunn av ulovlig aktivitet. Uansett er dette store tall: opptil 420 mrd. kr i tapte skatteinntekter på grunn av ulovlig aktivitet.

Finanstilsynet har klaget på manglende etterforskning av saker på deres område. Samtidig vet vi at Økokrim jobber mot verdens mest velskoddte forbrytere og derfor trenger større ressurser hvis de skal ha mulighet til å forfølge disse sakene. Økokrim har lenge slitt med altfor små ressurser. To tredjedeler av sakene som skatteetaten henviser til Økokrim, blir avvist, mange på grunn av ressursmangel. Vi har fått vite at dersom ett ekstra intervju må gjøres, som innebærer f.eks. en flyreise, må kanskje hele saken henlegges fordi det ikke finnes ressurser til å forfølge den. Slik kan vi ikke ha det.

Miljøpartiet De Grønne foreslår derfor en kraftig økning på 100 mill. kr til Økokrim og 500 mill. kr til skatteetaten, Nav, tolletaten, osv.

Hadde vi fått inn disse pengene, hadde vi ikke behov å trekke på oljefondet, og vi hadde i stedet kunnet tillate oss å tenke at vi i framtiden kan jobbe mindre og kortere. Regjeringen har i perspektivmeldingen annonsert at vi i framtiden må jobbe mer og lenger enn i dag, noe som ikke blir nødvendig om vi greier å få inn tapte skatteinntekter fra ulovlig virksomhet.

Så mitt første hovedpoeng er: De Grønne foreslår en storsatsing mot økonomisk kriminalitet. Det har mange gode effekter, ikke minst høyere skatteinntekter, som i tillegg gir en mer effektiv økonomi, ettersom enkelttak-

tører i dag har konkurransefordeler ved å snylte på fellesskapet og velte kostnader over på andre.

Mitt andre hovedpoeng er at oljefondet kan investere i unotert infrastruktur. I forrige uke hadde Erna Solberg med seg både oljefondet og Yngve Slyngstad i kofferten da hun dro til Paris. De fikk æresplassene og ble utsatt for Macrons sjarme, men virket det? Vi mener at oljefondet skal være en av drivkreftene for et større fokus på klima blant verdens investorer og fond, og da er det viktig at fondet selv styres etter disse prinsippene. Det må derfor snarest åpnes for at fondet kan investere i unotert infrastruktur, og at det gis anledning til å følge sitt eget råd, nemlig å trekke seg ut av olje og gass i tillegg til kull.

Jeg har et spørsmål til finansministeren: Vil finansministeren være mer framoverlent på oljefondets og klimaets vegne nå som oljefondet skal brukes aktivt til å utforme og fremme standarder for vurdering av ulike typer klimarisiko ved investeringene?

Norges Bank har selv bedt om å få trekke seg ut av olje og gass, og de har tidligere anbefalt at oljefondet bør få lov til å investere i fornybar infrastruktur. Dette vil gi dem et større investeringsunivers, med et større potensial for avkastning.

Vil finansministeren bidra til at oljefondet selv kan leve opp til de standardene som de nå skal utarbeide for andre investeringsfond?

Statsråd Siv Jensen [13:56:33]: I dag behandler Stortinget budsjettet for 2017 for tredje gang. Vi står nå ved utgangen av året. Nysalderingen er jo først og fremst en teknisk gjennomgang av budsjettet og slik sett ikke en situasjon for store, nye satsinger eller for å endre innretningen på finanspolitikken. Saksordfører og komitéleder gikk grundig igjennom tallenes tale. Det skal jeg derfor ikke bruke tid på.

Jeg hadde egentlig tenkt å benytte anledningen til å ønske Stortinget god jul, og ikke minst ønske alle medlemmene av finanskomiteen god jul og takke for et veldig godt samarbeid. Det har vært en lang høst, med mange krevende saker, men vi har kommet i havn med det, og jeg setter pris på det samarbeidet vi har hatt.

Så er det selvfølgelig fristende nå å dra opp debatten om både tolletat, grensekontroll og Statens pensjonsfond utland, det skal jeg la være å gjøre. Jeg skal knytte to korte kommentarer til det. Det ene er at denne regjeringen har styrket grensekontrollen og tolletaten gjennom en lang rekke virkemidler. Det handler bl.a. om at vi har tilført nye ressurser, ny metodikk og nye hjelpemidler og virkemidler for at tolletaten skal kunne jobbe mer effektivt. Når det gjelder Statens pensjonsfond utland, vil vi få rikelig anledning til å drøfte alle spørsmålene rundt det når regjeringen legger frem meldingen om fondet til våren.

Med dette benytter jeg anledningen til å ønske en riktig god jul.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:58:16]: Jeg vil også benytte anledningen til å ønske statsråden og alle andre her i salen god jul!

Men mitt innlegg og det som gikk på tolletaten, ble avlagt en visitt. Jeg gjenga i mitt hovedinnlegg den situasjonsbeskrivelsen som Norsk Tollerforbund gir av situasjonen i etaten. Blant annet beskriver de at tolletaten ikke vil kunne ivareta sitt samfunnsoppdrag på en forsvarlig måte hvis de ikke får tilført mer penger. De advarer også mot betydelige kutt. I svar på et budsjettsspørsmål i høst sa finansministeren til Senterpartiet at gitt at bevilgningene opprettholdes på dagens nivå, vil det være nødvendig å stabilisere antall årsverk i tolletaten på et noe lavere nivå enn i dag. Hvor store kutt er det snakk om i tolletaten framover, og hva slags oppgaver vil bli redusert?

Statsråd Siv Jensen [13:59:14]: La meg først si at jeg er veldig glad for at også Senterpartiet har et engasjement når det gjelder betydningen tolletaten har for grensekontroll og reduksjon i smugling. Vi har en usedvanlig profesjonell tolletat som gjør en veldig god jobb og avdekker ganske mange store forsøk på å smugle ulovlige varer inn til landet. En av årsakene til at de kan gjøre det, er selvfølgelig, i tillegg til at de er gode i jobben sin, at de driver godt håndverk kombinert med teknologi, verktøy, metoder og etterretning, som har vært utviklet og tilført etaten i de siste årene. Dette er hjelpemidler som gjør at etaten får mer ut av de ressursene de har. Men jeg har også lyst til å si at tolletaten, som alle andre statlige etater, må prioritere å effektivisere. Hvis vi ikke stiller effektiviseringskrav til statlige etater, mener jeg vi har en utfordring i fremtiden. Så det å drive profesjonelt og effektivt er viktig også for tolletaten.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:00:19]: Det som blir beskrevet fra Tollerforbundets side, er en helt annen virkelighet enn den statsråden her beskriver. De sier altså at de ikke vil kunne ivareta sitt samfunnsoppdrag på en forsvarlig måte hvis de ikke får tilført mer midler. Tollerforbundet er veldig tilfreds med at de får ny teknologi, nye løsninger, nye kameraløsninger, eksempelvis, men samtidig er de avhengige av å få operere den teknologien, at de har ansatte som kan gjøre det. Når det selv fra statsrådens side beskrives slik at det blir en nedgang i antall ansatte, er mitt spørsmål: Hvilke konsekvenser vil det få for de tjenestene og det oppdraget som tolletaten har?

Statsråd Siv Jensen [14:01:03]: Jeg kan forsikre om at tolletaten også neste år kommer til å ha mange flinke tollere på jobb ved norske grensestasjoner. I kombinasjon med de nye verktøyene de har fått, tipper jeg vi også neste år kommer til å få oppslag i mediene om nye, store beslag som gjøres av denne fantastiske etaten.

Så er det en helt ærlig sak at Tollerforbundet ønsker seg mer midler. De aller fleste instanser i dette samfunnet vil ha mer penger. Men det er altså slik at vi må stille effektiviseringskrav til alle etatene. Det gjelder også for tolletaten. Det viser de seg fullt ut i stand til å gjøre – produsere gode resultater i en situasjon hvor de også har fått tilført mye midler under denne regjeringen. Jeg har lyst til å si at den sterkeste veksten i budsjettene til tolletaten på mange år er kommet under denne regjeringen, ikke i de åtte årene Senterpartiet sist satt i regjering.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:02:09]: Det som blir beskrevet, er et vesentlig behov for mer penger fra Tollerforbundets side. Det prioriterer vi i vårt opplegg – det har dessverre ikke regjeringen ønsket å gjøre.

Jeg har bare et siste spørsmål til statsråden. Jeg siterte tidligere statsråden fra VG den 23. juni i år, der hun sa følgende:

«Vi går til valg på å innføre permanent grensekontroll i Norge, og vil gjøre det vi kan for å få det til.»

Hva konkret er det statsråden legger i det, og hvilke tiltak har man som oppfølging av den uttalelsen?

Statsråd Siv Jensen [14:02:45]: Til det første representanten sa: Denne regjeringen har prioritert tolletaten, i motsetning til det Senterpartiet gjorde da de hadde muligheten i åtte år i regjering.

Når det gjelder spørsmålet om grensekontroll, er det helt riktig at det var et viktig spørsmål for Fremskrittspartiet i valgkampen. Da kan jeg kanskje minne representanten om at vi skal i gang med forhandlinger om en mulig ny regjeringsplattform den 2. januar.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Stortingspresident Olemic Thommessen [14:03:27]: Jeg finner det naturlig å knytte noen kommentarer til byggeprosjektet Prinsens gate 26, inkludert nytt post- og varemottak og ny innkjøringstunnel.

La meg først understreke at presidentskapet har løpende og tett kontakt med administrasjonen og prosjektledelsen om utviklingen i prosjektet. Vi har fokus på kostnadskontroll, og prosjektet videreføres med samme kostnadsramme som ved fjorårets budsjettbehandling.

Det har vært god fremdrift i byggeprosjektet gjennom hele året. Råbygget til Prinsens gate 26 vil stå ferdig som planlagt, tidlig i 2018. De innvendige arbeidene på

går for fullt og vil være ferdig høsten 2018. Stortinget overtar deretter bygget og skal sørge for nødvendig teknisk infrastruktur, inventar m.m.

Med P26 post- og varemottak og innkjøringstunnel får vi moderne og sikre anlegg som gir gode rammer for det parlamentariske arbeidet i mange tiår fremover. Med tanke på innflyttingen er det etablert et eget prosjekt, med sikte på en best mulig innflyttingsprosess. Administrasjonen har god dialog med partigruppene, som ved innflytting i Prinsens gate 26 vil få vesentlig bedre kontorlokaler.

Det er fortsatt utfordringer i prosjektet. Det skyldes primært svakheter ved leveransene fra prosjekteringsgruppen. Selv om kostnadsrammen for prosjektet står fast, har prosjektets økonomi blitt ytterligere anstrengt i den siste perioden, og det har vært nødvendig å bruke det meste av de reservene som er satt av.

Som følge av de vedvarende problemene med leveransene fra prosjekteringsgruppen har vi gått til det uvanlige skritt å gå til søksmål mot selskapet som leder prosjekteringsgruppen. Stevning ble inngitt til Oslo tingrett 8. desember, med krav om erstatning på inntil 125 mill. kr.

Kravet er betydelig, men utgjør en relativt begrenset del av de totale økningene av kostnadsrammen som har vært i prosjektet. Det skyldes at en byggherre ikke kan kreve dekket den fulle kostnaden av nødvendige endringsarbeider, selv om den prosjekteringsansvarlige burde forutsett at de kom. Dette er arbeider som er nødvendige for å ferdigstille prosjektet, og kostnadene ville derfor ha påløpt uansett. Stortingets krav på erstatning består derfor primært av de merkostnader som har oppstått fordi arbeidene ikke var tilfredsstillende prosjektert i utgangspunktet.

Presidentskapet er opptatt av at vi skal ta lærdom av dette prosjektet i fremtidige byggesaker. Med utgangspunkt i Riksrevisjonens rapport om prosjektet og Stortingets behandling av den vil en arbeidsgruppe nedsatt av presidentskapet om kort tid avgi en rapport med anbefalinger om hvordan fremtidige byggesaker bør håndteres.

Arbeidsgruppen vil fremme forslag om en tydeligere formalisering av roller og ansvar mellom Stortingets ulike organer, med særlig oppmerksomhet rettet mot byggesaker. Videre kommer arbeidsgruppen til å foreslå hvordan regelverk som skal ivareta god og effektiv gjennomføring av byggeprosjekter i staten, gjøres fullt ut gjeldende også for Stortingets del. I tillegg vil arbeidsgruppen foreslå en løsning der Statsbygg kan bistå Stortinget i større byggeprosjekter.

Presidentskapet vil legge frem en sak for Stortinget i forbindelse med oppfølging av rapporten og dens forslag, som bl.a. innebærer mulige endringer i Stortingets

forretningsorden. Vi ønsker å legge til rette for gode diskusjoner med partigruppene om forslagene, spesielt når det gjelder formalisering og forankring av større og kostnadskrevenne beslutninger. Rapporten vil også bli sendt på høring til de berørte departementer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 3 og 4.

Ole mic Thommessen gjentok her presidentplassen.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt fire forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Gina Barstad på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 4, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt
- forslag nr. 5, fra Per Espen Stoknes på vegne av Miljøpartiet De Grønne

Det votes først over forslag nr. 4, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 100 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen.»

Votering:

Forslaget fra Rødt ble med 98 stemmer mot 1 stemme ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.16.52)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 5, fra Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 80 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen.»

Rødt har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Miljøpartiet De Grønne ble med 98 mot 2 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.17.11)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre en ompriorite-

ring av midlene i bypakken, slik at midlene som er avsatt til bymiljøttunnel, blir brukt på andre kollektivprosjekt i bypakken.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.17.31)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 64 mot 37 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.17.52)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Bergen i Hordaland. Vilråra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Presidenten: Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 95 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 14.18.15)

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 16 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–3, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 4, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet

- forslagene nr. 5–7, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre
- forslag nr. 8, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 9 og 10, fra Hans Fredrik Grøvan på vegne av Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 11, fra Siv Mossleth på vegne av Senterpartiet
- forslagene nr. 12–14, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 15 og 16, fra Helge Orten på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet

I forslag nr. 3 er det en trykkfeil, det skal stå «1. januar 2021».

Det voteres først over forslag nr. 8, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for gjennomføring av en utviklingskontrakt som en separat prosess uavhengig av det utlyste Kystruteanbudet, med formål om å få minst én båt på kystruten Bergen–Kirkenes med helt utslippsfri drift i løpet av første halvdel av kontraktsperioden.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 92 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.19.32)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 12, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre 30 prosent miljøvekting eller en bonusordning i anbudet for Kystruten Bergen–Kirkenes etter en modell fra fergeanbudet i Sør-Trøndelag i 2016. Dersom dette innebærer forsinkelser i igangsettelse av det nye anbudet, skal regjeringen lyse ut et nytt kortvarig anbud fra 1.1.2021, på samme måte som ble gjort for strekningene Moss–Horten, Hallhem–Sandvik og Mortavika–Årsvågen.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.19.51)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 13 og 14, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen finne en framgangs-

måte for å sikre at leverandør i anbudet for kystruten Bergen–Kirkenes forplikter seg til å sikre at alle ansatte som arbeider på båtene tilknyttet Kystruteanbudet, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale.»

Forslag 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen finne en framgangsmåte for å sikre at leverandør til anbudet for kystruten Bergen–Kirkenes tar i bruk lærlinger i samme grad eller i høyere grad enn det som er tilfelle i dag.»

Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 64 mot 37 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.20.14)

Presidenten: Det voteres så over forslagene nr. 5–7, fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det utlyste anbudet på kystruten endres for å oppnå bedre miljøløsninger for anskaffelsen enn minimumskravene som er stilt i anbudet. Dette kan gjøres ved at det legges til en klimabonus i anbudet etter modell av fergeanbudet i Sør-Trøndelag i 2016, med tilsvarende bonusnivå per tonn CO₂, og at dette gjennomføres innenfor handlingsrommet for endringer etter forskrift om offentlige anskaffelser (§ 28-1), med kontraktsignering senest før sommeren 2018 og med tilstrekkelig tid til ferdigstilling til oppstart av anbudperioden fra 1. januar 2021. Alternativt skal det gjennomføres miljøvekting i anbudet på 30 pst.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir minst 30 pst. miljøvekting i anbudet for kystruten Bergen–Kirkenes, i tråd med Stortingets tidligere vedtak om miljøvekting i alle offentlige anbud.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette strengere krav til utslippsreduksjon i løpet av kontraktsperioden for kystruten Bergen–Kirkenes ved at minimumskravet til reduksjon i snitt for hele perioden blir satt til 50 pst., eller at det spesifiseres et minimumskrav til utslippskutt på 50 pst. etter tre år av perioden for minst én av anbudspakkene.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble med 88 mot 13 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.20.37)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 9 og 10, fra Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at CO₂-fondets virkemiddelapparat er bredt nok til også å omfatte Kystruten.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova har relevante og treffsikre virkemidler innrettet mot Kystruten slik at skipene har insentiv for utslippskutt og en raskere omstilling i mer klima- og miljøvennlig retning.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget. Rødt har varslet subsidiær støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble bifalt med 59 mot 42 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 14.21.05)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 11, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa forhandle fram ei avtale om miljøbonus der rederi kan bli kompensert for kvart tonn CO₂ som vert redusert utover krava i anbudet i løpet av kontraktperioden, etter at kontrakt med operatøren(ane) på Kystruta er inngått.»

Arbeiderpartiet og Venstre har varslet støtte til forslaget. Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble bifalt med 53 mot 48 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 14.21.29)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 4, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen, så langt det er mulig innenfor det utsendte anbudet, om å vekte miljø med 30 pst. i tråd med Stortingets tidligere vedtak.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget. Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 58 mot 43 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.21.55)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1–3, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en klimabonus i anbudet etter modell fra ferjeanbudet i Sør-Trøndelag i 2016.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at miljøvektingen skal være minimum 30 pst. ved senere anbud.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest mulig, og senest i løpet av vårsesjonen 2018, om å legge fram en handlingsplan for å sikre at det blir etablert landstrøm med tilstrekkelig kapasitet til lading av store batterier i de største havnene Kystruten anløper, innen oppstart av ny kontraktperiode 1. januar 2021.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene. Venstre har varslet subsidiær støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 58 mot 43 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.22.21)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 15 og 16, fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova har relevante og treffsikre virkemidler innrettet mot en mer energi- og klimavennlig skipsfart, blant annet skip i kystrutefart, slik at energi- og klimateffektive løsninger i skipsfarten kan tas i bruk hurtigere og i større omfang enn de ellers ville blitt.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forhandlingsmandatet for CO₂-fondet, vurdere hvordan fondet kan bidra til ytterligere utslippsreduksjoner i innenriks sjøfart, hvor også Kystruta er inkludert.»

Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 54 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.22.44)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:72 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Else-May Botten, Sverre Myrli, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Åsmund Aukrust og Hege Haukeland Liadal om å legge strengere miljøkrav til grunn i anskaffelsen av Kystruten Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030 – vedtas ikke.

Dokument 8:73 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Solfrid Lerbrekk og Torgeir Knag Fylkesnes om å endre anbudet på Kystruten Bergen–Kirkenes – vedtas ikke.

Presidenten: Bak innstillingen står Høyre, Framskrittspartiet og Senterpartiet. Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

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

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 58 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.23.52)

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

A.

Rammeområde 19

Tilfeldige utgifter og inntekter

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
2309		Tilfeldige utgifter		
	1	Driftsutgifter	4 498 022 000	
		Totale utgifter		4 498 022 000
Inntekter				
5309		Tilfeldige inntekter		
	29	Ymse	150 000 000	
		Totale inntekter		150 000 000

B.

Rammeområde 20

Stortinget, finansadministrasjon mv.

I

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
41		Stortinget		
	1	Driftsutgifter	961 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	593 400 000	
	70	Tilskudd til partigruppene	186 000 000	
	72	Tilskudd til Det Norske Nobelinstituttets bibliotek	1 500 000	
	73	Kontingenter, internasjonale delegasjoner	15 500 000	
	74	Reisetilskudd til skoler	5 000 000	
1600		Finansdepartementet		
	1	Driftsutgifter	372 865 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	77 483 000	
	70	Forskning på og allmennopplysning om finansmarkedet	12 300 000	
1602		Finanstilsynet		
	1	Driftsutgifter	360 514 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 400 000	
1605		Direktoratet for økonomistyring		
	1	Driftsutgifter	457 344 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 800 000	
1608		Tiltak for å styrke statlig økonomi- og prosjektstyring		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	18 809 000	
1610		Tolletaten		
	1	Driftsutgifter	1 487 947 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	90 300 000	
1618		Skatteetaten		
	1	Driftsutgifter	5 762 275 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	195 300 000	
	22	Større IT-prosjekter, <i>kan overføres</i>	576 500 000	
	23	Spesielle driftsutgifter, a-ordningen	89 730 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	112 300 000	
	70	Tilskudd	3 500 000	
1620		Statistisk sentralbyrå		
	1	Driftsutgifter	564 874 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	247 215 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 600 000	
1632		Kompensasjon for merverdiavgift		
	61	Tilskudd til kommuner og fylkeskommuner, <i>overslagsbevilgning</i>	23 650 000 000	
	72	Tilskudd til private og ideelle virksomheter, <i>overslagsbevilgning</i>	2 160 000 000	
1633		Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift		
	1	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	6 288 633 000	
1650		Statsgjeld, renter mv.		
	1	Driftsutgifter	43 015 000	
	89	Renter og provisjon mv. på innenlandsk statsgjeld, <i>overslagsbevilgning</i>	8 872 400 000	
1670		Avsetninger til Den nordiske investeringsbank		
	50	Tapsfond for miljølåneordningen	10 000 000	
		Totale utgifter		53 271 804 000
		Inntekter		
3041		Stortinget		
	1	Salgsinntekter	8 300 000	
	3	Leieinntekter	1 100 000	
4600		Finansdepartementet		
	2	Diverse refusjoner	399 000	
4602		Finanstilsynet		
	3	Saksbehandlingsgebyr	11 079 000	
	86	Vinningsavståelse og overtredelsesgebyr mv.	500 000	
4605		Direktoratet for økonomistyring		
	1	Økonomitjenester	50 600 000	
4610		Tolletaten		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	1	Særskilt vederlag for tolltjenester	6 787 000	
	2	Andre inntekter	897 000	
	4	Diverse refusjoner	1 098 000	
	5	Refusjon fra Avinor AS	24 550 000	
	85	Overtredelsesgebyr	17 000 000	
4618		Skatteetaten		
	1	Refunderte utleggs- og tinglysingsgebyr	59 000 000	
	2	Andre refusjoner	45 012 000	
	3	Andre inntekter	37 027 000	
	5	Gebyr for utleggsforretninger	49 000 000	
	7	Gebyr for bindende forhåndsuttalelser	2 400 000	
	11	Gebyr på kredittdeklarasjoner	3 662 000	
	85	Misligholdte lån i Statens lånekasse for utdanning	240 000 000	
	86	Bøter, inndragninger mv.	1 489 500 000	
	87	Trafikantsanksjoner	70 000 000	
	88	Forsinkelsesgebyr, Regnskapsregisteret	262 600 000	
	89	Overtredelsesgebyr	13 000 000	
4620		Statistisk sentralbyrå		
	2	Oppdragsinntekter	250 946 000	
	85	Tvangsmulkt	20 000 000	
5351		Overføring fra Norges Bank		
	85	Overføring	14 500 000 000	
5491		Avskrivning på statens kapital i statens forretningsdrift		
	30	Avskrivninger	1 232 865 000	
5603		Renter av statens kapital i statens forretningsdrift		
	80	Renter av statens faste kapital	87 449 000	
5605		Renter av statskassens kontantbeholdning og andre fordringer		
	80	Av statskassens foliokonto i Norges Bank	847 500 000	
	81	Av verdipapirer og bankinnskudd i utenlandsk valuta	200 000	
	82	Av innenlandske verdipapirer	1 341 000 000	
	83	Av alminnelige fordringer	25 000 000	
	84	Av driftskreditt til statsbedrifter	16 700 000	
	86	Renter av lån til andre stater	100 000	
		Totale inntekter		20 715 271 000

II

1.

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Finansdepartementet i 2018 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1600 post 21	kap. 4600 post 2
kap. 1605 post 1	kap. 4605 post 1
kap. 1610 post 1	kap. 4610 postene 1, 4 og 5
kap. 1618 post 1	kap. 4618 post 2
kap. 1618 post 1	kap. 4618 post 3

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen

og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoord-

ningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. overskride bevilgningen til oppdragsvirksomhet på kap. 1620 Statistisk sentralbyrå, post 21 Spesielle driftsutgifter, med et beløp som tilsvarer alle merinntektene på kap. 4620 Statistisk sentralbyrå, post 2 Oppdragsinntekter.

Ubrukte merinntekter og eventuelle mindreinntekter kan regnes med ved utregning av overførbart

beløp på posten.

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen og berører derfor også kap. 1633 post 1.

III

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Finansdepartementet i 2018 kan foreta bestillinger ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1610		Tolletaten	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	40 mill. kroner
1618		Skatteetaten	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	35 mill. kroner

IV

Fullmakter til å inngå avtaler om investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at:

1. det i 2018 kan inngås avtaler for oppgaver som blir avsluttet i 2018 og senere under kap. 41 Stortinget, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, innenfor den kostnadsrammen som er nevnt i Prop. 1 S (2017–2018).
2. Finansdepartementet i 2018 kan inngå avtaler om gjennomføring av de investeringsprosjektene som er omtalt i Prop. 1 S (2017–2018) under kap. 1618 Skatteetaten, post 22 Større IT-prosjekter, innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

V

Garantifullmakter

Stortinget samtykker i at Finansdepartementet i 2018 kan gi garantier for:

1. grunnkapitalen til Den nordiske investeringsbank innenfor en totalramme for nye tilsagn og gammelt ansvar som ikke må overstige 1 230 785 695 euro.
2. lån fra Den nordiske investeringsbank vedrørende ordningen med prosjektinvesteringsslån innenfor en totalramme for nye tilsagn og gammelt garanti-ansvar som ikke må overstige 387 086 761 euro.
3. miljølån gjennom Den nordiske investeringsbank innenfor en totalramme for nye tilsagn og gammelt garantiansvar som ikke må overstige 57 243 888 euro.

VI

Fullmakt til fortsatt bobehandling

Stortinget samtykker i at Finansdepartementet for 2018 kan bestemme at det under ordningen med opp-

følgning av statens krav i konkursbo pådras forpliktelser ut over gitte bevilgninger, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 21,7 mill. kroner. Utbetalinger dekkes av bevilgningen under kap. 1618 Skatteetaten, post 21 Spesielle driftsutgifter.

VII

Fullmakt til å korrigere uoppklarte differanser og feilposter i tidligere års statsregnskap

Stortinget samtykker i at Finansdepartementet i 2018 i enkeltsaker kan korrigere uoppklarte differanser i regnskapene og feilposter i statsregnskapet som gjelder tidligere års regnskaper, ved postering over konto for forskyvninger i balansen i statsregnskapet i det inneværende års regnskap. Fullmakten gjelder inntil 1 mill. kroner.

VIII

Nettobudsjetteringsfullmakter

Stortinget samtykker i at Finansdepartementet i 2018 kan:

1. trekke direkte utgifter i forbindelse med auksjons- salg fra salgsinntektene før det overskytende inntektsføres under kap. 4610 Tolletaten, post 2 Andre inntekter.
2. nettoføre som utgiftsreduksjon under kap. 1610 Tolletaten, post 1 Driftsutgifter refusjoner av felles- utgifter og liknende der Tolletaten fremleier lokaler.
3. nettoføre som utgiftsreduksjon under kap. 1618 Skatteetaten, post 1 Driftsutgifter refusjoner av fel- lesutgifter og liknende der Skatteetaten fremleier lokaler.
4. nettoføre som utgiftsreduksjon under kap. 1618 Skatteetaten, post 45 Større utstyrsanskaffelser og

vedlikehold refusjoner fra andre offentlige institusjoner for investeringer Skatteetaten gjør i samarbeid med disse.

gis til dekning av utgifter som fullt ut skal dekkes ved tilskudd fra staten, jf. § 23-10 tredje ledd.

IX

Stortinget samtykker i at statstilskudd til finansiering av folketrygden, jf. folketrygdloven § 23-10, gis med 141 516 048 000 kroner, hvorav 18 679 625 000 kroner

C.

Rammeområde 22**Utbytte mv.**

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
5611		Aksjer i NSB AS		
	85	Utbytte	150 000 000	
5616		Kommunalbanken AS		
	85	Aksjeutbytte	443 000 000	
5622		Aksjer i Avinor AS		
	85	Utbytte	232 000 000	
5625		Renter og utbytte fra Innovasjon Norge		
	80	Renter på lån fra statskassen	170 000 000	
	81	Rentemargin, innovasjonslåneordningen	20 000 000	
	85	Utbytte, lavrisikolåneordningen	125 000 000	
5631		Aksjer i AS Vinmonopolet		
	85	Statens overskuddsandel	70 900 000	
	86	Utbytte	2 000	
5652		Statskog SF – renter og utbytte		
	80	Renter	630 000	
	85	Utbytte	26 000 000	
5656		Aksjer i selskaper under Nærings- og fiskeridepartementets forvaltning		
	85	Utbytte	16 962 219 000	
5680		Statnett SF		
	85	Utbytte	336 000 000	
5685		Aksjer i Statoil ASA		
	85	Utbytte	14 544 000 000	
5692		Utbytte av statens kapital i Den nordiske investeringsbank		
	85	Utbytte	112 200 000	
5693		Utbytte av aksjer i diverse selskaper mv.		
	85	Utbytte fra Folketrygdfondet	600 000	
		Totale inntekter		33 192 551 000

D.

Vedtak utenfor rammeområdene

a.

Statens pensjonsfond utland

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
2800		Statens pensjonsfond utland		
	50	Overføring til fondet	183 049 000 000	
		Totale utgifter		183 049 000 000
Inntekter				
5800		Statens pensjonsfond utland		
	50	Overføring fra fondet	255 366 019 000	
		Totale inntekter		255 366 019 000

b.**Låntransaksjoner mv.**

I

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
100		Utenriksdepartementet		
	90	Lån til norske borgere i utlandet	360 000	
116		Deltaking i internasjonale organisasjoner		
	90	Innskudd i Den asiatiske investeringsbanken for infrastruktur (AIIB)	190 000 000	
161		Næringsutvikling		
	95	NORFUND – grunnfondskapital ved investeringer i utviklingsland	1 265 625 000	
614		Boliglånsordningen i Statens pensjonskasse		
	90	Utlån, <i>overslagsbevilgning</i>	3 400 000 000	
950		Forvaltning av statlig eierskap		
	90	Kapitalinnskudd, nytt investeringsselskap (Fornybar AS)	130 000 000	
	95	Egenkapitalinnskudd til Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS	43 000 000	
1811		Statoil ASA		
	96	Aksjer	1 900 000 000	
2410		Statens lånekasse for utdanning		
	90	Økt lån og rentegjeld, <i>overslagsbevilgning</i>	27 218 070 000	
2412		Husbanken		
	90	Lån fra Husbanken, <i>overslagsbevilgning</i>	15 030 000 000	
2421		Innovasjon Norge		
	90	Lån fra statskassen til utlånsvirksomhet, <i>overslagsbevilgning</i>	48 500 000 000	
	95	Egenkapital, såkornfond og koinvesteringsfond	106 300 000	
2429		Eksportkreditt Norge AS		
	90	Utlån	7 000 000 000	
		Totale utgifter		104 783 355 000
Inntekter				
3100		Utenriksdepartementet		
	90	Tilbakebetaling av nødlån fra utlandet	318 000	
3614		Boliglånsordningen i Statens pensjonskasse		
	90	Tilbakebetaling av lån	13 600 000 000	
3732		Regionale helseforetak		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	90	Avdrag på investeringslån t.o.m. 2007	632 000 000	
3950		Forvaltning av statlig eierskap		
	96	Salg av aksjer	25 000 000	
4162		Statskog SF – forvaltning av statlig eierskap		
	90	Avdrag på lån	25 000 000	
4312		Avinor AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
	90	Avdrag på lån	75 000 000	
4811		Statoil ASA		
	96	Utbytteaksjer	1 900 000 000	
4825		Energiomlegging, energi- og klimateknologi		
	95	Tilbakebetaling av kapitalinnskudd	67 750 000 000	
5310		Statens lånekasse for utdanning		
	90	Redusert lån og rentegjeld	10 172 117 000	
	93	Omgjøring av utdanningslån til stipend	6 409 778 000	
5312		Husbanken		
	90	Avdrag	11 590 000 000	
5325		Innovasjon Norge		
	90	Avdrag på utestående fordringer	47 900 000 000	
	91	Tilbakeført kapital, såkornfond	10 000 000	
5329		Eksportkreditt Norge AS		
	90	Avdrag på utestående fordringer	6 700 000 000	
5341		Avdrag på utestående fordringer		
	95	Avdrag på lån til andre stater	500 000	
5999		Statslånemidler		
	90	Lån	-62 450 758 000	
		Totale inntekter		104 783 355 000

II

Andre fullmakter

Stortinget samtykker i at Finansdepartementet i 2018 kan:

1. ta opp nye langsiktige innenlandske statslån til et beløp inntil 75 000 mill. kroner.
2. ha utestående kortsiktige markedslån til et beløp inntil 125 000 mill. kroner.
3. ta imot innskudd i form av kontolån fra statsinstitusjoner og statlige fond, og fra institusjoner som kan bli pålagt å plassere likviditet som kontolån til staten.
4. inngå rentebytteavtaler og tilsvarende derivatavtaler.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Utenriksdepartementet i 2018 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 100 Utenriksdepartementet, post 90 Lån til norske borgere i

utlandet, ved behov for bistand fra aktuelle transportselskaper ved evakuering av norske borgere i kriserammede land. Fullmakten gjelder i de tilfeller og på de betingelser som gjelder for denne typen bistand.

2. overskride bevilgningen under kap. 116 Deltaking i internasjonale organisasjoner, post 90 Innskudd i Den asiatiske investeringsbanken for infrastruktur (AIIB) som følge av valutakursjusteringer dersom dette er nødvendig for å oppfylle norske forpliktelser overfor AIIB på 22 mill. USD.

IV

Deltakelse i kapitaløkninger i internasjonale banker og fond

Stortinget samtykker i at Norge deltar i de første kapitalinnskuddene i Den asiatiske investeringsbanken for infrastruktur (AIIB) med en innbetalt andel tilsvarende motverdien i norske kroner på innbetalingstidspunktet av til sammen USD 110 mill. innbetalt i fem like årlige bidrag, og gir garantier tilsvarende USD 440 mill.

for perioden 2016–2020. Innbetalingen belastes kap. 116 Deltaking i internasjonale organisasjoner, post 90 Innskudd i Den asiatiske investeringsbanken for infrastruktur (AIIB).

V

Forskudd på rammetilskudd

Stortinget samtykker i at Kommunal- og moderniseringsdepartementet i statsbudsjettet for 2018 kan utgiftsføre uten bevilgning:

1. inntil 350 mill. kroner på kap. 571 Rammetilskudd til kommuner, post 90 Forskudd på rammetilskudd som forskudd på rammetilskudd for 2019 til kommuner.
2. inntil 150 mill. kroner på kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner, post 90 Forskudd på rammetilskudd som forskudd på rammetilskudd for 2019 til fylkeskommuner.

VI

Husbankens låneramme

Stortinget samtykker i at Husbanken i 2018 kan gi tilsagn om lån for 17 mrd. kroner. Lånene vil bli utbetalt i 2018 og senere år.

VII

Utbetaling under garantiordninger (trekkfullmakter)

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2018 kan foreta utbetalinger til Garantiinstituttet for eksportkreditt uten bevilgning i den utstrekning behovet for utbetalinger under byggelånsgarantiordningen overstiger innestående likvide midler tilknyttet ordningen, men slik at saldoen for nytt og gammelt trekk på trekkfullmaktskontoen ikke overstiger 600 mill. kroner. Utbetalinger på trekkfullmakten posteres under kap. 2460 Garantiinstituttet for eksportkreditt, post 91 Utbetaling iflg. trekkfullmakt – bygge-lånsgarantiordning.

VIII

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2018 kan overskride bevilgningen under kap. 2429 Eksportkreditt Norge AS, post 90 Utlån, til utbetaling av lån under den statlige eksportkredittordningen, men slik at utlån i 2018 ikke overstiger 37 mrd. kroner.

IX

Fullmakt til å utgiftsføre uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2018 kan utgiftsføre uten bevilgning under kap. 2440 Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvirksomheten, post 90 Lån til Norpipe Oil AS, inntil 25 mill. kroner til utlån til Norpipe Oil AS.

Presidenten: Det votes først over A, B I, C, D a, b I. Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 52 mot 49 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 14.24.51)

Presidenten: Det votes over B II–IX og D II–IX.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

I

I statsbudsjettet for 2017 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
21		Statsrådet	
	1	Driftsutgifter, fo r h ø y e s med fra kr 177 200 000 til kr 178 700 000	1 500 000
24		Regjeringsadvokaten	
	21	Spesielle driftsutgifter, n e d s e t t e s med fra kr 22 200 000 til kr 19 200 000	3 000 000
41		Stortinget	
	1	Driftsutgifter, n e d s e t t e s med fra kr 924 500 000 til kr 909 500 000	15 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
	21	Spesielle driftsutgifter, for høyes med fra kr 10 000 000 til kr 11 000 000	1 000 000
100		Utenriksdepartementet	
	71	Diverse tilskudd, for høyes med fra kr 29 255 000 til kr 29 555 000	300 000
1600		Finansdepartementet	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med fra kr 369 425 000 til kr 366 425 000	3 000 000
1605		Direktoratet for økonomistyring	
	1	Driftsutgifter, for høyes med fra kr 453 572 000 til kr 476 572 000	23 000 000
1610		Tolletaten	
	1	Driftsutgifter, for høyes med fra kr 1 495 821 000 til kr 1 498 821 000	3 000 000
1618		Skatteetaten	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med fra kr 5 702 850 000 til kr 5 701 600 000	1 250 000
	22	Større IT-prosjekter, kan overføres, nedsettes med fra kr 243 500 000 til kr 240 400 000	3 100 000
1632		Kompensasjon for merverdiavgift	
	72	Tilskudd til private og ideelle virksomheter, <i>overslagsbevilgning</i> , for høyes med fra kr 2 070 000 000 til kr 2 080 000 000	10 000 000
1633		Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	
	1	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i> , nedsettes med fra kr 6 083 531 000 til kr 5 883 531 000	200 000 000
1650		Statsgjeld, renter mv.	
	89	Renter og provisjon mv. på innenlandsk statsgjeld, <i>overslagsbevilgning</i> , nedsettes med fra kr 11 619 300 000 til kr 8 868 450 000	2 750 850 000
2309		Tilfeldige utgifter	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med fra kr 3 941 873 000 til kr 50 000 000	3 891 873 000
2315		Lønnsregulering for arbeidstakere i det statlige tariffområdet	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med fra kr 84 965 000 til kr 0	84 965 000
2800		Statens pensjonsfond utland	
	50	Overføring til fondet, for høyes med fra kr 138 271 000 000 til kr 167 478 000 000	29 207 000 000
Inntekter			
3021		Statsrådet	
	2	Diverse refusjoner, for høyes med fra kr 100 000 til kr 250 000	150 000
3024		Regjeringsadvokaten	
	1	Erstatning for utgifter i rettsaker, for høyes med fra kr 18 000 000 til kr 24 000 000	6 000 000
4600		Finansdepartementet	
(NY)	96	Tilbakeføring egenkapital Folketrygdfondet, bevilges med	15 300 000
4605		Direktoratet for økonomistyring	
	1	Økonomitjenester, for høyes med	23 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
		fra kr 73 000 000 til kr 96 000 000	
4610		Tolletaten	
	85	Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt, nedsettes med fra kr 17 000 000 til kr 9 500 000	7 500 000
4618		Skatteetaten	
	1	Refunderte utleggs- og tinglysingsgebyr, for høyes med fra kr 59 000 000 til kr 61 000 000	2 000 000
	2	Andre refusjoner, for høyes med fra kr 44 170 000 til kr 46 170 000	2 000 000
	5	Gebyr for utleggsforretninger, nedsettes med fra kr 49 000 000 til kr 46 000 000	3 000 000
	11	Gebyr på kredittdeklarasjoner, nedsettes med fra kr 18 745 000 til kr 5 745 000	13 000 000
	85	Misligholdte lån i Statens lånekasse for utdanning, for høyes med fra kr 240 000 000 til kr 255 000 000	15 000 000
	86	Bøter, inndragninger mv., nedsettes med fra kr 1 471 800 000 til kr 1 420 000 000	51 800 000
	87	Trafikantsanksjoner, for høyes med fra kr 75 000 000 til kr 82 000 000	7 000 000
	88	Forsinkelsesgebyr, Regnskapsregisteret, for høyes med fra kr 300 000 000 til kr 380 000 000	80 000 000
	89	Overtredelsesgebyr, nedsettes med fra kr 10 000 000 til kr 4 000 000	6 000 000
5309		Tilfeldige inntekter	
	29	Ymse, for høyes med fra kr 350 000 000 til kr 1 200 000 000	850 000 000
5501		Skatter på formue og inntekt	
	70	Trinnskatt, formuesskatt mv., for høyes med fra kr 54 019 000 000 til kr 55 000 000 000	981 000 000
	72	Fellesskatt, for høyes med fra kr 183 915 000 000 til kr 195 600 000 000	1 685 000 000
5502		Finansskatt	
	70	Skatt på lønn, nedsettes med fra kr 1 790 000 000 til kr 1 560 000 000	230 000 000
5506		Avgift av arv og gaver	
(Ny)	70	Avgift, bevilges med	80 000 000
5507		Skatt og avgift på utvinning av petroleum	
	71	Ordinær skatt på formue og inntekt, for høyes med fra kr 20 200 000 000 til kr 24 500 000 000	4 300 000 000
	72	Særskatt på oljeinntekter, for høyes med fra kr 31 900 000 000 til kr 41 100 000 000	9 200 000 000
	74	Arealavgift mv., nedsettes med fra kr 1 700 000 000 til kr 1 200 000 000	500 000 000
5508		Avgift på utslipp av CO ₂ i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokke- len	
	70	CO ₂ -avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen, ned- settes med fra kr 5 400 000 000 til kr 5 200 000 000	200 000 000
5509		Avgift på utslipp av NO _x i petroleumsvirksomheten på kontinental-sok- kelen	

Kap.	Post	Formål	Kroner
	70	Avgift, for høyes med fra kr 3 000 000 til kr 6 000 0005511	3 000 000
5511		Tollinntekter	
	70	Toll, for høyes med fra kr 3 100 000 000 til kr 3 250 000 000	150 000 000
	71	Auksjonsinntekter fra tollkvoter, nedsettes med fra kr 240 000 000 til kr 197 000 0005521	43 000 000
5521		Merverdiavgift	
	70	Merverdiavgift, nedsettes med fra kr 270 300 000 000 til kr 265 000 000 000	5 300 000 000
5526		Avgift på alkohol	
	70	Avgift på alkohol, for høyes med fra kr 13 500 000 000 til kr 13 600 000 000	100 000 000
5531		Avgift på tobakkvarer mv.	
	70	Avgift på tobakkvarer mv., nedsettes med fra kr 7 300 000 000 til kr 7 000 000 000	300 000 000
5536		Avgift på motorvogner mv.	
	71	Engangsavgift, nedsettes med fra kr 17 255 000 000 til kr 16 300 000 000	955 000 000
	72	Årsavgift, nedsettes med fra kr 9 700 000 000 til kr 9 600 000 000	100 000 000
	73	Vektårsavgift, nedsettes med fra kr 360 000 000 til kr 340 000 000	20 000 000
	75	Omregistreringsavgift, for høyes med fra kr 1 445 000 000 til kr 1 470 000 000	25 000 000
5538		Veibruksavgift på drivstoff	
	70	Veibruksavgift på bensin, for høyes med fra kr 5 560 000 000 til kr 5 600 000 000	40 000 000
	71	Veibruksavgift på autodiesel, nedsettes med fra kr 10 735 000 000 til kr 9 800 000 000	935 000 000
	72	Veibruksavgift på naturgass og LPG, for høyes med fra kr 3 000 000 til kr 4 000 000	1 000 000
5541		Avgift på elektrisk kraft	
	70	Avgift på elektrisk kraft, for høyes med fra kr 10 500 000 000 til kr 10 600 000 000	100 000 000
5542		Avgift på mineralolje mv.	
	70	Grunnavgift på mineralolje mv., nedsettes med fra kr 2 030 000 000 til kr 1 750 000 000	280 000 000
	71	Avgift på smøreolje mv., nedsettes med fra kr 118 000 000 til kr 105 000 000	13 000 000
5543		Miljøavgift på mineralske produkter mv.	
	70	CO ₂ -avgift, for høyes med fra kr 6 984 000 000 til kr 7 000 000 000	16 000 000
	71	Svovlavgift, for høyes med fra kr 15 000 000 til kr 16 000 000	1 000 000
5547		Avgift på helse- og miljøskadelige kjemikalier	
	70	Trikloretten (TRI), nedsettes med fra kr 37 000 000 til kr 500 000	36 500 000
	71	Tetrakloretten (PER), nedsettes med fra kr 2 000 000 til kr 500 000	1 500 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
5548		Miljøavgift på visse klimagasser	
	70	Avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK), nedsettes med fra kr 467 000 000 til kr 450 000 000	17 000 000
5549		Avgift på utslipp av NO _x	
	70	Avgift på utslipp av NO _x , nedsettes med fra kr 52 000 000 til kr 50 000 000	2 000 000
5550		Miljøavgift på plantevernmidler	
	70	Miljøavgift på plantevernmidler, for høyes med fra kr 50 000 000 til kr 65 000 000	15 000 000
5551		Avgifter knyttet til mineralvirksomhet	
	70	Avgift knyttet til andre undersjøiske naturforekomster enn petroleum, for høyes med fra kr 1 000 000 til kr 1 200 000	200 000
	71	Årsavgift knyttet til mineraler, for høyes med fra kr 2 000 000 til kr 2 600 000	600 000
5555		Avgift på sjokolade- og sukkervarer mv.	
	70	Avgift på sjokolade- og sukkervarer mv., for høyes med fra kr 1 385 000 000 til kr 1 415 000 000	30 000 000
5556		Avgift på alkoholfrie drikkevarer mv.	
	70	Avgift på alkoholfrie drikkevarer mv., for høyes med fra kr 1 900 000 000 til kr 2 030 000 000	130 000 000
5557		Avgift på sukker mv.	
	70	Avgift på sukker mv., nedsettes med fra kr 205 000 000 til kr 195 000 000	10 000 000
5559		Avgift på drikkevareemballasje	
	70	Grunnavgift på engangsemballasje, for høyes med fra kr 1 725 000 000 til kr 1 790 000 000	65 000 000
	71	Miljøavgift på kartong, nedsettes med fra kr 50 000 000 til kr 45 000 000	5 000 000
	72	Miljøavgift på plast, nedsettes med fra kr 40 000 000 til kr 33 000 000	7 000 000
	73	Miljøavgift på metall, for høyes med fra kr 5 000 000 til kr 9 000 000	4 000 000
	74	Miljøavgift på glass, nedsettes med fra kr 100 000 000 til kr 64 000 000	36 000 000
5561		Flypassasjeravgift	
	70	Flypassasjeravgift, for høyes med fra kr 1 625 000 000 til kr 1 830 000 000	205 000 000
5565		Dokumentavgift	
	70	Dokumentavgift, for høyes med fra kr 8 600 000 000 til kr 9 200 000 000	600 000 000
5580		Sektoravgifter under Finansdepartementet	
	70	Finanstilsynet, bidrag fra tilsynsenhetene, for høyes med fra kr 357 500 000 til kr 361 500 000	4 000 000
5583		Særskilte avgifter mv. i bruk av frekvenser	
	70	Avgift på frekvenser mv., nedsettes med fra kr 295 400 000 til kr 293 100 000	2 300 000
5584		Andre avgifter	
(NY)	70	Etterslep, netto tilbakebetaling av utgåtte avgifter, bevilges med	4 100 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
5603		Renter av statens kapital i statens forretningsdrift	
	80	Renter av statens faste kapital, nedsettes med fra kr 89 184 000 til kr 89 084 000	100 000
5605		Renter av statskassens kontantbeholdning og andre fordringer	
	80	Av statskassens foliokonto i Norges Bank, forhøyes med fra kr 62 900 000 til kr 176 380 000	113 480 000
	82	Av innenlandske verdipapirer, forhøyes med fra kr 1 467 000 000 til kr 1 567 050 000	100 050 000
	84	Av driftskreditt til statsbedrifter, nedsettes med fra kr 136 100 000 til kr 75 050 000	61 050 000
5700		Folketrygdens inntekter	
	71	Trygdeavgift, nedsettes med fra kr 139 511 000 000 til kr 137 700 000 000	1 811 000 000
	72	Arbeidsgiveravgift, nedsettes med fra kr 177 134 000 000 til kr 176 100 000 000	1 034 000 000
5800		Statens pensjonsfond utland	
	50	Overføring fra fondet, nedsettes med fra kr 259 506 128 000 til kr 231 393 509 000	28 112 619 000
5999		Statslånemidler	
	90	Lån, nedsettes med fra kr 58 153 427 000 til kr 43 763 698 000	14 389 729 000

II

Stortinget samtykker i at folketrygdens finansieringsbehov for 2017 dekkes ved statstilskudd.

Andre fullmakter

III

Nettobudsjetteringsfullmakt

Stortinget samtykker i at det i 2017 på kap. 41 Stortinget, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan nettoføres som utgiftsreduksjoner refusjoner fra Oslo kommune og andre aktører i henhold til avtalte utgiftsfordelinger i forbindelse med bygge- og sikringsprosjekter.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 5 [14:25:28]

Referat

1. (206) Statsministerens kontor melder at

1. lov om endringer i lov om pensjonstrygd for sjømenn, trygderettslova, folketrygdlova og einskilde andre lover (Lovvedtak 10 (2017–2018))
2. lov om endringer i diskrimineringsombudsloven mv.

(Lovvedtak 12 (2017–2018))

3. lov om endringer i likestillings- og diskrimineringsloven, kommuneloven og regnskapsloven (videreføring av redegjørelsesplikten) (Lovvedtak 11 (2017–2018))
4. lov om endringer i folketrygdloven (forenklinger i foreldrepengeordningen) (Lovvedtak 13 (2017–2018))
5. lov om endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) (Lovvedtak 14 (2017–2018))
6. lov om endringer i lov 6. juni 1975 nr. 29 om eideomsskatt til kommunane (eideomsskattelova) (Lovvedtak 15 (2017–2018))
7. lov om endringer i lov 13. juni 1975 nr. 35 om skattlegging av undersjøiske petroleumsforekomster mv. (petroleumsskatteloven) (Lovvedtak 16 (2017–2018))
8. lov om endringer i lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven) (Lovvedtak 17 (2017–2018))
9. lov om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) (Lovvedtak 18 (2017–2018))

10. lov om endringer i bidragsinnkrevingsloven m.m. (overføring av innkrevingsoppgaver fra Arbeids- og velferdsetaten til Skatteetaten) (Lovvedtak 19 (2017–2018))
11. lov om endringer i lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav (skattebetalingsloven) (Lovvedtak 20 (2017–2018))
12. lov om endringer i lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven) (Lovvedtak 21 (2017–2018))
13. lov om endringer i lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) (Lovvedtak 22 (2017–2018))
14. midlertidig lov om tillegg til lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) (Lovvedtak 23 (2017–2018))
15. lov om endring i lov 22. juni 2012 nr. 43 om arbeidsgivers innrapportering av ansettelses- og inntektsforhold m.m. (a-opplysningsloven) (Lovvedtak 24 (2017–2018))
16. lov om endringer i lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven) (Lovvedtak 25 (2017–2018))
17. lov om endringer i lov 20. desember 2016 nr. 111 om endring i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt på formue og inntekt (skatteloven) (Lovvedtak 26 (2017–2018))
– er sanksjonert under 19. desember 2017
Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (207) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Solfrid Lerbrekk og Nicholas Wilkinson om videreføring og utvidelse av forsøk med tettere oppfølging ved sykefravær og egenmelding ved sykdom i opptil ett år
(Dokument 8:97 S (2017–2018))
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
3. (208) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Emilie Enger Mehl, Kjersti Toppe og Geir Adelsten Iversen om ei offentlig utgreiing (NOU) om norsk ruspolitikk
(Dokument 8:99 S (2017–2018))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
4. (209) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Petter Eide, Kari Elisabeth Kaski, Nicholas Wilkinson og Karin Andersen om endringer i straffeloven med sikte på at voldtekt blir definert som seksuell omgang uten oppriktig samtykke
(Dokument 8:96 S (2017–2018))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
5. (210) 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 ungdomsskolen
(Dokument 8:95 S (2017–2018))
Enst.: Sendes utdannings- og forskningskomiteen.
- Presidenten:** Dermed er sakene på dagens kart ferdigbehandlet.
- Da dette er det siste stortingsmøtet i 2017, vil presidenten benytte anledningen til å takke alle for den innsatsen som er gjort denne høsten.
- Presidenten vil ønske alle representantene, regjeringens medlemmer, alle ansatte, pressen og alle som har hatt sitt arbeid knyttet til Stortinget, en gledelig jul og et fredfullt godt nytt år.
- Presidenten vil minne om at første møte over nyttår blir tirsdag 9. januar.
- Ber noen om ordet før møtet heves? – God jul, møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.27.

