



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 94 · 20. juni
Sesjonen 2018–2019

Møte torsdag den 20. juni 2019 kl. 10

President: Magne Rommetveit

Dagsorden (nr. 94):

1. Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i Stortingets forretningsorden (legge til rette for faste voteringstidspunkter) (Innst. 392 S (2018–2019))
2. Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i Stortingets forretningsorden – behandling av gradert informasjon mv. (Innst. 426 S (2018–2019))
3. Innstilling fra Stortingets presidentskap om godtgjørelser for stortingsrepresentantene og regjeringens medlemmer (Innst. 420 S (2018–2019))
4. Innstilling fra Stortingets presidentskap om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Petter Eide og Freddy André Øvstegård om å stramme inn karanteneordningen for tidligere medlemmer av regjeringen, statssekretærer og politiske rådgivere i regjeringsapparatet (Innst. 393 S (2018–2019), jf. Dokument 8:77 S (2018–2019))
5. Innstilling fra Stortingets presidentskap om oppnevning av styre for Norges institusjon for menneskerettigheter (Innst. 424 S (2018–2019))
6. Innstilling fra Stortingets presidentskap om valg til Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) (Innst. 425 S (2018–2019))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om strakstiltak mot farlige vogntog på norske veier (Innst. 390 S (2018–2019), jf. Dokument 8:90 S (2018–2019))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Hadia Tajik og Arild Grande om tiltak for tryggere transport på norske veier (Innst. 388 S (2018–2019), jf. Dokument 8:121 S (2018–2019))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bengt Fasteraune, Siv Mossleth, Heidi Greni og Willfred Nordlund om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet (Innst. 389 S (2018–2019), jf. Dokument 8:131 S (2018–2019))
10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nokre saker om veg, jernbane og post (Innst. 416 S (2018–2019), jf. Prop. 110 S (2018–2019))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Redegjørelse av samferdselsministeren om anbudsrunder for Sørlandsbanen (Innst. 422 S (2018–2019))
12. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om en ny industriell revolusjon – rettferdig og miljøvennlig (Innst. 417 S (2018–2019), jf. Dokument 8:103 S (2018–2019))
13. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sandra Borch, Heidi Greni, Ole André Myhrvold og Willfred Nordlund om kommunenes myndighet til å utøve skjønn ved kjøring av snøscooter fra brøytet bilvei til hytte (Innst. 355 S (2018–2019), jf. Dokument 8:119 S (2018–2019))
14. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sandra Borch, Heidi Greni, Ole André Myhrvold, Geir Pollestad og Marit Knutsdatter Strand om en mer effektiv rovdyrforvaltning (Innst. 418 S (2018–2019), jf. Dokument 8:125 S (2018–2019))
15. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om sak om avtale mellom Norge og Finland om fisket i Tanavassdraget (Innst. 419 S (2018–2019))
16. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens årsrapport for 2018 (Innst. 408 S (2018–2019), jf. Dokument 2 (2018–2019))
17. Referat

Presidenten: Den innkalla vararepresentanten for Buskerud fylke, Tone Heimdal *Brataas*, tek no sete.

Representanten Jan Böhler vil setja fram eit representantforslag.

Jan Böhler (A) [10:00:36]: På vegne av representantene Jonas Gahr Støre, Lene Vågslid, Maria Aasen-Svensrud og undertegnede vil jeg gjerne sette fram et representantforslag om en handlingsplan mot vold og trusler med kniv.

Presidenten: Representanten Maria Aasen-Svensrud vil setja fram eit representantforslag.

Maria Aasen-Svensrud (A) [10:01:18]: På vegne av representantene Lene Vågslid, Jan Böhler, Hadia Tajik,

Kari Henriksen, Ingvild Kjerkol og meg selv har jeg stor glede av å legge fram et representantforslag om tiltak for å bekjempe netthets.

Presidenten: Representanten Une Bastholm vil setja fram fire representantforslag.

Une Bastholm (MDG) [10:01:50]: Jeg har gleden av å legge fram fire representantforslag: ett om regulering av hundeoppdrett, ett om å innføre obligatorisk ID-merking av hund og katt og ett forslag om en aktiv regnbuepolitikk for å styrke kjønns- og seksualitetsmangfold. Det fjerde er et representantforslag om nye virkemidler for utslippskutt i kommunene.

Presidenten: Representanten Mona Fagerås vil setja fram eit representantforslag.

Mona Fagerås (SV) [10:02:32]: Jeg vil på vegne av stortingsrepresentant Audun Lysbakken og meg selv legge fram et representantforslag om skolestruktur og profittforbud til elevenes og studentenes beste.

Presidenten: Representanten Karin Andersen vil setja fram eit representantforslag.

Karin Andersen (SV) [10:02:56]: På vegne av stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Une Bastholm og meg sjøl vil jeg sette fram et forslag om midlertidig returstan til Afghanistan, innføring av rimelighetsvilkår i internflukt vurderingen og en uavhengig tilsynsordning for tvangsretur.

Jeg ber om at representantforslagets forslag til vedtak punkt B 1, umiddelbar returstan, behandles etter § 39 c i Stortingets forretningsorden, legges ut til gjennomsyn for representantene i én dag og settes opp til debatt dagen etter.

Presidenten: Representanten Kjersti Toppe vil setja fram to representantforslag.

Kjersti Toppe (Sp) [10:03:47]: Eg vil på vegner av representantane Liv Signe Navarsete, Nils T. Bjørke, Per Olaf Lundteigen og meg sjølv fremja eit forslag om ein ny og moderne pårørandepolitikk.

Så vil eg på vegner av representantane Marit Arnstad, Heidi Greni og meg sjølv fremja eit forslag om å sikra pasientar trygg utskriving og verdig transport frå sjukehus.

Presidenten: Representanten Sigbjørn Gjelsvik vil setja fram eit representantforslag.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:04:30]: Jeg vil på vegne av stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Liv Signe Navarsete, Ole André Myhrvold, Sandra Borch

og meg selv legge fram et forslag om ny behandling av Norges tilslutning til EUs tredje energimarkedspakke.

Presidenten: Forslaga vil verta handsama etter reglementet.

Før sakene på kartet for i dag vert handsama, vil presidenten opplysa om at møtet i dag held fram utover kl. 16.

Sak nr. 1 [10:04:59]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i Stortingets forretningsorden (legge til rette for faste voteringstidspunkter) (Innst. 392 S (2018–2019))

Stortingspresident Tone Wilhelmsen Trøen [10:05:39]: Presidentskapet fremmer med dette forslag til endringer i Stortingets forretningsorden som legger til rette for å innføre faste voteringstidspunkter. Det foreslås at endringene trer i kraft fra 1. oktober i år, slik at vi fra og med neste sesjon kan starte med faste voteringstidspunkter.

Stortinget har siden 1995 votert samlet over dagens saker ved slutten av hvert møte. Før 1995 ble det votert etter hver sak. Tiden kan nå være inne for å ta ytterligere et steg for å tilpasse seg en virkelighet som gjør at representantene også ivaretar mange oppgaver utenfor Stortinget, selv i sin rolle som stortingsrepresentanter.

Spørsmålet om voteringstidspunkt har vært reist flere ganger, senest i 2016–2017 av den forrige reglementskomiteen. I det daværende presidentskapets innstilling, Innst. 487 S for 2016–2017, ga det forrige presidentskapet uttrykk for at det burde foretas en kartlegging av voteringspraksis i andre lands parlamenter og eventuelt foreslås alternativer til dagens voteringspraksis.

Dette har det nåværende presidentskapet fulgt opp. Presidentskapet har også gjort en grundig vurdering av de ofte motstridende hensyn som gjør seg gjeldende ved en slik omlegging av Stortingets praksis, og presidentskapet har drøftet sentrale spørsmål med lederne av partigruppene. Det har vært viktig for presidentskapet å sikre at endringene vi nå gjør, ivaretar representantenes ønske om forutsigbarhet samtidig som fremdriften i Stortingets arbeid fortsatt skal være god og mest mulig effektiv.

Når det gjelder spørsmålet om innføring av faste voteringstidspunkter, har presidentskapet delt seg i et flertall og et mindretall, og jeg regner med at mindretallet vil redegjøre for sitt syn.

Praksisen med å votere ved slutten av møtet gjør at man kun anslagsvis kan vite når voteringen vil skje, og når Stortinget har ferdigbehandlet sakene for dagen. Dette gir stortingsrepresentantene lite fleksibilitet til å planlegge egen tid. Som representanter har vi mange

gjøremål også utenfor Stortinget, og det å kunne møte velgere, møte næringsliv, interessegrupper, delta i debatter i media osv., forutsetter en viss forutsigbarhet for å kunne gjøre avtaler om dette. Dette er en forutsigbarhet – dersom Stortinget i dag vedtar faste voteringstidspunkter – som antagelig vil være kjærkommen også for dem som forholder seg til Stortinget og stortingsrepresentantene.

Det kan også nevnes at selv om mange stortingsrepresentanter pendler hit og er i Oslo i løpet av uken, er det mange som har flyttet hit med små barn, og det er også stortingsrepresentanter som pendler hjem med små barn. For noen representanter vil det antageligvis oppleves mer familievennlig at man har voteringer på faste tidspunkter.

Flertallet i presidentskapet mener derfor det er behov for større fleksibilitet når det gjelder krav til representantenes fysiske tilstedeværelse på Stortinget, og at det vil være en fordel for representantenes arbeidshverdag og planlegging at avstemmingene kan skje på et fastere tidspunkt enn ved møtets slutt. Når det er sagt, vil jeg likevel understreke at en slik omlegging ikke skal gå på bekostning av fremdriften i Stortingets arbeid. Når kravet til fysisk tilstedeværelse på Stortinget blir mindre, vil det gi den enkelte representant og ikke minst komiteene et større ansvar for selv å sørge for at de holder fremdriften i sakene de har til behandling, og det kommer presidentskapet til å følge tett.

Overgangen til faste voteringstidspunkter innebærer en betydelig endring, og jeg vil derfor knytte noen kommentarer til de konkrete forslagene som foreligger.

Når det gjelder selve tidspunktet for votering, har presidentskapet vurdert flere ulike alternativer når det gjelder både hvilke dager og hvilke tidspunkt det skal votes på. Dette har også vært tema i drøftelser med de parlamentariske lederne. For å balansere og ivareta ulike hensyn mener flertallet i presidentskapet at voteringene som hovedregel bør legges til ettermiddagen på tirsdager og torsdager, henholdsvis klokken 15 og klokken 14. Dette vil ivareta representantenes behov for forutsigbarhet samtidig som man vil kunne votere over de fleste saker samme dag som debatten. Majoriteten av møtedagene i løpet av en sesjon avsluttes tidlig nok til at man med disse tidspunktene vil kunne votere over alle dagens saker, som i dag.

Presidentskapet foreslår å fravike dette i innspurtsperiodene før jul og før sommeren. Det er da svært mange saker og lange voteringer, og det vil være lite hensiktsmessig å skyve avgjørelse av sakene over til neste dag. Det foreslås derfor at det i disse periodene skal votes hver dag. I innspurtsperioden før jul foreslås det av hensyn til behandling av de ulike fagkomiteenes budsjetter at det votes ved møtets slutt hver dag, som i dag.

Det er viktig for meg å understreke at selv om Stortinget går over til faste voteringstidspunkter som hovedregel, vil det noen ganger være behov for å gjøre unntak. Noen unntak vil være mer eller mindre faste, som f.eks. votering ved møteslutt i siste møte før jul, påske og plenumsfrue uker, men det kan også oppstå situasjoner der de faste tidspunktene må fravikes. Presidentskapet vil tilstrebe å informere om slike avvik så snart som mulig, slik det også gjøres i dag.

På grunn av behovet for en viss fleksibilitet foreslås det ikke å ta inn selve tidspunktet for votering i forretningsordenen. I stedet foreslås en mer generell bestemmelse om at «Sakene blir tatt opp til avstemning på et tidspunkt som på forhånd er fastsatt av presidentskapet.» Det betyr at presidentskapet vil fastsette neste ukes voteringstidspunkter sammen med ukeprogram og langtidsprogram. I utgangspunktet er det da de to faste tidspunktene som vil besluttes, men det vil altså være mulig å gjøre unntak fra hovedregelen dersom det er mer hensiktsmessig for en effektiv avvikling av Stortingets møter.

Med den omleggingen Stortinget nå er bedt om å vedta, som gir større forutsigbarhet og fleksibilitet for stortingsrepresentantene, kan man ikke lenger regne med at Stortinget vil være beslutningsdyktig annet enn ved møtestart og ved votering. Det må likevel jevnlig fattes beslutninger i prosedyrespørsmål som oppstår i løpet av et møte. Presidentskapet vil derfor foreslå at adgangen til å fatte beslutninger i en del prosedyrespørsmål legges til presidenten, dvs. den som til enhver tid presiderer. Det vil f.eks. gjelde beslutninger om fordeling av taletid etter forretningsordenen §§ 51 og 52, adgang til replikkordskifte etter § 53, umiddelbar debatt etter en redegjørelse etter § 45 og forslag om utsettelse av en sak etter § 41. Dette er nødvendig for at Stortingets møte kan gjennomføres på en effektiv måte uten unødige forsinkelser eller opphold i påvente av at et tilstrekkelig antall representanter er til stede. Det vil imidlertid kunne gi presidenten større innflytelse over prosessuelle forhold enn hva som er tilfelle i dag.

Til slutt vil jeg nevne at presidentskapet vil foreta en evaluering av den nye ordningen etter at den er praktisert gjennom én sesjon. Evalueringen vil bl.a. se på om man oppnår tilstrekkelige fordeler ved omleggingen, om endringen har fått konsekvenser for Stortinget som relevant arena for politisk debatt, og om fremdriften i komitéarbeidet er blitt påvirket. Jeg håper denne endringen kan bidra til en større fleksibilitet og forutsigbarhet for representantene, slik at de kan ivareta alle sider ved stortingsvervet på en god måte.

Jeg har også lyst til å legge til at dette er ordninger som våre kollegaer i både Folketinget i Danmark og Riksdagen i Sverige har. De praktiserer faste voterings-

tidspunkter noenlunde sammenlignbart med det presidentskapet nå foreslår, og har klart den håndteringen på en god måte.

Jeg ser frem til å komme i gang med den nye ordningen til høsten og håper dette blir en løsning som tjener både Stortinget og de folkevalgte.

Fjerde visepresident Nils T. Bjørke [10:13:55]: Som stortingspresidenten gjorde greie for i innlegget sitt, er presidentskapet delt i eit fleirtal og eit mindretal i denne saka. Til liks med fleirtalet i den førre reglementskomiteen meiner me som utgjør mindretalet i presidentskapet, at den ordninga me har i dag, med votering ved slutten av møtet, er mest føremålstenleg, og me støttar difor ikkje dei føreslegne endringane i forretningsordenen.

I tillegg til det ordinære stortingsarbeidet deltek me som representantar i stor utstrekning på aktivitetar utanfor Stortinget. Som fleirtalet har peika på, vil faste voteringstidspunkt gjera det meir føreseieleg, slik at det vert lettare å planleggja å delta i andre aktivitetar utanfor huset. Det er likevel ei rekkje utfordringar knytte til å endra den ordninga me har i dag, og eg vil peika på nokre av dei viktigaste innvendingane mot faste voteringstidspunkt.

For det fyrste er det etter vår meining prinsipielt feil å skilja debatt frå votering, slik at voteringa kan koma på ein annan dag enn debatten. Sjølv om det ofte er slik at resultatet i ei sak er nokså opplagt på grunnlag av komitéinnstillinga, er det den formelle voteringa som gjev den endelege avgjerda. Den møteplanen me har i Stortinget, med i hovudsak plenumsfrie måndagar og fredagar og spørjetime på onsdagar, gjer at dei sakene som ikkje vert voterte over den same dagen, fyrst vil verta avgjorde fleire dagar etter debatten. Voteringa vil dermed kunna synast uaktuell når ho faktisk skjer. Eg kan ta eit døme: I førre veke debatterte og voterte Stortinget i saka om avvikling av pelsdyrnæringa. Eg trur det ville ha vore ganske uheldig om avgjerda i denne saka ikkje hadde kome før fleire dagar etter debatten. Eg kan òg nemne at den dagen var det bedt om full sal. Skulle det då ha vore full sal begge dagane, i tilfelle ein rakk det til det faste voteringstidspunktet? Korleis skulle ein ha løyst den utfordringa?

At ei sak fyrst vert avgjort fleire dagar seinare, kan òg føra til at det vert eit press mot parti med ei avgjerande røyst for å få desse til å endra syn mellom debatt og votering. Det kan òg koma press mot parti om å endra på forslag som har vore debatterte. Dette er uheldig og kan føra til omkampar om saker som er ferdig debatterte. I tillegg er det vanskeleg og uheldig kommunikasjonsmessig, både for Stortinget og for representantane og partigruppene, å kommunisera utfallet av sakene når

debatten ikkje endar med ein konklusjon den same dagen.

Eitt av argumenta for å innføra faste voteringstidspunkt har vore at det skal vera mogleg å kombinera stortingsvervet med eit familieliv og andre aktivitetar. Det er eg samd i. Men slik det fungerer i dag, må det kunne seiast å vera lagt godt til rette for det. Stortinget har i underkant av 100 plenums møte i løpet av eit år. Av desse er mellom 60 og 70 med votering på slutten av møtet. Statistikken syner at i om lag halvparten av desse møta er voteringa ferdig innan kl. 16. Det er dermed ikkje mange dagar i løpet av eit år der representantane må vera til stades etter kl. 16 på grunn av at dei skal delta i voteringa. Dei fleste voteringane som i dag skjer på kveldstid, er knytte til innspurtsperiodane før jol og før sommaren, og då skal ein jo ha unntak, slik at ein skal votera på slutten av dagen likevel – og dette må vera ein føreseieleg del av stortingsåret.

Stortingsmøta tek i hovudsak til kl. 10, noko som òg må kunne seiast å vera familievenleg samanlikna med situasjonen til dei fleste arbeidstakarar. I tillegg har me ei utbytingsordning som gjer at 40 pst. av representantane ikkje treng å vera til stades ved voteringa. Ut frå dette må det kunne seiast at ordninga i dag legg godt til rette for at me som representantar skal kunna vareta både familieliv og andre aktivitetar utanfor Stortinget.

Ei anna bekymring for oss som utgjør mindretalet, er korleis dette vil kunna påverka framdrifta i komitéarbeidet. Når voteringane vert samla til eit fast tidspunkt i veka, vil representantane i komiteane stå friare til å prioritera andre aktivitetar utanfor huset. Dersom komiteen som fylgje av dette ikkje får hatt jamlege komitémøte eller oppmøtet er for lite til at komiteane er vedtaksføre, kan ein ikkje sjå bort frå at dette vil føra til forseinkingar i framdrifta i fleire saker.

Å koma med innstillingar, å debattera saker i plenum og å votera er mellom våre primære oppgåver som stortingsrepresentantar. Dette kan me ikkje setja bort til andre. Det må gjerast av oss som representantar, og det må gjerast her i Stortinget.

I denne samanhengen vil eg òg nemna at det er ein fare for at innføring av faste voteringstidspunkt, med den konsekvensen at færre er til stades her i Stortinget, og at det difor vert mindre deltaking i debattane i stortingssalen, på sikt vil føra til at interessa for Stortinget som arena for politisk debatt kan verta svekt. Det er ei utvikling me ikkje ynskjer.

Til slutt vil eg òg seia noko om delegeringa av ein del prosedyrespørsmål som Stortinget no vert invitert til å vedta. Til dømes vert det no opp til presidenten som leiar stortingsmøtet, å avgjera om ei sak skal utsetjast dersom det kjem eit framlegg om dette. Dette føreslår no fleirtalet som ei endring av § 41 i forretningsordenen.

Slike avgjerder kan ha politiske konsekvensar uansett utfall, og etter mi meining kan det vera problematisk å leggja slike avgjerder til presidenten, som òg representerer eit politisk parti.

Eg er glad for at presidentskapet skal evaluera den nye ordninga etter ein sesjon. Så er det å vona at bekymringane eg no har gjeve uttrykk for, ikkje vil slå til. Me er alle tente med at den parlamentariske prosessen vert gjennomført skikkeleg og effektivt. Det er plikta vår som folkets valde representantar. Eg er oppteken av at Stortinget framleis skal vera den mest aktuelle salen for politiske debattar. Difor trur eg at å behalda dagens voteringstidspunkt hadde vore det beste.

Første visepresident Eva Kristin Hansen [10:19:51]:

Først vil jeg takke stortingspresidenten for en god framleggelse av en sak som kanskje av omverdenen ikke oppfattes som veldig viktig, men som vil ha betydning for hvordan vi organiserer hverdagen her på Stortinget.

Først har jeg et behov for å si at Stortinget er en ganske konservativ institusjon. Det er ikke sånn at vi vedtar store endringer for vår organisering i tide og utide. Det skjer veldig sjelden, og det mener jeg er en god ting. Men av og til bør vi stoppe litt opp og se om vi henger helt med i tiden, og av og til vurdere om vi organiserer oss på best mulig vis.

Diskusjonen om å innføre mer forutsigbare voteringstidspunkter har pågått i mange år, men det er først nå vi faktisk har kommet til det punktet at det fremmes konkrete forslag som gjør at det blir mulig å innføre det, hvis et flertall på Stortinget ønsker det. Det er ingen hemmelighet at mange i Arbeiderpartiet har ønsket denne endringen lenge, av den enkle grunn at det gjør dagene våre mer forutsigbare, at vi kan planlegge bedre, og at det har vært et stort ønske fra mange som har barn.

Det finnes motforestillinger mot forslaget, som mindretallet i presidentskapet har gjort rede for. Det er et par innvendinger som jeg har lyst til å kommentere. Fra mindretallet blir det problematisert at hvis vi innfører faste voteringstidspunkter, kan man ikke se bort fra at representantene vil velge andre aktiviteter framfor å være i Stortinget, og at det vil kunne føre til mindre deltakelse i debattene i salen. Jeg er ikke veldig bekymret for det. Alle som er valgt inn på Stortinget, er her for å fremme saker og standpunkter for dem som har valgt oss, og for de partiene vi representerer. De siste dagers debatter har vel vist at Stortinget er relativt debattglad, så jeg er ikke så veldig bekymret. Og det er jo ikke sånn at vi ikke kommer til å være her. Forskjellen blir bare at vi vil kunne vite når vi faktisk skal votere. I dag er det også sånn at vi har andre aktiviteter og møter, men det blir lettere å planlegge.

Så blir det også hevdet at det vil bli vanskelig å avholde komitémøter. Selv om vi innfører faste voteringstidspunkter, må vi jo delta på de tingene vi skal, for å sikre framdriften i Stortinget. Alle skal ta ansvar for at driften her går som vanlig. Det er en forpliktelse vi har. Dessuten: Det legges i innstillingen opp til at vi skal evaluere ordningen og kanskje gjøre justeringer hvis den ikke fungerer etter intensjonen. For eksempel kan det bli aktuelt å velge andre tidspunkter for voteringen, hvis det er hensiktsmessig, selv om vi nå legger opp til tirsdag kl. 15 og torsdag kl. 14. Men det er ikke bundet av de endringene som foreslås i forretningsordenen.

Da jeg kom inn på Stortinget, var det sånn at vi hadde en tre timer lang middagspause hver møtedag, fra kl. 15 til kl. 18. Da det ble snakk om å redusere denne pausen med en time, ble det litt oppstandelse, men det gikk helt fint. Og da vi tok bort pausen helt, gikk det også fint. Jeg tuller ikke – det var stor motstand blant flere mot å gjøre dette. Poenget mitt er: Vi må ikke bli så konservative at vi ikke våger å utfordre oss selv bitte litt og våger å gjøre noen endringer.

Jeg tror det forslaget som ligger på bordet her i dag, vil gjøre Stortinget godt, og jeg ser fram til at vi kan sette dette ut i livet, hvis det blir flertall for det.

Andre visepresident Morten Wold [10:23:44]: I dag bestemmer flertallet i Stortinget at vi fra oktober skal gå over til en ny voteringsordning. Vi debatterer saken i dag, og vi beslutter den i dag. Det er enkelt, greit og oversiktlig. Slik vil det i mange tilfeller ikke bli når den nye ordningen med faste voteringstidspunkter er innført.

Fjerde visepresident, Nils T. Bjørke, har redegjort for presidentskapets mindretalls syn på saken. Det er sammenfallende med hva stortingsgruppen til Fremskrittspartiet mener.

Noen hevder at enkelte politikere først gjør alt de kan for å bli valgt til en plass i landets nasjonalforsamling, for deretter å ville være alle andre steder enn nettopp i dette hus. Det er nok en smule overdrevet og forenklet, men det er et faktum at mange som følger vår aktivitet, ikke forstår at salen er tilnærmet tom når saker debatteres.

Og nå skal velgerne og de som med interesse følger Stortingets forhandlinger, i mange tilfeller heller ikke få vite utfall og avstemningsresultat før det noen ganger kan ha gått en hel uke. Det kan svekke den interessen vi gjerne ønsker at Stortingets debatter skal være omgitt av, og vanskeliggjøre redaksjonell omtale av saker som er ferdig debattert, men der vedtak i plenum lar vente på seg.

La meg ta et eksempel: En sak debatteres ferdig en sen tirsdag ettermiddag i Stortinget, etter at votering har funnet sted. Saken skal da stemmes over påfølgende torsdag. Men dersom det er en bevegelig helligdag, vil

saken ikke komme til avgjørelse før tirsdagen etter – en hel uke etter debatten. Det kan føre til press mot – og forsøk på påvirkning av – partier og representanter som kan være tungen på vektskålen i en avstemning.

Mer forutsigbarhet og hensyn til familieliv og andre aktiviteter er et av argumentene for å legge om til faste voteringstidspunkter. Det er forståelige argumenter, men gjennom utbyttingssystemet får de fleste representanter som trenger det, fritak fra både møtestart og votering om de har oppdrag og forpliktelser som krever det.

Siden dagens system med votering ved møteslutt uansett skal benyttes i innspurten til jul og sommer, og faktum er at omtrent halvparten av Stortingets voteringer i løpet av et år skjer før kl. 16, mener Fremskrittspartiets stortingsgruppe at en omlegging til faste voteringstidspunkter er unødvendig.

Storingsmann Celius i Nils Kjærs teaterstykket «Det lykkelige valg» fra 1913 skrev følgende til sin kjære:

«Men tenk dig selve stortinget, tenk dig de lange, lyse maaneder, da vi sidder paa stortinget. Lavinia, Lavinia – der er det godt at sidde.»

Ja, det er godt å sitte på Stortinget. Vi velges hertil av mange grunner og for mange ting, men spesielt av én grunn – nemlig for å fatte beslutninger. Da bør vi også være til stede og gjøre nettopp det når debattene er ferdig, ikke opptil en uke etterpå.

Freddy André Øvstegård (SV) [10:27:36]: Det er veldig gledelig at vi endelig kan få på plass faste voteringstidspunkter i Stortinget. Dette er noe SV har tatt til orde for lenge. Det vil gjøre arbeidsformen vår enklere for alle representanter, og det vil ikke minst være mer tilpasset et moderne familieliv. Nå skal jeg sette det noe på spissen – men jeg tror det er ganske sant – for jeg vil påstå at den gamle ordningen kanskje passet godt for godt voksne menn med koner hjemme som passet eventuelle barn. Men sånn er verken norske familier eller Stortinget lenger – heldigvis. Derfor er denne endringen ganske viktig, for den tilpasser arbeidsformen vår til hvordan familier fungerer i dag og bidrar til at representanter med familier og små barn får like gode vilkår og forutsigbarhet. Det er også viktig utover vår arbeidsform, for det handler om representativitet, at dette huset skal være like tilgjengelig for alle slags familier og folk.

Så har det vært mye spekulasjon om hva som vil skje. Vi hører om frykt for færre i salen, mindre medieoppmerksomhet og mer press på representanter for å endre stemmegivning – som om ikke den tiden fra en sak blir framlagt, til votering, allerede gir tid nok til det, for lobbyisme. Det får vi jo se. Derfor er jeg veldig glad for hvordan presidentskapet legger opp til behandling av denne saken, at man tar en vurdering og en evaluering etter å ha sett hvordan dette fungerer i en sesjon. Jeg tror

at vi vil se – som i Folketinget i Danmark og i Riksdagen i Sverige – at dette kommer til å fungere godt.

Men så er det flere – skal man si – følgeendringer i forretningsordenen utover det faste voteringstidspunktet. Det foreslås en del andre endringer som handler om å gi presidenten en del større makt som møteleder. Det er mye fornuftig og ukontroversielt i de endringene som er nødvendig for å få til faste voteringstidspunkter, men jeg vil likevel rette oppmerksomheten mot § 51 fjerde ledd, der presidentskapet foreslår å gi presidenten makt til også å vedta – bestemme – at debatten skal avsluttes før alle inntegnede talere har hatt ordet. I dag kan kun forsamlingen gjøre dette. Det er både en prinsipiell og en faktisk form for maktoverføring fra representantene til presidenten, som går noe lenger enn de andre endringene, og som SV ikke kommer til å støtte i dag. Det å avslutte en sak før alle har kommet til orde, er en betydelig form for kontroll, som kun forsamlingen bør kunne avgjøre. Spesielt galt blir det når det nå er helt vanlig at ett eller flere partier ikke er representert i presidentskapet.

Derfor vil SV stemme imot endringen av § 51 fjerde ledd. Men ellers er dette en gledens dag for å gjøre Stortinget mer tilpasset et moderne familieliv, og jeg har stortro på at Stortinget kommer til å gjøre gode erfaringer i den første sesjonen hvor vi nå skal prøve ut dette.

Geir Pollestad (Sp) [10:31:20]: Eg fryktar at dei endringane som er foreslåtte, vil gjera Stortinget til ein mindre viktig arena.

Representantar med born vert framheva her. Om desse borna er i Ulsteinvik, Lom eller Tana, er det ein rørende omtanke. Eg trur ikkje dette utgjer så veldig stor forskjell. Dette forslaget er først og fremst eit gode for dei som kan stikka ein tur heim og eta middag. Det er ei utvikling der stortingsrepresentantar i større grad vert kontoristar i Oslo enn folkevalde som er i Oslo for å gjera ei gjerning.

Eg reagerer òg litt på samanlikninga med det å gå til votering etter kvar sak med det å gå til votering etter kvar sak med det å gå til votering etter kvar sak til votering etter kvar sak til votering etter kvar sak til votering etter kvar sak. Då me gjekk frå votering etter kvar sak til votering etter kvar møte, løyste det eit ganske stort problem som batt opp representantane heile dagane. Det å diskutera ei sak for så å ta ei avgjerd, vert nærast framstilt som noko umoderne, og at tida må gå vidare. I næringslivet er det slik at ein diskuterer saker, og så tek ein avgjerder. Eg trur også at i familielivet er det slik at ein diskuterer saker, og så tek ein avgjerder. Det er ikkje umoderne å ta avgjerda etter at ein har diskutert ei sak.

Eg synest òg at samanlikninga med fyrst innkorting og deretter fjerning av den såkalla middagspausen ikkje er relevant i denne samanheng.

Representanten Bjørke trakk fram saka om pelsdyr. No hamna den tilfeldigvis i det ein kallar innspurten –

den kunne like godt ha kome i april måned. Og det er klart, når folk har kome frå heile landet for å følgja ein debatt om si eiga framtid, skal dei oppleva at diskusjonen går, og så skal omsynet til stortingsrepresentantane sjølve og deira moglegheit til anten å henta i barnehage eller eta middag med familien – om dei bur i Oslo – gjera at dei må venta. Den saka var ferdig debattert for seint på torsdag til å koma med på torsdagsvoteringa, og då skal dei altså måtta gå og venta til tysdag på avgjerda. Det synest eg er uhaldbart.

Me hadde i går ein debatt om bompengar. Eg skal ikkje trekkja den for langt, men det er ein fordel at det er nokolunde dei same folka som deltek i debatten, som er til stades og faktisk røyster. Det ville ha vore, meiner eg, uheldig om det er andre folk som avgjer sakene enn dei som har vore til stades og debattert dei.

Så litt om dette omsynet til oss sjølve. Me har 60–70 dagar der me har votering, ifølgje innstillinga, og det er 365 dagar i året. På desse voteringsdagane er det 60 pst. av representantane som er til stades. Me skal seinare i dag vedta at me skal ha omtrent 1 mill. kr i løn. Eg trur det vil vera vanskeleg å fortelja folk der ute kvifor me ikkje kan avgjera sakene etter at me har debattert dei.

Dette vil, og det vert det òg lagt opp til, gjera at det vert rom for at ein er mindre til stades på Stortinget. Ein skal fokusera meir på at det å vera til stades på Stortinget skal gjelda når me gjer våre absolutte plikter. Eg er litt uroleg for komitéarbeidet – ikkje om komiteen kan ta avgjerder når ein har møte, der ventar eg at representantane møter opp. Men mykje av den politikktutviklinga som skjer i komiteane, føreset at representantane er til stades på Stortinget. Men dette er altså ei endring som skal leggja til rette for at ein skal vera mindre til stades på Stortinget. Eg fryktar at moglegheita ein har i dag til å vita at stort sett alle representantane er til stades når det er møte i salen, og til å kunna samlast til å diskutera saker på tvers av partia, vil verta redusert.

Når ein ser på det praktiske oppi dette, er det ganske mange unntak. Ein skal altså ha faste voteringstidspunkt, men ein skal gjera unntak i innspurten. Det er, vil eg anta, frå slutten av november og kanskje frå slutten av mai. Og så skal ein gjera unntak i samband med voteringar før møtefrie veker, og ein kan òg tenkja seg andre anledningar der det er moglegheiter for å gjera unntak. Då står ein att med ganske få møte ein skal ha faste voteringar på. Og ein vil få eit system som gjer det vanskeleg for dei som prøver å følgja med på Stortingets arbeid, å ha oversikt over når sakene faktisk vert avgjorde.

Dette er ikkje ein motstand som den å vera imot endringar i organiseringa av julelunsjen, eller å vera imot organiseringa av ettermiddagspausen. Dette handlar om det grunnleggjande – skal me votera og avgjera ei sak etter at ho er debattert, med dei same folka som var

med på å debattera saka? Det er det eg meiner denne saka handlar om. Eg ser ikkje heilt at det behovet og den fordelene ein får med denne endringa, forsvarar å gjera eit inngrep i det.

Karin Andersen (SV) [10:37:27]: Jeg er veldig glad og vil takke flertallet i presidentskapet for de endringene man gjør nå. Det er litt rart å høre på representanten Pollestad. Først er han bekymret for lønnsøkningen – den kan han stemme imot senere i dag, det er fullt mulig å gjøre det, hvis man mener det er for mye. Det andre er at han først beskriver at her er det veldig store endringer, og så beskriver han et regelverk der det er så mange unntak at det nesten ikke blir noen endringer. En av de versjonene må jo nødvendigvis være feil. Jeg tror det er noe midt imellom, men jeg tror vi får en mye mer fornuftig ordning nå.

Jeg har vært her lenge og har opplevd alle de tre avstemningsmetodene som har vært nevnt her i dag. Og jeg har hele tida ment at vi bør legge til rette for at vi slipper å sitte i dette huset, men kan være ute og snakke med velgere og folk i bedrifter – være mye mer ute når det ikke er vårt ansvarsområde som behandles her i salen. Det har vanskelig latt seg gjøre. Jeg er vel en av dem som har vært mest i dette huset. Jeg hører at det er noen som er litt bekymret for at det ikke skal være interesse rundt debattene. Sjøl får jeg mest kjeft fordi man syns jeg går på denne talerstolen for mye. Så det er visst også et problem for noen.

Til at dette skal ta vekk interessen fra debattene i Stortinget: Jeg må si at jeg har registrert en ganske dalende interesse for mange av debattene i ganske mange år, bortsett fra avgrensede debatter som er om små, litt heite temaer. Vi diskuterte kommuneøkonomien tidligere denne uka. Det er et tema som angår hvert eneste menneske i hele landet og hver eneste bedrift, for den del. Det var ingen interesse verken på galleriet eller i presselosjen – eller noe særlig ellers heller. Slik har det vært i mange år. Så det er nok andre drivere enn når vi stemmer som avgjør om vi gjør denne salen til et interessant debattforum eller ikke.

Det er jo en realitet at de fleste saker er avgjort når komitéinnstillingen er avgitt. Sånn er det. Så har vi en viktig jobb å gjøre for å gjøre debattene i salen interessante. Jeg kommer fortsatt til å bruke denne arenaen, for jeg mener det er viktig, og jeg mener det er en viktig del av jobben min. Men jeg er glad for at jeg kanskje kan bruke litt mer tid ute av dette huset på møter, der jeg slipper å sitte og se på klokka hele tida for å se om jeg må løpe tilbake igjen for å stemme. Det er ingen god arbeidsform i det hele tatt. Det er også noen netter hvor jeg har sittet og halvsovet på kontoret, for så å gå inn i salen og stemme, som jeg vet at ikke akkurat har vært produk-

tivt arbeid. Da hadde det kanskje til og med vært greit om man kunne få gå hjem og lagt seg til å sove – og møte opp mer uthvilt neste dag.

Så er det hensynet til barnefamilier. Ja, det er slik at det er forskjell på det, men det er ingen grunn til ikke å lette på situasjonen for de barnefamiliene som kan få hjelp av dette, selv om ikke alle kan få nytte av det på samme måte. Jeg har hatt voksne barn alle de 22 årene jeg har vært her på Stortinget, og har derfor hatt ganske mange bakvakter for de av mine kollegaer som har hatt små barn og har måttet gå hjem. Det er som det må være. Men med denne ordningen kan det også bli litt mer ryddighet når det gjelder utbytting.

Så til det siste argumentet som har blitt brukt her: Det skal være de samme som har diskutert saken, som også skal stemme. Nei, utbyttingen er jo slik at mange av dem som har hatt ansvaret for en sak, slett ikke er med på voteringen fordi de er blitt utbyttet i den saken. For å si det sånn: Det er mange argumenter som blir dratt opp her for ikke å prøve en ny ordning – en ordning som jeg er helt sikker på kommer til å fungere fint.

Jeg stoler på mine medrepresentanter. Vi har plikt til å gå både i stortingsmøtene og i komitémøtene. Plikten til å gå i komitémøtene er like sterk som den er til å gå i stortingsmøtene. Det bør i noen tilfeller kanskje skjerpes inn. Det er en annen sak og har ingen ting med dette reglementet vi nå vedtar, å gjøre, men det har vært perioder der det har vært behov for å stramme opp, slik at man skjønner at det er en plikt. Disse møtene foregår stort sett midt på dagen – ikke langt ut i sene kveldstimer, når noen av disse avstemningene, som vi nå håper vi kan ta på et annet tidspunkt, blir gjort.

Michael Tetzschner (H) [10:43:08]: Jeg synes at av de problemene vi har som institusjon, har kanskje presidentskapet valgt å begynne i den gale enden. Jeg ser ikke noe stort behov for å endre dagens regelverk, og jeg mener at man også er kommet i skade for å gi en fullstendig overdrivelse av ulempene med dagens situasjon.

Man sier at det er et moderne familie- og arbeidsliv som legger hindringer i veien for at man møter på Stortinget etter de reglene vi har. Ja, det er i så fall et annet arbeidsliv enn det jeg kjenner til utenfor dette hus. Det er snakk om 100 møtedager som vi er bundet til å være her, hvis man skal oppfylle reglementet – før vi tar i bruk innbytteordningen. Hvis vi ser praktisk på det, er 70 av disse dagene voteringsdager, der man fysisk må være til stede. Hvis man også legger til at presidentskapet – og her er jeg helt enig med dem – har lagt opp ukeprogrammet slik, ikke minst av hensyn til pendlende representanter, at i perioder hvor arbeidet flyter litt roligere, har vi ikke mandagsmøter og ikke fredagsmøter. Og så er det som regel ikke realitetsvoteringer på onsdager. Så vi er veldig

nær dette nirvana av en tilstand som enkelte nå ser for seg at Stortinget skal gå over til.

Det kan selvfølgelig også brukes som et argument for hvorfor man skal engasjere seg mot dette forslaget. Men det jeg er redd for, er signalene – om vi til slutt har en nasjonalforsamling, i betydningen av en organisasjon der mennesker møtes, også utover det de er pliktige til. Jeg er redd for at vi får et system hvor man går fra at det er en formodning, en presumpsjon, om at folk er i dette hus, til en formodning om det motsatte. Jeg tror man fullstendig undervurderer verdien i at man treffes på tvers av partigrenser, og også på tvers av komitégrenser i eget parti, det at man vet at man lett kan nærme seg hverandre utenom plenums møtene.

Dette skal evalueres, men jeg tror ikke man er i stand til å fange opp endringene i denne holdningen i en evaluering, for da kommer alle til å si hvor praktisk det er å ha faste tidspunkter, som om vi var en mekanisk bedrift hvor det er om å gjøre å få skiftene til å henge sammen. Det er ikke tilfellet.

Jeg er heller ikke så imponert over fremmøtet i komiteene, og spørsmålet er: Hva kan vi gjøre? Og der er jeg enig med representanten Karin Andersen i at her må vi få en annen fremmøtekultur. Men jeg mener at vi understøtter ikke den ved å ta så lett på plenumsoppgavene.

Det er et stort tillitsvern å være valgt inn på Stortinget. Når man viser til oppgaver utenfor huset, tror jeg nettopp det blir respektert at man lar arbeidet i landets nasjonalforsamling gå foran. Og ikke bare gjelder det møtene, men også forberedelsene. Jeg mener det har kommet en viss ubalanse i dette med å gå ut og preke det gode budskap sammenlignet med det forarbeidet som representantene, med all respekt, legger i sakenes innhold – det å kunne sakene, se sammenhengene, diskutere ordentlig og ta alvorlig at dette er landets lovgivende og bevilgende forsamling.

Hvis Stortinget skal opprettholde sin posisjon og helst gjeninnta sin sentrale posisjon som samfunnets demokratiske nav, forutsetter det mer tilstedeværelse og mindre stoppeklokketenkning her i huset.

Tuva Moflag (A) [10:47:40]: Tusen takk, president. Og jeg kan vel egentlig bare fortsette med å si tusen takk – jeg vil si takk til de partiene som står bak flertallsinnstillingen.

Jeg er en stemme for de representantene som vil ha veldig god nytte og glede av denne endringen. Jeg er nok i en litt annen livssituasjon enn representanten Tetzschner med mine fire barn i alderen fire til ti år. Jeg bor i Akershus, jeg har ikke stortingsleilighet, jeg reiser fram og tilbake hver dag. Jeg er ikke noe redd for at det blir mindre jobb med denne endringen, og jeg synes det er merkelig at man framstiller det som om voteringene i

Stortinget er det eneste kveldsarbeidet vi gjør. Vi jobber jo om kvelden hele tiden – i partiet, i møter med foreninger; det er ikke snakk om at dette er femti dager, det er nesten hele tiden helger og kvelder hvor vi er på vakt i demokratiets tjeneste.

Det må jeg si jeg synes er helt fantastisk – jeg er glad for at jeg har den muligheten. Men jeg vil fortelle dere at det er en belastning hele tiden å skulle si «kanskje»: – Kommer du hjem i kveld? Kanskje. – Kan du hente i barnehagen i dag? Kanskje. – Får du vært med på forestillingen? Kanskje.

Det er en belastning, og hvis vi ønsker en bredde i demokratiet, hvis vi ønsker at folk skal kunne delta uansett livssituasjon, er dette virkelig en forbedring av systemet.

Det ble vist til at man bare kan be om utbytting hvis dette krasjer. Men jeg har faktisk lyst til å være her og stemme – jeg har faktisk lyst til å kunne bruke stemmen min i så mange saker som mulig. Ved å ha faste voteringstidspunkter betyr det at jeg kan være til stede ved flere av voteringene, og at man slipper å søke om utbytting, fordi man faktisk kan planlegge for, og delta i, det arbeidet som skjer her.

Jeg er veldig opptatt av å møte i komitémøtene, og jeg ønsker at det så få ganger som mulig skal stå at jeg ikke voterte. Så dette tenker jeg også kan bidra til at enda flere faktisk deltar på den måten. Så jeg bare avslutter der jeg begynte: Tusen takk.

Carl I. Hagen (FrP) [10:50:08]: Jeg var ikke kjent med denne debatten i det hele tatt før jeg så sakens papirer i dag morges, men jeg kan ikke dy meg for å informere Stortinget litt om den revolusjonen som har vært i min levetid når det gjelder å legge forholdene til rette for representantene. Det er en enorm endring fra min første tid i denne sal. La meg nevne at da voterte man under budsjettbehandlingene stort sett fra klokken elleve om kvelden til klokken tre om natten – en fire–fem timers votering, ofte – kapittel for kapittel, post for post, med mange endringsforslag fra ulike partier.

Når det gjelder hjelpen som stortingsrepresentantene fikk, var regelen at for hver tiende representant et parti hadde, fikk man én gruppesekretær og én kontorsekretær. Representantene skrev som regel merknadene sine selv. I dag er det altså vel én til én. Det er like mange rådgivere ansatt i stortingsgruppene som det er representanter.

I perioden 1974–1977, som jeg snakker om, var det en veldig hektisk aktivitet i Stortinget, og det var sene timer. Det var mye arbeid. Etter hvert er det blitt mye bedre. Derfor er jeg for så vidt veldig glad for at min stortingsgruppe har funnet et fornuftig standpunkt, for det går an å gå for langt. Én ting er veldig hardt arbeidende

representanter, som foregående taler, som egentlig ikke vil få noen endring i situasjonen, bare litt mer forutsigbarhet. Men det er vel også slik at det synet folk flest har på Stortinget, er av betydning i vårt demokrati. Mistanken hos folk kan bli den at mange stortingsrepresentanter kommer til Stortinget på tirsdag for å stemme, kanskje er innom en debatt på onsdag og kanskje voterer på torsdag, og så reiser hjem igjen eller er fraværende. Det betyr tredagers arbeidsuke – fra midt på dagen tirsdag til litt etter midt på dagen torsdag. Jeg kjenner godt alle de som sier at de har møter med partiet og møter med bedrifter og organisasjoner, men det er vel ikke alle representanter som har en enorm aktivitet når de ikke er i bygningen. Da vil mange kunne si at det å være på Stortinget er veldig greit. Det er bra lønn, og det er tredagers arbeidsuke.

Hvis man samtidig begynner å se på tilstedeværelsen i komitémøtene, som jo nå er offentlig tilgjengelig, og den heller ikke er så veldig stor, ja, så blir det et negativt syn på Stortinget. Selv om det ikke er riktig, er det skadelig for demokratiet vårt hvis respekten for nasjonalforsamlingen og representantene der synker. Det som flertallet vil, tror jeg vil bidra til at man får et noe mer negativt syn og mindre respekt. I vår tid, med litt sånn partipolitiske oppløsningstendenser, som vi ser om dagen, hvor det dukker opp nye partier, mye protester, misnøye – det er heller ikke bra. I et demokrati skal man jo lytte til befolkningen, ikke se ned på befolkningen, forfølge befolkningen og fortelle befolkningen hva de skal gjøre.

Jeg husker at det var en ledende representant i Arbeiderpartiet for noen år siden, da Fremskrittspartiet lå på rundt 30 pst. på meningsmålingene, som tok til orde for at vi måtte bytte ut folket – det var noe galt med dette folket, som kunne oppføre seg på en slik måte at et slikt fryktelig parti fikk så stor oppslutning.

Jeg er veldig glad for at Fremskrittspartiets stortingsgruppe er imot disse endringene. Det er mer enn nok at man nå stort sett har møte kun tirsdag, onsdag og torsdag – altså fri hver mandag og fredag. Det er sjelden komitémøter mandager og fredager, og det er sjelden komitéarrangementer eller offisielle stortingsarrangementer på mandager og fredager. Med andre ord har man de dagene til disposisjon som man ønsker. Hvis man ikke har tunge verv i et parti, kan man si det slik at man har en tredagers arbeidsuke. Det er ikke bra for renomméet og – tror jeg – den oppslutningen og respekten som Stortinget bør ha.

Jeg er i dag glad for at jeg kan stemme sammen med min gruppe på en fornuftig måte.

Stortingspresident Tone Wilhelmsen Trøen (H) [10:55:51]: Takk for debatten. Det ser ut som den går mot slutten.

Jeg mener at presidentskapet både i innstillingen og i debatten i dag har vist at vi har drøftet nøye de – kan man kalle det – motstridende forholdene. Vi har funnet frem til en balanse som både ivaretar at Stortinget i innspurtsperiodene voterer hver dag og i budsjettbehandlingene på slutten av hver budsjettdebatt. Derfor må jeg kommentere noe av det samme som representanten Karin Andersen kommenterte, at representanten Pollestad først var veldig bekymret, for så å si at det egentlig ikke var noen endring i det hele tatt. Da har vi kanskje funnet den riktige balansen i dette, tenker jeg, i denne prøveperioden – for å si det sånn – som er på ett år.

Det er gjort en grundig vurdering. Jeg som stortingspresident, og også vi som presidentskap, er opptatt av å gjøre en nøye evaluering av dette. Det vil ikke være noe som gjøres som et venstrehåndsarbeid, nettopp fordi vi er opptatt av det flere har snakket om her i salen – vi er selvfølgelig opptatt av at stortingsarbeidet er det som først og fremst er viktig for en stortingsrepresentant: deltakelse i salen i debattene, deltakelse i komitémøtene, og ikke minst det som representanten Tetzschner var inne på, det at man er til stede på Stortinget for de viktige avklaringene som skjer hver eneste dag, mellom møter, mellom partier og innad i partiene. Dette er presidentskapet opptatt av, og dette er jeg veldig opptatt av.

Det har også vært diskutert om man skal votere ved møtestart. Det finnes parlamenter som gjør det. Da ville jeg være mer bekymret for at man ville se lavere oppslutning på komitémøter, noe vi registrerer at det innimellom også er i dag, som er en utfordring selv i dag.

I noen parlamenter er det heller ikke slik at parlamentsmedlemmene må være til stede ved møtestart. Jeg synes det er en veldig god tradisjon i Norge at vi ikke starter stortingsmøtene før halvparten av oss er til stede i salen. Det er et viktig signal.

Det er litt vanskelig å kjenne seg igjen i representanten Hagens innlegg om tredagers arbeidsuke. Det er mulig det er forskjeller mellom partier og mellom representanter, men jeg har ikke inntrykk av – og i min funksjon som stortingspresident snakker jeg med veldig mange representanter fra veldig mange partier – at representantene har tredagers arbeidsuke. Jeg har mer inntrykk av at med den nye medieverdenen vi står i, med den tilgjengeligheten vi har nå, som vi ikke hadde tidligere – velgere og innbyggere kontakter oss på alt fra Messenger til Instagram, SMS og telefon – er vi egentlig tilgjengelige 24/7. Vi jobber selvfølgelig ikke 24/7, men vi er tilgjengelige, og jeg vil våge å påstå at vi er tilgjengelige på en annen måte enn for noen år siden, da man gjerne fikk tiden på seg til i hvert fall å kunne skylde på postgangen for å vente med å svare på en henvendelse. Nå forventes det egentlig at man svarer der og da.

Til representanten Morten Wold: Jeg er veldig stolt over å sitte på Stortinget. Men det har jammen skjedd mye siden 1913, også ved at det er et likestilt storting, hvor andelen kvinner er større enn noen gang. Men vi skal også legge til rette for at det skal være familievennlig, og det handler ikke bare om kvinner, det handler like mye om menn og fedre. Jeg nevnte i mitt innlegg dette med barnefamilier, og det tok representanten Geir Pollestad tak i. Jeg er opptatt av at vi skal tilrettelegge for at småbarnsforeldre som bor i Finnmark, som bor i Hordaland, som bor i Rogaland, og som har lang reisevei, skal kunne få lov til å være stortingsrepresentanter selv om de har små barn. Det er utrolig viktig. Så gjør det jo ikke noe, slik representanten Moflag sa, at de som kan pendle hjem, får muligheten til å delta i familielivet på en mer forutsigbar måte med den nye ordningen. Jeg vil også minne om at det at stortingsrepresentanter med små barn har mulighet til to hjemreiser i uken, vil med den nye ordningen gjøre at man tidvis, dersom det er behov for å reise hjem for en vanskelig foreldresamtale på skolen, f.eks., en tirsdag kveld, kan de fleste som pendler, kanskje rekke å være med på voteringen og likevel rekke en samtale hjemme om kvelden eller være til stede på andre ting for barna sine.

Men det er ikke det viktigste argumentet, må jeg bare si, for disse endringene. Jeg tror det er behov for denne typen forutsigbarhet, og jeg synes vi skal gi oss muligheten til å prøve dette nå én sesjon. Så skal det nøye evalueres, og vi vil kunne få en ny diskusjon da.

Emilie Enger Mehl (Sp) [11:01:33]: Jeg støtter mindretallet i presidentskapet og er derfor ikke en av dem som støtter endringene som er foreslått.

Dette er landets nasjonalforsamling. Det er et hus som skal være en møteplass mellom landsdelene og ulike folk fra hele Norge. Det er Norges øverste demokratiske organ og en sal som har all makt. Det er sted med en tyngde som gjør at jeg ikke synes vi bør ta lett på endringer i vår virksomhet, selv ikke endringer i forretningsordenen som dem vi behandler nå. Jeg synes det er helt greit å bli anklaget for å være konservativ i en slik sak på grunn av det standpunktet jeg har tatt.

Jeg vil først kommentere representanten Karin Andersens og stortingspresidentens harselering med representanten Pollestads bekymring. Det ble sagt av stortingspresidenten at han var veldig bekymret, for så å si at det ikke var noen endringer her i det hele tatt. Til det vil jeg si at her gjør man faktisk ganske store prinsipielle endringer. Det som Pollestad satte spørsmålsteget ved, var hvor store endringene i praksis vil bli tidsmessig fordi man har unntak for innspurtsperioder, osv. Så det er uklart hvor mye forskjell fra dagens praksis man vil oppnå, men de prinsipielle endringene er fortsatt store,

nettopp fordi man heretter vil skille debatt og votering. Det har vært sagt mye om det, og jeg skal ikke gå så nøye inn på det. I tillegg er det en maktoverføring til presidenten i form av begrensning av taletid og det å kunne avslutte debatten før alle innregnede talere har hatt ordet, slik som representanten fra SV var inne på i sted. Dette er prinsipielle endringer i Stortingets virksomhet som jeg mener at man ikke bør ta lett på.

Pelsdyrsaken har vært nevnt som et eksempel på hvorfor det kan være ille å skille debatt og votering. Jeg har også lyst å si litt om det. Det var en veldig vanskelig sak for mange i Stortinget. Det var mange i Stortinget som hadde ordet i den saken. Det var veldig mange tilskuere på galleriet, som store deler av dagen var nesten helt fullt. Den dagen den saken var oppe til behandling, var det sak nr. 2. Vi startet debatten om den saken rundt kl. 11, hvis jeg ikke husker helt feil. Det var folk på galleriet under hele debatten, fram til kl. 16–17. Det var også folk her, på grunn av den debatten, da vi skulle votere kl. 00.05 den samme kvelden. Det var tilreisende som hadde sittet og ventet i Stortinget hele dagen, mens Stortinget behandlet alle de andre sakene, fordi de var så opptatt av utfallet i den saken, som ville ha så stor innvirkning på deres liv.

I tiden mellom komitéinnstillingens avgivelse og behandlingen i Stortinget var det det jeg vil kalle et drama i kulissene, hvor det lenge var uklart om komitéinnstillingen faktisk ville oppnå flertall. Hadde man hatt en uke eller bare et par dager mellom debatten og voteringen, hadde det skapt stor usikkerhet. Det hadde skapt et press for å få endret utfallet av saken. Det hadde vært veldig vanskelig for dem som ble berørt av saken, å sitte og vente på at Stortinget endelig skulle avgjøre saken. Vi som sitter her, kan tenke at saken er avgjort når debatten er over, men for folk der ute er det voteringen som gjelder. Det må vi huske på.

Jeg synes det er viktig å ta hensyn til at man skal kunne ha et familieliv, at man skal ta hensyn til dem som har barn, og dem som har noen som venter hjemme. Men jeg opplever at Stortinget, tatt i betraktning hva slags institusjon det er snakk om, allerede er ganske godt tilrettelagt for å kunne gjøre andre ting og for å kunne ivareta et familieliv. Som representanten Hagen var inne på, har vi møtefrie mandager og fredager. Jeg deler ikke oppfatningen av at det er mange som tar fri de dagene, men de dagene gjør at man har ganske mye tid til å være andre steder enn her, uansett om man bruker dagene til å ha fri, møte velgere eller reise rundt. Jeg minner om at dette er en forsamling med folk fra hele landet og fra alle landsdeler, og da er det de to dagene som det er mest aktuelt for de fleste å bruke til å være i sitt fylke eller i sin landsdel. Det er vanskelig å få gjort det tirsdag ettermid-

dag kl. 15 hvis man er fra Hedmark, Finnmark, Trøndelag eller andre steder.

Vi har også mulighet til å ha møter inne på huset her. Jeg har vært med på flere møter hvor vi har måttet ta en pause i møtet fordi det ringes til votering og vi må votere. Det er vanligvis ikke et voldsomt og uoverkommelig problem. Det er veldig mange som er interessert i å komme hit for å ha møte med oss. Hvis man er på møte utenfor huset i Oslo et sted, er det heller ikke så vanskelig å følge med på dagsordenen og klare å være tilbake på Stortinget innen voteringen, hvis det skulle være en kollisjon, noe som egentlig ikke oppstår så altfor ofte. Og ikke minst har vi en utbyttingsordning, som gir 40 pst. av representantene mulighet til å være borte, som også er en form for tilrettelegging for å kunne være andre steder.

Vi kommer ikke unna at forsamlingen består av folk fra hele Norge. De endringene som ligger her, vil, slik som jeg ser det, først og fremst være til nytte for dem som bor i Oslo eller Akershus, og ikke så mye til nytte for resten. Da synes jeg ikke det er verdt det når det er snakk om store prinsipielle endringer, spesielt det med å skille debatt og votering, som jeg synes er veldig vanskelig, som kan gjøre at Stortinget mister sin relevans, og som kan gjøre det vanskelig for folk å akseptere at vi skal gjøre en så stor endring for å ta hensyn til oss selv. Det går ut over folk der ute, som ikke får klarhet i hva Stortinget har bestemt. Det blir mye usikkerhet rundt avgjørelsene i sakene våre, noe jeg mener er uheldig.

Sverre Myrli (A) [11:08:38]: Jeg kom også på Stortinget første gang i 1997, samtidig som Karin Andersen forresten. Noe av det første vi som den gang var unge, grep fatt i og stilte spørsmål ved, var den da lange ettermiddagspausen i Stortingets møter. Møtet begynte kl. 10, som i dag. Så ble møtet hevet kl. 15, og det var tre timers pause til kl. 18, og så ble kveldsmøtet satt, og Stortinget fortsatte til sakene var behandlet. Hvorfor skulle vi ha tre timers pause? Jo, argumentet som faktisk ble brukt, var at ettermiddagspausen i sin tid var innført fordi det var så mange stortingsrepresentanter som hadde sittet i konsentrasjonsleir under annen verdenskrig og måtte ha regelmessige pauser for å hvile for å fungere i stortingslivet sitt. Så stilte vi igjen spørsmålet – det var kanskje ikke så mange igjen av dem i 1997, 50 år etter krigen, men det var altså ett av argumentene som ble brukt for å beholde ettermiddagspausen. Det var svært vanskelig å foreta endringer.

Så ble pausen kuttet ned til to timer – stor debatt. Kunne vi ha bare to timers ettermiddagspause, fra kl. 16 til kl. 18? – Stor debatt. Jo, så skulle vi prøve det. Det gikk ganske bra.

Så ble det på nytt debatt: Trenger vi pausen i det hele tatt? Og så ble det innført en forsøksordning, at vi skulle

forsøke ikke å ha ettermiddagspause – stor debatt. Det gikk veldig bra. Og til slutt ble ettermiddagspausen fjernet helt – så starter vi kl. 10 og holder på til vi er ferdige. Det går ganske bra, og jeg har ikke lagt merke til noen som vil tilbake til tida med ettermiddagspause.

Hvorfor tar jeg opp dette? Jo, fordi det er svært vanskelig å foreta endringer i Stortingets arbeidsform, har det vist seg. Enkelte ting er det svært vanskelig å få til, men når man først har fått gjort det, viser det seg at det fungerer. Mye er heldigvis endret, og det har gått bra.

Det dette dreier om, er å få til en forutsigbarhet i stortingsrepresentantenes arbeid og i Stortinget som sådant. Jeg synes flertallet i presidentskapet har balansert dette veldig bra. En må balansere arbeidsformen til Stortinget som institusjon, en må balansere stortingsrepresentantenes arbeidssituasjon rent praktisk, og en må balansere hvordan vi som stortingsrepresentanter, som tillitsvalgte og ombud for befolkningen, kan fungere i vårt stortingsverv. Vårt stortingsverv og vår posisjon som ombud for befolkningen dreier seg om mye mer enn akkurat bare det vi gjør mens vi er inne i denne salen. Jeg synes presidentskapets flertall har balansert dette på en veldig bra måte, og mener absolutt det er på tide at vi forsøker dette. Så hører jeg hva stortingspresidenten sier, at nå forsøker vi dette, og så får vi evaluere og komme tilbake til hvordan det blir.

Det har tidligere vært diskutert om en skulle ha en ordning hvor en voterer morgenen etter, altså at forrige dags saker tas opp til votering ved møtestart dagen etter. Det er en ordning som jeg vet er blitt sett på, men summa summarum synes jeg det som nå er foreslått, virker som å være en god løsning, som vi bør forsøke.

Så må jeg si til Carl I. Hagen: Jeg registrerer at han først setter seg inn i sakene samme dag som sakene skal behandles. Vi andre har brukt ganske lang tid på dette og jobbet med disse spørsmålene ganske lenge. I går hadde vi en omfattende debatt om bompenger. Carl I. Hagen klarte å snike seg bort fra voteringen i går kveld og ville ikke være til stede ved den voteringen. Hva slags verdighet og hva slags respekt for Stortinget er det? Hva slags respekt for velgerne er det at Carl I. Hagen klarte å snike seg unna voteringen i går for å slippe å være med og stemme på noe som for ham tydeligvis var ubehagelig?

Jeg kan nevne den debatten igjen som et eksempel – den hadde vi i går kveld, det var vel rundt kl. 23 vi voterte i går kveld. Med det som nå er foreslått fra presidentskapet, skulle den voteringen ha vært kl. 14 i stedet. Er det egentlig noen dramatisk forskjell om vi har voteringen kl. 23 en onsdag kveld eller har den kl. 14 en torsdag?

Jeg synes absolutt vi skal forsøke dette. Det er på tide at vi også prøver å endre på voteringstidspunktene i Stortinget. Det har å gjøre med arbeidsforholdene til stortingsrepresentantene og forutsigbarheten for stor-

tingsrepresentantene, slik at vi kan planlegge arbeidsuka vår bedre enn vi gjør, og at vi kan virke som enda bedre tillitsvalgte for befolkningen.

Så kjenner jeg meg overhodet ikke igjen i Carl I. Hagens beskrivelse av tre dagers arbeidsuke. Jeg kjenner de fleste stortingsrepresentantene som hardtarbeidende representanter, og som etter beste evne klarer å balansere arbeidet i Stortinget med arbeidet ute i valgdistriktene sine med fulle møtebøker hver eneste uke.

Og det siste poenget mitt: De får det jo til i Sverige og Danmark. Jeg har aldri hørt at det er mangel på verdighet i det parlamentariske arbeidet i verken Sverige eller Danmark, og jeg har ikke hørt at folk har mistet respekten for de folkevalgte verken i Sverige eller i Danmark ved at de har voteringstidspunkter på en annen måte enn vi har. De får det til i Sverige og Danmark. Jeg er helt sikker på at vi skal få det til også i Stortinget.

Presidenten: Det må vel seiast at Carl I. Hagen i går hadde ordinær utbyting på grunn av andre politiske gjeremål.

Fjerde visepresident Nils T. Bjørke [11:15:22]: Det er heilt greitt at me her har litt ulike syn på det som skjer. Men når det viktigaste argumentet for at dette skal me prøva, er at det var motstand mot andre endringar før, synest eg me har litt lite argument. Me får jo ta stilling til dei utfordringane som ligg her no. Eg synest me skal ta på alvor dei motforestillingane som me har, og så kan me gjerne argumentera for eller mot. Men å seia at det at det var vanskeleg å få vekk pausen midt på dagen, viser at det er ei god løysing å endra dette no – då følgjer ikkje eg med lenger. Ein må faktisk kunna klara å argumentera ut frå det som er.

Eg har stor respekt for at mange har ein travel kvar-dag og har utfordringar med det. Men eg trur faktisk ikkje at dette er løysinga for å endra på dette. Eg trur ulempene i forhold til Stortinget som ein aktuell arena, Stortinget som ein viktig aktør i det politiske biletet, gjer at det alt i alt er betre å stå på dagens ordning. Så aksepterer eg at andre har eit anna syn på det, men me vil ha respekt for dei meiningane me har. Å hevda at dersom du ikkje gjer det, er du bakstrevensk – ein har vore mot endringar før, og derfor er dette feil – er etter mi meining å debattera på feil premissar.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [11:16:53]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i Stortingets forretningsorden – behandling av gradert informasjon mv. (Innst. 426 S (2018–2019))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at taletida vert avgrensa til 3 minutt til kvar partigruppe.

Vidare vil presidenten foreslå at det ikkje vert gjeve høve til replikkar, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, òg får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

Stortingspresident Tone Wilhelmsen Trøen (H) [11:17:32]: Presidentskapet fremmer i innstillingen forslag til nye regler i Stortingets forretningsorden om behandling av gradert informasjon i Stortinget.

Stortinget vedtok i mars 2018 en ny sikkerhetslov. Mens Stortinget var unntatt fra den tidligere sikkerhetsloven, følger det av den nye sikkerhetsloven at den skal gjelde for Stortinget så langt Stortinget selv bestemmer det. Samtidig med vedtakelsen av den nye sikkerhetsloven ba derfor Stortinget presidentskapet om å legge frem en sak om i hvilken grad sikkerhetsloven skal gjelde for Stortinget.

I tråd med forslag fra presidentskapet vedtok Stortinget rett før jul i 2018 bestemmelser om sikkerhetslovens anvendelse for Stortingets administrasjon. Presidentskapet varslet samtidig at vi i løpet av vårsesjonen ville komme tilbake med en egen gjennomgang av forretningsordenens bestemmelser med sikte på mulig implementering av sikkerhetslovens regler med virkning for de parlamentariske organene.

Stortingets forretningsorden har allerede i dag enkelte regler om behandling av gradert informasjon, men man vil kunne hevde at de dekker bare begrensede sider ved den informasjonsbehandlingen som skjer i Stortinget. Presidentskapet har derfor sett behov for en mer helhetlig regulering av hvordan gradert informasjon behandles i de parlamentariske organene.

Det følger av den nye sikkerhetsloven at lovens prosedyrer for sikkerhetsgradering og autorisasjon ikke gjelder for stortingsrepresentantene, da representantene gjennom valget til verv som stortingsrepresentant allerede anses klarert og autorisert til å motta gradert informasjon. Dette grunnleggende prinsippet foreslås nå også forankret i Stortingets forretningsorden.

Presidentskapet mener at tydelige regler om behandling av gradert informasjon er sentralt for Stortingets tilgang til informasjon. Dersom gradert informasjon blir kjent for uvedkommende, kan skadefølgene for nasjonal sikkerhet bli alvorlige. Det er derfor av avgjørende betydning at regjeringen kan ha tillit til at informasjonen behandles på en betryggende måte også etter at den er formidlet til Stortinget.

I tillegg har vi de senere årene sett en økning i antall graderte saker som Stortinget har fått til behandling, ikke minst fordi Riksrevisjonen har gjennomført flere

undersøkelser i forvaltningen som gjelder Norges sikkerhet og beredskap. Også dette tilsier at det er behov for mer utfyllende regler om behandling av gradert informasjon.

Presidentskapet foreslår i innstillingen at det fastsettes i Stortingets forretningsorden at sikkerhetsloven og beskyttelsesinstruksens regler om behandling av gradert informasjon skal følges av representantene og komiteene. Dette innebærer noe strengere formelle plikter enn i dag. Samtidig har representantene allerede i dag taushetsplikt om slik informasjon, og man har også tidligere tilstrebet å følge disse regelverkene. I praksis vil derfor de nye reglene ikke nødvendigvis innebære store endringer. Det foreslås også at presidentskapet gis myndighet til å fastsette utfyllende retningslinjer til reglene.

Det er i innstillingen også foreslått regler om tilgang til gradert informasjon for de ansatte i partigruppene samt nye regler for klassifisering og merking av informasjon som utstedes i Stortinget.

Michael Tetzschner (H) [11:20:50]: Jeg sier meg enig i stortingspresident Wilhelmsen Trøens presentasjon og også presiseringer når det gjelder de pliktene man pålegger representantene i sin omgang med graderte dokumenter.

Jeg tar ordet bare for å gjøre to presiseringer til den eventuelle senere leseforståelse av § 2, som også etter mitt skjønn må leses i sammenheng med § 1 når det gjelder dette med avgradering av dokumenter etter en viss tid. Det er prosedyren for dette det står om i § 2.

Den presiseringen jeg ønsker å gjøre, er at uansett ordlyden i vårt reglement er hensikten sikkerhetslovens prinsipp om at det er informasjonsutsteder, som er pålagt å ta stilling til graderingsspørsmålet, som også er gitt enekompetansen til eventuell avgradering av den informasjonen man har utstedt. Når det gjelder dokumenter oversendt Stortinget fra aktuelle departementer – det kan være Utenriksdepartementet, Forsvarsdepartementet eller ytre etater – gjelder dette prinsippet. Samtidig vil Stortinget ha behov for å utstede egne dokumenter, og det er altså disse man kan avgradere etter den prosedyren som er beskrevet i § 2. Da må det skje på en slik måte at både detaljeringsgrad og gjenfortelling av informasjon som andre har utstedt, må respektere det prinsippet jeg nevnte innledningsvis. Da må det altså være slik at det fortsatt vil være den informasjonen som den opprinnelige informasjonsutsteder skal ta stilling til avgraderingen av.

Nå er det lagt til at når det gjelder svært gamle dokumenter, skal man innhente uttalelse. Jeg sikter til de avgraderingssakene som gjelder dokumenter som har ligget i Stortinget i 30 år osv., hvor man altså nøyer seg med

en henvendelse til de utstedende departementer for å få deres råd i avgraderingsspørsmålet.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [11:23:24]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om godtgjørelser for stortingsrepresentantene og regjeringens medlemmer (Innst. 420 S (2018–2019))

Presidenten: Presidenten vil føreslå at taletida vert avgrensa til 3 minutt til kvar partigruppe.

Vidare vil presidenten føreslå at det ikkje vert gjeve høve til replikkar, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, òg får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

Stortingspresident Tone Wilhelmsen Trøen [11:24:03]: Presidentskapet legger i dag frem innstilling om regulering av godtgjørelsen for stortingsrepresentantene og regjeringens medlemmer. Presidentskapet fremmer et enstemmig forslag om at Stortinget fastsetter godtgjørelsen som Stortingets lønnskommisjon har foreslått i sin innstilling.

Kommisjonen har i likhet med tidligere år innhentet opplysninger fra flere hold for å kartlegge lønnsutviklingen i norsk arbeidsliv, fra både privat og offentlig sektor. Videre har kommisjonen merket seg den enighet det har vært om nivået på årets oppgjør. Som i tidligere år er det lagt vekt på den forventede årslønnsvekst ved årets oppgjør. Kommisjonen har også i år valgt å foreta en regulering som tilsvarende årets frontfagsoppgjør, tilsvarende 3,2 pst.

Presidentskapet viser til at lønnskommisjonen har avgitt sin innstilling i forlengelsen av de ordinære lønnsoppgjørene i tråd med presidentskapets anmodning og i samsvar med det mandatet Stortinget har gitt. Videre viser presidentskapet til at lønnskommisjonens innstilling innebærer en årslønnsvekst i 2019 for stortingsrepresentantene og regjeringens medlemmer på 3,2 pst.

Presidentskapet vil bemerke at før nåværende ordning med lønnskommisjonen ble reguleringen av godtgjørelse for stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmer knyttet til lønnsutviklingen for enkelte stillingskategorier eller lønnstrinn for ledere i staten. Etter kommisjonens opprettelse har Stortinget hvert år fastsatt reguleringen i tråd med forventet årslønnsvekst basert på rammen for frontfagene. Dette har medført at utviklingen for stortingsrepresentanters og regjeringsmedlemmers godtgjørelse har vært i tråd med den alminnelige lønnsutviklingen til heltidsansatte lønnsinntakere.

På denne bakgrunn anbefales presidentskapets tilråding.

Freddy André Øvstegård (SV) [11:26:03]: Forskjellene mellom folk øker. Siden 2013 har de fattigste 20 prosentene fått mindre å leve for, mens vanlige folks inntekt har stått stille. Over 130 yrker hadde reallønnsnedgang i fjor, bl.a. bussjåfører, førskolelærere, barnehageassistenter, helsefagarbeidere, renholdere og hotellresepsjonister. Listen er lang. Vanlige folk får mindre å leve for, mens de på toppen får mer.

Det ble satt to rekorder i fjor: rekord i antall milliardærer og rekord i antall barn i fattige familier. Folk som går på arbeidsavklaringspenger, får kutt og blir tvunget over på sosialstønad, uføre med barn får kuttet inntekten sin, arbeidsløse får kuttet feriepengene sine. Samtidig som at forskjellene øker, noe som er gift for samfunnet, og samtidig som at de som har fått minst, får flere usosiale kutt, sitter høyresiden, Arbeiderpartiet og Senterpartiet her på Stortinget og bevilger seg selv høyere lønninger. Det er ikke rart at folk har blitt lei. Det er ikke rart at folk mister troen på politikerne. Det er ikke rart at folk blir forbannet.

Høyresiden står og messer om moderasjon og trange tider for vanlige folk samtidig som vi snart er i ferd med å få en millionlønning. Det er ikke vanlige folk, trygdede og pensjonister som skal måtte moderere seg. Nå er det politikernes tur. Nå er det på tide å vise at vi har magemål, at vi tar inn over oss at den viktigste årsaken til de økende forskjellene er at de rikeste drar ifra. Vi må gå foran og være med på å ta ansvaret for å snu den utviklingen.

Derfor foreslår SV i dag, som vi har gjort hvert år veldig lenge, å stemme imot lønnsøkningen som de andre partiene vil gi seg selv. Vi sier det sånn: Politikerne skal ikke få en eneste krone mer enn det pensjonistene får i folketrygden. Pensjonistene får hånlige 35 kr mer i måneden i kjøpekraft av denne regjeringen, ifølge Navs anslag. Da skal vi få det samme kronetillegget og ingenting mer.

Dette handler om folks tillit til demokratiet. Hvordan skal folk ha tillit til politikerne hvis vi meler vår egen kake og lar andre sitte igjen med smulene? Sånt gir politikerforakt – med rette, vil jeg si. Det er grunn til å forakte hvordan politikere i Norge fjerner seg lenger fra vanlige folk, samtidig som forskjellene øker. Det går ut over samfunnslimet. Det kan vi ikke la skje. Pensjonister, uføre og vanlige folk har strammet inn livreima nok. Nå er det vår tur.

Presidenten: Vil representanten fremja forslaga frå SV?

Freddy André Øvstegård (SV) [11:29:08]: Jeg tar opp SVs forslag.

Presidenten: Representanten Freddy André Øvstegård har teke opp dei forslaga han refererte til.

Bjørnar Moxnes (R) [11:29:24]: Så var vi her igjen – dagen da Stortinget vedtar å gi seg selv saftige lønnsstillegg. Rødt vil stemme imot. Vi synes lønnen er for høy når vi ser hva folk flest i landet vårt tjener. Vi vil derfor kutte stortingslønnen, ikke øke den. Vi vil ha den ned til åtte ganger grunnbeløpet i folketrygden, altså til litt under 800 000 kr. Det burde være mer enn nok. Deretter ønsker vi å binde lønnen til utviklingen i grunnbeløpet. Dette vil gi penger spart på stortingsbudsjettet, og det vil få lønnen vår ned i retning av et nivå som flere der ute synes er en rimelig godtgjørelse for det tillitsvervet vi har. Det å øke lønnen til ca. 989 000 kr er ikke i tråd med noen som helst slik rimelighet, og i hvert fall ikke i en situasjon der reallønnen gikk ned for over 130 yrkesgrupper i fjor. Gapet mellom politikerlønnen og det folk flest tjener, blir bare enda større hvis lønnen her inne passerer 1 mill. kr, og det kan skje neste år hvis ingen grep tas.

Vi vil ha vekk denne lønnskommisjonen, som bare har én eneste funksjon, at vi kan late som om det er noen andre enn oss selv som setter lønnsnivået til stortingspolitikerne. For sånn er det jo ikke. Vi vedtar vår egen lønn i dag, et privilegium som arbeidstakere flest kan se rimelig langt etter. Så la oss ikke late som noe annet, vi lurer ingen ved å gjemme oss bak denne lønnskommisjonen. Den bør legges ned.

Hvis forslagene våre faller, har vi et tredje forslag, å sikre at stortingslønnen ikke bikker 1 mill. kr, som den gjør neste år hvis ingen grep tas. Det er en symbolsk viktig grense. En rørlegger tjener i gjennomsnitt 480 000 kr i året, en hjelpepleier tjener i snitt 465 000 kr. Vi bør ikke tjene over det dobbelte av lønnen for disse yrkene. Med forslaget vårt får vi vist overfor innbyggerne hvilke partier som sier hit, men ikke lenger, og hvilke partier som sier ja takk til enda mye mer.

I mange debatter er de fleste partiene taletrengte. I debatten om å øke egen lønn er det forbløffende taushet fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti. Jeg vil be de ellers taletrengte i salen om å tegne seg og forsvare sin egen lønnsøkning. Jeg ser Carl I. Hagen er her. Han bør fortelle folk flest hvorfor han fortjener enda mer lønn. Det samme bør Høyre, Arbeiderpartiet, Venstre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiets medlemmer gjøre – og be-
grunne lønnsøkningen overfor folk flest.

Jeg tar opp Rødts forslag.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Da har representanten Bjørnar Moxnes tatt opp de forslagene han refererte til.

Solfrid Lerbrekk (SV) [11:32:49]: Det skal ikkje mykje til for å forstå at 3 pst. av 100 000 kr er mindre enn 3 pst. av 200 000 kr. Om ein skal berekna lønsauke på denne måten, vil forskjellane på same reknestykke neste år vera endå større, og endå større året etter der igjen. Dette er regelrett ei god oppskrift på korleis å akselerera frå resten av befolkninga.

Eg må seia at eg er overraska over at folk i denne salen klarer å lukka augo for dette og bruka sær s vikarie-
rande argument for å heva si eiga løn. Skal det vera som dette om ti år òg? For om ti år vil vi med denne reknemåten ha langt over 1 mill. kr i løn og langt større lønsauke enn det gjennomsnittet av befolkninga har i dag. Er ikkje avstanden mellom oss og andre stor nok allereie?

Det er ganske utruleg å sjå spesielt korleis Arbeidarpartiet vurderer denne saka, det partiet som snakkar med tillitsvalde kvar dag. Det er tillitsvalde som veit kva det betyr å forhandla om kroner og øre i lønsforhandlingane, og dei veit veldig godt kvifor dei gjer det. Det er for at avstanden ikkje skal auka på den måten som eg har beskrive.

Argumenta som vert brukte i saka om årets resultat i lønsforhandlingane mellom partane, held ikkje. Dei held rett og slett ikkje vatn. Årets resultat, 3,2 pst., er ramma for oppgjeret. Denne ramma betyr at det er dette som skal vera resultatet av dei auka lønsutgiftene for arbeidsgjevarane, inkludert lønsgliding, låglønstillegg, pensjonsutgifter osv.

Det generelle tillegget i årets lønsoppgjær mellom partane ligg på 0,75 pst. Det hadde vore eit meir fornuftig og faktisk forståeleg tal å bruka, sjølv om det mest fornuftige sjølv sagt hadde vore å forhandla om kroner, noko som alle erfarne tillitsvalde veit.

Solveig Skaugvoll Foss (SV) [11:35:50]: Jeg er ganske ny her på huset. For mindre enn en måned siden jobbet jeg et helt annet sted. Der hadde jeg oppgaver som var ganske like dem jeg har nå, men en av forskjellene er at jeg nå tjener omtrent fire ganger så mye som jeg gjorde da. Det gjør at jeg har råd til å leve et litt annet liv enn det vennene mine gjør. Det merkes på de små flatene, som at jeg kan kjøpe mer øl enn dem når vi er ute sammen, men etter hvert kommer vi også til å merke det på de større områdene, som at jeg får spart opp penger herifra som gjør at jeg har større sjanse til å kjøpe meg en plass å bo.

Ærlig talt synes jeg det er ganske flaut å få så høy lønn som det jeg gjør nå. Jeg klarer ikke å rettferdiggjøre at det vi gjør her inne, er viktigere og bør belønnes bedre enn de andre, veldig viktige, jobbene her i landet. Jeg klarer i hvert fall ikke å stå inne for at vi i dag skal gi oss selv enda mer i lønn. Det er ikke akkurat vi som trenger det mest, likevel skal penger brukes til å øke vår lønn heller enn andres lønn.

Jeg håper at vi alle fortsatt husker stortingsmeldingen om forskjeller fra tidligere i år. Der var det tydelig at vi trenger at forskjellene mellom folk krymper og ikke vokser. For forskjellene i inntekt skaper avstand mellom folk. Det gjør at folk får ulike muligheter, ulik livssituasjon og ulike perspektiver, noe som skaper et skille mellom oss. Det å gi pensjonister 35 kr mer i måneden og oss selv 31 500 kr mer i året er vanvittig dårlig stil, og det er også uklokt hvis vi løfter blikket litt. Det er bare noen få av oss som blir direkte påvirket av stortingslønnen, men vi skal alle leve i dette samfunnet, der noen drar ifra. Jeg husker godt at jeg var med i en skoledebatt en gang der en representant fra høyresiden sa at han ikke syntes det var et problem at noen var veldig rike. Han syntes det var et problem at noen var veldig fattige. Selvfølgelig henger de to tingene sammen. Jeg skulle ønske at vi klarte å prioritere riktig nå og la inn innsatsen for å gjøre færre folk fattige i stedet for å gjøre flere folk rike.

Audun Lysbakken (SV) [11:38:52]: Vi behandler denne lønnsøkningen i en tid da ulikhetene i makt og rikdom øker i Norge og den folkelige uroen over økte forskjeller også er stigende. Mange folk med lite sliter, ikke minst fordi det er ført en politikk i Norge de siste årene som har gitt altfor mange av dem som har minst, beskjed om å stramme inn livremmen. Det gjelder kronikere som har fått økte egenandeler. Det gjelder aleneforeldre som har fått dårligere stønadsordninger. Det gjelder uføre forsørgere. Det gjelder de mange på arbeidsavklaringspenger som har blitt lempet ut av ordningen bare de siste månedene.

For kort tid siden var det en svær demonstrasjon utenfor her av pensjonister som hadde reist fra hele landet for å protestere mot underreguleringen av pensjonene. Det har vært flere nulloppgjør på rad for pensjonistene. I år viser beregningene at de får ca. 35 kr i måneden – veldig lite sammenlignet med den lønnen som flertallet på Stortinget er i ferd med å bevilge til seg selv.

Da synes jeg det er på tide å stoppe opp og tenke seg om, for det vi gjør i dag, er politikk, det er signaler, og det handler om å ta ansvar for en samfunnsutvikling som går i feil retning, der de som har mye, drar ifra, og der mange som har lite, blir sittende igjen. Det er grunn til å minne om at det blå flertallet i Stortinget ikke lenger vil ha trygdeoppgjøret til behandling før sommeren, slik som en pleide før, ikke vil innvilge pensjonistene forhandlingsrett, og at vi har et arbeidsliv der 10 pst. av dem med de dårligste lønningene ikke har hatt real-lønnsvekst de siste ti år. Det er i dette samfunnet vi skal finne en rimelig betaling for politikerne. I dette samfunnet er det vår oppgave å sørge for at vi tar vare på det sosiale limet, at vi kjemper for små forskjeller. Da er dette, når så mange av dem som har minst i det norske sam-

funnet, på ulike måter opplever å få det tøffere, en tid for å holde igjen, en tid for å gi dem som har mest, beskjed om å stramme inn. For eksempel burde vi ta et skikkelig oppgjør med topplederlønningene i staten, og skal vi få til det, er det klokt av Stortinget å gå foran. Stortinget kan gå foran i dag ved å si at så lenge pensjonene underreguleres på et så lavt nivå, vil vi knytte vår egen lønn til det. Derfor bør stortingsrepresentantene ikke få en krone mer i tillegg enn det pensjonistene får.

Bjørnar Moxnes (R) [11:42:06]: I går la Arbeiderpartiet fram en lang liste med 83 forslag mot økende forskjeller, og det er mye bra på den listen. Den er naturligvis ikke uttømmende, men den er såpass lang at den sier noe om hvilke ting man velger ikke å nevne som tiltak mot økte forskjeller. Én veldig viktig ting mangler på Arbeiderpartiets liste, og det er at de ikke vil gjøre noe som helst for å begrense veksten i de helt vanvittige lederlønningene i statlige selskaper, og heller ikke veksten i politikerlønningene her på Stortinget – og i forlengelsen av det den vanvittige lønnsveksten til lokalt folkevalgte som bruker Stortinget som mal for sin egen lønnsvekst.

I Equinor tjener lederen nærmere 17 mill. kr, i Telenor 15,5 mill. kr, i Yara 13,1 mill. kr og i Vy – som det nå heter – over 6 mill. kr. Her på Stortinget bikker vi om bare ett år mest sannsynlig 1 mill. kr i årlig lønn. Samtidig vet vi at de lavtlønte sakter akterut. De får reallønnsnedgang i sine inntekter fordi vi bl.a. har en svekket fagbevegelse på grunn av sosial dumping, som regjeringen ikke gjør noe som helst for å stanse, eller – som vi har fått vedtatt i Stortinget – sikre at fagbevegelsen styrkes, slik at flere blir med i en fagforening. Det skjer ingenting fra regjeringens side med de vedtakene Stortinget har fattet om dette.

I en sårn situasjon er det veldig spesielt at Stortinget med nær samtlige partier går inn for en ytterligere økning av politikerlønningene. Det er forståelig at det er fristende å øke sin egen lønn, de fleste vil nok gjerne gjøre det hvis de får den muligheten. Men som folkevalgte har vi et ansvar for å vise at vi ønsker å bekjempe økende forskjeller, også ved å gå inn for det som burde vært et minstemål av nødvendige kutt i egne lønninger. 8G, som vi foreslår, altså nær 800 000 kr, er ingen sultelønn, man kan fint overleve på det i Norge uten å frykte for framtiden. Folk flest tjener mange hundre tusen kroner mindre og lever greit med det. Så vårt forslag burde kunne få unison støtte.

Vis litt magemål, og støtt kutt i egen lønn!

Carl I. Hagen (FrP) [11:45:33]: Det var vår mann Moxnes som fikk meg til å gripe ordet på en direkte oppfordring. Jeg vil gjerne fortelle en historie jeg hørte

da jeg kom på Stortinget første gang, og man hadde de samme debatter:

Det var for veldig lenge siden, den gang stortingsrepresentantenes godtgjørelse var 3 000 daler, som var sånn passe. Da Stortinget skulle debattere godtgjørelsen og diskutere om man skulle gjøre endringer, var det en representant fra Bondepartiet som foreslo å sette den ned fra 3 000 til 2 000 daler, og det ble enstemmig vedtatt. Da var det en av Bondepartiets representanter som begynte å gråte. Han var desperat og sa: Men jeg greier meg ikke med bare 2 000 daler, det går ut over mange ting når det gjelder økonomien til familien – jeg vet ikke hvordan jeg skal greie det. En annen svarte da selvsagt: Hvorfor i all verden foreslo dere det – hvorfor foreslo dere da å sette den ned? Svaret var: – Men det var jo ikke meningen at det skulle bli vedtatt.

Man skulle kjøpe seg popularitet.

Representantene Moxnes og Lysbakken minner meg om det. De vil gjerne kjøpe seg popularitet der ute, og det er greit, det er det mange av oss som har gjort. Men jeg forventer at de tar konsekvensen av det, sender et brev til presidentskapet og frasier seg den økningen som flertallet nå sannsynligvis vedtar. Når de er imot den, vil det jo være umoralsk om de selv skal ta imot den og disponere den. Det er min oppfordring.

For øvrig har jeg merket meg at lønnskommisjonen i realiteten har fulgt frontfagene. Og jeg har sjelden hørt en diskusjon om lønnsforhandlinger som ikke dreier seg om prosenter. Veldig mye dreier seg om prosenter, ikke kronebeløp, også i LO-systemet, som disse to herrene prøver å innynde seg hos. Det er den samme prosenten som frontfagene har fått, som her gjøres gjeldende. Det synes jeg er et viktig prinsipp. Det er helt riktig at stortingsflertallet selv vedtar sin lønn, men når det gjelder dette, er den vurderingen overlatt til en uavhengig lønnskommisjon, og det synes jeg er et fornuftig system. Så jeg har ingen problemer med å stemme for den samme prosent eller økning som frontfagene i tariffoppgjørene har fått.

Presidenten: Bjørnar Moxnes har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bjørnar Moxnes (R) [11:48:41]: Det skal være sammenheng mellom liv og lære. Vi har en partiskatt i Rødt, så jeg tjener omkring 300 000 kr mindre enn de andre på Stortinget, noe som er langt under det vi foreslår som lønn, altså 800 000 kr. Den lønnsøkningen som bevilges i dag, vil tilfalle partiet, ikke undertegnede personlig.

Det er befriende å høre at Carl I. Hagen helt åpent og ærlig støtter at han selv skal få en ytterligere lønnsøkning – hilsen eks-formannen i partiet for folk flest. Folk

flest tjener under halvparten av det Carl Ivar Hagen gjør her på Stortinget. De har en kanskje minst like viktig jobb som den vi har, men kan altså ikke vedta sin egen lønn, slik Carl I. Hagen og resten av Stortinget kan gjøre. Litt magemål hadde vært på sin plass. Det er lov til å tenke seg om én gang til og støtte Rødts forslag om kutt i politikerlønningene.

Audun Lysbakken (SV) [11:49:59]: Når det gjelder å gjøre seg populær, lytter jeg til representanten Hagen. Jeg vil si at han kan være en autoritet på området, det kan ingen ta fra ham.

Når det gjelder akkurat politikerprivilegier, lytter jeg nok litt mindre. Det var tross alt representanten Hagen som gikk til Høyesterett for å få beholde gullpensjonen sin selv, så jeg synes kanskje ikke han er det store forbildet i akkurat denne saken.

Det er sammenheng mellom liv og lære i SV. Vi har et partiskattregime i vårt parti som gjør at våre representanter sitter igjen med betydelig mindre enn den summen vi stemmer for i Stortinget.

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

Sak nr. 4 [11:50:44]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Petter Eide og Freddy André Øvstegård om å stramme inn karanteneordningen for tidligere medlemmer av regjeringen, statssekretærer og politiske rådgivere i regjeringsapparatet (Innst. 393 S (2018–2019), jf. Dokument 8:77 S (2018–2019))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Første visepresident Eva Kristin Hansen [11:51:29]: Innstillingen som presidentskapet legger fram, gjelder et representantforslag fra SV der det foreslås å stramme inn karanteneordningen for politisk ledelse i departementene. Forslaget gjelder bl.a. sammensetningen av karantenenemnda, begrensninger i adgangen til å opprette selskaper i karanteneperioden og overtredelsesgebyr og tilbakebetalingsplikt ved brudd på karantene-

ven. For øvrig foreslås det en endring i etterlønsordningen for politikere i departementene.

Representantforslaget har vært forelagt Kommunal- og moderniseringsdepartementet til uttalelse. Departementet sier i sin uttalelse, som ligger ved innstillingen, at de vil vurdere godtgjøelsesreglene i karantene-loven etter et initiativ fra karantenenemnda selv, og at det da også vil være naturlig å vurdere reglene om sanksjoner for brudd på karantenebestemmelsene.

Presidentskapet mener at siden det ble klart, er det ikke behov for å ta stilling til forslagene i representantforslaget nå – selv om mange av oss er enig i flere av dem – men heller rett og slett avvente arbeidet med lovrevisjonen og ta endelig stilling til forslagene da.

Forslagene som ligger i representantforslaget, er viktige å ta med seg i arbeidet i departementet. Det er derfor et samlet presidentskap som i merknadene ber departementet om å ta representantforslaget i betraktning i det videre arbeidet med lovrevisjonen.

Jeg forutsetter at de spørsmålene som reises i forslaget, vil komme opp igjen i Stortinget når saken er ferdig forberedt i departementet. I denne omgangen er presidentskapets tilråding derfor at forslaget ikke vedtas, siden vi avventer saken. Jeg viser til merknadene i innstillingen og anbefaler med det presidentskapets enstemmige tilråding.

Karin Andersen (SV) [11:53:29]: SV finner likevel grunn til å fremme forslagene i dag. Jeg er glad for den positive tonen som tas fra presidentskapet, at man mener at regjeringen faktisk må se på disse konkrete forslagene, for de er ganske gjennomarbeidet, og de tar utgangspunkt i den faktiske situasjonen som har vært. Det som bør ligge dette Stortinget veldig tett på hjertet, er at de reglene vi vedtar for politikere, må ligge så nær som mulig de reglene andre mennesker må forholde seg til hvis de f.eks. opplever ikke lenger å ha en jobb. Og det er et stykke dit.

Det ene er denne karantenenemnda, der det er eks-politikere som skal sitte og bestemme over ordninger som skal være goder for andre politikere. Vi mener at en slik ordning som dette bør legges til et statlig kontrollorgan, f.eks. Nav. De har lang erfaring med å kontrollere andre ytelser som folk får.

Det ser ut som det har vært en viss spekulasjon i å opprette konsulentfirmaer for statsråder rett etter at etterlønsordningen går ut. Da er det viktig å sikre at dette ikke bare er en mulighet til å forlenge en karanteneordning, vedkommende bør da melde seg som arbeidssøker på Nav. Det er greit å opprette et slikt firma, men man må jo prøve å forsørge seg sjøl, slik som andre mennesker må hvis de mister jobben. Man kan også i disse tilfellene ha krav på en yttelse hvis man ikke får jobb,

men man må stå tilmeldt og ta imot arbeid, slik andre mennesker gjør hvis de mister jobben. Det er også nødvendig å se på hvordan dette kan være uønskede tilpasninger til skatteregelverket.

Det er også behov for å se på strengere sanksjoner ved brudd på bestemmelsene. I dag er det bare pålegg som brukes – en må slutte å gjøre det en ikke har lov til å gjøre – det er ingen reaksjonsformer som gir grunnlag for å kreve tilbakebetaling av urettmessig utbetalt lønn, eller risiko for straff. For andre offentlige ytelser, f.eks. etter folketryktdloven, slik som arbeidsavklaringspenger og dagpenger, er det en generell straffebestemmelse for ikke å ha gitt riktige opplysninger. Det er ingen grunn til at avgåtte politikere skal ha andre regler hvis de bryter med goder de har, hvis de får utbetalt penger fordi de ikke har lønn. Det er heller ingen grunn til at det skal være slike regler for personer som også har høyere ytelser enn noen av dem som får sin inntektssikring gjennom Nav.

Da tar jeg opp SVs forslag, som foreligger på et løst ark.

Presidenten: Representanten Karin Andersen har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Statsråd Monica Mæland [11:56:57]: Karantene-loven ble vedtatt av et enstemmig storting og trådte i kraft 1. januar 2016. Lovens formål er å styrke tilliten til statsforvaltningen og det politiske systemet. Karantenereglene skal balansere tre hensyn: hensynet til den enkeltes frihet til å søke arbeid, virksomhetenes behov for rekruttering og behovet for å redusere muligheten for brudd på taushetsplikt eller bruk av sensitive opplysninger i ny stilling eller verv, eller at det reises mistanke om dette. Det tidsmessige skillet som karantenen representerer, vil bidra til å skape ryddighet for både den enkelte og virksomhetene i en overgangsfase.

En ilagt karantene betyr at man ikke får inntekt i opptil seks måneder. Derfor gis det en kompensasjon tilsvarende den lønnen man hadde ved fratreden, med tillegg av feriepenger. Om man ilegges saksforbud, gis det ikke kompensasjon. Har man en annen inntekt i karanteneperioden, trekkes godtgjørelsen tilsvarende. Karantene-loven gir hjemmel for å ilegge reaksjoner som pålegg, tvangsmulkt, administrativ inndragning og overtredelsesgebyr. Overtredelsesgebyr kan ilegges ved grovt uaktsom eller forsettlig overtredelse av bestemmelsene.

Det er Karantenenemnda som avgjør spørsmålet om å ilegge karantene og eventuelle saksforbud, og som tar beslutning om eventuelle sanksjoner. Jeg har full tilitt til at nemnda avgjør sakene i samsvar med karantene-loven.

I årsmeldingen for 2017 har Karantenenemnda bedt KMD foreta en nærmere vurdering av godtgjørelsesreglene. I årsmeldingen for 2018 har nemnda også bedt om at KMD foretar en vurdering av reglene for sanksjoner. I budsjettproposisjonen for 2019 for Kommunal- og moderniseringsdepartementet står det at departementet vil følge opp anbefalingene fra Karantenenemnda om å se nærmere på godtgjørelsesreglene, og det er da naturlig at en slik oppfølging også omfatter en vurdering av sanksjonsreglene.

Jeg er glad for at presidentskapet har vist støtte til at departementet får mulighet til å utrede nærmere de forslagene som er fremmet av Karantenenemnda. Departementet vil i arbeidet også se hen til representantforslaget, og eventuelle lovendringer vil selvsagt bli fremmet til Stortinget på vanlig måte.

Freddy André Øvstegård (SV) [11:59:42]: Særregler for politikere, enten det er stortingsrepresentanter eller medlemmer av regjeringen, er en uting. Hvis politikere skal ha en rettmessig tillit i befolkningen og ikke møte forakt, er vi nødt til å rydde opp i regelverket på flere områder. Ordningene for både representanter og regjeringsmedlemmer må ligge så tett som mulig opp til hvordan vanlige folk har det. Det gjelder også karantene og etterlønsregelverket ellers.

Det har vært flere saker – både nå og tidligere – hvor tidligere statsråder eller andre fra regjeringsapparatet har tøyd grensene for hva som er utløsende for karantene, og hvordan reglene blir brukt. I én sak har en politiker opprettet et konsultentselskap kort tid før etterlønsperioden gikk ut, og dermed ble karanteneperioden forlenget med tre måneder. Så, etter en tid, ble selskapet avvirket, med liten eller ingen inntekt. Det ser ikke bra ut. Det virker som en spekulasjon i regelverket for å få etterlønn lenger. I en annen sak har Karantenenemnda kommet til at en tidligere statsråd har brutt reglene. De har imidlertid bare gitt vedkommende en advarsel og ikke en følbare reaksjon. Advarsler får ikke vanlige folk som bryter med lignende regelverk, i f.eks. Nav, og da bør det ikke være annerledes for toppolitikere.

Dette er bare to eksempler som viser forskjellen mellom behandlingen toppolitikere får, og reaksjonene andre som får ytelse fra det offentlige, blir møtt med. Derfor har vi foreslått flere endringer i hvordan karanteneordningen er utformet, hvem som håndhever reglene, og hvilke reaksjoner som kan komme på brudd. Det har representanten Karin Andersen redegjort godt for, og det handler om å gjøre at reglene som gjelder politikere, skal være sånn som alle andre opplever det dersom de mister jobben eller bryter regler om ytelse fra det offentlige.

Presidentskapets innstilling er på mange måter ikke å realitetsbehandle forslagene, i påvente av et annet ar-

beid i regi av Kommunaldepartementet. Men vi merker oss at forslagene bør være med i det arbeidet, innstillingen til presidentskapet, og det forutsetter jeg at blir fulgt opp. Vi i SV mener – og det må sies – at Stortinget selv burde ta ansvar for dette og ikke skyve på det. En ypperlig mulighet til det hadde vært å vedta disse forslagene nå, og så kunne revisjonsarbeidet følge det opp og kvittere det ut. Da viser vi at vi tar ansvar for å rydde opp. Det tror jeg både demokratiet vårt og tilliten til Stortinget hadde hatt godt av.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [12:02:42]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om oppnevning av styre for Norges institusjon for menneskerettigheter (Innst. 424 S (2018–2019))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Fjerde visepresident Nils T. Bjørke [12:03:18]: Presidentskapet legg med dette fram forslag til styre i Norges institusjon for menneskerettigheter, NIM, for perioden 1. juli 2019–30. juni 2023.

NIM vart etablert ved lov 1. juli 2015 og er organisatorisk underlagt Stortinget. Hovedoppgåva til institusjonen er å fremja og beskytta menneskerettane i tråd med Grunnlova, menneskerettslova og anna lovgjeving, internasjonale traktatar og folkeretten elles.

Ifylgje lova skal Stortinget velja eit styre for NIM. Styret skal bestå av fem medlemmer og veljast for ein periode på fire år. Det er føresett i lova at styremedlemmer skal representera forskjellige fagfelt, m.a. juridisk kompetanse om menneskerettar og kompetanse om verksemdsstyring. Éin av medlemene skal ha særskilt kjennskap til samiske spørsmål. Vidare vert det kravd at kvart kjønn skal vera representert med minst to medlemmer.

Med dette som bakgrunn har presidentskapet foreslått følgjande kandidatar til styret: Som leiar av styret vert foreslått Marit Berger Røsland. Berger Røsland er advokat i juridisk avdeling i Equinor ASA. Ho har tidlegare vore EU- og EØS-minister i Utanriksdepartementet og statssekretær i same departement, i Justis- og beredskapsdepartementet og på Statsministerens kontor. Ho har òg vore advokat i Wiersholm og domarfullmektig i Oslo tingrett.

Som nestleiar vert føreslått Nils Asbjørn Engstad. Engstad er domar i Hålogaland lagmannsrett og leiar av Utmarksdomstolen for Finnmark. Han har tidlegare vore statssekretær i Justis- og beredskapsdepartementet. Sidan 2004 har han vore Noregs representant i Europarådets konsultative råd av domarar, og han var president der i 2016 og 2017.

Presidentskapet føreslår vidare at dei noverande styremedlemene i NIM Gro Dikkanen, Jan E. Helgesen og Anne-Sofie Syvertsen vert nemnde opp att for ein ny periode i medhald av lova § 5 tredje ledd. Gro Dikkanen er jurist med samerett som spesialfag, Jan E. Helgesen er fyrsteamanuensis ved Norsk senter for menneskerettigheter ved Universitetet i Oslo og Anne-Sofie Syvertsen er fylkeslege og avdelingsdirektør hjå fylkesmannen i Agder.

Me har registrert forslaget som er lagt fram frå SV, om å finna ein annan leiarkandidat som er uavhengig av regjeringa. Eg kan forstå det ynsket, men eg kan forsikra at me har vurdert mange kandidatar, og etter ei samla vurdering av styret og dei kandidatane som er aktuelle og kan ta på seg eit slikt verv, er det eit samla presidentskap som legg fram innstillinga til eit nytt styre. Me meiner det er god grunn til å ha tillit til at dette styret kan gjera eit godt arbeid for NIM.

Freddy André Øvstegård (SV) [12:06:48]: Norges institusjon for menneskerettigheter, NIM, er en svært viktig organisasjon for menneskerettighetsarbeidet i Norge. NIM er en vaktbikkje, en vaktbikkje som rapporterer om menneskerettighetstilstanden i Norge til Stortinget, og som kommer med tydelig kritikk og med anbefalinger som skal veie tungt. Institusjonens hovedoppgave er å fremme og beskytte menneskerettighetene i tråd med Grunnloven, menneskerettighetsloven og den øvrige lovgivningen, internasjonale traktater og folkeretten for øvrig.

Den siste tiden har NIM spilt en viktig rolle ved f.eks. i å kritisere menneskerettighetsbrudd mot psykisk syke i fengslene våre. De har utfordret makten når det gjelder våre forpliktelser til å stoppe vold og overgrep, og de har løftet våre forpliktelser overfor den samiske urbefolkningen – for å nevne noe. Derfor er det dypt alvorlig at presidentskapet velger å foreslå en person til styreleder for denne institusjonen som har så nære bånd til og er en nær alliert av den sittende regjeringen og statsministeren. Marit Berger Røsland, som presidentskapet foreslår, er sikkert en veldig kompetent styrelederkandidat, men hun har vært både statsråd og statssekretær – til og med ved Statsministerens kontor – i den nåværende regjeringen. Det har vært andre med politisk bakgrunn i tidligere styre – ja, det er sant – men ingen som har vært så tett på den sittende regjeringen. Det svekker

Norges institusjon for menneskerettigheters uavhengighet og legitimitet som vaktbikkje for menneskerettighetstilstanden i Norge. Arbeidet de gjør, er altfor viktig til at deres anbefalinger og kritikk kan bli trukket i tvil på grunn av så nære bånd. Derfor vil ikke SV godta presidentskapets forslag til styreleder. Vi har heller fremmet et forslag til saken i dag om å be presidentskapet komme tilbake og fremme en ny kandidat uten så nære forbindelser til den sittende regjeringen.

Jeg ønsker å ta opp dette forslaget.

Så ser jeg at ingen andre har tegnet seg mens jeg har snakket. Jeg vil be om en ytterligere redegjørelse fra presidentskapets medlemmer om habilitet, om de nære forbindelsene og hvilke vurderinger som har blitt gjort, og om dette kan være med og svekke uavhengigheten til denne viktige institusjonen, for det kan vi rett og slett ikke tillate. Det er fortsatt mulighet for noen andre fra presidentskapet til å tegne seg for å svare ytterligere, utover det representanten før meg gjorde, som ikke gikk inn i sakens kjerne, men som bare raskt nevnte at dette var en samlet vurdering. Jeg håper det var en samlet vurdering – det forutsetter jeg – men ingen har hittil svart på de vesentlige utfordringene når det gjelder uavhengighet, som vi faktisk ser. Det er synd hvis ikke disse utfordringene blir svart på i salen i dag. Jeg får bare registrere at slik er det.

Presidenten: Representanten Freddy André Øvstegård har tatt opp det forslaget han refererte til.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [12:10:11]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om valg til Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) (Innst. 425 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ønske fra presidentskapet vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker, og at de som måtte tegne seg på talarlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Fjerde visepresident Nils T. Bjørke [12:10:42]: Presidentskapet fremjar i innstillinga forslag til ny leiar, nestleiar og medlemar til Stortingets kontrollutval for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjenester, EOS-utvalet. Ifølgje EOS-kontrollova skal utvalet ha sju medlemar, medrekna leiar og nestleiar. Alle er valde av Stortinget etter innstilling frå Stortingets presidentskap

for eit tidsrom på inntil fem år. Ein medlem kan verta nemnd opp att ein gong og maksimalt ha vervet i ti år.

Tre av EOS-utvalets medlemmar er i år på val. Desse er leiaren for utvalet, Eldbjørg Løwer, og utvalsmedlemane Theo Koritzinsky og Inger Marie Sunde. I tillegg har Håkon Haugli bedt om fritak frå vervet. Dei tre medlemmane som ikkje er på val, er noverande nestleiar, Svein Grønnern, Øyvind Vaksdal og Elfrid Øfsti Øvstedal, som alle er valde fram til 30. juni 2021.

Presidentskapet har lagt vekt på å finna fram til kandidatar som har nødvendig tillit og integritet overfor både Stortinget, dei aktuelle tenestene og offentlegheita. Det er i tillegg lagt vekt på å finna kandidatar som har brei og relevant erfaring for dei viktige oppgåvene utvalet skal varetaka på vegner av Stortinget.

Som ny leiar for EOS-utvalet vert Svein Grønnern føreslått. Grønnern har lang og solid erfaring som nestleiar for EOS-utvalet gjennom ei årrekke. Grønnern vert føreslått nemnd opp som leiar fram til funksjonstida hans går ut 30. juni 2021.

Som nye medlemmar til utvalet føreslår presidentskapet Astri Aas-Hansen, Magnhild Meltveit Kleppa, Camilla Bakken Øvald og Erling Johannes Husabø. Presidentskapet føreslår også at Astri Aas-Hansen vert nemnd opp som ny nestleiar for EOS-utvalet.

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

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 7 og 8 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 7 [12:12:47]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om strakstiltak mot farlige vogntog på norske veier (Innst. 390 S (2018–2019), jf. Dokument 8:90 S (2018–2019))

Sak nr. 8 [12:13:01]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Hadia Tajik og Arild Grande om tiltak for tryggere transport på norske veger (Innst. 388 S (2018–2019), jf. Dokument 8:121 S (2018–2019))

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.

Sakens ordfører, Solveig Sundbø Abrahamsen, er ikke til stede i salen, så da går vi videre til statsråd Jon Georg Dale.

Statsråd Jon Georg Dale [12:13:58]: Eg registrerer at saksordføreren er i salen no, men viss presidenten meiner eg skal starte innlegget, gjer eg naturlegvis det.

Regjeringa har gjort ei vurdering av desse to representantforslaga som no er til behandling. Fleire av dei forslaga er det i utgangspunktet gode intensjonar bak. Nokre av dei er i arbeid, andre er vanskelegare å gjennomføre og treng ytterlegare utgreiing. Eg viser derfor til dei svara eg har gjeve skriftleg til komiteen under utarbeiding av denne innstillinga.

I utgangspunktet er det avgjerande viktig at vi klarar å halde oss med ein seriøs og sikker transportbransje som også bidreg til at vi har sikkerheit på norske vegar. Representantforslaget frå Raudt, som omhandlar korleis vi aktivt fører kontroll med det, opplever eg at har gode intensjonar i seg. Regjeringa har vesentleg styrkt både krava til tungtransporten og også kontroll og tilsyn med han. Likevel er det slik at for oss har det vore viktig å høyre på fleire faglege råd når vi utformar korleis vi fører tilsyn. Enkelt sagt må vi føre tilsyn variert, på ulike tidspunkt, på ulike plassar, for å vere sikre på at vi i sum får kontrollert tungtransporten godt nok.

Eit godt eksempel på det som gjer at eg har anbefalt ikkje å vedta forslaget frå Raudt, er f.eks. dei forsøka vi hadde i vinteren som var. Der hadde vi først kontroll ein dag på svenskegrensa, gjennomførte kontroll på alle tungbilar der, og deretter flytta vi oss til Lærdal. Dagen etter at vi hadde teke ein sjåfør på svenskegrensa og gjeve pålegg, tok vi den same sjåføren igjen i Lærdal utan at han hadde følgt opp dei pålegga han hadde fått. Viss all kontrollaktiviteten vart brukt på grensa, hadde vi ikkje klart å oppnå det.

Det andre er at fleire av desse forslaga, også frå Arbeidarpartiet, handlar om korleis vi handterer kabotasjereguleringa. Det er interessant. Viss vi skal ha effektiv kontroll på kabotasjekøyninga, slik at den kabotasjekøyninga som skjer, skjer lovleg, hjelper det ikkje med kontroll på grensa. Der er det ikkje mogleg å kontrollere kabotasje. Det at vi brukar kontrollverksemda vår effektivt og variert, bidreg altså til at vi får betre resultat på den kontrollaktiviteten som føregår.

Samtidig er det for mange ulukke med tunge køyretoy på norske vintervegar. Heldigvis går utviklinga rett

veg. Det gjer det gjennom fleire grep samtidig, men det er fortsatt rom og behov for å stramme opp regelverket ytterlegare. Det gjer at vi den vinteren vi no har vore inne i, også sender oppdrag om å få greidd ut f.eks. skjerpa krav til vinterdekkstrusting, slik eg også opplever at Arbeidarpartiet tek til orde for i sitt representantforslag. På det er vi grunnleggjande sett einige. Det føregår no eit arbeid, og eg har sagt heile tida at ambisjonen er at vi skal ha fått på plass nytt regelverk f.eks. knytt til vinterdekkstrusting allereie til den vinteren som kjem etter sommaren i år.

Eg meiner difor at fleire av desse forslaga er varetøkne i det arbeidet som er sett i gang. Eg skjønner likevel at her er fleire forslag med gode intensjonar bak seg, og vi vurderer kontinuerleg kva slags forbetringar vi kan gjere, men vi gjer det altså i ein balanse mellom det som er fagleg rett og det som er politisk mogleg, og ikkje minst gjennom den aktive påverknaden vi har hatt dei siste åra gjennom Road Alliance for også å få til eit forbetra internasjonalt regelverk, som trass alt er det som regulerer veldig mykje av tungtransporten inn og ut av landet.

Grensekryssande trafikk er det utfordrande å få til fornuftige løysingar på. Vi får det til viss vi klarar å ha eit felleseuropeisk regelverk. Difor har vi jobba ganske aktivt med vesteuropeiske land for å få til forbetringar, f.eks. på kabotasje. Dei siste månadane før sommaren i år har det gått rette vegen. No har det vore eit val, så vi får sjå korleis dette no landar i EU-parlamentet og i Kommissjonen seinare.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Siv Mossleth (Sp) [12:19:12]: Analyser av norske ulykkesdata viser at utenlandske tunge godsbiler har tre ganger høyere risiko for å bli involvert i ulykker enn norske tunge godsbiler, dobbelt så stor risiko for møteulykker og nesten dobbelt så stor risiko for kollisjon med et kjøretøy som kjører i samme retning. Utenlandske sjåførar i Norge ser også ut til å ha høyere sannsynlighet for å utløse dødsulykker enn norske sjåførar. Den analysen som TØI har gjort, konkluderer med to viktige risikofaktorer, nemlig at erfaring med og kompetanse på å kjøre på norske veier og vinterkjøring er veldig viktig.

Kan ikke mindre grensekryssende trafikk være et tiltak i denne situasjonen? Ser ikke regjeringa på å senke antallet kabotasjekjøringar?

Statsråd Jon Georg Dale [12:20:18]: Eg er for eit strengt regelverk på kabotasjekjøring – la meg berre seie det først. Men dersom vi seier at vi ikkje skal ha noka form for kabotasjekjøring, vil det sannsynlege utfallet av det ikkje vere at det vert mindre grensekryssande trafikk, for varer skal ut av Noreg og inn i Noreg.

Det kjem til å føre til fleire lastebilar på vegane i staden, og det er det dilemmaet vi reelt står i. Dersom varene skal fram og vi må ha fleire tomme bilar som køyrer ut av landet utan å ta med seg varer på vegen, vert det fleire lastebilar, større trengsel og sannsynlegvis også større risiko for ulykker. Eg skulle ønskje at det fanst ei kvikkfiks-løysing på dette. Det trur eg dessverre ikkje det gjer, men eg trur vi må fortsetje å jobbe med regelverksutformingar og fortsetje å skjerpe krava, bl.a. kravet til vinterkompetanse. Det har Noreg jobba aktivt for at vi skal få på plass eit felleseuropeisk regelverk for, som no er på trappene.

Siv Mossleth (Sp) [12:21:26]: Det er flere ting som må på plass i denne saken. Nå har for så vidt regjeringspartiene kommet oss noe i møte på et av forslagene som vi har fremmet, nemlig det om å utarbeide en miljøstøtteordning for mer godstransport på jernbane.

Senterpartiet la inn 100 mill. kr i vårt alternative budsjett, og så økte vi det med 60 mill. kr i revidert budsjett, for vi ser at det er så innmari viktig. Dersom vi ikke klarer å være offensive nok, kan vi faktisk komme i den situasjonen at en varemengde tilsvarende en kvart million vogntog blir overført til vei. Hvordan kan vi få fart i mer overføring av gods til bane? De 80 mill. kr som er lagt inn i revidert, er altfor lite.

Statsråd Jon Georg Dale [12:22:25]: Forskjellen på regjeringa og Senterpartiet er at vi held oss til statsstøtteregelverket når vi føreslår ordningar. Senterpartiets forslag er ulovleg. Det viser utgreiingar. Difor har vi lagt oss heilt opp til taket for lovleg støtte til godsoverføring. Frå neste år er det maksimal støtte, og det som er lov, kjem regjeringa til å føreslå. Det Senterpartiet tek til orde for, er i strid med det regelverket vi held oss med.

Langt viktigare er det at det er mange ting som kan bidra til godsoverføring. Denne støtteordninga er éin ting. Ein annan ting er vidare forbetringar i infrastrukturen som gjer det mogleg med betre regularitet. Eit anna tiltak vi no vurderer, er om vi i større grad kan prioritere at godstoga får lov å gå på tidspunkt som gjer at dei får korta ned reisetida. Nordlandsbana er eit eksempel på det. Jernbanedirektoratet ser på det no, så vi jobbar langs fleire aksar for å bidra til godsoverføring frå veg til bane.

Sverre Myrli (A) [12:23:38]: Nå fikk undertegnede ros fra samferdselsministeren i gårsdagens debatt i Stortinget, så da får jeg gi litt ros tilbake til samferdselsministeren i dag. Vi har i hvert fall fått et grundig brev tilbake fra samferdselsministeren med synspunkter på de ti forslagene som Arbeiderpartiet har fremmet – hvor man ikke er enig i alt, men det var iallfall et grundig og solid brev tilbake fra Samferdselsdepartementet.

Når det gjelder det første forslaget Arbeiderpartiet har fremmet, altså at alle utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i momsregisteret, og at grensen for momsregistrering da i realiteten blir senket fra dagens 50 000 kr til 1 krone, har vi fått innspill fra både turbussnæringen selv og fagbevegelsen om at det ville vært et veldig godt tiltak for å få orden på situasjonen med useriøse utenlandske turbusser. Hvorfor er samferdselsministeren imot det?

Statsråd Jon Georg Dale [12:24:44]: Aller først: Spørsmålet rundt kvar momsgrensa ligg, ligg konstituasjonelt til Finansdepartementet, og eg viser dermed til dei vurderingane Finansdepartementet tidlegare har gjort og gjeve Stortinget på dei spørsmåla. Eg meiner vi har alt å tene på eit harmonisert regelverk på momsgrense. Dei aller fleste operasjonar som skjer med utgangspunkt i ei momsgrense på 50 000 kr, som er veldig låg i Noreg i utgangspunktet, meiner vi i stort varetek det behovet vi har for det, og gjer at dei fleste turoperatørar som opererer i Noreg, uansett når momsgrensa. Difor har vi meint at det er eit relativt lite målretta tiltak, samtidig som det er eit forvanskningstiltak, med differensierte grenser mellom aktørane basert på nasjonalitet.

Sverre Myrli (A) [12:25:45]: La meg gå over til et av de andre forslagene, og det er det som gjelder vinterutrustning og – mer spesifikt – vinterdekk. Nå er vi faktisk kommet i den situasjonen at Tyskland har strengere krav til vinterdekk enn det vi har i Norge. I brevet fra samferdselsministeren til komiteen, som ble sendt 14. mai, skriver han at Vegdirektoratet vil sende et forslag på høring om kort tid for å få samme regler som Tyskland har. Jeg forutsetter at det nå er sendt ut på høring, og at Vegdirektoratet jobber med den saken. Så skriver samferdselsministeren videre: «Målet er å innføre eit strengare krav til vinterdekk så snart som mogleg og innan neste vintersesong.»

Spørsmålet mitt er rett og slett: Får samferdselsministeren det på plass? Blir det strengere krav til vinterdekk fra og med neste vintersesong?

Statsråd Jon Georg Dale [12:26:45]: Det er min klare ambisjon. Så må eg ta nødvendige atterhald om kva høyringa viser – elles hadde det ikkje vore nødvendig å sende det på høring – men det er min klare ambisjon.

Så er det ei utfordring som vi ser spesielt på – og den diskusjonen har mange andre land også – om ein berre skal krevje vinterdekkutrusting med høgare klassifisering, som også Arbeidarpartiet no tek til orde for, på sjølve trekkvogna, eller om ein også skal gjere det på hengjar. Det er litt ulikt korleis andre land praktiserer det, og det er nokre kompliserande dimensjonar i det, men det

er den typen innspel vi må få vurdert i høyringsrunden også blant næringsaktørane som har gjort investeringar i dekkutrusting som då for alle praktiske formål vert verdilause. Vi jobbar med utgangspunkt i at dette skal vere på plass til neste vintersesong, men eg må ta dei nødvendige atterhalda om at det ikkje dukkar opp ting i høyringa som vi per i dag ikkje er kjende med.

Arne Nævra (SV) [12:27:53]: Vi vet veldig lite om hvor mange utenlandske trailere som er i Norge til enhver tid. Vi har ikke oversikten, og langt mindre vet vi hvilke lover og regler de bryter. Vi har rett og slett ikke et virkemiddel for å få den oversikten. Nå står omtrent hele transportbransjen samlet i kravet om å få et digitalt transportregister, og jeg vet at det har vært oppe i dette treparts bransjeprogrammet flere ganger. Næringen er utrolig utålmodig nå, og de lurer på om regjeringa driver med en slags politisk filibuster med vilje for å utsette innføringen av et sånt register.

Da er spørsmålet til statsråden: Hvor langt har statsråden kommet i arbeidet med et sånt transportregister, og hvor omfattende blir det?

Statsråd Jon Georg Dale [12:28:48]: Det er diverre for tidleg å seie endeleg, både når det gjeld framdrift eller kor omfattande ein kan lande slike løysingar. Eg er einig med representanten frå SV – og eg opplever at der er i realiteten heile Stortinget einige – i at vi må ha tilstrekkeleg oversikt og kontrollsystem. No har vi, bl.a. gjennom Road Alliance, som eg også var innom i innlegget mitt, jobba aktivt for at dei reglane vi har, som gjer at vi kan spore kva tid eit køyretøy køyrer inn i Noreg og ha sanntidsinformasjon om kvar det oppheld seg, også gjer at vi kan føre meir risikobasert kontroll. Det gjeld å sørgje for at vi får på plass det så tidleg som mogleg. Så her er ei rekkje tiltak som kan føre fram til mål. For meg er det dette som har vore det viktigaste: å gjere tiltak som verkar, som gjer at vi har oversikt og kontroll når vi fører tilsyn med transportbransjen, og så får vi sjå korleis vi best oppnår dei konkrete resultat.

Bjørnar Moxnes (R) [12:29:57]: Det er noen som tjener på at sjåfører tynes til det ytterste, blir underbetalt og utnyttet på det groveste for å få billigst mulig transport, og det er transportkjøperne, og de har en såkalt påseplikt til å sørge for at sjåførene får lønna de har krav på, og har skikkelige arbeidsforhold. Og så viser undersøkelser at åtte av ti transportkjøpere gir blaffen i påseplikten.

Da er spørsmålet: Hva kan gjøre at flere transportkjøpere tar plikten på alvor? Vi tror at det å få bøter som svir for dem som bryter påseplikten og gir blaffen i å følge den opp, vil kunne ha en preventiv virkning hvis bøtene er store nok og skikkelige nok. Jeg lurer på om stats-

råd Dale er enig i dette og vil gå inn for saftige bøter for transportkjøpere som altså bryter påseplikten som de beviselig har?

Statsråd Jon Georg Dale [12:31:02]: Påseplikta ligg konstitusjonelt til arbeids- og sosialministeren, men eg skal likevel kome inn på ein del betraktningar frå vår side.

Eg er einig i at transportkjøparar har den plikta, og eg meiner at dei i endå større grad enn enkelte av dei openbert har gjort, bør ta det ansvaret alvorleg. Eg har også kalla inn fleire store transportkjøparar for å minne om den plikta dei har, og ikkje minst spørje kva rutinar dei har for å følgje opp dette. Eg ser ikkje bort frå høgare bøtesatsar for brot på dette.

Likevel er det diverre slik at det er vanskeleg å vite kven ein i eitt og alt skal ettergå. Det ser vi jo på ein del av transportkjøpet, for det som kan vere i orden i første instans, er kontraktar som vert selt vidare i andre. Transportkjøparane seier f.eks. at ein har avtalt og kjøpt ei teneste med éin transportør, men den kontrakten har vore selt vidare to og tre gongar. Det gjer at vi har eit praktisk problem, som ein også må løyse oppe i dette.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [12:32:24]: Fyrst må eg få beklage på det sterkaste at eg kom for seint til å framføre saksordføraren sitt innlegg – eg møter altså for saksordfører Jonny Finstad.

Sakene omhandlar to representantforslag om tiltak for tryggare transport og å få bort farlege vogntog på norske vegar. Forslaga er høvesvis fremja av representanten frå Raudt og av Arbeidarpartiet. Saksordføraren vil takke komiteen for eit godt samarbeid i sakene.

Alle partia ønskjer, og jobbar for, større tryggleik på norske vegar – vegen til målet er kanskje berre litt ulik. Representantforslaga har bakgrunn i dei mange alvorlege trafikkhendingane i vinter og at farlege utanlandske vogntog i aukande grad har vore i fokus. Til saman i sakene er det fremja heile 14 forskjellige tiltak. Fleire av forslaga omhandlar andre politikkområde enn transport. I detaljerte svar til komiteen frå statsråden har samferdsleministeren difor henta inn uttaler frå andre departement.

I Noreg har me ei rekkje kontrollinstansar som skal sjå til at norsk lov og internasjonale regelverk i transportbransjen blir følgde. Det er viktig at Vegvesenet, politiet, Arbeidstilsynet, tollvesenet med meir til kvar tid har tilstrekkelege ressursar til kontrollarbeid, har nødvendig kompetanse og samhandlar godt på tvers for å avdekkje ulovlegheiter.

Dei aller fleste aktørane i bransjen held seg til norsk lov og regelverk, og det er viktig å avdekkje kriminalitet

og brot på arbeids- og lønsvilkår i transportbransjen for å gje seriøse aktørar i bransjen betre konkurransevilkår, og for å sikre anstendige forhold for sjåførane.

Det er Høgres erfaring at den til kvar tid sitjande regjeringa i samarbeid med bransjen, etatane og internasjonalt over år har jobba kontinuerleg med problemstillingane som blir reiste i desse sakene.

Fleirtalet, det vil seie regjeringspartia, er tilfredse med at regjeringa allereie har forsterka innsatsen med det kontinuerlege og breie arbeidet for å setje i verk tiltak som tryggjer transport på norske vegar. For å lukkast med dette må det gå føre seg eit langsiktig arbeid innanfor fleire politikk- og samfunnsområde, i tett samarbeid med dei ulike etatane, næringane, bransjen og organisasjonane. Også eit godt samarbeid med andre land for å oppnå eit forbetra felles og harmonisert regel- og lovverk innanfor EU vil vere avgjerande for å kunne setje i verk fleire av tiltaka ein ønskjer.

Regjeringa har f.eks. over år jobba systematisk for å styrkje EU-krava til yrkessjåførkompetanse under ekstreme ver- og føreforhold, noko som trer i kraft frå 2020. Regjeringa har òg sett i verk ei rekkje konkrete kontrolltiltak og regelendringar, bl.a. med strengare krav til godkjende vinterdekk, utvida kontrollmyndighet og auka strategisk samarbeid mellom etatane for å avdekkje sosial dumping.

Regjeringa jobbar no altså vidare med ytterlegare aktuelle og konkrete tiltak for å skape tryggare transport på norske vegar, under dette også tiltak som gjeld temaa og forslaga desse sakene handlar om. Høgre ser difor fram til kontinuerleg forbetring på området etter kvart som konkrete nasjonale og internasjonale tiltak får gjennomslag og blir innførte.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [12:35:51]: Bakgrunnen for representantforslagene er at det den siste tiden og sist vinter i stor grad har vært fokusert – fra presse, ulike aktører, transportbransjen og her fra Stortinget – på de trafikksikkerhetsutfordringene særlig utenlandske vogntog utgjør på vinterveiene i Norge.

Den situasjonen man har sett på norske vinterveier, er ikke noe nytt fenomen. I Nord-Norge har dette vært situasjonen over mange år. I de aller fleste tilfellene er årsaken til ulykkene manglende kompetanse og utrustning, men i mange tilfeller er årsaken også dårlig veistandard. I området jeg kommer fra, er det slik at det er noen steder hvor man nærmest hver vinter har to og tre fisketrailere som ligger «på skogen». Ja, de som er naboer der, sier at når løvet faller av skogen, blir den ikledd en ny drakt, og det er av enten laks eller torsk som kommer på greinene i skogen.

Det skal være trygt å ferdes på norske vinterveier. Vogntog som ikke er skodd for norske vinterveier, skal

bort fra veiene. I lys av flere ulykker sist vinter er det blitt innført tiltak for å bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten på vinterveiene. Med bakgrunn i alvorlige ulykker med tunge kjøretøy denne vinteren ba samferdselsministeren Statens vegvesen om å styrke kontrollinnsatsen i Norge, og spesielt i Nord-Norge. Tollvesenet fikk delegert myndighet til å styrke dekk- og kjettingkontrollene ved grenseovergangene. Den økte kontrollinnsatsen har avdekket store mangler på vogntogene og andre ulovligheter i bransjen. Dette viser med all tydelighet behovet for grenseoverskridende samarbeid for å oppnå gode resultater.

Å stanse alle vogntogene på grenseovergangene er ikke praktisk mulig – eller hensiktsmessig. En vil bruke unødvendige ressurser på å kontrollere mange vogntog som er i orden. Risikobasert kontroll i kombinasjon med digitale løsninger er nok det mest effektive tiltaket. Det er forskjell på å barbere seg og å skjære av seg hodet.

Som en del av EUs indre marked er det viktig at vi følger opp de avtalene vi har inngått, og viser oss som en god partner, slik at vi kan påvirke nytt regelverk til beste for vårt eget marked. Sosial dumping og ulovligheter må det være nulltoleranse for. Straffereaksjonene må komme raskt og være av en slik styrke at de avskrekker gjentakelse. I 2018 ble det satt i gang samhandlingsplaner mellom Vegvesenet, politiet, Arbeidstilsynet, tolletaten og skatteetaten – nettopp for å sette oss bedre i stand til å ta tak i disse problemene på en bedre måte.

De forslagene som ligger i representantforslagene, er alle ivaretatt i det arbeidet som er igangsatt av regjeringen. Vi får håpe at dette vil bidra til at forholdene blir bedre på vinterveiene.

Sverre Myrli (A) [12:38:55]: Så har vi også prøvd det – å ha innlegg fra statsråden og replikkordskifte først. Det fungerte jo, det også.

Hver eneste vinter er det de samme avisoverskriftene om utenlandske lastebiler som ligger i grøfta eller på andre måter hindrer trafikken og skaper store problemer. Derfor ønsket Arbeiderpartiet å fremme dette forslaget nå i vår, så vi kunne diskutere det også mellom vintersesongene, slik at dette ikke bare blir et tema når det er vinter og glatte og dårlige veger. Nå må det gjøres noe, og derfor har Arbeiderpartiet fremmet ti konkrete forslag.

Dette dreier seg om lastebiler på vinterføre, men det dreier seg også om mange andre ting. Når vi tidligere har snakket om tiltak for å ordne opp i transportnæringen, har det ofte dreid seg om tekniske ting – dekk, kjettinger, bompengebrikker og den type ting. Alt det er viktig – veldig viktig – men det er også viktig at vi jobber med det som har med lønns- og arbeidsbetingelser i transportbransjen å gjøre. Det er en klar sammenheng mellom tran-

fikksikkerhet, ulykker og lønns- og arbeidsvilkår i bransjen. Dette henger sammen, og derfor må det gjøres noe for å kjempe mot sosial dumping i transportbransjen. Det er også en medvirkende årsak til representantforslaget fra Arbeiderpartiet, med de ti konkrete punktene, som Senterpartiet og SV svært gledelig har sluttet seg til.

Tida tillater ikke at jeg går grundig igjennom alle ti forslag, men de er jo grundig redegjort for i representantforslaget og står også i innstillingen, så la meg bare kort nevne noen av dem.

Den siste tida har vi sett mange eksempler på hva som skjer med turbilnæringen i Norge. Den er mange steder nesten utkonkurrert av utenlandske aktører, utenlandske aktører med – jeg tror jeg vil si – varierende grad av seriøsitet. Etter innspill både fra turbilnæringen selv og fra de ansattes organisasjoner i turbilnæringen har vi derfor fremmet forslag om at grensen for å registrere seg i momsregisteret senkes slik at all turbusskjøring skal registreres og svares moms av. Alle utenlandske turbussoperatører bør pålegges å registrere seg i momsregisteret. Det er et konkret, enkelt forslag som det burde være mulig å innføre ganske raskt.

Arbeidstilsynet og Statens vegvesen må øke kontrollvirksomheten dersom vi skal få mer seriøsitet og få luket ut de useriøse aktørene i transportnæringen.

Vi mener også at det må stilles økte krav til fysisk utrustning i bilene på vinterføre, men også økte krav til kompetanse for sjåfører på vinterføre. Dette burde vi ha grepet fatt i nå og fått på plass strengere regler før neste vintersesong.

Det er også viktig at oppdragsgiveren i transportkjeden, altså den som kjøper transportoppdraget, får større medansvar for sitt kjøp av transporttjenester. Fra andre bransjer – bygg og anlegg, f.eks. – har vi sett at når den som sitter med det øverste ansvaret, også blir ansvarliggjort, er det veldig effektivt. Det samme bør vi også gjøre med transportoppdrag. Den som kjøper transportoppdraget, bør ha et strengere juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar ved kjøp av transporttjenester.

Staten er også en stor eier, og statens eierskap i de selskapene staten er eeneier eller delvis eier i, må brukes til også å jobbe for seriøsitet i transportbransjen og for å unngå sosial dumping.

Helt til slutt vil jeg ta opp forslagene nr. 1 og 2 i sak nr. 8, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV.

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

Siv Mossleth (Sp) [12:44:18]: Folk er blitt redde for å kjøre på norske vinterveier, og den farlige tungtransporten er hovedgrunnen til det. Jeg vil sitere samferdselstoppen i nord for å understreke alvoret i situasjonen:

«Vi lever med nordnorsk vinter, vi lever med at det tar tid å ruste opp veinettet i landsdelen, men vi lever ikke med at utenlandske vogntog, uegnet for vinterføre og våre vinterveier, blir en større og større trussel for oss alle.»

TØI-rapporten med tittelen «Internasjonalisering i godstransport på veg: sikkerhetskonskvenser, risikofaktorer og tiltak» er veldig tydelig på at manglende erfaring med og kompetanse for å kjøre på norske vinterveier og vinterkjøring er den største risikoen.

Folk i Senterpartiet på alle nivå er opptatt av trygg tungtransport og trygge veier, men da vi arbeidet med å fremme en sak om dette, var Rødt raskere ute. Vi valgte å bruke denne saken til å fremme våre forslag i stedet for å gjøre som Arbeiderpartiet, som fremmet en egen sak i ettertid.

Denne vinteren har det vært flere tragiske hendelser på norske vinterveier, med dårlig skodde vogntog og sjåførere som ikke behersker norske vinterforhold. Kontrollene har avdekket store mangler på altfor mange vogntog og også ulovligheter i bransjen. Situasjonen er alvorlig, og det er helt nødvendig med permanente tiltak for tryggere tungtransport. Det er en sammenheng mellom farlige vogntog, utbredt kabotasjekjøring og lønns- og arbeidsvilkår. Det er også veldig viktig å samordne kontrollinnsatsen fra de ulike kontrollatene, og kontrollørene må ha nødvendige sanksjonsmuligheter.

Forslag nr. 1 fra Senterpartiet er:

«Stortinget ber regjeringen redusere antall mulige kabotasjeopdrag fra tre til to.

Forslag nr. 2 er:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om elektroniske fraktbrev for transportnæringen.» – Dette fraktbrevet skal koples opp mot et register i sanntid.

Forslag nr. 3 er:

«Stortinget ber regjeringen innføre forhåndsbetaling eller andre garantiløsninger som sikrer at alle utenlandske vogntog betaler bompenger.»

Forslag nr. 4 er:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at bøtesatser knyttet til ulovlig bruk av avgiftsfri diesel gjøres lik for norske og utenlandske transportører.» – I dag er det strengere straff for norske transportører.

Forslag nr. 5 er:

«Stortinget ber regjeringen innføre et obligatorisk kurs på samme nivå som for norske sjåførere for å mestre norske vinterveier og sette strengere standarder for bilenes vinterutrustning.»

Forslag nr. 6 er:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en miljøstøtteordning for godstransport på jernbane. Miljø-

støtteordningen må legge til rette for at en større andel av godset flyttes fra vei til jernbane.»

Jeg tok dette opp med ministeren under replikkvekslingen, og det haster virkelig, for hvis vi får sammenbrudd for gods på bane, som vi faktisk er i ferd med å få, vil varemengde tilsvarende en kvart million vogntog per år bli overført til vei. Ministeren viste da til EØS-regelverket som setter grenser for hva vi i Norge kan gjøre med eget regelverk og egne virkemidler. Jeg håper at stadig flere ser hvor sterkt EØS-avtalen innskrenker det nasjonale handlingsrommet.

Jeg viser også til behandlingen av Senterpartiets representantforslag forrige fredag i Stortinget, Dokument 8:104 for 2018–2019, som sikrer at bedrifter, eksempelvis busselskap hjemmehørende i utlandet, må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge. Dette forslaget har Arbeiderpartiet tatt opp igjen, i et Dokument 8-forslag. Så de som stemte feil fredagen, har anledning til å rette det opp i dag.

Jeg tar opp Senterpartiets forslag.

Presidenten: Representanten Siv Mossleth har tatt opp de forslagene hun refererte.

Arne Nævra (SV) [12:49:46]: Disse to sakene, nr. 7 og 8, hører sammen. Dette dreier seg om en veldig alvorlig side ved norsk samferdsel – og hele den norske transportnæringen på vei.

Det er minst tre viktige felt disse transportsakene berører. Det har vært en tendens til at det er overskrifter om store vogntog som står på tvers av veien vinterstid – dårlig utrustede vogntog og dårlig opplærte sjåførere får overskriftene. Men det er bare toppen av isfjellet. Det er også alle disse andre forholdene som regjeringspartiene ikke peker noe særlig på, og som de prøver å unngå. Det gjelder arbeidsforholdene for sjåførene, det gjelder brudd på kabotasjereguleringen og til dels også kjøre- og hviletidsbestemmelser m.m. Det vi snakker om her, er – punkt én: Forskjellene i kår – på godt og vondt, kan vi si – mellom utenlandske og norske transportører og sjåførere på grensekryssende transport. Da er vi innom lønns- og arbeidsforhold, som jeg nevnte, men også konkurranseforholdene for norske transportbedrifter, og det er ganske vesentlig. Det andre punktet er selvfølgelig miljøspørsmålet. Mer og mer gods går på gummihjul, mens gods på skinner og kjøler tapere. Punkt tre er sikkerhetsspørsmål som er knyttet til dårlig skodde utenlandske vogntog, som jeg nevnte, og manglende kjøreferdigheter hos utenlandske sjåførere. Alt dette er vi innom i de to godsforslagene som foreligger her i dag.

Bakgrunnen for dette er sjølsagt det som også representanten Mossleth nevnte: EØS-avtalen og de fire frihetene. Sjølsagt er det det – dette med forflytting av kapital, arbeidskraft og næringsvirksomhet. Vi har sett en

kolossal økning av utenlandske vogntog i Norge, på norske veier. Ta en tur til Svinesund, så kan man se hvilket internasjonalt innslag som er der, og hvor lite det norske innslaget er. Det snakkes omtrent ikke norsk på den grensestasjonen. Det er store baltiske selskaper med 3 000–4 000 biler hver seg, og de vokser og vokser med et par biler hver dag. Vi har også blitt en del av det gjennom f.eks. Bring Trucking, som har etablert seg i Europa for å få lavere lønninger og lavere kostnader. De må sjøl-sagt utnytte systemet den motsatte veien.

Dette skal ikke bli noen EØS-debatt, det skal jeg la ligge, for det er også mye vi kan gjøre innenfor EØS-regelverkets handlingsrom. Først og fremst mangler vi ressurser til å kontrollere det regelverket som allerede er der, men vi mangler også verktøy som kontrollorganene kan bruke. Det er åpenbart når vi snakker med de folkene som er ute, enten det gjelder Arbeidstilsynet, Vegvesenet eller politiet – dvs., politiet har et verktøy, men det funker ikke. Det skal jeg komme tilbake til.

SV har mange ganger tatt opp dette med dårlig kontroll av utenlandske vogntog i Norge. Et av de største problemene er det jeg nevnte i replikkordskiftet med statsråden nettopp, at vi ikke har full oversikt over hvor mange vogntog som er i landet, hva de gjør, og slett ikke om de overholder lover og forskrifter. Vi har ikke oversikt. Første bud når det gjelder alle vedtak og i all forvaltning, uansett område, er at vi må ha kunnskap. Vi må vite hva vi snakker om, og det vet vi ikke. SV har gjentatte ganger, bl.a. i Representantforslag 22 S i denne sesjonen, fremmet forslag om et digitalt transportregister. Jeg vil etterlyse det hele tida, hver gang jeg har anledning, inn-til det er på plass. Jeg kjenner til at transportnæringens organisasjoner nå begynner å bli temmelig utålmodige her, og man har på nytt tatt opp det i dette treparts bransjeprogrammet. Jeg sier det igjen: Regjeringa nøler. Jeg sa også at dette ligner på en regjeringsbasert filibustertaktikk. Og hva er det som ligger bak at dette blir uthalt og uthalt så lenge? Jeg kan ha mine ideer om det. Jeg kan så vidt nevne det, hvis det ikke bringes videre: Er det fordi disse regjeringspartiene er interessert i lavest mulig kostnad for norske transportører, eller for norske oppdragsgivere? Jeg velger å ikke tro det, men jeg har mine mistanker om det.

Så vil jeg bare kort kommentere at vi stemmer imot tre av de løse forslagene, forslagene nr. 8, 9 og 10, fra Rødt, mens vi støtter forslag nr. 11. Så skal jeg komme tilbake til Senterpartiets forslag – vi støtter mange av dem.

Presidenten: Og representanten vil ta opp SVs forslag?

Arne Nævra (SV) [12:54:54]: Ja.

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

Jon Gunnes (V) [12:55:22]: Kabotasjekjøringen er ikke stor i Norge, men den er økende. Den utgjør vel 3,2 pst. for næringslivet nå og er såpass økende at vi virkelig bør ta i bruk nye tiltak. Heldigvis er det en prosess i EU som har kommet et stykke på vei. Det ser ut til at det kan bli et regelverk som er klart forbedret i forhold til dagens, at vi kan få litt mer kontroll på kabotasjekjøringen – og kanskje også at den ikke vokser sånn som den har gjort de siste årene.

Venstre hilser også velkommen moderne teknologi for å kontrollere ulovligheter. Komiteen var på Svinesund og var med på kontroll av store vogntog for ikke så lenge siden – snart en måned, kanskje. Det var ganske interessant å se hvordan man kunne kontrollere bilens beskaffenhet, og ikke minst se hva som var inne i bilen, og hva man fraktet. Det var en meget moderne teknologi, som var effektiv med tanke på å avsløre ulovligheter. Så det må man satse mer på. Det er veldig bra – både kompetansen til kontrollørene, slik jeg oppfattet det, og ikke minst utstyret.

Nå vil regjeringen gå inn for en støtteordning for transport av varer på tog. Vi har dessverre sett en klar nedgang i bruk av tog. Det er flere årsaker til det, bl.a. at det er konkurranse, men fortsatt hører jeg transportørene si at prisen på f.eks. strekningen mellom Oslo og Trondheim er lavere når man kjører med tog enn med bil. Men det er noen andre utfordringer som er i disfavør av toget, og det er særlig tidsbruken. Når man kjører fra Alna til Trondheim, til godsterminalen på Heimdal, bruker man nesten ti timer, mens en bil kjører på sju timer. Det er klart at disse tre timene er veldig verdifulle for mange som frakter varer, med tanke på kostnader og forventninger hos kunden. Derfor er det meget viktig det arbeidet som er satt i gang med f.eks. krysningsspor, lenger krysningsspor på Dovrebanen – og på Kvam og på Ler er det nå under bygging – og man ser fram til at de skal tas i bruk ganske snart. Derfor er dette et veldig viktig og riktig tidspunkt for at regjeringen nå går inn og støtter dette, slik at ikke denne næringen, altså gods med tog, faller helt bort. Fortsatt er det fem tog per døgn – omtrent – som går fra Oslo til Trondheim, og vi får håpe at vi kommer opp i seks og sju tog igjen ganske snart, sånn som det var for få år siden. En annen ting er at kanskje den beste godslinjen, og den mest økonomiske, sammenlignet med bil, faktisk er Trondheim–Bodø. Den er lang, og det er vel slik at tog egner seg best når det er lange strekninger. Dessverre er det litt for lite gods, men den bør i hvert fall forbedres, slik at vi ikke mister momentet med tanke på at tog har store fordeler.

Det regjeringen holder på med nå, er spennende. Samtidig må vi være på vakt når det oppstår situasjoner som er uheldige, slik at vi løser dem etter hvert.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her overtatt presidentplassen.

Bjørnar Moxnes (R) [13:00:33]: I januar mistet et vogntog kontrollen på E8 i Troms. Vogntoget traff en personbil, og Charlie Dan Lind havnet i koma. Det var han fram til han mistet livet i mars. Moren hans sa at da han døde, tok han en bit av hjertet hennes med seg. Charlie kommer aldri tilbake, men denne tragedien bør bidra til at farlige vogntog i framtiden stanses og kontrolleres på grensen. Moren til Charlie, Ramona Lind, sa følgende under rettssaken etter ulykken:

«Det er frustrerende å høre om en ulykke som kunne vært unngått hvis myndighetene hadde gjort det de skulle gjort for flere år siden. De skulle forhindre at sjåførene med disse uegnede kjøretøyene og manglende kjøreferdigheter for norske veier får komme over grensa.»

At ikke mer gjøres og har blitt gjort, handler ikke om mangel på kunnskap, men om mangel på politisk vilje. Det er bakgrunnen for at vi i vinter ba om strakstiltak mot farlige vogntog på norske veier. Det var nesten daglig livsfarlige situasjoner med vogntog ute av kontroll, som kom over i feil kjørebane, eller som fikk sleng på hengeren. At ikke flere liv gikk tapt i vinter, skal vi være veldig glad for, men neste vinter må vi være føre var. Vi ønsker kontroll av vogntogene på grensen, at dødsfellene stanses på grensen, og at kabotasjen blir stoppet.

I dag finnes det én forretningsmodell for transporttjenester. Det er EU sin, og den er fri flyt, billigst mulig sjåfører og billigst mulig kjøretøy. Dette fører til sosial dumping. Det fører til lav lønn, manglende pensjonsordninger, færre pauser, ikke tid til verken å spise eller sove godt når man er ute i oppdrag, og sjåfører som ikke har fått kurs i kjøring på vinterføre eller opplæring i hvordan man skal sikre lasten for at hengeren ikke skal havne over i feil kjørebane ved en brå sving.

Mange der ute vet at underbetalte, stuptrøtte og slitne sjåfører i vogntog med slitte dekk er livsfarlig. Vi vet at ved kontrollene på grensen ved fjelloverganger får så mange som halvparten av bilene som kontrolleres, kjøreforbud. Dette viser oss at det trengs langt kraftigere lut enn det vi har sett fram til nå fra regjeringen.

Vi vet også at kabotasje er å undergrave hele transportbransjen i Norge. Det betyr at man kan bruke langt rimeligere sjåfører enn vi har i Norge, til innenlands transport mellom destinasjoner i landet vårt. Det er egentlig forbudt, men EU har presset oss til å innføre et unntak for dette. Det unntaket ønsker vi i Rødt å fjerne, og det var det forslaget som også Fremskrittspartiet gikk

inn for da de var i opposisjon. Da ville også de få vekk kabotasjen, men i dag, i regjering, slår de ring rundt den samme kabotasjen av frykt for EU.

Vi vet også at noen tjener penger på billigst mulig transport. Det er transportkjøper. De har en plikt til å påse at sjåførene de bruker, har lønn de har krav på, men denne plikten ser kjøperne vekk fra. Åtte av ti transportkjøpere gir altså blaffen i påseplikten, og de må straffes hvis de gjør det.

Seks av ti sjåfører som kjører kabotasje innenfor turistbussmarkedet, vet vi at ikke får norske lønninger – noen så lite som 2 euro i timen. Dette er en skam. Det undergraver hele norsk transportnæring. Det er umulig for en som skal betjene et norsk huslån og har norske kostnader, å konkurrere mot sjåfører som har ned mot 2 euro i timen. Dette må det strammes inn på. Det må innføres bøter som virkelig svir for transportkjøpere som overser påseplikten. Det er det Rødt bl.a. foreslår. Vi håper at Stortinget i dag tar ansvar, innfører og vedtar tiltak som kan få slutt på at vi har livsfarlige vogntog på veiene våre, og sikrer tryggheten for dem som ferdes daglig på norske veier.

Presidenten: Vil representanten ta opp Rødts forslag?

Bjørnar Moxnes (R) [13:05:30]: Ja.

Presidenten: Representanten Bjørnar Moxnes har tatt opp de forslagene han refererte til.

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

Oystein Langholm Hansen (A) [13:05:48]: Begge disse sakene tar i utgangspunktet opp forhold som er med på å gjøre norske veier mer utrygge enn nødvendig, også det med at man opplever et stadig større press på lønns- og arbeidsforhold i denne sektoren, for dette henger sammen.

Denne uken kunne vi lese om to polske vogntog som kjørte sammen og ble stoppet på E18 ved Porsgrunn. De ble begge ilagt bruksforbud fordi lasten var altfor bred etter norske regler, og de hadde ikke følgebil. De fikk altså bruksforbud. Fem timer senere, etter at kontrollen var over, ble de på nytt stanset på E39 ved Krossmoen. Nå blir de selvfølgelig tiltalt for disse forholdene.

I kontrollen på Krossmoen ble også en latvisk sjåfører stanset. Han forsøkte riktignok å unndra seg kontroll ved å kjøre forbi, men han ble stoppet og ledet tilbake til kontrollpunktet. Det viste seg at det var veldig mye galt med det kjøretøyet. Blant annet hadde ikke sjåføren registrert kjøre- og hviletid. Han kjørte med defekte bremseser, hadde grov overlast og hadde ikke kjøreløyve.

Heldigvis gikk det godt i disse to eksemplene. Men dette er bare et par eksempler på hva som foregår på norske veier. Dersom ingenting skjer, ser jeg med gru fram til nok en vinter med sånne transporter på glatte, norske vinterveier.

Statsråden sier i sin kommentar til forslag nr. 8 at Samferdselsdepartementet ikke har noe direkte forvalteransvar for statlige interesser i selskaper som utfører veitransport. Dette er en omskriving av sannheten som Arbeiderpartiet ikke synes noe om. At norske, statseide selskaper er med på å eskalere disse forholdene, er utvilsomt tilfellet. De siste par årene har vi jevnlig hørt rapporter om selskapet Bring Trucking, som eies av Posten, og som har etablert seg i Øst-Europa med én ting for øye, nemlig å skaffe seg billige sjåførere som deltagere i den negative spiralen når det gjelder lønns- og arbeidsforhold i den europeiske transportsektoren. Vi vet at det er staten, ved Nærings- og fiskeridepartementet, som forvalter eierinteressene. Enn så lenge er ikke departementet privatisert, men hvem vet – i disse privatiseringstider.

Nok en gang forsøker regjeringen å revaske seg.

Ingalill Olsen (A) [13:08:43]: Representantforslaget fra Arbeiderpartiet tar for seg det store bildet knyttet til trygghet på norske veier. Vi ser stadig eksempler på at det foregår ting på våre veier som ikke bør skje. Noe som er en gjenganger, er utenlandske vogntog som ikke er skodd for norske vinterveier. I Finnmark foregår svært mye av transporten av fisk langs våre veier. Det er dessverre ikke sjelden kost at veiene er sperret av traile-re som har tung last og ikke skikkelig vinterutstyr. Behovet for opplæring er til stede, og vi må forsikre oss om at sjåførere som kjører inn i Norge, er kvalifisert til å takle norske vinterveier, som kan være både bratte, smale og islagte.

Konklusjonen på dette må være at Statens vegvesen må øke kontrollene på grensen og langs veiene, ikke bare inn i landet, men også langs veiene, for å sikre kvalitet på dette. Komiteen møtte Statens vegvesen på Svin-sund og fikk interessant informasjon fra dem. De fortalte bl.a. at de hadde hatt en storkontroll nordpå sist vinter, og meldte dessverre om at det ble avdekket svært mange kritikkverdige forhold i den kontrollen.

Vi kjenner til at mange sjåførere i transportbransjen er underbetalt og offer for sosial dumping. Det er misbruk av mennesker, men det fungerer også konkurrans-evridende for norsk transportbransje. Det må tas grep for å få kontroll over brudd på både arbeidsmiljøloven og vegtrafikkloven.

Staten sitter på mange virkemidler for å regulere og trygge transporten: lovgivning, kontroll og oppfølging. Forslag nr. 8 i Arbeiderpartiets representantforslag sier noe om at staten skal bruke sitt eierskap til aktivt å frem-

me et seriøst arbeidsliv, med like konkurransevilkår i transportsektoren, samt at statlige selskaper og virksomheter skal etterleve seriositetskravene. Det vil bli lettere dersom Norge setter dette på dagsordenen, slik at utenlandske operatører kjenner til kravene i Norge og hva det vil bety hvis de ikke følges.

Representantforslaget er godt gjennomarbeidet for å peke ut en retning for en tryggere og mer anstendig transportsektor i Norge. Jeg har sjelden vært så skuffet over å registrere at flertallspartiene ikke finner å stemme for ett eneste forslag og stemmer det ned.

Arild Grande (A) [13:11:37]: Arbeiderpartiet kjemper for et trygt og rettferdig arbeidsliv, med hele, faste stillinger og en lønn å leve av. Derfor fremmer vi en rekke forslag om hvordan vi kan sikre dette i hele arbeidslivet, også i transportnæringen. Men også på dette området ser vi en passiv regjering, som enten ikke er villig til å lytte, eller som skyver problemene foran seg.

Vi ser økende forskjeller i arbeidslivet, både i lønn og i maktforhold, noe som legger press på arbeidslivet vårt og den norske samfunnsmodellen. Særlig tydelig ser vi dette i transportnæringene, som i seg selv er grenseoverskridende, og som lever i en svært tøff internasjonal konkurranse. Det finnes alltid noen som kan gjøre jobben billigere, og mange arbeidstakere tvinges derfor til å konkurrere mot hverandre om stadig dårligere lønns- og arbeidsvilkår – et «race to the bottom» vi ikke kan sitte stille og se på.

Arbeidsgivere som i utgangspunktet ønsker å drive seriøst og behandler sine ansatte skikkelig, forteller at de også nærmest blir tvunget til å drive som de useriøse – hvis ikke taper de i konkurransen. Nye organisasjonsformer og nye teknologiske ordninger gjør at arbeidstakerne blir brikker i et arbeidsliv som går i retning av et løsarbeidersamfunn.

Arbeiderpartiet vil bidra til at de seriøse kan vinne flere konkurranser, og til at arbeidstakerne får økt trygghet. Ved siden av tydelige regler, effektive tilsyn og strenge sanksjoner vil jeg peke på bestillerens ansvar. Vi kan ikke fortsette med en utvikling hvor den som bestiller, utelukkende velger ut fra pris, og at virksomheter som bestiller, bare lukker øynene for hvordan lønns- og arbeidsvilkårene blant sjåførene er. Derfor foreslår vi å ha et tydeligere ansvar for oppdragsgiverne ved kjøp av transporttjenester. Offentlige aktører har et særskilt ansvar.

Når det gjelder staten som eier, må det gis en tydelig beskjed om at man ikke skal delta i lavpriskarusellen. Man må ta lederskap og ansvar for å bidra til et seriøst arbeidsliv, og her har regjeringen et åpenbart ansvar for hvilke signaler som blir gitt. Framfor å få bortforklaringer og ansvarsfraskrivelse vil vi gjerne høre hva regjerin-

gen akter å gjøre med sitt eierskap overfor statlige aktører for å bidra til et seriøst arbeidsliv. Kommuner som bestiller transportoppdrag, bør også benytte seg av gode seriøsitetkrav, som f.eks. Oslo-modellen.

Dessverre får vi ikke flertall for våre forslag, men Arbeiderpartiet lover å fortsette kampen for et ansvarlig arbeidsliv, et styrket norsk næringsliv og sikkerhet langs våre veier.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:14:55]: Senterpartiet har fremmet en rekke forslag i disse dokumentene. Det er en oppfølging av vårt vedtak på landsmøtet, hvor dette var debattert meget grundig og, jeg vil si, med stor entusiasme og egentlig litt oppgitthet. Folk hadde veldig mange konkrete eksempler på at dette er en situasjon som oppstår på norske veier, og som alle ønsker å gjøre noe med, inkludert regjeringen, men det er vanskelig. Det er det det dreier seg om.

Etter mange debatter i Stortinget har vi vel kommet til den erkjennelsen at det er tiltakene og oppfølgingen som her er viktig, og hvordan det gjøres. Våre forslag omhandler både kabotasje og elektroniske fraktbrev koblet opp til registre i sanntid som muliggjør bedre samarbeid med ulike kontrollinstanser. Vi har forslag om garantiløsninger for bompenger, om bøtesatser for ulovlig bruk av anleggsdiesel, om obligatoriske kurs for å mestre norske vinterveier og om miljøstøtteordning for gods på bane – også det selvfølgelig for å unngå farlig tungtransport med sjåfører som ikke mestrer norske veier.

Vi vil også vise til behandlingen av representantforslaget Dokument 8:104 for 2018–2019, som sikrer at bedrifter, eksempelvis busselskap hjemmehørende i utlandet, må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge.

Senterpartiet mener regjeringen må intensivere kontrollen av utenlandske turbusser, bl.a. for å sikre at selskapene som eier bussene, er registrert i merverdiavgiftsregisteret.

Vi kjenner til en sak som er omtalt i NRK, om kabotasjereglementet. Reglene for busselskapene er litt annerledes enn for dem som er i tungtransporten. Det er et midlertidig kabotasjeregulativ, og den kontrollen er nesten helt umulig å følge opp. Det betyr i praksis, er at vi har utenlandske busser i Norge, som er her hele sesongen og ikke er utenfor den norske landegrensen, og de opererer da bare innenlands, innenfor det norske markedet. I tillegg betaler de ikke bompenger, og de sørger ikke for å gjøre opp for seg på andre måter. Dette er en jobb som må intensiveres ganske betraktelig.

Til slutt vil jeg si noe om hensiktsmessigheten ved å bruke administrative sanksjoner i form av forenklet forelegg for å sikre en mer effektiv oppfølging av brudd på kabotasjeregulativet, herunder nivået på forelegge-

ne. Dette har Stortinget bestemt, og det vi er opptatt av, er at dette blir fulgt opp i praksis.

Åsunn Lyngedal (A) [13:18:09]: Jeg bor i den kommunen i Nord-Norge som har flest vogntog langs sine veier. Det skyldes fersk fisk. Når fersk fisk skal fra kysten og ut til markedet, tas det enten med tog eller vogntog. Kommunen jeg bor i heter Narvik, for dem som ikke har skjønt det allerede.

Veldig mange vogntog skal til Narvikterminalen, og det er bra, for da tas det lengste strekket fram til markedet med et elektrifisert tog via Sverige. Jeg må få nevne til representanten Gunnes at det mest lønnsomme strekket for gods på tog er nok det mellom Narvik og Alnabru. Og som han riktig var inne på; det skyldes lengden på strekningen.

Dessverre går en stadig økende andel av denne ferske fisken ut med vogntog, og det er flere årsaker til det. Man får dessverre ikke betalt for å velge miljøvennlig transport for fisken sin. Det burde vi ha lett etter løsninger på. I tillegg gjør manglende investeringer i banen og manglende og dårlig vedlikehold at jernbanen blir en upålitelig vei for mange. Den må være både tilgjengelig og pålitelig.

Veldig mange vogntog kjører ut av Norge via en grenseovergang i nord, og de aller fleste gjør det via E10 og Bjørnffjell. Veien er veldig ofte stengt, og vinterdriftsstandarden er langt unna det man kan se f.eks. på grenseovergangen i Østfold over Svinesund. Veldig mange er blitt reddet for å kjøre bil på veiene våre om vinteren, og det skyldes disse vogntogene.

Representanten Moxnes var inne på den ulykken som skjedde med en ung student fra Sortland, som døde. Det var en vekker for mange. Det er rapportert om veldig mange som har fått sleng på hengeren på nordnorske vinterveier og kommet over i motsatt kjørefelt. Derfor er jeg veldig glad for og vil understreke viktigheten av de kravene til dekk som bl.a. Arbeiderpartiet fremmer forslag om i denne saken. Det er veldig viktig at de kravene til dekk også gjelder for hengerne. Det er beklagelig at regjeringen ikke støtter forslaget, men vi kan jo håpe at de gjør som de gjør noen andre ganger – stemmer det ned i første runde og kommer tilbake med forslaget i egen regi.

Jeg skulle ønske at tollklareringen over Bjørnffjell kunne digitaliseres, for i stedet for at tollerne satt og brukte tiden på tollklarering, kunne man brukt den til kontroller. Vårt smale land med lang grense mot Sverige gjør at vi har veldig mange utenlandske aktører på veien. Arbeiderpartiet synes ikke det er noen løsning å stenge denne grensen, sånn som SV, Senterpartiet og Rødt noen ganger kan synes å mene. Men vi skal stille krav til dem som kjører hos oss, og vi ser at arbeidsfor-

holdene betyr mye. Det er veldig viktig at vi tar tak i arbeidsgivers påseplikt.

Helge Orten (H) [13:21:18] (komiteens leder): Dette er en problemstilling vi jobber med kontinuerlig. Jeg skal ikke gå inn på de enkelte forslagene i særlig grad, for jeg syns statsråden, som også representanten Myrli sa i sitt innlegg, har gitt en ganske utførlig redegjørelse for det. Jeg syns også statsråden ga en god redegjørelse for det kontinuerlige arbeidet som pågår i regjering, i departementet, knyttet til disse problemstillingene.

Vi deler en felles målsetting. Vi har en nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken i Nasjonal transportplan. Vi er alle opptatt av at vi skal ha gode og skikkelige arbeidsvilkår i transportbransjen. Det gjør at vi stort sett deler de felles målsettingene knyttet til utvikling av bransjen, i hvert fall i de store trekkene.

Jeg har lyst til bare å peke på noen ting som jeg syns er litt interessant i denne debatten. For det første er ikke proteksjonisme noen løsning for et lite land i ytterkannten av Europa, som Norge, som er helt avhengig av å leve av handel med andre. Tvert imot er vi helt avhengig av å ha åpne grenser – ikke åpne grenser i den forstand at det er fritt fram, men et åpent forhold til resten av verden. Vi må handle med andre, og vi må sørge for at vi også kan utveksle varer på tvers av disse grensene. Det betyr også at vi må ha aksept for at det finnes utenlandske aktører som kjører i Norge.

Det er forskjell på lovlig kabotasje og ulovlig kabotasje, og det er forskjell på seriøse aktører og useriøse aktører. Vi skal være ganske tydelige på at de useriøse aktørene vil vi gjerne ha ut av dette markedet, og det fortest mulig. Det blir det jobbet med på forskjellige områder.

Transportkjøperen var nevnt her. Ja, jeg er helt enig, transportkjøperen har et betydelig ansvar her, og jeg tror at skal man ha bærekraftige bedrifter framover, må man også ta et ansvar for transporten av varene til og fra markedet. Det nytter ikke bare å skyve det ansvaret over på en transportbransje, her må også transportkjøperen ta et betydelig meransvar. Det betyr også at det offentlige som transportkjøper må ta et betydelig ansvar for sine bestillinger.

I tillegg har vi økt antall kontroller. Representanten Grande snakker om en passiv regjering. Vi økte altså antall kontroller med fire ganger da vi tok over i 2013, det ble vel gjort i 2014 eller 2015, tror jeg. Det betyr at hvis man skal beskrive denne regjeringa som passiv, hva vil man da beskrive den forrige regjeringa som? Jeg tenker at det er greit å få debatten ned på et noenlunde realistisk nivå. Vi gjennomfører flere kontroller, kontrollene blir gjennomført smartere, og det er bedre samordning mellom Arbeidstilsynet, politi og toll enn det var tidligere.

Jeg er helt enig i at strenge sanksjoner er viktig. Det er viktig å ha tøffe gebyrsatser. Statsråden signaliserer helt tydelig at det er noe også regjeringa jobber med, og jeg tror det vil være smart at vi både avkriminaliserer og gir større mulighet for å skrive ut gebyr, men også at gebyrene svir.

Siv Mossleth (Sp) [13:24:40]: NHO Transport uttalte i Nettavisen at poenget i Senterpartiets forslag om å sikre at bedrifter, eksempelvis busselskap hjemmehørende i utlandet, må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge, var veldig viktig. Det vil gi over 100 mill. kr mer i statskassa. Det er mer enn de pengene regjeringssida har bevilget – og som er varslet bevilget til neste år – til miljøstøtteordningen for gods på bane. Like viktig er det at det vil gi mer rettferdige konkurransevilkår i turbussnæringen. Forslaget er faktisk enda mer relevant i dag enn da Senterpartiet fremmet representantforslaget. Grunnen til at det er blitt mer relevant, er at det i midten av mai ble lagt fram et forslag om å endre momssatsen i persontransportnæringen fra 12 pst. til 23–25 pst. Det forslaget ligger som svar på regjeringsplattformens bestilling om å utjevne momssatsene.

Senterpartiet ser det også hensiktsmessig med økt fokus på ansvarliggjøring av oppdragsbestiller og styrking av nødvendig grensekontroll. Grensekontrollen skal ikke skje på bekostning av kontroller ute, der det er vinterføre, men som målbevisst skadebegrensning og gjerne ved automatiske tiltak, slik eksempelvis representanten Lyngedal fra Narvik nevnte i sitt innlegg. Vi vil derfor støtte Rødts forslag nr. 8 og 11 og SVs forslag i sakene.

Arne Nævra (SV) [13:27:14]: Jeg har lyst til å ta opp et ganske viktig virkemiddel som flere har vært inne på – jeg tror det senest var representanten Orten. Det gjelder vedtaket i Stortinget i denne sesjonen – i tilknytning til vårt Dokument 8-forslag, tror jeg – om at vi i større grad må komme inn på forenklet forelegg istedenfor at det blir politisaker. Det er åpenbart et viktig virkemiddel. Jeg er glad for at det kommer signaler om at regjeringa jobber med det, og jeg vil tro at når stortingsflertallet sier det, blir det fulgt opp. Vi får bare sitte på skuldra og følge med. Det er et veldig viktig tiltak. Det sier i hvert fall alle kontrollører jeg har vært i kontakt med. De ser hvordan saker i stor grad blir henlagt hvis de blir anmeldt til politiet.

SV vil peke på muligheten for streng tilbakeholdsrett ved overtredelser av lovverk og forskrifter. Det er kanskje det sterkeste virkemiddelet vi har ved brudd på gjeldende regelverk – det kan være både kabotasje- og andre regelverk – at man kan stoppe vogntogene fra å kjøre videre før kortet eventuelt er dratt, altså før even-

tuelle skyldige gebyr og tidligere gjeld er betalt, og ved brudd på en eventuelt akutt situasjon. Jeg mener det er tilsvarende ordninger i Tyskland – i hvert fall sier sjåførene det – i Portugal og delvis i Sverige. Dette er helt vesentlig. Hvis man ikke har det virkemiddelet, har selvfølgelig heller ikke sjåførene noe særlig å frykte. I stor grad kjører de videre. De kan kjøre videre med gjeld til den norske staten. Det er jo ikke sånn det skal være. Til og med bomavgifter blir det rapportert om at ikke blir krevd inn. Vi har ikke hatt noen virkemidler til det.

Ingen i Norge har større kompetanse knyttet til transportkriminaliteten enn utekontrollørene. De ser dette – de som jobber i Statens vegvesen. Vi ser hvor handlingslammet de er når det gjelder internasjonal transportkriminalitet, så vi trenger de sanksjonsmulighetene. Derfor ønsker SV, som vi har nevnt i innstillinga, at Statens vegvesens utekontroll omdefineres til et slags transportpoliti, litt etter mønster som i Tyskland med «autobahnpolizei».

Jeg vil til slutt si at vi går inn for Senterpartiets forslag nr. 2–6, men kan ikke være med på forslag nr. 1, for det synes jeg er utenfor vår rekkevidde.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [13:30:36]: Jeg synes det har vært svært mange gode innlegg i salen i denne saken. Det viser at vi alle sammen er utålmodige etter å få ryddet bort disse problemene fra norske veier. Det er også bra at man er utålmodig etter å få gjennomført tiltak som skal bidra til dette, men samtidig må man gi de virkemidlene som regjeringen har satt i verk, muligheten til å virke.

Noen har kanskje vært litt mer utålmodig, i form av at man har signalisert at regjeringen ikke gjør noe. Men det kan man med rette si er feil, for det har nå vært igangsatt strengere tiltak for å skjerpe inn når det gjelder utstyret som bilene har, ved at man kan holde igjen kjøretøy og faktisk bruke hjullås dersom de ikke tilfredsstiller norske regler. Man har også jobbet systematisk opp mot EU for å få på plass bedre kompetanse hos utenlandske sjåførere som skal ferdes på norske veier. Dette vil komme på plass i 2020. Så det er ikke slik at ingenting har vært gjort. Svært mange av dem som har vært utålmodige, representerer partier som har sittet lenge, lenge i regjering i Norge. Dette er, som jeg sa i et tidligere innlegg, ikke en ny problemstilling. Det er ikke et nytt fenomen, det har vært slik i mange, mange år i Nord-Norge.

Så har problematikken rundt sanksjoner overfor transportkjøperen vært løftet. Ja, det er slik at svært mange av dem som kjøper transport innenfor fiskerinæringen, faktisk er de som har kjøpt lasten. Lasten selges i lageret til f.eks. fiskeoppdretteren, slik at det kan like gjerne være en utenlandsk transportør som har kjøpt tjenesten, og det problematiserer det å aksjonere over-

for disse transportkjøperne. Men undertegnede er helt enig; selvfølgelig må det strengere tiltak til for at det også blir sanksjonert overfor transportkjøper. Mange av lakseoppdretterne langsetter kysten har lenge vært med på en ordning hvor de faktisk ser til at kjøretøyene er i god stand, men det er vel slik at de ikke helt har kompetanse til å kunne gripe inn på samme nivå som Statens vegvesen kan gjøre.

Det er bra at det er en utålmodighet, men jeg synes vi skal gi regjeringen muligheten til å få de tiltakene man har satt i verk, til å virke, og de tiltakene er alle sammen av en sådan karakter at de dekker opp de forslagene som ligger i saken.

Øystein Langholm Hansen (A) [13:33:41]: Statsråden fikk i dag skryt av representanten Myrli, og uten at jeg skal love at det blir en vane, kan jeg si at jeg er enig i Myrlis skryt.

Men det er ikke alt vi er enige om, det sa også Myrli, og solidaransvar har vist seg å være ganske effektivt i arbeidslivet, dersom det blir fulgt opp av myndighetene. Derfor ligger det i denne saken inne et forslag om at den som eier varene i lastebilen eller på vogntoget, skal ha økonomisk, juridisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver. Dette liker ikke statsråden og departementet noe særlig. I stedet for at man går inn i forslaget med en positiv holdning, problematiseres det. I kommentaren fra departementet står følgende innledende setning:

«Eit generelt objektivt medansvar for oppdragsgjevar kan skape utfordringar.»

Dette gir en indikasjon på hva som følger i resten av kommentaren, der varekjøperens konsekvenser og utfordringer problematiseres veldig. At det gir veldig mange familier utfordringer når det skjer ulykker, eller at det er store utfordringer for sjåførene, skjenkes ikke én tanke i resten av kommentaren til dette forslaget. Et slikt solidaransvar vil nemlig gjøre at oppdragsgiveren stiller de kravene som skal til for at transporten av varer, enten ut av landet eller inn i landet, skjer på betingelser og under forhold som sikrer både sjåfør, møtende bilister og godset på best mulig måte.

At det er mange forhold som ikke oppdragsgiveren har kontroll over, er det vel ingen som kan nekte for. Men hensikten med forslaget er å sørge for at oppdragsgiveren gir et signal om at brudd på regler og dårlig materiell ikke er greit. At allmenngjøringsinstituttet sikrer lønns- og arbeidsforhold gjennom et solidaransvar, er bra, men det burde ikke gjøre at ikke vareeieren også får et noe større ansvar.

Sverre Myrli (A) [13:36:11]: Det er tidligere i debatten vist til komiteens svært interessante og matnyttige besøk på Svinesund for noen uker tilbake, der vi besøk-

te både kontrollører fra Statens vegvesen og tollvesenets folk. Vi fikk klare tilbakemeldinger under det besøket.

En av de tingene som ble tatt opp, var hvor vanskelig det er for de ulike etatene å utveksle opplysninger, f.eks. tollvesenet, Statens vegvesen og Arbeidstilsynet. Det ble til og med tatt opp fra tollvesenets folk at de har store problemer med å bruke egne opplysninger videre, fordi dataene må slettes veldig fort.

Alle kjøretøy som passerer grensa, eller iallfall veldig mange av dem – jeg skal ikke gå inn på det tekniske – har Tollvesenet veldig god kontroll på, men de opplysningene må slettes så raskt at veldig ofte får de ikke brukt de opplysningene videre. Det er klart vi skal ha sterke regler for å ta vare på personvernet, selvsagt, men kjøretøyet – lastebiler og biler som brukes i næringstransport – må det være mulig å registrere i sterkere grad, og de opplysningene må kunne brukes av de ulike etatene seg imellom.

Så vil jeg si at de som stoppes og ikke har orden i papirer og orden i regler, må få kjøreforbud på stedet. Komiteen har vært på besøk i Tyskland og Sveits, forrige periode var komiteen også i Østerrike, og der er de beinhard. Har man ikke papirene i orden, har man ikke betalt avgiftene, er det et eller annet som ikke stemmer, ja, da gis man kjøreforbud på stedet, der og da, til man får gjort opp for seg, og til man har alt i orden med papirer og tekniske ting. Sånn må vi gjøre det også i Norge. Det er utrolig at vi har kommet i en situasjon der Tyskland har strengere krav til vinterdekk på lastebiler enn det vinterlandet Norge har.

Det er jobbet mye med obligatorisk bompengebrikke. Det tok sin tid, endelig kom det. Men det er ikke krav om at det skal være innbetalt på brikken, eller at brikken skal være koblet til kredittkort. Vi får masse tilbakemeldinger på at de har brikke, for det er det krav om, men de betaler likevel ikke bomutgiftene, noe som medfører at det er sterkt konkurransevridende overfor norske transportører. Så det gjøres veldig mye bra, men vi må bli tøffere. Det går litt for smått, og vi er litt for snille. Vi må bli litt tøffere.

Hvis presidenten tillater det, vil jeg komme med en stemmeforklaring på vegne av Arbeiderpartiet: I sak nr. 7 vil vi stemme for forslagene nr. 2–6, fra Senterpartiet, og forslag nr. 11, fra Rødt, og i sak nr. 8 vil vi stemme for forslagene nr. 3 og 4, fra SV.

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

Arne Nævra (SV) [13:39:43]: Jeg har vært litt ut og inn av salen, men jeg kan ikke huske at så mange har pekt på problemet som gjelder kjøretøy under 3,5 tonn.

Det er jo et spørsmål som mange i norsk transportbransje har vært opptatt av, særlig at grensekryssende trafikk på 3,5 tonn og under går litt under radaren. Hvis vi ser på Svinesund, for å bruke det eksempelet igjen, står det ganske mange biler der med dette kapellet, og de er altså innenfor grensa. Da gjelder ikke regelverket som gjelder for biler over 3,5 tonn verken når det gjelder kabotasje eller annet.

Jeg ser at statsråden i brevet til komiteen svarer – og henviser til det svaret han ga meg på et spørsmål – at Europa jobber med det.

Det virker som statsråden venter på Europa. Kan statsråden svare på om han har noe konkret på gang nå?

Statsråd Jon Georg Dale [13:41:01]: Når ein får skryt frå to Arbeidarparti-representantar same dag i same debatt kan det jo minne om kollektiv sviikt. Likevel har eg behov for å gje nokre kommentarar til ein del av dei tinga som fleire representantar har vore innom.

Til representanten Langholm Hansen: Eg skulle, ærleg snakka, ønskje at ein del av desse problema hadde enklare svar enn dei har. Men det er lett å seie at vi har påseplikt og solidaransvar og det eine med det andre, men viss det rett og slett er pallar frå 30 ulike aktørar på den same lastebilen – kven held vi eigentleg ansvarleg då? Viss alt vart sjekka då pallen vart henta på fiskemottaket, mens han seinare er lasta om til ein aktør ein aldri har sett – kven held ein då ansvarleg? Det er det som er utfordringa i denne marknaden. Det hadde vore veldig greitt, også for regjeringa, viss slike praktiske problem hadde enkle politiske svar. Det har dei ikkje, difor har eg også tillate meg å gjere greie for det i svaret til Stortinget, slik at Stortinget er i posisjon til å gjere opplyste val om vegen vidare.

Til representanten Sverre Myrli, som er innom f.eks. behovet for køyreforbod og har sterke reaksjonar på det: Eg sende så seint som denne vinteren klare føringar til Statens vegvesen om at alt handlingsrom – innanfor dei lovene som Stortinget har gjeve, dei forskriftene som regulerer vidare – skal brukast til å halde igjen køyretøydersom ein har brote reglane. Så med andre ord: Alt handlingsrom som Stortinget har gjeve for å overhalde slike sanksjonar, er det pålegg og føringar frå meg til etatane om å bruke.

Så er eg einig med representanten Sverre Myrli i at vi framleis har litt å gå på når det gjeld dekkutrusting. Men når ein seier at det går litt for smått: Då Arbeiderpartiet sist styrte, var det ikkje krav til vinterdekk i det heile. Det er gjennomført store, strukturelle grep, som framleis er under arbeid, og eg trur eg skal nøye meg med å seie at eg set pris på at Arbeiderpartiet har fått opp auga for dette. Det har vore mykje å rydde opp i, vi er på rett veg, og vi er einige om mange av desse tiltaka. Nokre ting går

raskt å få på plass, vinterdekk vil forhåpentlegvis vere på plass før neste vinter, andre ting er dessverre meir samansett. Men i sum skal regjeringa fortsetje å styrkje trafikkisikkerheitsarbeidet og krava til utrusting for køyre-tøy som beveger seg på norske vinterveggar.

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

Sverre Myrli (A) [13:44:05]: Arbeiderpartiets øyne har nok vært åpne lenge, for kampen mot sosial dumping er et av de viktigste områdene vi jobber med. Og i vår regjeringstid – nå begynner det å bli altfor lenge siden – ble det lansert tiltaksplan etter tiltaksplan mot sosial dumping, men dette er et område der vi aldri blir ferdige i politikken, fordi det kommer nye utfordringer. En tetter noen hull, og så oppstår det nye. Vi må huske på at det er store, internasjonale krefter som står bak – og det er masse penger bak – det å utnytte huller i regelverket, finne på nye måter. Så kampen mot sosial dumping blir vi aldri ferdige med. Derfor må vi stadig jobbe med dette og stadig være offensive og fremme nye tiltak.

Og for at alt skal være riktig: Jeg glemte i stad å si at vi også støtter SVs forslag nr. 7 i sak nr. 7.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 7 og 8.

Sak nr. 9 [13:45:08]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bengt Fasteraune, Siv Mossleth, Heidi Greni og Willfred Nordlund om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinet (Innst. 389 S (2018–2019), jf. Dokument 8:131 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 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.

Morten Stordalen (FrP) [13:46:02] (ordfører for saken): La meg først og fremst takke komiteen for samarbeidet i denne saken.

Representantforslaget tar opp i seg at man ønsker et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveier. I behandlingen av saken viser man til at Senterpartiet fremmet et

likelydende forslag 30. januar 2018, og at Stortinget i forbindelse med den behandlingen fattet vedtak i salen, etter forslag fra flertallspartiene, hvor Stortinget ba regjeringen utrede en påskjønnsordning i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan, der fylkeskommunene etter en forpliktende plan kan søke om merfinansiering fra staten etter gitte kriterier.

Dernest var det et annet forslag hvor Stortinget, i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan, ba regjeringen om å kartlegge hvilke strekninger av fylkesveiene og riksveiene som er de viktigste eksportveiene, og i den forbindelse vurdere hvordan viktige eksportveier bedre kan rustes opp til å dekke næringslivets behov. Det har vi merket oss er hensyntatt i statsrådets bestilling av framtidsskildre i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan. Der stopper også komiteens samstemthet.

For flertallet og Fremskrittspartiet er det viktig å vise til at bevilgningene til fylkesveier er tredoblet under Solberg-regjeringen. Vi er skjønt enige om at det er store etterslep på en del av fylkesveinet, men jeg har også merket meg at det er store variasjoner i hvem som styrer fylkeskommunene, og hvordan fylkene prioriterer de midlene de får, og at de kanskje ikke prioriterer like godt.

Det er også besnærende, når Senterpartiet nå etterlyser bedre vedlikehold på fylkesveinet, å minne om at 1. januar 2010 overlot Senterpartiet, med samferdselsministeren, 17 000 km vei til fylkeskommunene, uten at pengene fulgte med. I tiden før det fikk daværende regjering, med Senterpartiet i spissen, kritikk for at riksveinet forfalt. Nå merker jeg meg at det er i en del av de samme fylkeskommunene hvor Senterpartiet er med og styrer, man etterlyser noe for fylkesveiene.

Dette har regjeringens partiene skjønt og sett er et stort behov. Derfor er det også i forbindelse med Nasjonal transportplan, som skal rulleres, og der dette skal tas inn i, stor grad av inkludering og involvering. Statsråden og regjeringen inkluderer nå fylkeskommunene og hører med dem før man kommer med en plan, rett og slett fordi man ønsker å inkludere og involvere tidlig i prosessen, så fylkeskommunene sammen med kommunene og næringslivet kan si sitt og prioritere slik de vil. Derfor hilser vi velkommen en ny Nasjonal transportplan og det arbeidet som venter oss for å ivareta fylkeskommunenes veinett bedre, slik fylkeskommunene selv ønsker.

Kirsti Leirtrø (A) [13:49:09]: Så er vi igjen tilbake til diskusjonen om fylkesveiene våre, og Fremskrittspartiet fortsetter å snakke om hvor mye de har gitt til disse veiene – uten å ta inn over seg at forfallet øker med 3 mrd. kr hvert år.

Vi har en økende belastning på veinettet vårt i form av stadig tyngre kjøretøy og økende trafikk. Veiene våre er ikke bygd for dette, og fundamentet sklir ut. Så har vi

et tunneldirektiv som ikke er fullfinansiert, vi har mer flom og hardere vintre, og til slutt har fylkeskommunen fått flere oppgaver som heller ikke er fullfinansiert. Og ikke minst har vi den økende kostnadsveksten på vei-bygging.

47 pst. av veinettet vårt består av fylkesveier. Bedriftene våre ligger i hovedsak ved en fylkesvei, og risikoen for trafikkskade er nå økt til å være 62 pst. større på en fylkesvei enn på en riksvei. Maskinentreprenørenes Forbund har vurdert de samfunnsøkonomiske gevinstene ved å redusere vedlikeholdsetterslepet på veidekke og veifundament på fylkesveiene. Kort oppsummert viser rapporten at etterslepet øker, som jeg nevnte, med nesten 3 mrd. kr årlig. Det er ikke samsvar mellom fylkeskommunens handlingsrom og det ansvaret de har.

Vi kan hente betydelige gevinster ved å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Ifølge analysen vil det å øke vedlikeholdsinnsetningen på veidekke og veifundament gi en betydelig samfunnsøkonomisk netto nytte. Næringslivet og transportnæringene er fortvilte. Det totale vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinet nærmer seg nå 70–90 mrd. kr. Det er på denne måten det blir a- og b-veier, hvor distriktet taper.

Opposisjonen fremmet også i fjor, gjennom Senterpartiet, et forslag i Stortinget om å innføre et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveiene. Dette ble dessverre nedstemt. Men det ble i hvert fall vedtatt enstemmig å vurdere en belønningsordning – men dessverre ikke før NTP skal rulleres i 2021. Det blir altfor lang tid å vente. Imens må vi kjøre på hullete veier.

Kommuneproposisjonen legger opp til en nedgang i økonomien til fylkeskommunen, og en ikke fullfinansiert regionreform gjør at fylkesveiene igjen blir nedprioritert av denne regjeringen.

Jeg tar opp forslag nr. 1, fra mindretallet.

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

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [13:52:02]: Det er viktig å bygge ut infrastrukturen i landet. Fylkesveinet utgjør om lag 47 pst. av det totale offentlige vegnettet i Noreg målt i kilometer, og fylkesvegane bind saman distrikt og kommunar og bidreg til person- og godstrafikk som kjem alle innbyggjarane til gode.

Dagens regjering har styrkt satsinga på vegane kraftig gjennom betydeleg auka løyvingar. Det er viktig for næringslivet og for verdiskaping, og det er viktig for innbyggjarane i kvardagen. Me ser at satsinga også gjev ein reduksjon i negative miljøkonsekvensar, og me ser ei positiv utvikling med ytterlegare nedgang i alvorlege trafikkkulykker.

Gjeldande NTP inneber ei historisk satsing på samferdsel og har ei ramme på 1 069 mrd. kr. Regjeringa har

også styrkt løyvinga til fylkeskommunane både i form av auka rammetilskot og øyremerkte midlar til ras- og skredsikring. Forvaltingsreforma som blei gjennomført med Senterpartiet i regjering i 2010, medførte at ansvaret for styring og kontroll med 17 000 km riksveg og 78 ferjesamband blei overført frå staten til fylkeskommunane. Dette var vegstrekningar med eit stort vedlikehaldsbehov, og reforma blei gjennomført utan å gje fylkeskommunane tilstrekkeleg auka løyvingar.

Dagens regjering med Framstegspartiet, Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti har forsøkt å bøte på dette. I gjeldande NTP er det sett av 15,6 mrd. kr til vedlikehald og fornying av fylkesvegnettet.

Me skal ta på alvor dei tydelege tilbakemeldingane frå fylkeskommunane om situasjonen rundt vegvedlikehald, tunnelar og skredsikring. Høgre vil likevel understreke at det er fylkeskommunane som har ansvaret for å prioritere vegvedlikehald i sine budsjett. Eit viktig prinsipp er rammefinansiering, og det skal vere hovudmodellen for finansiering av kommunesektoren. Det gjev rom for lokalt tilpassa løysingar. Eit statleg vedlikehaldsprogram vil kunne sjå ut som ei statleg overstyring av budsjettansvaret og prioriteringane til dei regionalt folkevalde.

Høgre, Framstegspartiet og Venstre fremja – og fekk fleirtal for det – eit Dokument 8-forslag i fjor om å vurdere å innføre ei belønningsordning der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium, vidare å kartleggje kva for strekningar av fylkesvegane og riksvegane som er dei viktigaste eksportvegane, og i denne samanhengen vurdere korleis viktige eksportvegane betre kan rustast opp for å dekkje næringslivet sine behov. Dette arbeidet er departementet i gang med. Høgre er veldig tilfreds med det, og me ser fram til tilrådinga frå statsråden i samband med rullering av Nasjonal transportplan.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:54:58]: Flere av representantene viser til 2010 og hva Senterpartiet gjorde da i forbindelse med fylkesveiene. Det er like lenge siden som antall kilo som har gått på representanten Fasteraune. Det må kunne gå an å få gjort noe i mellomtiden som kan løse problemet.

Fylkeskommunene har ansvar for ca. 44 000 km vei. Fylkene har vist seg å være gode veieiere etter at de overtok store deler av det statlige veinettet. Det skal vi være glad for, for jeg tror det er riktig at det er fylkene som har ansvaret. Det er også riktig å gi dem gode rammer.

Som det er sagt tidligere, viser analyser fra flere instanser at man i hovedsak bruker mer penger på de nye fylkesveiene enn det staten gjorde før forvaltningsreformen i 2010. De har prioritert dette, og de har prioritert vedlikehold høyt. Jeg vet at det er flere fylker som har

brukt av sine fond for at de skal kunne få på plass noe som er akutt viktig på enkelte veistreknings.

Senterpartiet har tidligere foreslått en opptrappingsplan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Fylkesveiene har over år fått et så omfattende etterslep at det er vanskelig å se for seg at det kan utbedres tilstrekkelig uten et større statlig bidrag. Et vedlikeholdsprogram kunne skissert en opptrappingsplan for vedlikeholdet, med forslag til finansieringsmodell og organisering som skal gi økt vedlikehold og etterslepsreduksjon på fylkesveinet. Vi i Senterpartiet mener rent prinsipielt at det skal kunne være rammeoverføringer til fylkene, men en akutt nødhjelp for å få dette på plass tror vi hadde vært nødvendig akkurat nå, og kanskje man ser dette i tråd med hvordan man ser på det å bygge motorveier. Her bør man kunne gå inn og prioritere og få på plass det som er viktigst.

Med det økonomiske opplegget som legges for fylkeskommunene i kommuneproposisjonen, blir handlingsrommet for fylkeskommunene mindre, og sannsynligvis vil etterslepet øke betraktelig. Det er også viktig når man vurderer en sann statlig pakke, at en del av fylkesveiene – selvfølgelig på samme måte som riksveiene – er gjennomgangsseier, som man er helt avhengig av bl.a. når man skal frakte gods fra den ene delen av landet til den andre, og som i stor grad er de som bruker dette fylkesveinet. Jeg tror at ved å gå sammen og se på et felles opplegg for å få til et løft kunne man fått gjort det raskt, og man kunne fått prioritert de rette tingene.

Jon Gunnes (V) [13:58:13]: Vedlikehold er ikke alltid like populært å prioritere. Dette gjelder på alle nivå. Fylkesveiene og dermed også fylkeskommunene har samme utfordring. Det er mye hyggeligere å investere i nye tiltak, og da blir vedlikeholdet salderingsposten. Det var derfor flertallet hadde en merknad og et forslag, som ble vedtatt, om at vi skulle innføre en belønningsordning når vi skal rullere den nye transportplanen. Det går rett og slett ut på litt av det samme som vi gjorde med kollektivtrafikken, som også fylkeskommunene har ansvaret for: Hvis de klarte å øke mengden passasjerer, få ned utslippene og frakte enda flere over hele distriktet, skulle de få belønning. Dette bør også gjøres når det gjelder fylkesveiene, for de er mange steder i dårlig forfatning. Men da må vi stille krav om at man prioriterer framkommelighet, og at man faktisk får ned antallet trafikkulykker med de tiltakene som settes i gang.

Et av tiltakene som Venstre har ivret veldig for, er å endelig gjennomføre regionreformen for fylkeskommunene når det gjelder fylkesveiene. Vi flytter altså 1 850 personer fra Statens vegvesen ned til fylkeskommunene, nærmere der beslutningene tas, nærmere der prioriteringene gjøres, noe som forhåpentligvis gir enda bedre

utnyttelse av de midlene som til enhver tid er der. Dette er en prioritering for å utnytte midlene enda bedre til det de bør brukes til: å oppnå gode resultater. Det tror vi er et godt tiltak. Som jeg har nevnt tidligere, må vi, når vi skal rullere Nasjonal transportplan, se om vi kan få enda bedre tiltak, slik at vi får ned vedlikeholdsetterslepet.

Arne Nævra (SV) [14:01:05]: Denne saken har litt sammenheng med noe av det vi diskuterte i går. Det kan hende det er forutsigbart, og hvis noen av representantene venter at jeg skal si noe bestemt, skal jeg ikke skuffe disse representantene. For dette dreier seg i stor grad om å prioritere midler på statsbudsjettet – vi kommer ikke utenom det.

Flere av oss har vært på besøk hos f.eks. denne aksjonsgruppen som heter Fjordvegen Rute 13 – fine folk, mange av dem er engasjert som politikere, andre er ansatt som embetsfolk i kommunene, alle sammen er interessert i å få fikset opp rv. 13, «Fjordvegen», bare for å ta ett eksempel. Og det er mange fjordveger – det er mange smale veier, det er mange farlige veier. De er smale, uten gul midtstripe, de er rasfarlige, og det er riktig som representanten Fasteraune nevnte, det er over 40 mrd. kr – eller han nevnte kanskje ikke det, han nevnte lengden på dem, men det var i hvert fall her snakk om kanskje 50–60 mrd. kr i etterslep på fylkesveiene når det gjelder vedlikehold.

Når det gjelder rassikring, ligger vi også langt etter. Det er en egen rassikringsgruppe i Norge som er bekymret, for vi er på etterskudd der også. Det er mange bygder som blir avsnørt, avsondret, på grunn av ras. Det gir utfordringer til beredskap – ambulanser osv. – folk får ikke utført næringsvirksomhet, og man kommer seg ikke til og fra skolen osv.

Det er da jeg må si at jeg føler meg veldig alene i denne salen, kanskje med ett eneste unntak av én representant, kanskje to, som ikke prioriterer disse veiene som det går milliarder på milliarder på milliarder til – de store prestisjeprosjektene som man på død og liv må ha igjennom. Da er det noe som lider, og da føler jeg: Har jeg egentlig noe på møtene om rv. 13 å gjøre? Ja, jeg sier jo hva jeg mener, og jeg sier: Kjære dere her i salen, snakk med stortingsrepresentantene deres, snakk med kollegaene deres oppover i systemet. De sitter der og prioriterer annerledes. Og det verste er at noen av dem som er på det møtet, stemmer også for fergefri E39 lenger ute, og så får de ikke noen penger lenger inne.

Det er på grensen til uredelighet hvis man kommer dit og snakker i festtaler om at man får bedre rassikring og bredere veier når man prioriterer slik som man gjør. Jeg skal love at vi hadde fått utrolig mye mer vei, sikrere vei og trygge bruksveier for pengene om vi hadde prioritert litt annerledes.

Da skal jeg gi meg. Da skal denne enslige svalen få lov til å gå ned igjen og sette seg.

Statsråd Jon Georg Dale [14:04:19]: I motsetning til representanten Nævra, skal eg prøve å halde meg til det saka handlar om, nemleg vedlikehald på fylkesvegar, og ikkje kva vi skulle ha gjort med statlege riksvegprosjekt. Det kan vi sikkert kome tilbake til i ein annan debatt.

Utgangspunktet i dette representantforslaget er alt så eit ønske om å bruke meir ressursar på å ruste opp fylkesvegane, og eg har forståing for slike standpunkt. Det forundrar meg likevel at det kjem frå Senterpartiet, som seier at dei prinsipielt vil ha frie overføringar til kommuner og fylkeskommune, men når prinsippa ikkje passar, berre byter dei ut prinsippa og lagar eigne øyremerkte ordningar for det.

Vi har frå regjeringas side lagt om heile arbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan. Stortingskomiteen er godt orientert om det. Det gjer at vi no tidlegare enn vi har gjort nokon gong før, involverer fylkeskommunane i arbeidet med Nasjonal transportplan. Det første vi spurde om då vi starta det samarbeidet, var ikkje: Kva vil de ha pengar til? Vi spurde om kva dei største utfordringane i transportsystemet er, ganske enkelt fordi den NTP-prosessen vi er i gang med, handlar om å tore å gjere tøffe prioriteringar, både for staten og for fylkeskommunane. Viss vi er ærlege med oss sjølve, har det jo vore slik også i fylkeskommunane at når dei har prioritert i Nasjonal transportplan, har dei i veldig stor grad konsentrert seg om store prosjekt først, og når ein har fått det, har ein prioritert eit stort prosjekt til, og viss det har vorte nokre pengar til overs, har ein sagt ein kan få det til drift og vedlikehald.

Denne regjeringa er altså i ferd med å gjennomføre eit taktskifte i samferdselspolitikken. Vedlikehaldsetterslepet auka også år for år på riksvegnettet i tre tiår før denne regjeringa tiltredde. Kvart år sidan den gong, 2013, har vedlikehaldsetterslepet på riksvegar gått ned, fordi vi har prioritert det framfor eit ekstra prosjekt i ny og ne. Vi har prioritert å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på norske tunnelar, vi har prioritert å ta igjen vegstandarden, vi har prioritert å leggje ny asfalt i staden for å byggje eit nytt prosjekt å klippe snorene på. Det er tøffe prioriteringar, prioriteringar som også fylkespolitikarar må klare å gjere med dei rammene dei har fått, som også har vore i vekst, f.eks. når ein del av den veksten fylka har fått dei siste åra, har vore forklart med eit ønske om satsing på fylkesvegnettet.

Vi kjem tilbake igjen til alle desse i fellesskap når vi gjer prioriteringane i Nasjonal transportplan, i tråd med det Stortinget konkluderte med sist eit liknande forslag vart behandla. Det er eg heilt sikker på vi skal få til på eit

godt vis, ettersom vi no har lagt opp til ei større involvering også av regionalt folkevalt nivå.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:07:44]: Et prinsipp er vel ikke absolutt, og det tror jeg gjelder for ganske mange, til og med en statsråd, kanskje både privat og på jobb.

I grunnlagsdokumentet til NTP for 2018–2029 står det:

«Det er et betydelig forfall på fylkesvegnettet. Kostnaden knyttet til utbedring av kritisk infrastruktur som tunneler, bruer og ferjekaier er så omfattende at transportetatene mener det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveger.»

Dette ble jo ikke prioritert i den forrige NTP-en. Jeg har hørt hva statsråden har sagt, men jeg stiller likevel det konkrete spørsmålet: Kan et slikt program være aktuelt når man kommer inn i beslutnings sirkelen for neste korsvei – på et eller annet vis?

Statsråd Jon Georg Dale [14:08:34]: Det er det dessverre for tidlig å konkludere med, også fordi staten no gjer det same som fylkeskommunane. Vi ser på kva slags grunnleggjande utfordringar vi har når det gjeld infrastruktur, og kva som er den beste måten å løyse dei på.

Eg meiner at politikken har hamna i ein litt unødvendig situasjon når ein skal skyte på kvarandre på tvers av forvaltingsnivå. Dei som ferdast på vegane våre, er ikkje så opptekne av om det er staten eller fylkeskommunane som eig vegen, dei er opptekne av at standarden er god. Difor har vi også brukt massive ressursar både på å investere og på drift og vedlikehald av dei vegane som staten eig. Men vi ligg også ganske godt an når det gjeld den opptrappinga som vi varsla i Nasjonal transportplan, nemleg ei opptrapping til fylkeskommunane for at dei skal vere betre rusta til å ta ansvaret sitt på fylkesvegar. Det gjer jo at vi har gjort mykje av det som vi varsla i Nasjonal transportplan, og skal fortsetje veksten i åra framover. Men det handlar til sjuande og sist om at også fylkeskommunane må klare å prioritere.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:09:40]: En av grunnene til at jeg spør, er at vi er i en ganske stor omstillingsprosess nå, både når det gjelder Statens vegvesen, og også ved at en del av oppgavene og ikke minst ressursene er overflyttet til fylkeskommunene.

Det er grunnen til at jeg på mange måter spør en gang til, eller kanskje har en anmodning til statsråden: Kunne det ikke vært på sin plass i denne prosessen kanskje å ta opp denne problemstillingen, som er det de fleste er opptatt av, inkludert fylkeskommunene selv?

Statsråd Jon Georg Dale [14:10:14]: Svaret på det kan godt vere ja. Det gjer vi også, når vi f.eks. no, i tillegg til at vi overfører opp mot 1 850 årsverk frå staten til fylkeskommunane, nytt regionalt folkevald nivå, som representanten Gunnes var innom, flyttar tilsette nærmarer der avgjerdene vert tekne, der prioriteringane vert gjorde.

Så har vi også sett på kva slags handlingsrom desse fylkespolitikarane no skal ha til å fastsetje sine standardval, kva slags prioriteringsfridom dei skal ha i fleire saker. Det er eit arbeid vi ser på, nettopp for å vareta større moglegheit til å finne gode løysingar lokalt. Så det arbeidet som skjer på overflytting av det, er altså ei storstilt desentralisering i offentleg sektor, flytting av avgjerdsmynde nærmarer regionale politikarar. Det kan også gje betre løysingar for fylkesvegnettet på sikt.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Tor André Johnsen (FrP) [14:11:29]: Jeg forstår veldig godt forslaget fra Senterpartiet, og jeg tror de fleste i denne salen er enig i at det trengs et løft for å bedre dårlige og forsømte fylkesveier. Men det er et stort men: Jeg synes forslaget fra Senterpartiet er en smule frekt, litt dobbelt frekt, for det er Senterpartiet som tross alt er ansvarlig for at vi har så dårlige fylkesveier. Det var Senterpartiet, med god hjelp fra Arbeiderpartiet – eller kanskje motsatt – som ga fylkene alle disse dårlige veiene da de satt i regjering. Om Senterpartiet, og også delvis Arbeiderpartiet har jeg forstått i løpet av debatten i dag, er så bekymret for standarden på fylkesveier og det dårlige vedlikeholdet, hvorfor fulgte det ikke med mer penger da de satt i regjering og ga alle disse veiene til fylkene?

I tillegg styrer Senterpartiet mange fylker. I Hedmark har jeg selv erfaring fra 16 år i fylkestinget – fire år sammen med Senterpartiet i opposisjon. Det var for øvrig meget hyggelig og meget bra, jeg håper det kan gjenta seg. Men da Senterpartiet gikk over til Arbeiderpartiet og har sittet der og styrt sammenhengende i 16 år, prioriterte de ikke fylkesveier. Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti i opposisjon har alltid prioritert fylkesveiene, men det har dessverre ikke Senterpartiet og Arbeiderpartiet gjort.

Senterpartiet hadde mulighet til å ta et løft for fylkesveiene da de satt i regjering. De har fortsatt mulighet til å følge opp fylkesveiene, for de styrer i veldig mange fylker. Men de gjør ingenting og forventer at dagens regjering skal ta ansvaret de selv ikke har tatt. Det synes jeg blir litt frekt.

Det er viktig å minne om at fylkesveiene er fylkets ansvar og riksveiene er statens ansvar. Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre tar godt

vare på våre veier, vi har stoppet etterslepet som var da vi tok over regjeringsmakten etter de rød-grønne. Og vi har ikke bare stoppet det, men vi har også begynt å ta det igjen og redusere det. Da Senterpartiet satt i regjering, forsømte de både fylkesveiene og riksveiene.

Som sagt, fylkesveier er fylkets ansvar, men dagens regjering har fortsatt tatt ansvar for å hjelpe fylkene. Da Stoltenberg la fram sitt siste budsjett, for 2014, var det satt av 0,5 mrd. kr til fylkesveier. Nå bruker vi cirka 1,5 mrd. kr. I tillegg gjeninnførte vi rentekompensasjonsordningen, som var fjernet av Stoltenberg, og vi brukte 2–3 mrd. kr i noen år før vi også sluttet å bruke ordningen. Vi kommer til å fortsette å støtte fylkesveiene og jobbe for å bedre dem. Det kommer vi tilbake til ved rulling av NTP.

Ingalill Olsen (A) [14:14:45]: Dagens regjering smykker seg med at de bygger veier i Norge i rekordfart. Senest i går, da vi behandlet tre bompengeproposisjoner, hørte vi en selvtilfreds posisjon. Det er riktig, det bygges ut mange flotte riksveiprojekt, og de store pengene går dit.

Det er dessverre et skår i gleden. Fylkesveiene får ikke delta i denne veifesten, og vedlikeholdsetterslepet er betydelig og vokser år for år. Bare fylkene Troms og Finnmark har et stipulert etterslep på ca. 9 mrd. kr.

Dårlige fylkesveier betyr forsinkelser og lengre transport for alle som er avhengig av disse veiene. Fiskeribedrifter og oppdrettsanlegg ligger nesten alltid langt unna en riksvei. Mange av virksomhetene er avhengig av eller ønsker å bruke modulvogntog, men veistandarden er ikke i en slik tilstand mange steder at dette er mulig. Resultatet er at kvalitetsprodukter humper på dårlige fylkesveier, med kvalitetsforringelse som mulig resultat, før vogntoget kommer inn på våre nye og gode riksveier.

Hvem har ansvaret for etterslepet på fylkesveiene? Svaret er enkelt, det er statens ansvar. Staten har overført disse veiene til fylkeskommunene, og det har ikke fulgt med tilstrekkelig med midler, verken da de ble overført eller nå. Derfor er det et felles ansvar for oss alle. Man kan ikke fraskrive seg ansvar, slik som representanten Johnsen gjør, ved å si at fylkeskommunen har ansvar for fylkeskommunale veier. Ja, men staten har noe som ikke fylkeskommunen har: tilgang til statskassen. Det er staten og regjeringen som fordeler midlene og bestemmer hvor mye penger som kommer til fylkeskommunen, og det er for lite. Jeg kan ikke tenke meg at noen av dere er stolt over hva dere har gjort når det gjelder fylkesveiene og etterslepet. Det er for dårlig. Vi vet det, det er for dårlig. Det er riksveiene som har hatt prioritet. Det er prestisjeprosjektene som har hatt prioritet. Men vi må gjøre noe med fylkesveiene også.

Når regionreformen inntreffer, får fylkeskommunene i tillegg til ansvar for fylkesveiene også ansvar for bl.a. havner, flyruter, FOT-ruter og ikke-statlige flyplasser. Den store bekymringen i dette er at kommuneproposisjonen som nylig ble vedtatt, ikke følger opp med nok bevilgninger, slik at fylkeskommunene blir i stand til å ivareta sine oppgaver.

Det er behov for et løft for å vedlikeholde fylkesveiene.

Magne Rømmetveit hadde her teke over presidentplassen.

Siv Mossleth (Sp) [14:18:02]: Regjeringspartiene synes antakelig at Senterpartiet fokuserer veldig mye på fylkesveiene. Grunnen til det er sjølsagt at vi vet at fylkesveinet er over tre ganger så stort som rik sveinet, men dette blir ikke speilet i bevilgningene, sjøl om erfaringen er at fylkeskommunene er gode veieiere og bruker mer på de nye fylkesveiene enn staten gjorde.

Vi vet også at mye av verdiskapingen skjer langs en fylkesvei, og vi vet at økt vedlikehold vil gi en samfunnsøkonomisk netto nytte på mellom 8,3 og 11,9 mrd. kr, ifølge Oslo Economics. Utsettingen av vedlikeholdsetterlepet med fem år vil redusere denne samfunnsnytteten med 2,1 mrd. kr. Skal vi klare å opprettholde verdiskapingen i landet, må vi ha et helhetlig godt veinett. Senterpartiet har veldig stor støtte blant en rekke aktører for at det haster med å vedlikeholde fylkesveiene.

Dette forslaget vårt er ikke et spørsmål om statlig overstyring. Vi har hele tida vært tydelige på at det er fylkeskommunene som skal prioritere. En sånn belønningsordning som ble vedtatt sist dette var oppe, kan egentlig være en større grad av overstyring, for da er det jo staten som setter premissene for hva som skal til for å få ta del i en økonomisk handlingspakke.

Men det er ting som har endret seg. En av de tingene som har endret seg, er at f.eks. Nordland fylkeskommune, som har over 4 000 kilometer fylkesvei, fikk 284 mill. kr mindre å rutte med årlig etter at regjeringa endret fordelingsnøkklene, som noe av det første de gjorde da de kom til makta. Nå er dette beløpet økt til et nedtrekk på 460 mill. kr årlig. Likevel prioriterer fylkeskommunen å ta tak i vedlikeholdsetterlepet og vil bruke 1 mrd. kr de neste fire årene på det. Men hvis vi får til en spleis mellom stat og fylke på dette, vil det være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Kirsti Leirtrø (A) [14:21:09]: Fra representanten Johnsen ser det ikke ut som om frekkheten tar noen ende: Vi skylder på alle andre uten å lytte i det hele tatt til hva problemstillingen dreier seg om. Utviklingen av veistandarden på fylkesveiene er dramatisk endret de siste seks årene, og Fremskrittspartiet sitter med penge-

sekken og med samferdselsministeren og tar ikke ansvar i det hele tatt.

Det er fjernet 1,3 mrd. kr i regionale utviklingsmidler. Vedlikeholdet er ingen salderingspost på fylkeskommunenes budsjett. Fylkeskommunene har vært gode veieiere, de har prioritert de viktigste næringsveiene, og vi har fått mang en «bompengeproposisjon» fra fortvilte fylkeskommuner som ser at de for å få vedlikeholdt og utviklet veiene sine er nødt til å ty til bompenger – for en stor andel av bompengene er også på fylkesveiene.

Det som er gledelig, er at statsråden i sitt innlegg faktisk har forståelse for fylkeskommunenes problemstillinger, at han gjennom dialogen om NTP-arbeidet ser at en har fått større forståelse, og at vi nå kanskje i det arbeidet får løst de framtidige utfordringene med veiene våre.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [14:23:06]: Forslaget om et statlig vedlikeholdsprogram av fylkesveiene er en fallitterklæring for de partiene som står bak mindretallsforslaget. De samme partiene ønsker å opprettholde fylkeskommunen som forvaltningsnivå. De samme partiene satt i denne salen og vedtok å overføre flere veier til fylkeskommunen i 2010. De samme partiene sitter i posisjon i mange fylkeskommuner og har vært i posisjon i åtte-tolv år, som i Nordland.

Nordland fylke er et av de fylkene som har størst andel fylkesveier, og det fylket som har størst etterslep – ca. 9 mrd. kr. Det skyldes at det over flere tiår har vært nedprioritert av dem som har styrt fylkeskommunen. Det er ikke slik at dette har endret seg drastisk de siste seks årene. For åtte år siden var dette etterslepet i Nordland på ca. 7 mrd. kr. Det har ikke endret seg drastisk, men de sju milliardene kom ikke av seg selv. Da Nordland fikk de nye fylkesveiene i 2010, fikk de 250 mill. kr per år, og det skulle de få i fire år. Så kom den blå-blå regjeringen inn og strakk den linja et ekstra år, med ytterligere 250 mill. kr.

Men vi ser også at fylkeskommunen ikke er i stand til å håndtere den situasjonen de selv har satt seg i. Derfor er det vår holdning at når man setter seg ned med NTP-en, skal man også se på næringseksportveier, som det er viktig å få satt i stand, slik at de bedriftene som ligger langs veien, som i Nord-Norge gjerne er fiskeribedrifter, skal ha mulighet til å få varene sine ut. Dette mener vi fordi vi ser at fylkeskommunen ikke klarer å komme i mål når det gjelder å ta dette etterslepet.

I Nordland, der jeg selv har vært fylkespolitiker i snart 16 år, har Fremskrittspartiet vært pådriveren for å bruke pengene annerledes. For seks år siden la vi fram et forslag om å kutte i administrasjonen fordi KOSTRA-tallene viste at Nordland brukte 200 mill. kr mer på å administrere fylkeskommunen enn sammenlignbare i sam-

me gruppe. Da er det meget merkelig at vi ble nedstemt, for i høst, med den sist vedtatte budsjett- og økonomiplanen i Nordland, konkluderte fylkesrådet, som Senterpartiet også er en del av, og sa: «Dessverre, Fremskrittspartiet hadde rett.» Den milliard som man nå skal bruke på fylkesveiene i Nordland, kommer i stor grad – ifølge det fylkesrådslederen i Nordland på fredag sa til meg – av de kuttene man gjør i administrasjonen, noe Fremskrittspartiet har snakket om i flere år.

Det går an å prioritere annerledes i fylkeskommunene, men da må vi sette dem i stand til det.

Arne Nævra (SV) [14:26:18]: SV støtter sjølsagt det forslaget som Senterpartiet har kommet opp med, og det har vært et tema som veldig mange i bransjen, de som jobber med transport, har diskutert i flere år. Det er godt at det ble tatt opp. Da får vi i hvert fall en samlet oversikt, det blir en debatt rundt prioriteringene, og det er åpenbart at fylkeskommunenes standpunkter vil komme fram på et tidlig tidspunkt. Veldig mye koker ned til hva Stortinget vedtar av budsjetter, ikke minst rammene for kommuner og fylker. Det er jo det vi snakker om. Det er det reelle.

Jeg er helt enig med alle dem som har vært her oppe – de aller fleste i hvert fall – i beskrivelsen av hvordan det er med etterslepet i fylkene. Den ene etter den andre kommer opp her og gir en slags elendighetsbeskrivelse av forholdene. Fylkesveiene er ille i mange distrikter, og fylkeskommunene har et stort ansvar for et enormt nett når det gjelder vedlikehold.

Jeg klarer ikke å se det annerledes enn at det er budsjettene som bestemmer hva vi får til i fylkene, det vil i stor grad si ramma til fylker og kommuner. Da er spørsmålet, hvis man skal gå inn i seg sjøl: Hva er det hver og en av oss representanter bevilger til ramma til kommuner og fylker? Det er i stor grad det det koker ned til. Vi har noen øremerkede muligheter, f.eks. innen transport, men stort sett er det kommuneramma.

Det er vel en kjent sak at SV er et av de partiene som bevilger mest til kommunene – kanskje det partiet som bevilger mest – jeg tror det er 4,6 mrd. kr for inneværende år. Mye av det går til velferd, selvfølgelig, for det er jo kommunene som står for mye av velferdstjenestene, men også til fylkesveiene. Vi har også andre muligheter, som sagt, med øremerking innen transport. Vi har poster på gang- og sykkelveier, vi har poster på rassikring, f.eks., og det er også inne i rentekompensasjonsordningen. Til sammen har vi satt inn omtrent 500 mill. kr der, altså en halv milliard. Det er da et stykke på veien, og vi kan stå litt rakrygget når vi viser til vårt alternative budsjett.

Og det er vel egentlig det vi skulle snakket litt om her – hva vi bidrar med, hvert av partiene – hvis vi skulle

hatt ryggen rak. Vi kan godt beskrive elendigheten, vi kan godt si det i festtaler – det er ikke akkurat direkte festtaler, vi kan kalle det gravtaler – og beskrivelsen er korrekt, men virkemidlene vi gir fylkene, er små. Det er nemlig penger. Da må vi prioritere. Jeg sier det igjen: prioritere – det er det det står på.

Tor André Johnsen (FrP) [14:29:23]: Det er litt spesielt å høre Arbeiderpartiets representanter her påstå at vi fraskriver oss ansvaret. Nei, absolutt ikke, vi fraskriver oss ikke noe ansvar. Vi tar ansvar, og det blir litt for dumt å bli beskyldt for at vi ikke tar det.

Jeg kan godt gjenta det jeg sa i stad. Vi har tredoblet bevilgningene til fylkesveier siden vi kom i regjering, for å bidra til å rette opp igjen skjevheten som dessverre ble etter at Arbeiderpartiet og Senterpartiet ga fra seg dårlig vedlikeholdte veier. I tillegg gjeninnførte vi en rentekompensasjonsordning – 2 mrd. kr det første året, i 2014, og så ble det økt til 3 mrd. kr. Vi hadde den ordningen noen år før den ble tatt ut. Men uansett: Det var en ordning som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV i sitt budsjett hadde foreslått å ta ut. Så det er litt spesielt å få kritikk fra Arbeiderpartiet når vi faktisk tar ansvar og hjelper fylkene med å ta ansvar for de dårlige veiene som Arbeiderpartiet og Senterpartiet ga dem.

Vi skal fortsette å ta ansvar. Det har flere av våre kolleger på Stortinget og også ministeren sagt. Det kommer vi tilbake til i NTP-en. Det er spesielt eksportveiene vi er opptatt av. Det er mange viktige eksportveier rundt i landet som bidrar til å skape sysselsetting, vekst og verdiskaping, og da er det også forståelig at de trenger en bedre infrastruktur å frakte varene sine på.

Når det gjelder fylkene, synes jeg ikke synd på fylkene. Jeg synes absolutt ikke synd på fylkene. Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har f.eks. gitt fylkene en unik mulighet til store innsparinger, store effektiviseringspotensialer, som fylkene ikke ønsker å benytte seg av. I det rød-grønne innlandet, som jeg kjenner best, har de enorme muligheter til å få synergier, effektivisering og innsparinger, men det ønsker de ikke. Ingen skal miste jobben sin som følge av at to fylker slås sammen. Det er heller motsatt – de går motsatt vei – de ansatte får lønn for at de kan få litt lengre vei til jobben.

Det er ikke en eneste bedrift som jeg kjenner til, i hvert fall ikke av private bedrifter, som hadde hatt mulighet til å bevilge seg sånne goder til de ansatte og f.eks. betale dem for å kjøre til jobben, når man slår seg sammen for å få synergier, effektivisering og rasjonalisering. Det har ikke næringslivet råd til. Fylkene tar seg råd til det, men de tar seg tydeligvis ikke råd til å ta vare på sine egne fylkesveier.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:32:21]: Når regjeringen og flertallet, kanskje spesielt representanten Johnsen,

snakker om «vi» og «dere» i forbindelse med stat, fylker og kommuner, blir jeg litt lei meg. Men jeg burde egentlig vært bekymret; det er kanskje også det jeg er. Når man soler seg i glansen av det man kan være med på å klippe snorer for selv, er det en farlig øvelse. Og skråsikker uvitenhet er en farlig egenskap.

Når representanten Gunnes sier at fylkene skal få penger dersom de gjør som vi sier – det var vel egentlig det han sa; jeg kan godt være med på å skjønne at det er noen felles målsettinger – tror jeg man bommer litt nok en gang. Hvis man reiser rundt i fylkene på norske fylkesveier, tror jeg ikke man trenger en hel haug med kreative tiltak for å forstå at det må gjøres noe. Jeg tror heller man må ha en felles forståelse av at dette er noe som må gjøres i samarbeid med både stat og fylke, og jeg tror også vi må ta med kommunene – for i disse dager er det også et oppgjør hvor man overfører fylkesveier til kommunene og vice versa – for at dette skal bli praktisk å håndtere i det daglige.

Jeg er overbevist om at de som sitter der ute, selv vet hva som er best. Det er jeg helt overbevist om. Det dette dreier seg om, er jo å bli enige om ressursene. Dem har jeg full forståelse for at det kan være uenighet om, for det er det budsjettet dreier seg om, det er det også forhandlingene dreier seg om. Men å beskrive at de som styrer fylkene, ikke har vett og forstand og ikke forstår sitt eget beste, tror jeg ikke passer seg i en debatt når vi skal snakke om å prøve å oppgradere et fylkesveinett som jeg er overbevist om at spesielt de som er glad i å kjøre bil, har oppdaget – hvis ikke har de for bra bil – at det bør gjøres noe med.

Siv Mossleth (Sp) [14:34:57]: Jeg har bare lyst til å fokusere på begrepet «viktige næringsveier». Når dette begrepet brukes om fylkesveiene, tenker jeg at det er viktig at vi ikke snevrer dette særdeles mye inn. Grunnen til at jeg tar det opp, er at min erfaring sist Fremskrittspartiet var med på å sette opp kriterier for hvilke veier som skulle være kvalifisert til å bli finansiert av eller tatt tilbake til staten, brukte de kriterier som skulle måle hva som var viktige næringsveier, kriterier som skulle måle hvilke veier som var kvalifisert til å bli finansiert av staten. I Nordland var det bare en forholdsvis veldig liten veibit som ble kvalifisert til tilbaketakelse, og det var faktisk den aller nyeste og fineste fylkesveien i hele fylket, den som er i Tøventunnelen og området rundt den.

Jeg ser at det er vilje til å få til ting for å bedre situasjonen på fylkesveiene. Vi må bare passe på at det er fylkeskommunene som har prioriteringsmyndighet i dette spleiselaget, som jeg tror vi skal klare å få til. Det er bare viktig å huske at jo lengre tid det tar før vi får på plass spleiselaget, jo mindre er samfunnsnyten, så det haster.

Jon Gunnes (V) [14:37:29]: Representanten Bengt Fasteraune sier at mitt innlegg gikk ut på at vi skulle bestemme hvilke prioriteringer man skulle ha. Nei, det var slett ikke det jeg prøvde å si i hvert fall – det var faktisk at vi skal bruke den samme ordningen som kollektivtrafikken har vært gjennom. Det har vært et vellykket prosjekt, men det var noen kriterier. Man måtte gi noe tilbake, og det var økt passasjerantall og mindre bilbruk og CO₂-utslipp.

Når det gjelder fylkesveiene, er det helt klart at det er rimelig å snakke om framkommelighet og å få ned antall trafikkulykker. Det må man forvente som en primær oppgave for en veieier, at det er det som er prioriteringene. Så må man selvfølgelig prioritere de veiene der man føler at man kommer best ut av det sett i forhold til de forventningene man har for måloppnåelse.

Helge Orten (H) [14:38:51] (komiteens leder): Bare en liten kommentar fra min side helt avslutningsvis i debatten: I utgangspunktet tror jeg alle sammen har en forståelse av at det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på fylkesveinet. Så er det en ansvarsfordeling når det gjelder forvaltningsnivå, mellom stat, fylke og kommune. Det betyr at det er fylkeskommunene som har ansvaret for å prioritere innenfor sine veier og innenfor sine rammer. Det er selvfølgelig ikke sånn at vi fraskriver oss finansieringsansvaret for dette. Nei, det er dette Stortinget som bevilger penger hvert år, et rammetilskudd til fylkeskommunene og andre direkte ordninger knyttet til fylkesveinet.

Det er derfor det etter vår oppfatning en bedre modell å etablere en belønningsordning for å begynne å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, men da en belønningsordning som baserer seg på at fylkeskommunene selv setter seg ned og prioriterer hvilke veier som er viktigst å ta først – og sist. Vi har pekt på at det da må være smart i alle fall å se på de viktigste regionveiene og de viktigste næringsveiene i de forskjellige fylkene, for å stimulere til økt vekst og verdiskaping rundt omkring i det ganske land.

Men det Senterpartiet ber om, er at det er regjeringa som skal utarbeide et program for fylkeskommunene. Det er jo den rake motsetningen – eller for å si det på en annen måte: Det er jo det representanten Fasteraune egentlig kritiserer oss for, nemlig at vi overstyrer fylkeskommunene. Det er tvert imot det vi ikke gjør. Vi tar fylkeskommunene på alvor. Vi tar det lokale selvstyret på alvor og ber fylkeskommunene selv prioritere både innenfor sine rammer og innenfor en sånn belønningsordning, når den måtte komme, i forbindelse med Nasjonal transportplan. Det er jo Senterpartiets forslag som er en overstyring av fylkeskommunene i denne diskusjonen.

Egentlig er vi vel ikke så forferdelig uenige om dette, for hvis jeg husker riktig, stemte både Senterpartiet og Arbeiderpartiet subsidiært for det forslaget som vi la fram den gangen. Jeg håper og tror at vi i dag kan arbeide målrettet med det, inn mot Nasjonal transportplan.

Morten Stordalen (FrP) [14:41:04]: Jeg vil takke for debatten, men har bare noen små kommentarer.

Fra talerstolen blir det påpekt at denne regjeringen har brukt milliarder til store veiprojekter. Det er helt korrekt, for det var mange alvorlige ulykker på de største veiene våre – i hvert fall på de største hovedfartsårene våre – og dette har fått ulykkestallet betraktelig ned, om ikke nok ned, selvfølgelig. Dette har vært viktig fordi det har vært statens veier.

Det er helt riktig, som det har blitt påpekt i debatten fra enkelte her, at de mest alvorlige ulykkene nå skjer på fylkesveinettet. Det er helt riktig, og derfor har man også økt bevilgningene til fylkeskommunene betydelig. Det er godt mulig at det ikke er nok – det tror jeg vi er enige om – men vi må passe på å lage en ordning som gjør at staten ikke bare bevilger penger og fylkeskommunene bruker pengene på andre ting. Som jeg sa i mitt forrige innlegg, er det stor variasjon i hvordan fylkeskommunene prioriterer de pengene de får.

Jeg tror at det er viktig at man i samråd med fylkeskommunene blir enige om hvilke veier som skal prioriteres, og hva som er viktig for dem. Det er faktisk ikke å overkjøre. Det er lokaldemokrati i praksis, som denne regjeringen tar på alvor, hvor man fra første stund inviterer fylkeskommunene med i NTP-arbeidet og når det gjelder hvilke veier som skal prioriteres, og hva slags kriterier det skal være – i stedet for at staten skal diktere etter at det er lagt fram.

Jeg vil takke for debatten. Jeg er helt sikker på at vi kommer tilbake til dette med fylkesveiene senere. Jeg tror nok også salen er enig om at det må gjøres noe med fylkesveinettet.

Presidenten: Representanten Bengt Fasteraune har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrense til 1 minutt.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:42:53]: Da er jo debatten på rett spor igjen. Jeg vil takke for de oppklaringene som kom fra representantene Gunnes, Orten og Stordalen. Det er en felles forståelse for at vi har en utfordring som vi må gjøre noe med. Når vi har foreslått et slikt statlig program, skal det selvfølgelig ikke gjennomføres i lukkede rom i regjeringskontorene. Det skal selvfølgelig skje i samarbeid med fylkeskommunene. Men når vi har brutt et prinsipp, som jeg nevnte i stad, er det fordi vi ønsker at det skal være et løft som kan kortes ned i tid

og rom, slik at man kommer på plass og kommer inn i de vanlige rutinene etter hvert.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 9.

Sak nr. 10 [14:43:44]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nokre saker om veg, jernbane og post (Innst. 416 S (2018–2019), jf. Prop. 110 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 3 minutt til kvar gruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

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

– Det er vedteke.

Helge Orten (H) [14:44:26] (komiteens leder og ordfører for saken): Først av alt vil jeg takke komiteen for godt samarbeid. Det har gått riktig så godt å utarbeide også denne innstillingen.

Denne proposisjonen inneholder noen saker om både vei, jernbane og post. Det blir fastsatt kostnadsrammer for tre veiprojekt og to jernbaneprojekt. Det er E39 Betna–Stormyra, rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, intercity Vestfoldbanen, både på Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker samt utbedring av flere tunneler i Nordland og Troms. I tillegg gis det fullmakt til å kreve inn bompenger i ytterligere tre måneder i samferdselspakke for Kristiansandsregionen. En samlet komité slutter seg til tilrådingen.

Nye veier ligger an til å slutføre den tildelte porteføljen tidligere enn forutsatt. Erfaringer så langt har vist at selskapet har lykket med å øke samfunnsnyttene av prosjektene, både ved å redusere kostnader og å øke nytten. Det er derfor behov for å utvide porteføljen, og regjeringen overfører tre nye strekninger til selskapet. Det er E6 Øyer–Otta, E16 Kløfta–Kongsvinger og E6 Kvængangsfjellet. Prosjektene skal gjennomføres innenfor den tildelte rammen.

Det gis videre en orientering om status for overføring av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene og forslag til ny organisering av Statens vegvesen. Det er for så vidt noe overraskende at opposisjonen fremmer forslag om at organiseringen av Statens vegvesen skal legges fram for Stortinget for behandling. Jeg vil hevde at dette er noe som ligger innenfor regjeringens handlingsrom å avgjøre.

Det er behov for å effektivisere Statens vegvesen. Statens vegvesen har foreslått en funksjonsmodell basert på divisjoner. Samtidig reduseres størrelsen på Vegdirektoratet, og et betydelig antall ansatte flyttes ut av Oslo. Det er viktig at det opprettholdes sterke kompetansemiljø i hele landet, ikke minst ved det som i dag utgjør regionveikontorene.

Vi er også flere som er bekymret for den foreslåtte reduksjonen i antall trafikkstasjoner. Etter vår oppfatning bør Statens vegvesen gjennomføre tilleggsutredninger som kan gi svar på hvordan tilbudet til innbyggerne og næringslivet kan forbedres ved bruk av ny teknologi, ambulerende løsninger og eventuelt økt samarbeid med andre offentlige instanser og private. Jeg regner med at statsråden tar med seg disse merknadene og signalene før endelig konklusjon trekkes.

Det blir også fra Arbeiderpartiet og SV fremmet forslag om oppdaterte kostnadsanslag for samtlige prosjekt i Nasjonal transportplan. Det er etter vår oppfatning et arbeid som det er naturlig å gjøre i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan. Jeg synes også det er en noe underlig kritikk fra disse to partiene, da de har stemt imot stort sett alle reformer som kan bidra til økt samfunnsnytte og reduserte kostnader. Men det regner jeg med at vi også får anledning til å diskutere i flere andre sammenhenger.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

Kirsti Leirtrø (A) [14:47:39]: Sånn helt på tampen av denne sesjonen får vi en bitte liten sak som har den flotte overskriften «Nokre saker om veg, jernbane og post», og her skal vi da disponere hele 25 mrd. kr som vi skal gi vår tilslutning til. I denne saken skal i tillegg hele Statens vegvesen omorganiseres.

Når det gjelder veiprojekter, er jeg veldig glad for at Betna–Stormyra nå endelig blir realisert. Jeg har også lyst til å nevne Nydalsbrua i Trøndelag. Her sier regjeringspartiene:

«Arbeiderpartiet kommer med kritikk av regjeringen, uten selv å ha et reelt alternativ til finansiering.»

De har tydeligvis ikke fulgt med i timen. Arbeiderpartiet hadde i sin alternative NTP lagt inn 400 mill. kr tidlig i perioden, mens regjeringen har det helt på slutten. I tillegg har kostnadene økt, uten at det ser ut til at regjeringen har tenkt å bidra med mer. Dessuten har Arbeiderpartiet foreslått at statens andel av store kollektivprosjekter skal være 70 pst., ikke 50 pst., og de midlene ville også ha hjulpet miljøpakken. Bare renteomkostningene for låneopptaket påfører bilistene i Trondheim 200 mill. kr i økte bompenger. Dette er altså en ypperlig anledning til å få ned bompengandelen, så jeg skulle

ønske at regjeringen i hvert fall hadde vurdert et rentefritt lån. Det ville ha redusert bompengene betraktelig.

Så må jeg litt innom regionreformen og Statens vegvesen. Måten denne omorganiseringen er gjennomført på, har medført en betydelig kompetanseflukt, og de ansatte er bekymret. Å starte en omorganisering med en ordre om å ta ned driften med 1,7 mrd. kr, utover overføringen av 1 800 ansatte til fylkeskommunene, er uforutsvarlig. En starter her helt uten en konsekvensutredning eller spørsmål om hva som er utfordringen, og hvilke oppgaver som skal løses. Forslaget innebærer en systematisk sentralisering og tapping av distriktene for offentlige arbeidsplasser. En bør f.eks. kunne vurdere om fylkeskommunen kan ta flere oppgaver.

Vi ber om at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en helhetlig sak, altså en grundigere utredning. Og da er våre forslag – nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, og nr. 2, fra Arbeiderpartiet og SV – tatt opp.

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har teke opp dei forslaga ho refererte til.

Tor André Johnsen (FrP) [14:51:02]: Prop. 110 S for 2018–2019 – «nokre saker», som det heter – kan egentlig virke litt ubetydelig og kjedelig, men det er den absolutt ikke. Her er det vanvittig mye snadder og veldig mange gladsaker.

Den kanskje største gladsaken er at vi utvider Nye veiers portefølje. Da selskapet ble etablert, fikk det ansvaret for ca. 532 km europavei. Så har vi lagt til et par mindre prosjekter i Trøndelag og Innlandet, så da fikk de totalt sett 540 km, og nå er de på ca. 700 km. Det kan høres mye ut, men det er det faktisk ikke – det er bare omtrent 7 pst. av den totale riksveilengden i Norge. Så vi ser fram til at vi skal få fylt på med flere prosjekter.

Det de nå får, E6 i hele Gudbrandsdalen, vedtar Stortinget nå endelig formelt. Da får Nye veier totalansvaret for E6 helt fra Kolomoen i Stange og opp til Otta i Oppland. For å få en sammenhengende helhet er det viktig å se hele den veistrekningen under ett, for det er en betydelig parsell på E6 som er viktig for hele landet. I tillegg får de hele E16-strekningen fra Kløfta til Kongsvinger, og ikke bare de to små parsellene som har stått igjen og ikke blitt bygd ut – de ca. tre milene som gjenstår mellom Akershus og Hedmark. Det er viktig at de får hele parsellen, hele strekningen, for da vil Nye veier se helheten i den veistrekningen. De har også muligheten for å kunne få 110 km/t hele veien, siden Nye veier har ansvaret for hele veien og at man ikke har delt ansvaret mellom Statens vegvesen og Nye veier.

Jeg ser at Arbeiderpartiet i sine merknader stiller spørsmål ved fornuften bak dette, om det kan være samfunnsøkonomisk fornuftig og forsvarlig. Da har jeg lyst

til å minne Arbeiderpartiet om at mandatet til Nye veier nettopp er at de skal bygge samfunnsøkonomisk lønnsomt og fornuftig. Det ligger som en forutsetning for hvordan selskapet skal drives, så det er ingen grunn til å bekymre seg.

Jeg registrerer også at Arbeiderpartiet er litt bekymret for at det kan være nye planprosesser. Det er ingen grunn til å bekymre seg over det. Man må spare penger, vi har ikke ubegrenset med økonomiske ressurser – hvis man ikke skal ha en vanvittig skatteøkning, slik Arbeiderpartiet kanskje ønsker. Ved at man har en ny planprosess nå og ser på prosjektet på nytt, er det snakk om at man kan spare flere milliarder kroner på de få milene som gjenstår der. Det er fornuftig, og det er viktig og riktig.

Ifølge forrige NTP fra de rød-grønne skulle hele den strekningen være påbegynt innen 2023. Vi er litt forsinket i Akershus, men vi er ikke forsinket i Hedmark, og jeg er overbevist om at Nye veier faktisk skal klare å komme i gang der raskere enn det som lå inne i forrige NTP, og bli ferdig raskere enn det som lå inne i forrige NTP.

I tillegg gir vi Kvæangsfjellet til Nye veier. Det er bra at Nord-Norge også får noen prosjekter inn til Nye veier.

Siv Mossleth (Sp) [14:54:23]: Senterpartiet er med på tilrådingen i denne saken, men vi har noen tilleggs-momenter som jeg skal kommentere.

For det første viser vi til utbyggingen av E6 Helgeland sør, der bilistene som kjører gjennom Grane, betaler bompenger på en vei som ikke blir bygd. Jeg vil også vise til Senterpartiets alternative budsjett i RNB, der vi legger inn penger slik at utbyggingen kan fortsette nå og bilistene få den veien de har betalt bompenger for.

For det andre vil jeg si noen ord om regionreformen samt vegadministrasjon. Det er viktig at det tas høyde for betydelige omstillingskostnader. Disse kostnadene er dårlig utredet. De burde vært kjent, og de burde vært varslet i god tid før budsjettet for 2020. Nå kan en god intensjon om overføring av oppgaver til regionalt nivå føre til en dårlig landing fordi reformen er underfinansiert og tilfeldig finansiert, i og med at det er lønnsmidler per person ansatt i Statens vegvesen som overføres til fylkeskommunene, som er utslagsgivende. Dette er en tilfeldig finansiering.

Senterpartiet er også kritisk til at Statens vegvesen fjerner dagens regionkontorer, opprettet av Stortinget, og erstatter disse med en divisjonsmodell. Vi ser at toppledelsen og divisjonsledelsen uten unntak flytter til de store byene eller byer rundt Oslo, noe som er sentraliserende i seg selv. Derfor mener vi at det forslaget som vi er med på å fremme i denne saken, der vi ber regjeringa komme tilbake til Stortinget med en helhetlig sak om framtidig organisering av Statens vegvesen, er et viktig forslag.

Senterpartiet er også bekymret for nedleggelsen av 22 trafikkstasjoner. Vi er bekymret for at kjernen skal flyttes lenger bort fra mange folk på forholdsvis sviktende grunnlag. Her må det finnes bedre løsninger. Vi registrerer at også representanter for regjeringspartiene ser det problematiske i denne sentraliseringen, bare den kommer nært nok. Eksempelvis ser representanten Finstad at det ikke er klokt å legge ned trafikkstasjonen på Leknes når kostnadsbesparelsen er på 340 000 kr, mens de økte kostnadene for brukerne blir på nesten 1,7 mill. kr.

Arne Nævra (SV) [14:57:50]: Jo da, det er noen gladmeldinger i «Nokre saker» denne gangen, jeg får si det til representanten Johnsen. Blant annet er det morsomt å se at Betna–Stormyra har kommet inn. Jeg regner med at veldig mange kan det nesten utenat, som første linje i et salmevers, Betna–Stormyra. Det har vi lest mange ganger, og det ser nå ut til at dette her ordner seg. Det er jeg veldig glad for. Vi har også hatt det inne i SVs dokumenter ganske mange ganger.

Jeg legger også merke til et par jernbanesaker som jeg gleder meg over, naturlig nok, også i min bakgård. Den ene er Nykirke–Barkåker, som går sin gang. Jeg legger merke til at styringsrammen er blitt nesten 1 mrd. kr lavere, og det er sjeldent å se innen jernbanesummer. Jeg skjønner ikke helt hvordan det har gått til, men kanskje statsråden har noe informasjon om det.

Ellers merker jeg meg også at Kobbervikdalen, altså utbygginga i Drammen, er i gang. Det er også veldig gledelig og veldig nødvendig. Jeg har et personlig engasjement, holdt jeg på å si, i en nærliggende strekning, nemlig nedre deler av Randsfjordbanen. Det er en spesiell melding til statsråden, kanskje, om at det er en spesiell strekning i nedre deler av Buskerud som heter nedre del av Randsfjordbanen, mellom Drammen og Hønefoss. Statsråden kjenner godt til at jeg har vært engasjert for å få en – hva skal vi si – raskere, billigere og enklere løsning for å bygge ut slik at vi får to tog i timen til Kongsberg. Jeg henger meg på denne saken her, fordi den henger sammen med Kobbervikdalen og utbygginga i Drammen.

Vi har gjort en egen utredning i Buskerud SV, og det kjenner også statsråden litt til. Vi klarer antakelig å få prisen ned i 1,5 mrd. kr istedenfor 8,5 mrd. kr, som Bane NOR har utredet for å få to spor hele veien til Kongsberg og reisetida på under en time. Vi sier altså at vi tar det et stykke på veien, vi får til to tog i timen med den løsningen vi har lagt fram, ikke helt under en time, men altså 1,5 mrd. kr i forhold til 8,5 mrd. kr. Det er artig å høre pragmatiske toner fra SV på denne måten, konstruktive løsninger, ville jeg tro, for statsråden, så jeg håper han tar det med seg videre i NTP-rulleringen. Jeg vil formelt overrekke den utredningen om denne saken til ham etterpå.

Jon Gunnes (V) [15:00:54]: Når SV synes at dette er gledelige prosjekter, er det meget gledelig, for å si det sånn, for det vi vedtar i dag, er veldig gode prosjekter. Jeg vil nevne to av dem.

Det ene er Betna–Vinjeøra–Stormyra. Som Arne Nævra sier – alle som har vært der, husker engasjementet som var for å strikke gulstripa. Beboerne strikket gulstripa for å vise hva de egentlig var ute etter. De var ikke ute etter en firefelts vei – nei, de skulle ha en trafikksikker åre på en europavei. Meget bra, og nå blir det satt ut i livet.

Så til det andre jeg vil ta opp: I og med at jeg representerer Trøndelag, bor i Trondheim og ikke minst var initiativtaker til det, som det siste jeg gjorde som kommunalråd før jeg ble stortingsrepresentant – at Nydalsbrua måtte bygges hurtigere enn det som lå i NTP – synes jeg det er litt rart at representanten Kirsti Leirtrø fra Arbeiderpartiet er såpass negativ til prosjektet, for dette er et fantastisk positivt prosjekt. Bystyret i Trondheim har nesten enstemmig vedtatt det, og fylkestinget i Trøndelag har vedtatt å forskuttere dette. Det er et miljøprosjekt som det virkelig er litt *schwung* over – en miljøvei.

I Trondheim er det slik at ca. 50 pst. av kjøringen i byen er gjennomgangstrafikk. Ved å bygge denne brua får man økt trafikkmengden fra dagens gamle bru fra ÅDT på 13 000 til 27 000. Den føres til omkjøringsveiene rundt byen. Det er et fantastisk prosjekt som man bør heie på og flagge for i stedet for å snakke ned når man både lokalt, fylkeskommunalt og nå også i Stortinget vedtar prosjektet og det virkelig har nytteverdi for alle parter.

Statsråd Jon Georg Dale [15:03:42]: Sjølv om eg meiner vi hadde fortent eit diplom for den fengjande tittelen på denne proposisjonen, er innhaldet i han langt viktigare enn den fantastiske overskrifta «Nokre saker om veg, jernbane og post», nemleg finansieringsopplegget for viktige infrastrukturprosjekt dei komande åra. Eg skal ikkje gå innom kvart enkelt av dei, berre summarisk referere til dei.

Samtidig har eg behov for å seie éin ting som ikkje veldig mange har brukt veldig mykje tid på hittil. Det som skjer i dag når ein overfører nye vegprosjekt til porteføljen til Nye vegar, er at vi allereie i det fjerde året etter at selskapet vart oppretta, begynner å kunne finansiere nye vegprosjekt for den innsparinga dei har hatt i dei tidlegare. Det skjer allereie før veldig mange av dei er ferdig bygde. Det viser at det nyttar å tore å reformere ting i vegsektoren. Det nyttar å tore å reformere ting i transportsektoren, for vi ser at vi får meir infrastruktur for pengane. Det er hovudelementet også i dei vurderingane ein gjer i dag.

Utover det forstår eg godt at folk er usikre på korleis det går med omstillingane i Statens vegvesen. Samtidig må vi hugse på at det som skjer i Statens vegvesen om dagen, er ei storstilt desentralisering av makt frå statleg avgjerdsmyndigheit til regionalt folkevalt nivå. Det er ein ny måte å tenkje organisering av etaten på. Vi skal få til meir infrastruktur for pengane også i Statens vegvesen, noko som gjer at vi kan effektivisere og også sikre arbeidsplassane i ein desentralisert struktur i framtida. Derfor er eg glad for at dei fleste i denne salen trass alt sluttar opp om det. Det er nødvendige omstillingar og nødvendige reformer i offentleg sektor.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [15:06:19]: Vi har vel hatt et replikkordskifte om dette tidligere også, men representanten Orten nevner at det kan være behov for ytterligere utredninger av Statens vegvesen når det gjelder nedlegging av 22 trafikkstasjoner, og vi har også lest i media at statsråden ønsker å utsette beslutningen om organisering, hvis jeg ikke tar helt feil. Er statsråden enig med Arbeiderpartiet i at dette blir en problematisk organisering, eller er det andre forhold statsråden mener han må se nærmere på?

Statsråd Jon Georg Dale [15:06:57]: Regjeringa skal trekkje konklusjonar når vi gjer det. Eg har likevel sagt at eg har stor forståing for den fleirtalsmerknaden som partia skriv. Vedtaksgrunnlaget må vere tilstrekkeleg. Det var også utgangspunktet vårt då vi bestilte denne gjennomgangen av trafikk- og køyretøyområdet. Ganske enkelt: Det viktigaste arbeidet som skjer på TK-området i dag, er også ei massiv desentralisering. Det er ei desentralisering frå trafikkstasjonane og inn på pc-en heime i huset til vanlege folk. Det er altså ei flytting av arbeidet heilt ut, så folk slepp å reise – gjennomgåande fornuftig. Men samtidig må vi vite at ein del av dei tenestene som ein framleis må reise for, må liggje nær folk. Det gjer at vi no vurderer rapporten frå Statens vegvesen og vil kome igjen også med vurderingar av kva slags eventuelle tilleggsbehov vi har for informasjon for å kunne gjere gode vedtak om det.

Siv Mossleth (Sp) [15:08:06]: «Vi bygger ikke stykkevis og delt.» Dette understreket ministeren her i salen i går. Men regjeringa legger ikke opp til å bygge ut de siste flaskehalsene på strekningen Helgeland sør i Grane, hvor bilistene har betalt bompenger i lang tid allerede. Folk føler seg lurte av regjeringa når de ikke får veien de har betalt for, spesielt når statsråden stadig understreker at han og regjeringa ikke bygger stykkevis og delt. Jeg vet at Fremskrittspartiet ikke nevner målet om fire felt og 110 km/t i Nord-Norge, men at prinsippet

om ikke å bygge stykkevis og delt heller ikke skal gjelde i Nord-Norge, er nytt for meg. Hva er grunnen til at det er ok for ministeren å bygge stykkevis og delt nord for Nordlandsporten?

Statsråd Jon Georg Dale [15:08:58]: Den diskusjonen har vi hatt i Stortinget fleire gonger før, og den feilaktige påstanden frå Senterpartiet vert ikkje meir rett om ein gjentek han fleire gonger. Det som er tilfellet med Helgeland sør, er at der låg det ein utbyggingsavtale med ein entreprenør. I den hadde ein opsjon på å byggje ut dei siste to parsellane dersom ein hadde handlingsrom innanfor den avsette ramma i prosjektet til å realisere det. Så brukte ein opp dei pengane tidlegare. Dermed kunne heller ikkje Statens vegvesen nytte seg av den opsjonen, for grunnlaget for han fall bort. Dette veit Senterpartiet. Dei har vorte minte om det gong etter gong. Det gjekk også klart fram av den opphavlege finansieringsproposisjonen. Men det kan hende Senterpartiet no skal ta inn over seg faktum i denne saka i staden for å gjenta ein feilaktig påstand.

Siv Mossleth (Sp) [15:09:57]: Uansett hvor mye ministeren gjentar sine forklaringer, kommer han ikke bort fra at det blir stående igjen noen flaskehalsar på de strekkene som har bompengebetaling, og en får en stykkevis og delt veibygging som blir dyrere enn nødvendig.

Jeg hadde lyst til å gripe tak i det som representanten Leirtrø var inne på: I Leknes, f.eks., vil besparelsen ved å legge ned trafikkstasjonen være på 340 000 kr, mens de økte kostnadene for brukerne blir nesten 1,7 mrd. kr. Kan ministeren se for seg løsninger der det kan tas førerprøver og teoriprøver lokalt i de områdene trafikkstasjonen vurderes nedlagt eller er foreslått nedlagt?

Statsråd Jon Georg Dale [15:11:06]: Når vi har fått den rapporten frå Statens vegvesen, skal vi gå inn i han, og så skal vi trekke konklusjonane. På nokre område kan det vere behov for ytterlegare vurderingar, på andre område kan avgjerdsgrunnlaget vere godt nok. Det er dei vurderingane departementet no gjer, og vi følger også opp den fleirtalsmerkna som ligg frå regjeringspartia i denne saka.

Så er det jo slik at det er fleire ulike grunnar for dei ulike vurderingane Statens vegvesen har gjort i tilrådinga si. Nokre er faglege – ein kan alltid stille spørsmål ved dei faglege vurderingane, men dei er likevel faglege – og andre vurderingar finst det andre grunngevingar for.

Då er jo spørsmålet korleis vi skal handtere dette i stort. Det einaste svaret eg kan gje Stortinget på det no, er at det må vi gjere samla når avgjerdsgrunnlaget er tilstrekkeleg, og det har vore ei klar føring frå meg heile ve-

gen at det skal takast distriktspolitiske omsyn også når ein ser på dette.

Arne Nævra (SV) [15:12:20]: Jeg har et litt interessant spørsmål i tilknytning til disse to jernbanesakene, siden jeg også ser at vi har et interessant publikum her, med jernbanedirektøren. Vi har jo hørt et voldsomt skryt av Nye veier AS og måten de kan spare inn på, det er liksom ikke måte på det. Det har jeg ikke tid til å kommentere i det hele tatt.

Vi ser jo at noen anslag går opp på jernbaneutbygging i forhold til styringsrammen i NTP, men noen går faktisk også ned. Det jeg hadde lyst til å spørre statsråden om, er: Vi ser nå at statsråden vil ha Nye veier på jernbanesektoren, og statsråden har tatt sterke grep i jernbanereformen, men det går egentlig på strukturen og ikke på utbygging av jernbanen. Så spørsmålet mitt er: Ser statsråden at mye av det han har erfart og lært av Nye veiens «suksess», kan overføres til jernbaneutbygging?

Statsråd Jon Georg Dale [15:13:22]: Det kan det openbert, og eg er glad for at SV då – indirekte – seier at mange av dei erfaringane vi hentar frå Nye vegar, og som også er brukte i jernbanereforma, nemleg tydeleg ansvarsdeling, tydeleg spesialiseringsmoglegheit, som SV normalt er veldig opptekne av å kritisere, også er det som kjem til å gjere at vi lykkast i større grad på jernbane i framtida, samanlikna med det vi historisk sett har gjort. Så viss SV no har gått frå å vere grunnleggjande mot til å vere veldig for Nye vegar – fordi det funkar – kan vi eigentleg berre glede oss, vi andre, til den dagen SV også får opp auga for at denne jernbanereforma som vert gjennomført, kjem til å bidra til det same. No ser eg verkeleg fram til dei to neste åra. SV er heldigvis i ferd med å snu.

Arne Nævra (SV) [15:14:18]: Jeg har skrytt av deler av Nye veier. Jeg har gjort det fra talerstolen her. Det skyldes bl.a. at entreprenører har vært tatt inn tidlig. Noe av suksessen til Nye veier – nå vil jeg fort gå utover taletiden min, merker jeg – er at de er på jomfruelig mark, og at de har fått mye friere hender. Det er mye å si om hvordan Nye veier har vært rigget, som Statens vegvesen aldri var. Jeg må stoppe der.

Spørsmålet mitt er: Har statsråden noen konkrete tanker om hvordan de erfaringene, f.eks. at entreprenører skal tidlig inn i prosessen, osv., kan brukes innenfor jernbanen? Jernbanebygging er kolossalt dyrt. Har statsråden sett grep som kan tas for å få ned kostnader? Er det lærdommer vi kan trekke fra Nye veier AS, f.eks.? Vurderer han tiltak eller strukturendringer på annet enn oppdeling og opphaking av beslutningsrekkefølgen?

Statsråd Jon Georg Dale [15:15:23]: Det er heilt fantastisk å høyre resonnementet til Arne Nævra no. Eg anbefaler nesten å gå på gruppemøte i SV med ein gong. Heile jernbanereforma handlar ganske enkelt om å få ut den same dynamikken når vi no gjev Bane NOR større moglegheit til å strukturere seg, konsentrere seg om utbygging og organisere seg annleis, slik at dei også får folk som jobbar massivt med utbygging, med å optimalisere og å få ned kostnadane, med å få opp samfunnsnytta av investeringane og gjere ulike vurderingar – akkurat slik som vi har fått resultat med Nye vegar. Det er det som er fundamentet i jernbanereforma, og viss SV har fått opp auga for det først no, er det i alle fall gledeleg at det skjedde til slutt. Det er det vi har halde på med i årevis, nemleg å leggje grunnlaget for at den verdiveksten, den kostnadsreduksjonen og den auka samfunnsnytta vi har fått ut av Nye vegar, skal vi få ut av heile transportsektoren. Difor er det nødvendig å omorganisere Statens vegvesen, difor har det vore nødvendig å gjennomføre ei jernbanereform. Endeleg luktar det som at SV har skjont kva det handlar om.

Arne Nævra (SV) [15:16:29]: Jeg legger merke til at det er en ganske sterk polemikk her. Jeg legger også merke til at den ikke treffer meg i det hele tatt, for når vi snakker om utbygging av jernbanen, snakker vi om ting som Bane NOR i stor grad står for. Bane NOR kan kanskje trekke noen interessante lærdommer av det som Nye veier har gjort. Jeg regner med at statsråden kanskje har noen tanker om det.

Til jernbanereformen: Den skal vi faktisk diskutere i neste sak. Det handler litt om Go-Ahead-saken, og vi kommer nok inn på ganske mange aspekter av den. Statsråden har jo hakket opp hele den norske jernbanen, slik vi ser det, og gått motsatt vei ved å dele opp ansvaret i en hel haug med selskaper som skal kjøpe og selge tjenester til hverandre. Ansvaret og det faglige miljøet blir veldig lite samlet – det blir delt opp. Så dette har ingenting med hverandre å gjøre. Jeg snakker om teknisk utbygging innenfor jernbanesektoren.

Statsråd Jon Georg Dale [15:17:31]: Der datt illusjonen i hop! Det høyrdest ut som om SV var på rett veg, men no har dei rodd seg i land igjen der dei brukar å vere: Dei er imot alle endringar som faktisk gjev resultat. Dei er til å kjenne att i tredje runde.

Heile problemet er at vi har mangla incentivstrukturane som skal til for å få til resultat. Difor har vi laga ei jernbanereform som skal gje oss det, som både gjev større konkurranse mellom aktørane, og som gjer at ein optimaliserer på kvart enkelt sitt ansvar. Det er det Nye vegar i kjernen gjer. Når oppdraget er å optimalisere samfunnsnytta ved å byggje raskast og billigast mogleg, kjem ulike forretningsmodellar, ulik involvering av entrepre-

nørmarknaden og alt slikt som eit resultat av oppdraget – akkurat det same oppdraget som er grunnlaget for at vi gjennomfører ei jernbanereform, som det høyrdest ut som om SV omsider var i ferd med å slå armene sine rundt, men det rakna dessverre i siste indre.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme

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

Sverre Myrli (A) [15:18:51]: Representanten Tor André Johnsen kalte proposisjonen for «snadder». Jeg kan ikke så mye om Johnsens følelsesliv, ei heller om hans gastronomiske preferanser, men «snadder» synes jeg kanskje var noe i overkant å kalle en stortingsproposisjon.

Jeg tok ordet til det som har med utvidelsen av porteføljen til Nye veier AS å gjøre, og spesielt det som har med E16 Kløfta–Kongsvinger å gjøre. For meg kan hvem som helst bygge ut den vegen. Om det er Statens vegvesen eller Nye veier som har ansvaret for det, spiller ingen rolle. Det viktigste er at vegen blir bygd. Men det som er det spesielle her – og samferdselsministeren har bekreftet det i brev form til komiteen – er at på strekningen Kløfta–Kongsvinger er det allerede bygd ny veg. Det står ny firefelts veg ferdig bygd mellom Kløfta og Nybakk og mellom Slomarka og Kongsvinger. Det er altså på strekningen mellom Nybakk og Slomarka det står igjen å bygge veg. Men Nye veier har fått ansvaret for hele strekningen Kløfta–Kongsvinger. Det kan altså bety, bekrefter samferdselsministeren, at de 26,9 km med veg som er ferdig bygd, kan Nye veier nå se helt bort fra, og så kan de bygge en helt ny veg ved siden av den vegen. Er det fornuftig? Den siste firefeltsvegen ble åpnet så sent som i 2014 – den er altså bare fem år gammel. Nå kan det hende at vi skal bygge en helt ny veg og se bort fra det. Det er bra at det tenkes nytt og bra at en finner løsninger, men så god råd har vi ikke i dette landet at vi kan ruste oss med å bygge flere firefelts vegger ved siden av hverandre.

Jeg ønsker Nye veier lykke til, men mener bestemt at oppdraget deres må være å bygge ny veg mellom Nybakk og Slomarka der det mangler veg. Så vil jeg minne om at nå haster det med å få gjort det. Med Nasjonal transportplan fra 2013 og tilhørende handlingsprogram skulle den vegen vært startet opp i 2017. Så vegen er allerede utsatt med flere år av den nåværende regjeringen. Nå kan vi ikke holde på lenger. Med det som nå ligger der, at en kanskje skal se bort fra allerede bygde delstrekninger, vil det kunne bli et kjempeomfattende planarbeid igjen. Sånn kan vi ikke holde på, nå må vi få bygd vegen.

Bengt Fasteraune (Sp) [15:22:09]: Det var interessant å høre at nå har representanten Gunnes virkelig

våknet. Han snakket skikkelig engasjert om – hva var det han snakket om? Jo, miljøgate og strikket gulstripe. Det er litt annet enn det som var i debatten i går. Men jeg skjønner veldig godt det han sier, for det som er litt av poenget, er at når man skal gå inn i den type prosjekter, er det prosjekter her som folk har jobbet og slitt for i årevis, som nå får sin belønning.

Det samme er det når vi ser på E6 i Gudbrandsdalen. Som jeg nevnte i debatten i går, var jeg på åpningen av Nye veier på Lillehammer, som har fått ansvar fra Moelv til Øyer, og samtidig er det i denne porteføljen et ansvar for å utbedre det som står igjen. Da vil jeg minne om at her er det allerede bompenger. Folk har betalt bompenger i mange år for et prosjekt som ikke er sluttført. Det går på E6 gjennom Ringebru og ikke minst til Sjøa og Otta. Det er kjempebra at Nye veier får det oppdraget når de har resten av veinettet i Gudbrandsdalen – det er bare positivt.

Så vil jeg bare si litt om det som går på Statens vegvesen. Mine refleksjoner så langt ut fra det som departementet har fått på bordet, er at deler av Statens vegvesen blir desentralisert, ytterligere desentralisert, og vi og de fleste andre er enig i at fylkeskommunen får et ansvar. Så er man jo i et taktskifte i Statens vegvesen for å finne ut hvordan man skal organisere seg selv med de oppgavene som skal løses.

Som jeg signaliserte i replikkordskiftet i stad, er kanskje litt av poenget at akkurat i denne prosessen gjelder det å være kreativ og se muligheter. Det kan faktisk være en mulighet at fylkeskommunen kan overta flere oppgaver fra Statens vegvesen enn det de har. Det kan hende at de klarer å ha drift og vedlikehold på noen riksveistrekninger også etter at de er ferdig bygd. Det kan være fornuftig.

Så vil jeg også nevne at ifølge fellesnemnda for fylkeskommunene Oppland og Hedmark kommer de også til å desentralisere mange av de folkene som de har fått overført fra Statens vegvesen, ved at de opprettholder de trafikkstasjonene som er ute. De klarer også da å se en desentralisert struktur som Vegvesenet hadde tidligere.

Vi har i prinsippet vært skeptiske til denne divisjonsmodellen, og det er også fremmet i vårt forslag. Vi ser behovet, og hadde den optimale løsningen vært lagt til grunn, at Statens vegvesen fortsatt i seg selv hadde vært en desentralisert organisasjon, kunne det vært organisert felles. Men det kreves spesifikk kompetanse, f.eks. på bruer, tunneler og tilsvarende.

Tor André Johnsen (FrP) [15:25:23]: Når det gjelder representanten Myrli og mine følelser eller preferanser for hva som er snadder, vet jeg ikke om jeg skal tørre å gå i dybden i det. Men E16 er en sak som jeg tillater meg å definere som snadder – at vi nå endelig får gitt den til

Nye veier. Det er kanskje et av de veiprojektene jeg har jobbet mest for fra jeg kom på Stortinget. Det har vært frustrerende, selvfølgelig, at det har tatt tid.

Til representanten Myrli: Jeg kan være veldig beroligende, egentlig – jeg håper i hvert fall at Myrli blir beroliget – for Nye veier har et mandat: De skal bygge samfunnsøkonomisk lønnsomt. Hvis det er lønnsomt i forhold til de andre prosjektene de har fått og også må prioritere, å justere litt på E16 Kløfta–Kongsvinger, blir det gjort. Men jeg tviler på at det blir gjort, for de andre prosjektene vil komme før i køen. Det viktigste her, jeg er helt enig med representanten Myrli i det, er å få tettet det «hølet» som er i midten, hvor det er 40 og rundkjøringer og fartsdumper, og få bygd ut fire felt hele veien.

Det er også viktig å huske på når det gjelder det prosjektet som var der, som hadde en stor kostnadsoverskridelse på flere milliarder, at forslaget fra Nye veier var firefeltsvei og 110. For å spare penger valgte de en ny trasé. Forslaget fra Statens vegvesen var å bygge en dårligere vei med to-/trefelts vei og 90. Det er sikkert hyggelig for SV, men det er ikke hyggelig for bilistene.

Så skal jeg faktisk berømme Arbeiderpartiet ved å si at de har rett i at veien er forsinket i Akershus. Den første, lille parsellen der skulle vært startet i 2017 hvis man hadde fulgt NTP-en. Men hvis man leser NTP-en til Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, skulle man faktisk ikke begynne på den siste parsellen, i Hedmark, før innen 2023. Den klare målsettingen jeg vil tro vi alle har – og som jeg vil tro Nye veier også har – er: Så fort de får ansvaret for veien nå i dag, vil de gå ut og begynne å ansette personer og planlegge. Da er jeg optimistisk med tanke på at de vil komme i gang før 2023 og bli ferdig raskere enn det som lå i rød-grønn NTP, med en vesentlig bedre standard, med 110 og firefelts, og i tillegg ha spart flere milliarder kroner. Det er viktig å huske på: En sparer penger, får en bedre vei og i tillegg uten at det blir forsinkelser i hele prosjektet. For det er hele prosjektet som må fullføres. Det hadde ikke hjulpet om Arbeiderpartiet hadde styrt landet nå i dag og bygd noen få kilometer i Akershus, så lenge en ikke hadde fullført hele prosjektet. Det kommer vi til å gjøre – det kommer Nye veier til å gjøre.

Presidenten: Fleire har ikke bedt om ordet til sak nr. 10.

Sak nr. 11 [15:28:22]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Redegjørelse av samferdselsministeren om anbudsrunder for Sørlandsbanen (Innst. 422 S (2018–2019))

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

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

– Det er vedteke.

Sverre Myrli (A) [15:29:03] (ordfører for saken): Norsk jernbane er til salgs. Først ut var persontrafikken på Sørlandsbanen. Nå kommer trafikken på Dovrebanen, Raumabanen, Rørosbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen og Nordlandsbanen, og så kommer alle de andre banestrekningene i tur og orden. Trafikken på alle banestrekninger skal ut på anbud.

Engelske Go-Ahead vant anbudet på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen – den såkalte Trafikkkpakke 1 Sør. Da det i fjor høst ble kjent at Go-Ahead vant anbudet, avslørte pressen at andre selskaper hadde vært bedre på kvalitet – hadde levert anbud som var bedre på kvalitet. Ja, det ble faktisk hevdet fra flere hold at anbudsvinneren var den som hadde det dårligste anbudet hva gjaldt kvalitet. Vi fikk en debatt i offentligheten, og spørsmålet ble stilt: Stemte virkelig dette? Opposisjonen ba derfor samferdselsministeren om å komme til Stortinget for å redegjøre om saken – en oppfordring han fulgte – og han holdt en redegjørelse i Stortinget 18. desember i fjor. Derfor står vi her i dag – etter at redegjørelsen ble sendt transport- og kommunikasjonskomiteen for behandling.

Litt historie: Jernbanereformen ble vedtatt i 2015 – svært raskt behandlet i Stortinget, svært politisk omstridt og vedtatt med knapt flertall. De daværende regjeringspartiene, Høyre og Fremskrittspartiet, fikk støtte fra Venstre og Kristelig Folkeparti, mens en samlet opposisjon stemte imot – Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV og MDG.

Jeg vil understreke at dagens debatt ikke er en omkamp om jernbanereformen. Vi respekterer det Stortinget har vedtatt. Vi respekterer Stortingets flertall og den politikken som følges, men ettersom konkurranseutsetting av jernbanetrafikken er så politisk omstridt i Norge, vedtatt med knapt flertall i Stortinget, er det ekstra viktig at regjeringen og dens underliggende etater gjennomfører anbudsutsettingen gjennom korrekte og transparente prosesser.

Gjennom arbeidet i komiteen har komiteen blitt gitt tilgang til enkelte dokumenter som er unntatt offentlighet, og som det ikke kan refereres til eller siteres fra. Det respekterer vi selvsagt. Vi har ikke gjort det og

akter heller ikke å gjøre det. Jeg vil likevel legge til at flere av de dokumentene vi fikk, absolutt ikke burde vært unntatt offentlighet og kunne ha vært offentliggjort, slik at flere kunne fått tilgang til dem. Uansett er det komiteens klare oppfatning at de dokumentene vi har fått tilgang til – både de som er offentlige, og de som ikke er offentlige – ikke har endret på oppfatningen om at det i realiteten er pris som avgjør anbudene på jernbanen.

Jeg skal tillate meg å lese et avsnitt fra et brev til komiteen fra samferdselsministeren – et brev av 8. februar. Der står det:

«Jernbanedirektoratet har kome fram til at Go-Ahead Norge AS vann anbudet om Trafikkkpakke 1: Sør fordi dei samla sett leverte det beste tilbodet, det som på fagspråket kallast «det økonomisk mest fordelaktige tilbodet». Jernbanedirektoratet har i sine vurderingar om Trafikkkpakke 1: Sør vurdert at det var svært liten kvalitetsmessig skilnad på dei tre tilboda som var att i siste runde i konkurransen, og derfor vart pris avgjerande.»

Det er altså pris som avgjør. Dumper man prisen tilstrekkelig, vinner man anbud på jernbanen. Ja, det er kriterier om kvalitet, men anbudene er rigget sånn at det i realiteten er pris som avgjør. Er det virkelig sånn vi vil ha det? Ønsker vi virkelig at de som dumper prisene tilstrekkelig, vinner anbudet på jernbanen? Var det det regjeringen og regjeringspartiene sa da vi behandlet jernbanereformen? Nei, da var det bedre tilbud til befolkningen og bedre kvalitet som var argumentet som ble brukt.

Jeg får komme tilbake til flere ting senere, og så vil jeg ta opp de tre forslagene fra mindretallet i komiteen.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har teke opp dei forslaga han refererte til.

Helge Orten (H) [15:34:18] (komiteens leder): Det er nesten så jeg synes representanten Myrli nå hadde litt tungt for det, for hvis det er slik at det er relativt likt på kvalitet, ganske likt på kvalitet, er det helt åpenbart at pris vil være avgjørende i slike typer anbudprosesser.

Men la meg starte der jeg egentlig hadde tenkt å begynne: Statsråden holdt sin redegjørelse om anbudet på Sørlandsbanen, også omtalt som Trafikkkpakke 1 Sør, 18. desember i fjor. I redegjørelsen gjorde statsråden grundig rede for prosessen med anbudsutsetting og gjennomføringen av den samt ansvars- og rollefordeling. Ut fra vår vurdering har prosessen vært ryddig, og vi har tillit til at Jernbanedirektoratet har gjort en faglig god vurdering av de innkomne tilbudene.

I komiteens arbeid med denne saken har opposisjonen ønsket innsyn i en del dokumenter. Flertallet i komiteen har ikke motsatt seg et slikt innsyn, og opposi-

sjonen har fått tilgang til de aktuelle dokumentene. Det er konkurransesensitiv informasjon og må behandles deretter, slik representanten Myrli også presiserte. Det oppleves da som noe spesielt at Stortinget skal gå inn i spesifikke anbudsdokument av denne karakteren. Sett fra min side er det grunn til å stille spørsmål ved om opposisjonen har tillit til den jobben som Jernbanedirektoratet har gjort. Det blir også noe spesielt om Stortinget skal begynne å overprøve fagetaten i denne typen spørsmål og gjøre andre vurderinger. Behandlingen av redegjørelsen viser vel med all tydelighet at dette ikke handler om gjennomføringen av anbudsprosessen, men om en omkamp om jernbanereformen og bruk av konkurranseutsetting.

Mandag denne uka ble resultatet av Trafikkkpakke 2 Nord framlagt av Jernbanedirektoratet. Det er gledelig å se at anbudsutsettingen gir resultat, i form av både et forbedret tilbud til kundene, de reisende, og en lavere kostnad for staten. Anbudsprosessene for Trafikkkpakke 1 Sør og Trafikkkpakke 2 Nord viser at konkurransen virker og er reell. I begge pakkene er kostnadene for staten redusert betydelig. I Trafikkkpakke 1 Sør utgjør innsparingen nærmere 3 mrd. kr over ti år, sammenlignet med dagens nivå, og i Trafikkkpakke 2 Nord rundt 5 mrd. kr, sammenlignet med dagens nivå, over de neste ti årene. Det er altså 8 mrd. kr bare på de to første pakkene. Dette er midler som de neste ti årene kan brukes til å fornye og forbedre norsk jernbane.

Jeg registrerer at opposisjonen er i ferd med å gå tom for argument. Representanten Fasteraune uttaler til media:

«Vi mener det norske folk fortjener best mulig togtilbud, ikke at staten skal spare penger.»

Det vitner om en manglende respekt for fellesskapet og skattebetalernes penger – det samme når representanten Myrli krever ekstern evaluering av tilbudene og uttaler at regjeringa selger landet bit for bit. Her gjennomføres det anbudsprosesser som er helt vanlig innenfor kollektivtransporten, og som gir et bedre tilbud til de reisende og en lavere kostnad for staten. Der som representanten Myrli er opptatt av en ekstern evaluering, burde han heller stille spørsmål ved hvordan midlene til kjøp av persontogtransport har blitt disponert tidligere. Det er oppsiktsvekkende at kostnadene bare på de to tilbudene som hittil er gjennomført, sparer fellesskapet for 8 mrd. kr over ti år, sammenlignet med dagens situasjon.

Jernbanedirektoratet har lagt seg på en linje der både kvalitet og pris blir vektet. I det første tilbudet ble kvalitet vektet 60 pst. og i det andre tilbudet 45 pst., basert på at det var antatt mindre mulighet for kvalitetsforbedringer i Trafikkkpakke 2 Nord. Begge tilbudene viser at det var liten kvalitetsforskjell på de som konkur-

terte til slutt i disse tilbudene. Da bør det ikke komme som en overraskelse for noen av oss at pris blir utslagsgivende. Selv om kvalitet hadde blitt vektet høyere, er forskjellene så små at pris uansett ville blitt utslagsgivende. Vi bør heller være fornøyd med at vi har flere tilbydere som leverer på et høyt kvalitativt nivå.

Opposisjonen forsøker seg ved behandlingen av denne redegjørelsen på en ny omkamp om jernbanereformen. Problemet er at argumentene mot blir stadig svakere, tatt i betraktning at begge tilbudene gir et bedre tilbud til kundene og flere avganger, samtidig som kostnadene for staten går betydelig ned. Det er en vinn-vinn-situasjon, og opposisjonen burde heller være fornøyd med at ny organisering og tilbud fungerer også i jernbanesektoren.

Bengt Fasteraune (Sp) [15:39:27]: Jeg registrerer at også representanten Orten drar inn helt andre momenter i saken enn det dette egentlig dreier seg om. Det dette dreier seg om, er at den 18. desember 2018 ga samferdselsminister Jon Georg Dale en muntlig redegjørelse i Stortinget om Samferdselsdepartementets arbeid med og ansvar for tilbudet på Sørlandsbanen, også omtalt som Trafikkkpakke 1 Sør. Dette er konkurransen om å inngå avtale med staten for å drifte togtilbudene på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen, som er omtalt. Stortinget vedtok i plenum å sende redegjørelsen til transport- og kommunikasjonskomiteen for behandling der. Det er jo det vi er i ferd med å gjøre nå, og det er også her opposisjonen har en rolle.

Den såkalte jernbanereformen ble vedtatt i Stortinget i 2015 med knapt flertall. Da daværende regjeringspartier, Høyre og Fremskrittspartiet, fikk flertall for reformen, med støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre, var en samlet opposisjon imot. Det er en stor og omfattende reform som betyr mye for folk, og det er forskjellig politisk innfallsvinkel på den reformen, som det mest sannsynlig bør og skal være i et demokrati.

Så kommer kanskje det som det har vært mest blest om nå i det siste, kanskje også som et resultat av det vi så i den forrige debatten, om hvordan man organiserer en transportform som betyr så mye som jernbanen gjør for Norge, og som er en så viktig del av framtiden med enorme summer i Nasjonal transportplan. Det er jo det vi snakker om når det er anbudsutsetting på de forskjellige strekningene.

Under behandlingen i komiteen og i debatten i Stortinget her i dag er det stilt noen spørsmål med tanke på de kriteriene som var satt, og det var noen spørsmål om vektning mellom pris og kvalitet. Det er jo slik at anbudstrafikk med tog vil bli anbudsutsatt uten noe unntak. Det er vel det som ligger i kortene, og det er vel det vi må ta utgangspunkt i også videre.

Senterpartiet har ytterligere fått bekreftet at jernbanens fragmenterte organisasjonsstruktur, med flere statlig eide selskaper som premissleverandører – og da snakker jeg om premissleverandører i en anbudsprosess, staten forhandler med staten – gjør det vanskelig å foreta fornuftige og objektive valg.

Persontrafikken på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen ble utlyst, som jeg nevnte, gjennom Trafikkpakke 1 Sør, og konkurransegrunnlaget ble sendt ut av Jernbanedirektoratet 12. oktober 2017. Det ble i pressemeldinger, fra både Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet, offentliggjort at Go-Ahead AS var tildelt kontrakten for denne trafikkpakken. Kort tid etter offentliggjøringen av anbudsvinneren ble det i offentligheten gjort kjent at på 15 definerte vurderingskriterier var anbudsvinnerens anbud dårligere enn konkurrentenes på langt de fleste kriteriene. Dette medførte stor debatt i det offentlige rom og i det offentlige ordskiftet, og opposisjonspartiene på Stortinget ba derfor samferdselsminister Jon Georg Dale om å komme til Stortinget for å redegjøre for prosessen, noe han gjorde på en grundig måte.

Gjennom sitt arbeid med redegjørelsen har komiteen fått tilgang til dokumenter som er unntatt offentlighet og som det ikke kan refereres til, som representanten Myrli har vært inne på. Senterpartiet er, som Arbeiderpartiet, av den oppfatning at mye av den informasjonen som er gjort tilgjengelig for komiteen, ikke burde ha vært unntatt offentlighet. Jeg har i mitt liv lest mange dokumenter som har vært unntatt offentlighet – dette burde ikke vært det. Det er det som er litt av grunnlaget når man skal gå ut i det offentlige rom og forsvare hvorfor anbudet ble som det ble. Det er jo ikke resultatet som i prinsippet er interessant, men det er hvorfor. I sånne prosesser bør det offentlige være nøye med hva som er unntatt offentlighet, og hva som er offentlige dokumenter.

Det er svært viktig at avvik fra de faglige kriteriene blir dokumentert og gjort offentlige. Og jeg reagerer skarpt på komitéflertallets merknad som viser til at Go-Ahead AS har satt seg høye mål når det gjelder trafikkvekst, og «vant anbudet på sin offensive holdning». Hva som er grunnlaget for en slik påstand, er uklart. De vant altså anbudet på sin offensive holdning.

Arne Nævra (SV) [15:44:49]: Til bakteppet her: Dette er jo en sak som ikke bare dreier seg om en redegjørelse om en anbudsutsettelse, sjøl om det i og for seg er det formelt sett, men den er også en følge av den største jernbaneomveltninga noensinne her i landet. Det er bakteppet. Det kommer vi ikke bort fra, og det er mye politikk i dette.

Jernbaneforvaltninga er rett og slett hakket opp i utallige statlige selskaper – og private – som skal kjøpe

og selge tjenester til hverandre. Dette er sjølsagt en klassisk oppskrift på en høyreideologi i stor grad, at konkurransen skal lede til billigere tjenester – litt koste hva det koste vil. Dette er ett av bakteppene som gjør at opposisjonen har vært veldig skeptisk, for ikke å si ganske sjokkert, til hele jernbanereformen.

Det er åpenbart sånn, som representanten Myrli sa, at dette er en omstridt reform, som ble vedtatt med akkurat det flertallet som var nødvendig for å få reformen i havn. Jeg må også si at det skjedde veldig fort – og raske enn en så stor reform fortjente for å få hele, skal vi si, det demokratiske Norge med seg. SV respekterer også selvsagt et flertall som var her i salen for reformen, selv om vi er riv ruskende uenig i denne oppsplittinga. Sjøl hadde jeg stemt imot at tog og skinner skulle skulle lagt alt i 1996, om jeg hadde sittet med makt, og jeg sier bare: «Look to Sveits». Så lar jeg det ligge der.

Det sagnomsuste og – jeg må vel også ha lov til å si – beryktede selskapet Go-Ahead vant anbudet på Sørlandsbanen. Sjøl om det flere ganger fra regjeringshold har vært sagt at det er passasjerene som skal stå i sentrum, skårer altså Go-Ahead dårligst på 12 av 15 kvalitetskriterier. Dette kom tidlig fram i nyhetsbildet, og det var jo ikke rart at opposisjonen reagerte. Sjølsagt vil en opposisjon reagere på sånt, og mange deler av togmiljøet reagerte også på dette.

Jeg kan ikke se, ved å granske alle de dokumentene vi har hatt innsyn i, hva som skulle tilsi at Go-Ahead skulle få anbudet. For det første, selvfølgelig, fordi det var kvalitet som skulle telle mest – der skåret de dårligst. Og jeg syns heller ikke at transportveksten, altså passasjerveksten, var begrunnet godt nok. Hadde den enda vært det, skulle jeg tatt det litt mer med ro. Men passasjerveksten ble ikke godt nok begrunnet, i hvert fall ut ifra alle de sidene som jeg har gått igjennom. Så slipper man katta ut av sekken, på et vis, ved neste pakke – Trafikkpakke Nord. Etter all den kritikken som har kommet rundt kvalitet, skulle pris nå telle mer enn kvalitet. Sjølsagt, det var et naturlig grep for regjeringa å ta for å slippe den kritikken som åpenbart fulgte etter Go-Ahead-anbudet.

Vinn-vinn – for ikke å si vinn – var det vel representanten Orten sa. Det var vinn for alle parter. Vel, det vil jo de nærmeste åra vise. Men i respekt for en så stor reform, at Stortinget er delt omtrent på midten, og i respekt for dem som har bygd opp jernbanen i hundre år, får man vel nesten si, og holdt en tradisjon i hundre år, synes jeg at regjeringa og statsråden burde vurdere våre forslag om å sette en fot i bakken og evaluere de to pakkene som nå har blitt anbudsutsatt, før de neste pakkene blir satt ut på anbud. Kanskje får man en annen oppfatning, og det vil i stor grad være slik at mye av den kritikken enten kan bli verifisert eller motsagt.

Jon Gunnes (V) [15:50:11]: Det er spennende tider i norsk jernbane, og dessverre er de siste vedtakene om jernbanereformen gjort med knappst mulig flertall. Men det er et flertall, og sånn er det demokratiet fungerer: Da må vi sette det ut i livet – og man gjennomfører det nå.

Sørlandsbanen var den første jernbanestrekningen hvor man hadde et tilbud om driften. Også jeg skal innrømme at det var ganske overraskende at Go-Ahead vant det anbudet. Jeg hadde knapt hørt om det selskapet. Det er jo litt hva man kjenner til, og hva man har følt på, og jeg har kjørt altfor lite tog i England til at jeg kan vite hvordan det selskapet kan fungere. Men jeg har stor tiltro til Jernbanedirektoratet, som virkelig har gått inn i og undersøkt dette selskapet. Go-Ahead har svart på de forskjellige kvalitetskriteriene som man hadde satt opp. De har svart på hvilken pris de må ta for å kunne gi et tilbud. Og så liker jeg at det er offensive selskap som går inn og leverer tilbud, for de skal prøve å få enda flere passasjerer til å ta toget. Det tror jeg hele Stortinget er enig om, at det er det som bør være målsettingen: at flere skal bruke det fantastiske tilbudet som toget tross alt er. Derfor synes jeg enden på visa var at de var de riktige vinnerne – når det viste seg at de var ganske like på kvalitet, og at de hadde lavest pris.

Så har det gått en stund, og den andre pakken har kommet. SJ vant anbudet, og det er akkurat den samme offensive holdningen fra SJ, ved at de ønsker å gi passasjerene et bedre tilbud. Vi ønsker at flere passasjerer skal benytte dette tilbudet, og det er også deres målsetting. Og jeg må si det er en meget bra start, når vi vet at vi sliter med infrastrukturen i mye av jernbanesektoren, at de samtidig klarer å få fram at de har et sterkt ønske om å kjøre større togsett og flere tog og være offensive når det gjelder tidspunkt hvor vi kanskje har savnet kjøring i dag. De er altså med på passasjerenes premisser og gir et godt tilbud, f.eks. dette med dynamisk prising.

Så er det klart at det ikke er alle land som har lyktes fra dag én med disse jernbanereformene. Det har jeg fulgt med på, så pass klarer jeg å følge med på både England og Sverige. Hva var det de mislyktes i? Noe av det var i hvert fall at man hadde forskjellig billettering, at hvert selskap hadde hvert sitt billettsystem. Det skal man ikke ha her. Her skal man ha Entur, som håndterer dette med et felles billetteringssystem. I tillegg var det togsettene, som Norske tog skal eie her. De leier ut togsett til de selskapene som skal drifte. For det må være høy kvalitet, og det må være orden på disse togsettene. Så jeg tror at vi i hvert fall har tatt bort noen av elementene som de andre landene har sviktet på – for kanskje å lykkes fra dag én.

Jeg forstår det slik at England og Sverige til dels har lyktes veldig godt i det siste, med langt flere togpassasje-

rer enn da de satte i gang med sin jernbanereform, og jeg hilser både det som er satt i gang, og ikke minst framtiden velkommen ved at vi får enda bedre opplevelser med tog.

Statsråd Jon Georg Dale [15:55:23]: Eg viser til mi munnlege utgreiing av 18. desember 2018, der eg gav ei orientering om bakgrunnen for sjølve konkurransen og dei organisatoriske endringane som jernbanereforma førte til, m.a. at det er Jernbanedirektoratet som inngår og følgjer opp kjøp av persontransporttenester med tog, og ikkje departementet. Deretter orienterte eg om grunnleggjande anskaffingsrettslege prinsipp, dei overordna rammene for konkurransen om Trafikkpakke 1 og ansvarsdeling og styringsstrukturane i jernbanesektoren. Orienteringa viste at tildelinga av kontrakten som vi i dag diskuterer, har skjedd utan politisk innblanding. Sidan desember har saka vore i transport- og kommunikasjonskomiteen.

Eg er medviten mitt konstitusjonelle ansvar. Stortinget har gjennom behandlinga av stortingsmeldinga «På rett spor» valt ei ansvarsdeling mellom departement og direktorat der det er Jernbanedirektoratet som inngår og følgjer opp trafikkavtalar om persontransporttenestene. Det er difor direktoratet som gjer vurderingane av dei enkelte tilboda, fordi Stortinget har meint at det er det som gjev størst grunnlag for tillit blant aktørane i marknaden. Det er særleg viktig når Vy er eigd av Samferdselsdepartementet og også er ein aktør i den same marknaden.

Det er avgjerande for tilliten i marknaden at det er like konkurransevilkår, og at tildeling skjer utan departementet, regjeringa eller Stortinget si innblanding eller føringar for utfallet. Det ville vore svært uheldig dersom framtidige aktørar ikkje har tillit til at konkurransane skjer på like vilkår.

Eg er oppteken av at Jernbanedirektoratet gjer jobben sin på ein god og tillitvekkande måte. Fram til no har eg ikkje registrert at togtilbydarane har uttrykt mistillit til togkonkurransane. Tvert om har fleire av tilbydarane gjeve uttrykk for at dei meiner direktoratet er ein profesjonell innkjøpar som følgjer spelereglane. Så lenge ingen av dei aktuelle togtilbydarane har gjeve uttrykk for noko anna, legg eg det til grunn, til tross for innlegga i Stortinget i dag.

Det har vore viktig for meg og regjeringa at staten som kjøpar av desse tenestene, opptrer på ein ryddig og føreseieleg måte overfor dei komande tilbydarane, publikum og ikkje minst Stortinget. Difor har det vore viktig for meg at Stortinget har hatt tilstrekkeleg informasjon til å kunne behandle denne saka. Difor gav eg ei munnleg orientering i desember. Eg har gjennom fleire brev kome komiteen i møte, gjeve innsyn i dokument

ein har meint har vore nødvendige for å få eit tilstrekkeleg bilde av saka, og eg har lagt til rette for at dei av komiteens medlemmer som har ønskt det, også har fått tilgang til dokument eg ikkje sjølv har søkt innsyn i, av respekt for at aktørane i marknaden skal vere trygge på at vi ikkje grip inn. Det gjer at opposisjonen no sit på meir informasjon rundt detaljar i vektinga av dei ulike anboda, enn både eg og departementet gjer. Så vidt eg kan sjå, registrerer eg at det ikkje er kome ny informasjon som skulle tilseie – heller ikkje gjennom denne behandlinga – at anbodet rundt Sørlandsbanen ikkje har vore handtert på eit godt vis.

Denne regjeringa satsar på jernbanen. Dei gode resultatane frå første og no også den andre konkurransen viser at jernbanereforma og auka konkurranse fungerer. Det viser at vi leverer på dei måla Stortinget har gjeve si tilslutning til. Vi legg opp til at dei reisande får eit betre tilbod, og at vi får meir jernbane for pengane, samtidig som vi fortset veksten i løyvingane til ny infrastruktur. Eg meiner det er god jernbanepolitikk.

Gjennom dei siste seks månadane har opposisjonen forsøkt å skape inntrykk av at den aktøren som har vunne den fyrste trafikkpakken, ikkje har gjort det på rette vilkår. I dag seier opposisjonen at dei ikkje har funne noko som skulle tilseie noko anna enn at dette har gått rett føre seg, så no vil dei ha nokon eksterne til å gå gjennom dei dokumenta dei ikkje har funne noko som skulle tilseie ein annan konklusjon i.

Forsøket frå Stortinget på politisk spel rundt tildelinga av Trafikkpakke 1 Sør får opposisjonen i Stortinget sjølv svare for. Eg er heilt trygg på at anbudsrunderne må fortsetje, fordi det gjev betre tilbod til passasjerane og lågare kostnader for skattebetalarane.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [16:00:39]: Vi har diskutert forholdet mellom pris og kvalitet mye. Problemet er jo at offentligheten ikke vet hva forskjellene var i de ulike anbudene, og derfor er det jo selvsagt også veldig vanskelig å diskutere det. Jeg synes komitéleder Orten var ganske klar i sitt innlegg her i stad, for han sa jo at pris uansett hadde vært avgjørende. Det er jo noe av det opposisjonen har tatt opp. På oss virker det som om disse anbudene er skrudd sammen slik at det i realiteten bare er pris som er avgjørende.

Spørsmålet mitt til samferdselsministeren er: Er han enig i det representanten Orten sa – at pris uansett hadde vært avgjørende?

Statsråd Jon Georg Dale [16:01:25]: Representanten Orten sa ikkje at pris uansett hadde vore avgjerande. Han sa at når tilbodet på kvalitetsindikatoren, som var vekta 60 pst., var så pass lik, er det klart at pris vert

tillagd avgjerande vekt. Difor har eg også svart Stortinget dette heile vegen, kvar gong eg har vorte spurdt, at det var det mest økonomisk fordelaktige tilbodet. Fordi det var på likt på kvalitet, som var vekta 60 pst., betyr dei siste 40 pst., som var vekta på pris, naturlegvis noko for tildelinga. Det har vi vore veldig opne på heile vegen – heile vegen har vi vore det. Det viser for så vidt at hovudkritikken frå Arbeidarpartiet i denne saka ikkje er at passasjerane får eit dårlegare tilbod – for dei får eit betre tilbod – men at staten sparer for mykje pengar som vi kan reinvestere i infrastruktur. Det er eit ganske spesielt utgangspunkt.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her overtatt presidentplassen.

Sverre Myrli (A) [16:02:27]: Saken er vel heller at de reisende kunne fått et enda bedre tilbud, men det kan verken samferdselsministeren eller noen andre offentliggjøre dokumenter som viser.

Men dette gjelder altså saken i dag, og redegjørelsen gjaldt Trafikkpakke 1. Nå har regjeringen valgt tilbyder for Trafikkpakke 2, og så følger de øvrige trafikkpakkene etter. Kan samferdselsministeren nå si noe om hvordan vektingen av pris og kvalitet blir i de andre anbudene? Blir det som i Trafikkpakke 1, eller blir dette nå vektet annerledes framover?

Statsråd Jon Georg Dale [16:03:04]: Her er vi ved kjernen i det som er problemet. Representanten Myrli seier altså at regjeringa no har valt tilbydar i Trafikkpakke 2. Det er heile poenget – regjeringa gjer ikkje det. Objektive kriterium gjennom anbudsprosessen, kjende på førehand, vert målte på indikatorar av Jernbanedirektoratet, som tildeler anbod, og det er frist til å klage som enno ikkje er gått ut. Regjeringa vel ikkje på noko tidspunkt kva for aktørar som vinn desse anboda. Arbeidarpartiet forsøker å konstruere ein debatt det slett ikkje finst noko grunnlag for, mistenkjeleggjer anbudsprosessane, som dei slett ikkje har funne grunnlag for, sjølv etter seks månaders arbeid i transport- og kommunikasjonskomiteen. Det er kjernen i denne saka – eit forsøk på politisk spel frå opposisjonen heilt utan grunnlag. Kriteria for korleis dei ulike partane vert vekta, går fram av dei ulike pakkane.

Bengt Fasteraune (Sp) [16:04:24]: Gjennom vårt arbeid med denne redegjørelsen om Trafikkpakke 1 Sør og de dokumenter vi har fått tilgang til, og som er unnatt offentlighet, og som det ikke kan refereres til, er vi, som jeg sa tidligere, av den oppfatning at dette selvfølgelig skulle ha vært gjort tilgjengelig for komiteen. Det har det nå blitt, men det skulle også ha vært gjort tilgjengelig for offentligheten.

Nå skjønner jeg at statsråden ikke har lest de dokumentene. Opposisjonen sier at de har tillit til den jobben som er gjort, og det har også vi, selvfølgelig, vi har tillit til den jobben som er gjort. Men vil statsråden lese de dokumentene som er unntatt offentlighet, og vurdere om direktoratet burde ha latt dem bli offentlige?

Statsråd Jon Georg Dale [16:05:18]: Nei, det vil eg ikkje. Eg har ikkje – i motsetning til det enkelte representantar openbart tiltrur seg av kompetanse til å overprøve juridiske vurderingar rundt kva som er konkurransesensitiv informasjon for framtidige anbuds pakker – tenkt å gjere det politiske feilgrepet, sjølv om enkelte frå opposisjonen openbert har tiltrudd seg større juridiske ferdigheiter enn alle dei juristmiljøa vi har brukt. Det kjem eg ikkje til å gjere – ikkje no, ikkje seinare – med mindre det skulle kome fram heilt openberre svakheiter gjennom dei anbuds konkurransane, som f.eks. tilseier at aktørane i marknaden ikkje har tiltru til dei. Men det har ikkje skjedd. Det er ikkje ein einaste aktør som har klaga på konkurransen i desse pakkene. Det har berre vore forsøk frå opposisjonen på å lage eit politisk spel som det i det heile ikkje finst grunnlag for, og i dag viser ein òg at det ikkje fanst grunnlag for det. Opposisjonen er avslørt. Forsøk på politisk spel rundt konkurranseutsetjing på jernbanen bør leggjast vekk ein gong for alle.

Bengt Fasteraune (Sp) [16:06:24]: Verken offentlig kjente dokumenter eller dokumenter unntatt offentlighet som vi har hatt tilgang til, motbeviser inntrykket som er skapt om at det er tilbydere med lavest pris som vinner anbud for persontrafikk med tog. Det har vi gjentatt gang på gang. Da er det vel svært viktig at de faglige kriteriene som man da har fraveket, blir gjort offentlig kjent, slik at man kan tilbakevise at det bare er pris som blir vurdert. Vår oppfatning er at disse dokumentene absolutt burde vært offentlige, og jeg håper da at det også kan være slik i framtiden.

Vil statsråden sørge for at avvik fra faglige kriterier – og kun det – blir gjort offentlige?

Statsråd Jon Georg Dale [16:07:17]: Staten og regjeringa freistar alltid å få til meir offentlegheit. Men vi har heimel, og vi må halde unna det som openbert er konkurransesensitiv informasjon. Det har vi også lagt til grunn. Stortinget har fått innsyn i det, slik at dei får gjennomføre sin kontrollfunksjon, men det vert ikkje offentliggjort, fordi det er sensitivt for komande trafikkpakker.

Men argumentasjonen til Senterpartiet er ganske hol. Det dei har lese, motseier altså ikkje det inntrykket som er skapt. Men kven er det som har skapt det inntrykket då, andre enn Senterpartiet, Arbeiderpartiet og

SV? Det er jo dei som har skapt det inntrykket at det har føregått ting her, som ein ikkje klarar å dokumentere, som ikkje eingong selskapa sjølve trur på, som gjer at dei held fram med klageprosessane sine, som gjer at desse anboda går rett føre seg og det også er verksam konkurranse i Trafikkpakke 2.

Senterpartiet forventar at deira eige skapte inntrykk skulle verte avslørt av Senterpartiet. Den tiltrua har ikkje eg til representanten Fasteraune.

Bengt Fasteraune (Sp) [16:08:22]: Denne saken dreier seg ikke om tiltro til meg eller ikke. Du snakker ganske høyløst om noe du faktisk ikke har lest. Jeg anbefaler statsråden å lese dokumentene – det er ikke mye, det er 30 sider. Les dem, og så kan du etterpå vurdere om det er smart at disse dokumentene blir offentlige, slik at folk forstår hvorfor disse valgene blir gjort. Vil statsråden gjøre det?

Presidenten: Presidenten vil minne representanten om at talen skal rettes gjennom presidenten.

Statsråd Jon Georg Dale [16:08:59]: Eg baserer mi vurdering av dette på juridiske råd om bruk og innsyn basert på prinsippa i staten om meir offentlegheit, om konkurransesensitiviteten i denne informasjonen, og i kva grad han er eigna for at konkurrentar skal få innsyn, som dei reelt sett får om offentlegheita har innsyn.

Difor har Stortinget fått innsyn då dei bad om det, men informasjonen er framleis ikkje offentlig, ganske enkelt fordi den informasjonen betyr noko for konkurransen i den marknaden som no ligg an til å ha spart oss for 8 mrd. kr i dei to første pakkene. Vi kan ikkje gje avkall på det; då opptre ikkje staten som profesjonell kjøpar og aktør. Det kan staten la vere å gjere når Senterpartiet sit i regjering, men ikkje når eg har ansvaret.

Arne Nævra (SV) [16:10:10]: Pris er altså blitt et mantra her, og det er ett felt som statsråden og høyrepartiene omtrent aldri snakker om, og det er ansattes lønns- og arbeidsforhold i de nye selskapene på de norske skinnene – når de skal bruke samme tog, samme skinner, samme billettsystem osv. Hva er det de da konkurrerer på for å få prisen ned? Det er noen av oss som tenker at det er lønns- og arbeidsforhold – over tid, kanskje ikke med én gang, men etter en stund.

Kan statsråden se at det er fare for at lønns- og arbeidsforhold blir satt under press over tid i de nye selskapene som skal kjøre på norske skinner?

Statsråd Jon Georg Dale [16:10:57]: Eg legg til grunn at føresetnaden for å vinne anbud på dette er at ein handterer dei tilsette som ei verksemdsoverdragging, med same rettar knytte til løn og pensjon. Det legg

eg altså til grunn. Det har vore føresetnaden for heile anbudsrunderne.

Dette er eit forsøk på å mistenkeleggjere dei nye aktørane som kjem inn. Når Vy kutta kostnadene sine i Trafikkpakke 2 med 80 pst. mot det dei betalar i dag, trur SV det er fordi dei har tenkt å begynne å tyne sine tilsette på ein måte som dei aldri har vore i nærleiken av å lukte på før? Eg trur ikkje det. Eg trur konkurranse gjev innovasjon, nye måtar å tenkje på og andre måtar å tiltrekke seg passasjerar på. Det er det som gjer at anbud funkar, fordi anbud bryt monopol. Når ein bryt monopol, får ein ned kostnadene, ein får større kundefokus, og ein får betre resultat. Det er difor denne jernbanereforma verkar. Eg skjønar at det er frustrerande for opposisjonen, men no er det altså dokumentert gjennom to konkurransar.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

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

Tom-Christer Nilsen (H) [16:12:12]: Jeg er litt usikker på hva parlamentarisk ordbruk er akkurat nå, men nå begynner det å bli ganske pinlig, og det mener jeg.

Når man leser innstillingen i denne saken fra mindretallet i komiteen, er det åpenbart at dette er et halvt år der norsk presse, der alle stortingsrepresentantene fra opposisjonen, der samtlige av rådgivere til stortingsrepresentantene fra opposisjonen, der hele partiapparatet og fagforeninger har forsøkt å finne noe galt – noen brudd på regler – i forbindelse med anbudet, men ikke klart å finne én ting, og fordi man ikke har klart å finne noe galt med alt sammen, krever man en granskning. Det er å snu ting fullstendig på hodet. Vi krever granskning når vi mener vi har funnet noe galt, ikke når vi mener vi ikke har funnet noe galt. Der er liksom litt forskjell på det vedtaket vi gjorde i Mattilsynet – der det var dokumentert at noe var galt – og det vedtaket man foreslår fra opposisjonen å gjøre her i dag, nemlig at vi skal granske noe vi vet ikke er galt.

I tillegg blir jeg stadig overrasket over manglende innsikt i innkjøpsfaget og anskaffelsesreglementet fra opposisjonens side. Vi opplevde det i forbindelse med stortingsmelding 22, Meld. St. 22 for 2018–2019, og vi opplever det nå. Det er ikke vektingskriteriet som avgjør kvaliteten; vektingskriteriet avgjør hvordan man veier marginale forskjeller mot hverandre. Det er kravspesifikasjonen som sier at bilen skal ha fire hjul, ikke vektingskriteriet. Det er også slik at her mener man at et krav på 60 pst. kvalitet er for lite, mens man mente at et krav på 30 pst. miljø var tilstrekkelig i forbindelse med stortingsmelding 22.

Ingen stiller det åpenbare spørsmålet, det spørsmålet som burde vært gjenstand for en granskning: Hvordan kan det ha seg at et selskap – 100 pst. eid av oss i den-

ne sal – i dag kjører til en pris som er fem ganger høyere enn den prisen de tilbyr i morgen? Det er det spørsmålet som burde vært gjenstand for en ytterligere granskning, fordi det avgjør hvilken kvalitet og hvilket omfang tilbudet kan ha, og hva vi kan tilby av tjenester innenfor dette området.

Men nei, det er ikke et interessant spørsmål for opposisjonen, og her er vi ved kjernen. Det virker på meg som om opposisjonen kun vil godta et sett med kriterier som innebærer at NSB/Vy vinner anbudet, og det virker å være begrunnelsen for de kriterier man ønsker – ikke kvalitet, ikke pris, ikke miljø. Det er greit at vi er dårligere på alt dette, så lenge NSB vinner.

Sverre Myrli (A) [16:15:17]: Komiteleder Orten sa tidligere i debatten at opposisjonen ikke har tillit til Jernbanedirektoratet. Slikt synes jeg er trist å høre, og slikt synes jeg faktisk er unødvendig å si av komitélederen, for komitélederen burde vite at Stortinget kjenner bare regjeringen og statsråden, og Stortinget har ikke noe med å sette merkelapper på underliggende etater. Det kunne kanskje være behov for en liten dose forfatningslære i denne salen. Stortinget har altså etter maktfordelingsprinsippet tre viktige roller: Stortinget er bevillende myndighet, lovgivende myndighet og kontrollerende myndighet. Og det er som kontrollerende myndighet at vi har et sett regler på dette huset, både i fagkomiteene og i kontroll- og konstitusjonskomiteen, om hvordan Stortingets rolle som kontrollerende myndighet skal utøves.

Så det er det vi diskuterer nå. Stortinget har ingenting med verken Jernbanedirektoratet eller andre underliggende etater å gjøre. Jeg understreker det en gang til: Det er regjeringen og statsråden som Stortinget forholder seg til.

Jeg vil si til Jon Gunnes, som sa at de har vist fram at de var ganske like i kvalitet. Nei, de har ikke det, og det var det som var ett av poengene til opposisjonen. Det er nemlig ikke vist fram. Så det er ikke riktig det representanten Gunnes sier.

Vi kan selvsagt ikke gå videre med det vi har av dokumentasjon som er unntatt offentlighet, men regjeringen selv har i brev til Klassekampen av 18. mars 2019 offentliggjort de ulike tilbydernes forventede passasjertall i slutten av anbudsperioden, og det spriker ganske mye hvordan de tre anbyderne som var med til slutt, hadde beregnet passasjerantallet for henholdsvis Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Tallene har departementet offentliggjort i brevet, men hvordan selskapene har foretatt disse beregningene, er ikke offentliggjort. Er det tenk-på-et-tall, eller hva er det? Er det dette regjeringspartiene i innstillingen kaller «en offensiv holdning»?

Noe av poenget til opposisjonen er hvorfor ikke mer av de dokumentene som vi har hatt tilgang til, offentliggjøres. Da må jeg si til siste taler, representanten Nilsen, som sa at komiteen ikke har funnet noe galt: Det tror jeg ingen fra komiteen har sagt. Og om vi hadde funnet noe galt i de dokumentene vi har hatt tilgang til, kunne vi ikke gått videre med det, og det må vi respektere. Derfor kommer forslaget om at vi kunne fått til en uavhengig evaluering av anbudsprosessen. Så kunne noen andre ha gått inn og sett på evalueringen, og så kunne vi ha lært av det.

Tor André Johnsen (FrP) [16:18:33]: Representanten Myrli er dyktig til å referere og vise til tidligere talere, så jeg tenkte jeg skulle gjøre det samme, jeg også, og vise til Jon Gunnes. Han hadde egentlig et veldig godt poeng. Vi ønsker jo å gi passasjerene et godt tilbud. Målet vårt er selvfølgelig ikke å rasere jernbanetilbudet, selv om man nesten kan få inntrykk av det når man hører på mye av debatten som har pågått i det siste om jernbaneomorganiseringen i Norge. Så hele debatten virker litt merkelig og ulogisk. Det oppleves litt spesielt at hele opposisjonen, nesten halve Stortinget, heller ikke ønsker å spare offentlige utgifter og er negative til omstilling, effektivisering og konkurranse som er til det beste for både kundene og passasjerene her, og ikke minst skattebetalerne. Vi sparer faktisk 3 mrd. kr på Trafikkpakke 1, og vi sparer omtrent 5 mrd. kr på Trafikkpakke 2 Nord. Og det er stilt kvalitetskrav i anbudene. I Trafikkpakke 2 Nord er det faktisk stilt 171 forskjellige krav.

Vi ønsker selvfølgelig å ha et godt togtilbud, slik at flere kan reise med tog, men i motsetning til de rød-grønne på venstresiden er vi også opptatt av kostnadene. Det er derfor vi åpner for konkurranse. Det er sunt, og det er viktig og riktig. Det er litt spesielt og litt rart å se at vårt naboland Sverige åpnet for konkurranse på jernbanen på 1980-tallet, som snart er en generasjon siden. De sosialistiske vennene i Sverige, sosialdemokratene, er tydeligvis litt mer åpne og har større forståelse for at konkurranse er viktig, enn det de rød-grønne har i Norge.

Ellers minner denne debatten meg egentlig litt om den debatten som var mot Nye veier – jeg trenger ikke å si debatten *om* Nye veier, men debatten *mot* Nye veier. Det er en litt dårlig skjult ideologisk agenda, hvor alt tydeligvis skal være offentlig, og alt skal være skjermet for konkurranse. Men heldigvis, nå har kritikken mot Nye veier stilnet. Flere og flere ser at Nye veier fungerer, flere og flere ser at Nye veier er en suksess, og det er gledelig. Vi i Fremskrittspartiet tror at tiden vil vise at konkurransen på jernbanen også var riktig og viktig, og at de reformene vi faktisk gjennomfører, kommer til å bli en suksess, på samme nivå som Nye veier har blitt en suksess.

Arne Nævra (SV) [16:21:22]: Jeg vil ta opp igjen den tematikken som jeg tok opp i replikkordskiftet med statsråden, nemlig hva som skjer med lønns- og arbeidsforholdene hos de ansatte over tid i de nye selskapene på de norske skinnene. Jo da, virksomhetsoverdragelse stoler jeg på for tilsvarende jobber, det er det vi snakker om, men hva med over tid, etter neste forhandlinger, og etter det igjen?

Vi ser eksempler på dette i luftfarten; vi ser det veldig godt. Vi vet at SAS omtrent hadde monopol i mange år – jo da, det er riktig, og det var høye priser, det er også riktig – men vi ser at det var en del som falt ut da dette vaskevannet skulle kastes ut, at det var en del som fulgte med på veien. Det vi så, var at de ansatte i luftfarten måtte løpe fortere og fortere. Nå står det altså folk fra Grund Services som nesten spyr i gaten fordi de er overarbeidet, fordi de skal møte konkurransen, og SAS må møte lavprisselskapene også.

På samme måte må nå NSB – som jeg kaller dem, de blir også kalt Vy nå – møte konkurransen på like vilkår. De må strømlinjeformes. Det var en av grunnene til at de altså skulle males og døpes om for 250 mill. kr eller så, for å gjøre sine hoser grønne. Det er en del av konkurransen, det er en del av dette som vi betaler. Som jeg prøvde å beskrive, er sannsynligvis den eneste måten de kan konkurrere reelt på, ved å se på lønns- og arbeidsforhold for de ansatte over tid. Sannsynligvis vil også kvaliteten over tid gå ned, for det er måter å spare inn på.

For å ta et eksempel fra luftfarten igjen: Lavprisselskapene har omtrent ingen informasjonsskranker igjen. Det er SAS som får alle de besøkene, og de har ingenting med Norwegian eller andre å gjøre. Vi ser dette over hele fjøla der hvor konkurransen og dette anbudsmantraet blir satt på dagsordenen.

Et poeng til, som ikke nevnes noe særlig i forbindelse med disse pakkene som ble lagt ut, er hvorfor prisene er blitt satt så langt ned. Det er blitt sammenlignet med tidligere NSB-tildelinger på strekninger. En må i hvert fall sammenligne med nåværende tilbud fra Vy, for å sammenligne med de nye. Kan det tenkes – jeg bare stiller det spørsmålet, det er ganske naturlig – at de nye selskapene fra Sverige og fra England vil inn på det norske markedet? Det er naturlig å spørre om det. Kan det være at de underbyr ganske betydelig i første omgang, i de første årene, for å komme inn på det norske markedet? Og hva skjer etter hvert?

Ketil Kjenseth (V) [16:24:37]: Jeg har et lite vitnesbyrd fra en som kjører en konkurranseutsatt strekning ganske regelmessig, NSB Gjøvikbanen AS. Den har vært en årlig opptur, hvert år siden den ble konkurranseutsatt. Den har hatt stadig flere passasjerer hvert eneste år. Mye skyldes hyppigere avganger og en regularitet

som er langt bedre, til dels også ganske hyggelig personale, som av og til byr på en is eller en flaske vann helt uoppfordret. Det er også blitt bedre lønnsomhet på den strekningen.

Man kan sammenligne med hvordan det var før. Da ble det stadig flere avganger med buss for tog. Det var en regularitet som vi var usikre på. Det har selvfølgelig også en sammenheng med at det har blitt nye togsett på Gjøvikbanen det siste året. Det skjedde faktisk for første gang på 115 år, og det sier jo noe om hva vi har holdt på med. Så det er på tide at vi kommer oss litt videre. NSB Gjøvikbanen har vært konkurranseutsatt i snart 15 år, og det har vært gjort evalueringer. Fri Fagbevegelse har også referert dem – hyppigere avganger, flere passasjerer og bedre lønnsomhet har f.eks. ikke gått ut over de ansattes arbeidsvilkår.

Det har også ført til mindre konsulentbistand, og det er vi også ganske fornøyd med, at toget går oftere, raskere og med flere passasjerer, og at vi kan bruke færre konsulenter og mer penger på å frakte passasjerer.

Vi har et eksempel til som er en ganske pen suksess, og det er svillene i Norge. Flytoget er det ingen som snakker om. På alle ratinger der man sammenligner merkevarer i Norge, kommer Flytoget på topp 5, topp 10 eller, som regel, på topp 3. Så vi har i hvert fall to store suksesser å vise til.

At de to nye aktørene, SJ og den britiske aktøren, skulle være noe mindre i stand til å levere varene, kan jeg ikke se. Så dette blir jo en debatt med skyggeboksing. Det er mange gode grunner til å stille krav og vite hva man kjøper, og her er det noen som ikke har levert varene på 115 år. Da er det på tide å prøve noe nytt på vegne av passasjerene og dem som ønsker et bedre tilbud.

Helge Orten (H) [16:27:23]: Når jernbanereformene gjennomføres og disse strekningene nå legges ut på anbud, må jeg bare si at både i Trafikkpakke 1 og i Trafikkpakke 2 har vi oppnådd det vi ønsket å oppnå – nemlig et bedre tilbud til de reisende, til kundene, og en lavere kostnad for staten. Det er det jeg kalte en vinn-vinn-situasjon i stad. Det kan jeg etter min mening stå her og gjøre med god samvittighet, rett og slett fordi jeg har et ansvar for å bruke offentlige midler på en så god måte som mulig og få mest mulig jernbane igjen for hver enkelt krone vi bruker innenfor denne sektoren. På samme måte har vi et ansvar for å gi dem som skal bruke toget, et så godt tilbud som mulig.

Det dette viser, er både at konkurransen er reell, og at den virker. Begge deler er bra, rett og slett fordi det til sjuende og sist er kundene, som også er skattebetalere, som er vinnerne i denne saken.

Det ble stilt noen spørsmål. Jo, det er Jernbanedirektoratet som gjennomfører denne konkurransen. Og når

Jernbanedirektoratet presenterer utfallet av denne konkurransen og sier at de som står igjen til slutt, scorer relativt likt på kvalitet: Det jeg sa i stad, og tidligere i dag, var at gitt at kvalitetsforskjellene er så små som de er, er det helt åpenbart at pris blir avgjørende. En kunne ha økt kravet til kvalitet, og fremdeles ville pris ha blitt avgjørende, gitt at kvalitetsforskjellene er så små.

Så kan jeg velge å stole på at Jernbanedirektoratet har gjort gode faglige vurderinger av dette, eller jeg kan la være og gjøre som opposisjonen: begynne å bla i arbeidsdokumentene. Men jeg velger altså å stole på at det finnes en fagetat her som gjør den jobben de skal gjøre, for å bearbeide konkurransegrunnlaget og gjennomføre den konkurransen på en ryddig og skikkelig måte. Dette er ikke en oppgave som vi fra Stortingets side skal grave oss for langt ned i, for det har vi rett og slett ikke kompetanse til.

Jeg skjønner også at det er et kontrollbehov, og derfor ba vi om at statsråden skulle holde en redegjørelse om saken, og det ble gjort den 18. desember i fjor. Den redegjørelsen ga et godt nok svar for meg på at det er en grei ansvars- og rollefordeling mellom statsråden og Jernbanedirektoratet i disse prosessene, noe som for meg er et kvalitetsstempel for at Jernbanedirektoratet får gjøre sin faglige jobb på et uavhengig grunnlag.

Slik sett mener jeg at vi har fått et veldig godt resultat. Og det som er det fascinerende med dette, er at begge aktørene som nå har vunnet henholdsvis Trafikkpakke 1 og 2, har vunnet fordi de nettopp har en offensiv holdning. De mener at de skal greie å få flere til å ta toget, og de vinner på det. Det er veldig bra.

Bengt Fasteraune (Sp) [16:30:48]: Debatten har jo gått, og den er på en måte på hver side av korridoren her. De som er opptatt av at dette er en god løsning og framtiden for kongeriket Norge, snakker om at vi må ta ansvar for skattebetalernes penger, og at pris selvfølgelig må vektes høyt. Det har vi også oppdaget at er det som er gjort i anbudet.

Det vi prøver å si, og som vi har gjentatt ganske mange ganger, er at når det er noe som er usikkert når det gjelder de faglige kriteriene – eller kall det gjerne et grunnlag i selve dokumentasjonen – er ikke noe bastant, men vi sier at en ekstern granskning kanskje kan være med på å finne ut om dette er gjort på en fornuftig og god måte, og at man er åpen for det.

Når opposisjonen også sier at de dokumentene som er framlagt for oss, ikke burde vært unntatt offentlighet, er det nok slik at jeg innbiller meg at de fleste i denne sal som hadde lest de dokumentene, hadde konkludert med det samme. Det må jo være til fordel for dem som argumenterer for dem som har vunnet anbudet. Det er jo egentlig det som er sakens kjerne. Skal man bli enig

om dette er rett eller galt, kan man gjerne diskutere her i salen om det er politisk rett eller galt. Det vi har sagt, er at man må vurdere og se på det som har gått på anbudet. Det er det som har vært en stor offentlig diskusjon. Dette er litt annerledes enn mange andre anbud. Det er faktisk en pakke som betyr ganske mye for dette landet, og som på en måte rokker ved en lang historie.

Jeg vil si at litt av holdningen gjenspeiler seg hos bl.a. representanten Kjenseth, som sier at det nå er noen som leverer varene på Gjøvikbanen, noe NSB ikke har gjort på 115 år. Det er klart det er ganske spesielt – når man har sett hva jernbanen og NSB har betydd for Norge – å påstå at vi har hatt en jernbane som ikke har levert tjenester til folket på 115 år, fordi man har fått hyppigere avganger på Gjøvikbanen de siste årene. Den prosenten er for øvrig ikke høyere enn mange av de andre prosentene på jernbane som ikke er lagt ut på anbud.

Sverre Myrli (A) [16:33:48]: Jeg ser det kommer medlemmer fra andre komiteer inn i salen nå, og både deres blikk og presidentens blikk og tatt i betraktning taletiden transport- og kommunikasjonskomiteen har brukt både i går og i dag, tar jeg hintet om at vi kanskje skal gå inn for landing i dagens debatter.

Helt på tampen i debatten – til poenget som også representanten Nævra tok opp: Jeg har registrert at statsråden og representantene fra regjeringspartiene har sagt at de ansatte som i dag kjører tog på de strekningene som andre tilbydere nå skal kjøre, beholder akkurat de samme lønns- og arbeidsbetingelsene. Det er riktig. Det er det jo regler som regulerer – regler om virksomhetsoverdragelse. Men da må det presiseres at de gjelder til neste hovedoppgjør. Det kan f.eks. hende at en anbyder velger å være medlem av en annen hovedsammenlutning, at det blir en annen tariffavtale etter neste hovedoppgjør. Så ja, på Sørlandsbanen skal vel den nye aktøren ta over i desember, og de ansatte beholder eksisterende lønns- og arbeidsvilkår i tre-fire måneder fram til neste hovedoppgjør. Hva som skjer i framtida, vet ingen av oss. Men det er vel en grunn til at de ansatte og de ansattes organisasjoner er bekymret for at dette på sikt vil medføre press på lønns- og arbeidsbetingelser.

Så vil jeg bare kvittere ut én sak. Samferdselsministeren sa at opposisjonen i denne saken – etter at vi har fått tilgang til noen dokumenter som er unntatt offentlighet, jeg understreker «noen», for det var ikke veldig mange – sitter på mer dokumentasjon enn samferdselsministeren gjør. Opposisjonen, sier han. Da vil jeg presisere at hele komiteen fikk muligheten til å lese de dokumentene, alle komitémedlemmene, både fra regjeringspartier og fra opposisjon. Det er mulig at ingen av regjeringspartienes medlemmer i komiteen benyttet seg av muligheten til å lese de dokumentene. Det kjen-

ner jeg ikke til. Men jeg vil bare presisere at hele komiteen hadde muligheten til å gå gjennom de dokumentene.

At statsråden ikke har lest de dokumentene, er altså statsrådets valg, og jeg synes ikke det kan bli brukt som et argument i debatten her.

Helt til slutt: Det blir sagt at jernbanen setter stadig nye rekorder, flere ønsker å kjøre tog. Ja, nettopp! Det skjer på de fleste banestrekninger fordi jernbanetilbudet er bygd ut betraktelig de siste 15 årene. Det er bygd flere nye linjer, det er kjøpt flere tog, og jernbanen øker altså med bare NSB, eller rettere sagt Vy, som kjører. Det går altså an å få kraftige økninger i passasjerantallet uten å konkurranseutsette jernbanetrafikken.

Statsråd Jon Georg Dale [16:37:11]: Etter seks måneders debatt om alt som kunne ha gått gale under første anbudsrunder på norsk jernbane, abdiserer i realiteten opposisjonen i dag. Det synest eg er heilt fint, men eg likar ikkje at dei framleis forsøker å så tvil om det som er realitetane i saka.

Opposisjonen latar som om kvalitet ikkje betydde noko i anbodet. Kvalitet er vekta med 60 pst. Kvalitetskriteria i anbodet gjorde at det er ingen av dei som var med i siste runde, som ville ha levert ein dårlegare teneste enn i dag, berre betre. Tilbodet på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen vert altså betre enn i dag, til ein brøkdell av prisen.

Opposisjonen latar likevel som om dette er eit nederlag. No må vi stoppe å evaluere, no må vi gje gass. Det har vorte øydsla med pengane på norsk jernbane, vi har ikkje fått ut dei effektane i kvalitet det er mogleg å få ut for passasjerane sitt beste, før det vart anbudsrunder. Når monopola fell, vert det betre for passasjerane og billegare for skattebetalarane. Opposisjonens svar er då: Nei, vent, stopp, dette klarar vi ikkje å hengje med på lenger, no må vi ha pause.

Vi må ikkje ha pause, vi må auke tempoet i gjennomføringa av konkurransane på norsk jernbane, slik at vi får eit betre tilbod til passasjerane, slik at vi får ned kostnadane for skattebetalarane, så vi kan investere meir i ny infrastruktur i staden, i nytt togmateriell og i fleire avgangar. Det er høgare tempo som trengst no, ikkje opposisjonen sin pause.

Opposisjonen har etter seks månadar i dag abdisert. Det er bra for norsk jernbane, for då kan konkurranseutsetjinga fortsetje, slik at vi får levert betre tenester til ein lågare kostnad.

Sverre Myrli (A) [16:39:36]: Det er tydeligvis ingen grenser for hva samferdselsministeren kan få seg til å si fra Stortingets talerstol. Han påstår at andre har snakket om ting som ikke har noe med saken å gjøre. Hva var det siste innlegget? Det hadde jo overhodet ingenting med saken å gjøre. En grunn til at komiteen har

brukt lang tid på dette, er bl.a. at det tok veldig lang tid å få svar fra samferdselsministeren på en del spørsmål – helt elementære spørsmål som komiteen har stilt, og som det tok lang tid før vi fikk svar på. Det er grunnen til at komiteen har brukt lang tid på dette, og fordi vi ønsket å gjøre det grundig og ordentlig, og fordi det var noen praktiske innretninger som måtte foretas for at komitémedlemmene skulle få tilgang til dokumenter som var unntatt offentlighet.

Så kan vi godt ta en fullstendig debatt om jernbanepolitikken, som samferdselsministeren og andre fra regjeringspartiene tidligere i debatten kritiserte opposisjonen for å blande inn i debatten, for det skulle visstnok ikke ha noe med saken å gjøre. Men så knaller samferdselsministeren til i sitt siste innlegg og drar selv opp en debatt om helt andre ting enn den saken som vi har til behandling i dag, altså redegjørelsen om Trafikkpakke 1 Sør. Det kan vi gjerne ta, men vi får finne noen andre formater til å diskutere framtidens jernbanepolitikk.

Jeg vil bare tilbakevise det samferdselsministeren sa om at opposisjonen ønsker pause. Opposisjonen er utålmodig, opposisjonen ønsker et bedre jernbanetilbud, opposisjonen ønsker å bygge mer jernbane, opposisjonen har høyere bevilgninger til jernbaneforhold i sine alternative statsbudsjetter, opposisjonen er utålmodig etter å bygge ut kollektivtrafikken for å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren, opposisjonen har en meget aktiv jernbanepolitikk og har veldig gode forslag. Og ja, vi kan komme tilbake til hvordan vi skal diskutere framtidens jernbane senere.

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

Presidenten vil si at hun ikke har ment å gi noen noe blikk, men tenker nok i sitt stille sinn at transport- og kommunikasjonskomiteen fortjener en liten pause fra salen nå.

Sak nr. 12 [16:41:58]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om en ny industriell revolusjon – rettferdig og miljøvennlig (Innst. 417 S (2018–2019), jf. Dokument 8:103 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 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 regjeringin-

gen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Une Bastholm (MDG) [16:42:55] (ordfører for saken): Representanten Moxnes har fremmet tolv forslag som berører næringspolitikk, energipolitikk, transportpolitikk, finanspolitikk og klima- og miljøpolitikk. Rødt ønsker å bygge ut mer fornybar energi. De vil satse på bioøkonomi. De vil bruke Statens pensjonsfond utland til nasjonale miljøtiltak. Og de vil si nei til nye kraftforbindelser til utlandet.

En samlet komité innstiller på å avvise forslaget som helhet, men det fremmes likevel en rekke forslag i innstillingen.

Opposisjonspartiene, som utgjør komitéflertallet, fremmer forslag om å be regjeringen sørge for et ambisiøst og klimavennlig hjemmemarked for maritim næring, gjennom miljøkrav ved offentlige innkjøp. Vi ber regjeringen bidra til at det blir utviklet ny industriproduksjon og nye verdikjeder som baserer seg på bioressurser fra hav, jord og skog, og vi ber regjeringen om å styrke de regionale utviklingsmidlene.

I innstillingen fremmes det også flere mindretallsforslag fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, som jeg regner med disse partiene vil redegjøre for selv.

Senterpartiet, SV og Miljøpartiet De Grønne fremmer forslag om etablering av et grønt investeringselskap for utvikling av teknologibedrifter som baserer seg på fornybare ressurser. Vi fremmer også et forslag om et statlig pilotprosjekt for havvind, og vi ber regjeringen utrede potensialet i geotermisk energi. SV og Miljøpartiet De Grønne fremmer dessuten forslag om en storstilt satsing på havvind.

Miljøpartiet De Grønne er alene om å foreslå å opprette et Bionova, et fond etter modell fra Enova, for å systematisere innovasjonen og øke kommersialiseringen av både nye og allerede kjente måter å bruke den fornybare, levende naturen på framfor mer av det fossile.

Med dette tar jeg opp forslagene Miljøpartiet De Grønne er en del av. God debatt!

Presidenten: Representanten Une Bastholm har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Else-May Botten Norderhus (A) [16:45:04]: Norge trenger en mer aktiv næringspolitikk, det er vi enige med forslagsstilleren om. Det er behov for en industripolitikk som bygger opp under nye satsinger på klimavennlige løsninger, og som trykker og skaper nye arbeidsplasser over hele landet – og vi i Arbeiderpartiet er utålmodige. I går debatterte vi saken om havvind i denne salen, og for litt over en uke siden la vi fram et eget forslag om å bruke handlingsrommet i EU rundt opp-

rinnelsesgarantier for å hindre at industrien vår som bygger produksjonen sin på grønn kraft, ikke skal være nødt til å få økte kostnader ved å måtte kjøpe seg dyre papirbevis på at de er grønne, for de er allerede grønne.

I dagens debatt om industriutvikling har Arbeiderpartiet tre nye konkrete forslag for å bygge opp under norsk industriutvikling basert på klimavennlige løsnin-ger. Vi ber regjeringen videreføre CO₂-kompensasjonen på dagens nivå, med minst 75 pst. kompensasjon også etter 2020. Videre ber vi regjeringen bidra til å utvikle nye produksjonsmetoder og bruksområder for hydro-gen basert på norsk naturgass. Og vi foreslår å aktivt leg-ge til rette for flåtefornyelse i nærskipfarten. Regjerin-gens tidligere tiltak var for dårlig, og nå er det en saga blott. Vi ønsker å etablere en ny toppfinansieringsord-ning i GIEK, Garantiinstituttet for eksportkreditt, og en vrakpantordning som treffer.

Sakens overskrift, om industriell revolusjon, på et Dokument 8-forslag er vel noe av det mest svulstige jeg har hørt siden jeg kom til Stortinget i 2009, og til revolu-sjonære Moxnes vil jeg si at det kanskje er et stort sprik fra overskriften til innholdet – men han skal ha for innsats.

I regjering fikk Arbeiderpartiet på plass mange ulike næringsstrategier, nye virkemiddelapparat, som Enova, og program, som miljøteknologiordningen i Innova-sjon Norge – for å være helt konkret.

I forrige periode var digitalisering og Industri 4.0 en stor satsing som vi snakket om i næringspolitikken, og Arbeiderpartiet foreslo å etablere et norsk toppindustri-senter, som i dag er etablert og heter DigitalNorway, så det har skjedd mye.

Under sakens behandling har det i tillegg dukket opp et forslag fra Senterpartiet og SV som jeg ønsker å si noe om. I fjor behandlet vi tredje energimarkedspakke, og Arbeiderpartiet gikk inn i en helhetlig avtale med regjeringspartiene og Miljøpartiet De Grønne. Den står vi for. Det er gledelig at Senterpartiet og SV ønsker å be-gynne å være proaktive på noen av forslagene, bl.a. det som går på utenlandskabler, men det er for tynt. Likevel ønsker vi å stemme for forslag nr. 7, for vi er enig i det.

Presidenten: Ønsker representanten å ta opp for-slag?

Else-May Botten Norderhus (A) [16:48:08]: Ja, jeg tar opp forslagene nr. 1–3, fra Arbeiderpartiet og Sen-terpartiet.

Presidenten: Da har representanten Else-May Bot-ten Norderhus tatt opp de forslagene hun viste til.

Stefan Heggelund (H) [16:48:22]: La oss være ærlige – så bred som denne saken er blitt, kan debatten i dag gå alle veier. Men la meg ta noen hovedlinjer.

Dette er et flertall med store ambisjoner for industri og klima. På mandag ble regjeringens forslag om å gå inn i en avtale om felles samarbeid om oppnåelse av ut-slippsmålene for 2030 vedtatt. Det gjør norsk klimapoli-tikk mer ambisiøs og forpliktende enn noensinne.

Vi skal stanse utslippene, ikke utviklingen. Norge skal fortsatt være et land der det skapes verdier, der det skapes arbeidsplasser. Skal vi frikoble vekst fra utslipp, må vi omstille oss, og denne omstillingen er i gang. For å få til omstillingen kreves kapital, næringsfremmende skattelettelser, samferdsel, eksport og forskning. Her le-verer regjeringen – og mer enn det som er blitt gjort tid-ligere – f.eks. gjennom en dobling til landsdekkende næ-ringsrettet forskning og innovasjon.

Vi skal ikke plukke vinnere, og i kampen mot klima-endingene er det ikke bare én teknologi som må vinne fram, det er mange teknologier som er nødvendig. Sam-tidig har Norge et mulig nytt fornybart industrieventyr gjennom havvind. Derfor har regjeringen lagt fram en strategi for dette, og målet er at norske leverandørbe-drifter skal gripe de mulighetene som byr seg i denne fornybarnæringen.

Regjeringen vurderer også relevante modeller for støttemekanismer i tidligfase, og Energi21 har havvind som ett av seks prioriterte satsingsområder i sin strategi.

Samtidig utvikles det nå en solid kunnskaps- og tek-nologiplattform for dyp geotermisk energi, da dette kan spille en viktig rolle i framtidens energisystem.

I dag har regjeringen også lagt fram handlingspla-nen for grønn skipsfart. Det er en offensiv plan, der re-gjeringen legger fram en forsterket politikk for de ulike fartøyskategoriene.

Regjeringen skal også legge fram en strategi for forskning, utvikling og bruk av hydrogen som energibæ-rer.

Bioøkonomi prioriteres også av regjeringen, og i 2018 ble det bevilget ca. 4 mrd. kr i tilskudd og lån til bioøkonomiltak i Innovasjon Norge og Norges forskningsråd.

Enova er også et viktig virkemiddel for å kutte ut-slipp, og oppdraget er større enn bare å bidra til utslipps-kutt i Norge. Samtidig er det det viktigste virkemiddelet vi har for å gjøre norske arbeidsplasser grønnere. Denne regjeringen har bevilget mer penger til Enova ved hver eneste korsvei, og Enova er mer ressursterkt enn noen gang.

I tillegg har vi opprettet investeringselskapet Nysnø AS, som skal gjøre investeringer som bidrar til reduksjon i klimagassutslipp.

Norsk fornybar kraft er et konkurransefortrinn for norsk industri. Det skal det fortsette å være. Samtidig er vi for et fornybarsamarbeid i Europa, noe som er bra

både for klima, for fornybarindustrien og for norske forbrukere.

Dette er et flertall som satser på norsk industri, som satser på god klimapolitikk, og jeg tror fortsatt ikke det er slik at et kommunistisk parti har løsningen verken på industri, klima eller noe annet.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [16:51:41]: Vi behandler nå forslag fra Rødt med overskriften «om en ny industriell revolusjon – rettferdig og miljøvennlig». Navningen av saken skal jeg komme tilbake til senere i innlegget. Jeg skal kommentere noen av punktene først.

Hovedrammen for landets industripolitikk er nedfelt i Meld. St. 27 for 2016–2017, Industrien – grønnere, smartere og mer nyskapende. Mandatet til Statens pensjonsfond utland ligger fast, og videre legger regjeringen opp til vekst i både eksisterende og nye bedrifter. Regjeringen ønsker også å fremme Norge som et attraktivt lokaliseringsland for industriell aktivitet. Viktig i den forbindelse er nettopp å sikre god kapitaltilgang, næringsrettet forskning og innovasjon, og at vi har teknologiutvikling og kompetanse, skattelettelse til personer og bedrifter og ikke minst en offensiv samferdselspolitikk.

Det siste punktet kan jeg ikke stresser nok. Norsk næringsliv har i årtier skreket etter mer framtidsrettet, miljøvennlig og trafikksikker vei og infrastruktur – ikke minst firefelts motorvei i store deler av landet.

Noe som også er verdt å merke seg, er at vi har en strategi for flytende havvind. Potensialet for flytende havvind er stort, ikke bare for møller, men også for omkringliggende teknologier som subsea-installasjoner, kabling, maritim sektor og fornybare energibærere. Jeg vil minne om at dette er mulig nettopp fordi vi har en olje- og gassnæring.

Noen av forslagene er allerede ivarettatt i regjeringens politikk, mens andre forslag vil ha betydelige budsjettkonsekvenser og passer i så måte kanskje bedre inn i en annen debatt.

Norsk industri er åpen, markedsorientert og eksportbasert. Det har tjent Norge godt, og tjener Norge fortsatt godt.

Til slutt: Som sannsynligvis den eneste representanten i denne salen der halve familien faktisk har bodd i et kommunistisk land og opplevd hvordan en revolusjon egentlig er, og hva konsekvensene egentlig er, kan jeg si at det er ingen ting, verken rettferdig, miljøvennlig eller vennlig ved en revolusjon, slik partiet Rødt skriver i sin overskrift. Det er faktisk våpen, det er kaos, det er rop i gatene, man blir ropt opp, Securitate-agenter på hjørnet, det er undertrykkelse, og det er frarøving av menneskers eiendom. Jeg synes faktisk det er litt uheldig at det finnes sofaradikale som romantiserer bruken av et

ord som de aller, aller fleste opplever som noe veldig negativt. Heldigvis gjenspeiler ikke innholdet i Dokument 8-forslaget overskriften.

Summa summarum finner ikke Fremskrittspartiet å kunne støtte forslagene i saken.

Ole André Myhrvold (Sp) [16:54:59]: Jeg har nok heller aldri vært noen revolusjonær, men at vi trenger omstilling, er det ingen tvil om. På 1990-tallet, da jeg ble politisk aktiv i Senterungdommen, hadde vi en kampanje med slagordet «Nei til bananrepublikk», og det viste til den olje- og gassavhengigheten landet var på vei inn i, og som vi opplever i dag.

Omstillingen til et klimavennlig samfunn vil bli krevende. For å klare det er vi helt avhengig av bærekraftig bruk av andre råvarer enn de fossile. I Norge vil skogen være en viktig brikke i den omstillingen. Skogen kan praktisk talt erstatte det fossile på alle felter. Norge har mye skog, lang tradisjon for forvaltning av den, og tilveksten er betydelig større enn avirkingen i dag. Det betyr også at potensialet for økt verdiskaping absolutt er til stede og vil være viktig for den omstillingen landet skal gjennom.

Jeg dveler litt ved treforedlingsindustrien, for de siste tiårene har treforedlings- og trebearbeidingsindustrien vært gjennom en kraftig omstilling. Mange av de tradisjonelle bedriftene som har basert seg på trevirke som råvare, er enten lagt ned eller har flagget ut, og resultatet er at Norge i dag eksporterer store mengder tømmer ut av landet. Vi er altså i ferd med å bli en råvareeksporterende nasjon også her.

Vi må ikke sette oss i den situasjon at vi blir en nettoeksportør av tømmer. Vi må bidra til at tømmeret bidrar til norske arbeidsplasser, norsk verdiskaping, norsk teknologiutvikling og kompetanse. Da må vi starte med de bedriftene vi allerede har, og sørge for at de får rettferdige rammevilkår, som f.eks. Saugbrugs i Halden, som ikke får CO₂-kompensasjon. De starter nå 80 mill. kr bak sine konkurrenter, og det bidrar ikke akkurat til videreutvikling av bedriften. Derfor må vi også sørge for at ordningen med CO₂-kompensasjon videreføres, og at Saugbrugs får ta del i den.

I tillegg må vi øke investeringstakten for utvikling av ny industri, enten det er oppføring av bygg i tre, bioenergi eller teknologibedrifter som baserer seg på grønt karbon, som Borregaard. Derfor bør det også etableres et grønt investeringsfond.

I tillegg til å satse på storstilt industrireise basert på det grønne karbonet, må vi også sørge for gode vilkår også for de andre næringene, som fisk, havbruk, næringsmiddelindustri og prosessindustri. Den omstillingen som maritim næring og verftsindustrien har vært gjennom når det gjelder å få til nullutslipp i skipsflåten,

bør være et eksempel til etterfølgelse. Det er derfor fornuftig å se på støtteordninger for prosessindustrien og så, for prosjekter i prosessindustrien som erstatter fossile innsatsfaktorer, slik Rødt foreslår i et av sine løse forslag i dag. Senterpartiet vil støtte det forslaget, og vi vil også stemme for forslagene nr. 15, 16, 17 og 19, fra Rødt. Med det tar jeg også opp det forslaget Senterpartiet er en del av.

Presidenten: Representanten Ole André Myhrvold har tatt opp det forslaget han refererte til.

Lars Haltbrekken (SV) [16:58:17]: Norge og verden står foran store utfordringer. Vi skal løse en klimakrise, vi skal ta vare på naturen, vårt livsgrunnlag, og vi skal bekjempe de økende forskjellene.

Vi vet at når verden skal frigjøre seg fra bruk av fossil energi, må vi omstille oss. Norsk olje og gass er en betydelig bidragsyter til de utfordringene verden står foran. Vi kan ikke satse på en fortsettelse av oljeeventyret, vi må skape nye eventyr. Vi trenger en grønn ny deal. Vi trenger en grønn ny deal, hvor staten bruker sine muskler til å bygge landet grønt, til å elektrifisere kysten, bygge nye skip uten utslipp, skape nye markeder for industrien og pøse ressurser inn i forskning og utvikling og bygge en ny og moderne infrastruktur.

En grønn ny deal betyr å sikre at gevinstene fra ressursene våre og den nye teknologien kommer hele folket til gode. En grønn ny deal betyr å ta jorda og havet i bruk. Sånn bygger vi hele Norge grønt.

Vi skal også bygge Norge rettferdig. Vi skal ikke løse klimakrisen ved å sende regningen til vanlige folk og gevinsten til dem på toppen. Vi har tidligere vist at vi kan få til omstilling. Fra å være en av de virkelig store forurenserne på 1950-, 1960- og 1970-tallet har norsk industri tatt et stort miljøansvar og kuttet utslipp både av miljøgifter og også av klimagasser. I dag er kuttene som er gjort i forurensende industri, et av de største salgsargumentene for norsk industri.

Det er ikke til å legge skjul på at kravene om utslipp-skutt i industrien i starten møtte sterk motstand. Men de innså ganske raskt at kravene var fornuftige. Omstillingen industrien gikk gjennom, viser at det går an dersom vi ønsker det.

Framover blir en forsvarlig bruk av våre naturressurser til å skape industri, trygge arbeidsplasser og sikre framtidens velferd bare viktigere og viktigere. Dette dekkes av de forslag som SV også fremmer i innstillingen.

I løpet av to tiår må vi erstatte vår avhengighet av olje og utslipp med en forurensningsfri økonomi som bygger på fornybare ressurser. Forandringen må være rettferdig og føre til forbedring for både folk, lokalsamfunn og miljø.

Så en stemmeforklaring: SV kommer til å stemme for forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet i innstillingen. Vi kommer også til å stemme for forslagene nr. 11, 13, 21 og 22.

Presidenten: Og Haltbrekken ønsker å ta opp SVs forslag?

Lars Haltbrekken (SV) [17:01:04]: Det ønsker jeg også.

Presidenten: Da har representanten Lars Haltbrekken tatt opp SVs forslag.

Ketil Kjenseth (V) [17:01:27] (komiteens leder): Jeg åpner med å stille representanten – og forslagsstiller – Bjørnar Moxnes et spørsmål: Hvor er sola? Den er vel egentlig det eneste jeg ikke finner omtalt her i den store industrielle revolusjonen, og som jo er en av de store mulighetene vi faktisk har til å bygge ny industri, nye arbeidsplasser og nye næringer. Så jeg savner sola.

Den andre industrielle revolusjonen som ikke er omtalt her, og som jeg egentlig savner litt i et sånt dokument – hvis en skal ha en ideologisk diskusjon om industriell revolusjon – er digitalisering, for det er jo den revolusjonen hele verden står i, de enorme mulighetene det gir oss til både å dele mer, forbruke mindre og gjøre oppgaver mer effektive.

Jeg er litt undrende til hva vi egentlig er invitert til å diskutere her, og om det er revolusjon i seg selv vi er invitert til å diskutere. Det har jeg egentlig ikke så lyst til å diskutere, for det er ikke så ofte at det nødvendigvis gir det vi ønsker å oppnå. Det kommer litt an på type revolusjoner, selvfølgelig. Planøkonomi kunne også være én diskusjon i dette, å sette det opp mot kapitalisme og marked.

En kunne også trekke det videre: Hvis en er litt inspirert av hva Kina gjør, og synes at de er effektive og bygger ut mye og holder på med en industriell revolusjon, så er jo en del av den casen også en form for en annektering av naturressurser, av andre folks landarealer. Jeg er heller ikke så lysten på å ta den diskusjonen, vi har jo mer enn nok med kinasjakk-diskusjonen på hjemmebane.

Alt annet som er foreslått her, holder vi på å jobbe med: havvind, energibrønner, hydrogen, bioøkonomi. Dette jobber vi med som bare det. Vi putter på til virkemiddelapparatet, til Enova, til miljøteknologiordningen, har innført katapultordningen, Innovasjon Norge får stadig større muskler, vi gjør noe med skattereglementer og har etablert Nysnø. Vi holder på med alle disse oppgavene, og det er sikkert også derfor at et samlet storting avviser alle forslagene fra Rødt.

Så startes en slags debatt med mange forskjellige vindmøller, der de rød-grønne ikke akkurat er enige om veien videre. Det er også en interessant diskusjon.

Tore Storehaug (KrF) [17:04:36]: Denne debatten er eg litt spent på, ut frå innstillinga som ligg føre frå komiteen. Det er ein samla komité som går imot forslaget som ligg til grunn, der Raudt har lagt premissa for ein ny industriell revolusjon. Ut frå dei oppmodingsvedtaka som blir føreslått her, skal vi diskutere både revolusjonar og kommunisme og det grønne skiftet og havvind – som vi diskuterte i går i eit eige forslag – industriutvikling og EØS-avtalen og samarbeid om andre element i Europa.

Det er ikkje nokon tvil om at det er mykje politisk vilje til mykje industriell satsing og god samhandling for at vi skal kome i mål med klimamålsettinga og eit reelt grønt skifte. Det er heller ikkje nokon tvil om at det har skjedd kvantesprang både i politisk vilje, i realitetsforståinga og i omstillinga i næringslivet dei siste åra.

Det er ein samla komité som går imot forslaget om revolusjon frå Noregs einaste erklærte kommunistiske parti. Likevel er det ei lang liste med enkeltforslag. Mange av dei høyrer heime i ein budsjettdebatt fordi det er snakk om reelle budsjettprioriteringar. Då bør ein kanskje ta det der og ikkje som oppmodingsvedtak. Store delar av forslaga som ligg her, handlar om område der regjeringa allereie er godt i gang, og der støtteapparata eigentleg berre har blitt styrkte og styrkte dei siste åra.

Det nærmaste som er ein slags reell politisk debatt her, er om kva som er politikken si oppgåve. Raudt vil ha ein revolusjon for dei næringane som dei har plukka ut på partikontoret at skal vinne. Opposisjonen elles vil ikkje ha ein revolusjon, men dei seier at det er nokre næringer som skal gå meir fram enn andre. Og så har posisjonen ein politikk som seier at vi som politikarar skal lage rammeverket og sikre den omstillinga som er, og at den skal skje med dei aktørane som skal gjere det til ein realitet.

For politikken si oppgåve er ikkje å bestemme koreis næringsaktørar skal danse, men det er å lage det dansegolvet som dei skal gjere det på. Næringslivet og det kommersielle næringslivet er drivkrafta i å skape innovasjon og løysingar som gjer at vi kan realisere det grønne skiftet. «Klimavenleg» har vorte eit konkurransefortrinn, og samtidig er det god samverknad mellom politiske mål og ein sunn sosial marknadsøkonomi. Det er sunt og rett i eit demokrati, og det er effektivt.

Vi treng eit velfungerande og innovativt næringsliv. Det trur eg ikkje vi får gjennom kommunistisk planøkonomi eller sosialistisk styring, og det er det denne regjeringa styrer godt på.

Bjørnar Moxnes (R) [17:07:28]: Markedet løser ikke klimakrisen. Det har man de siste 30 årene sett med all mulig tydelighet. I et marked går investeringene dit hvor det er mest lønnsomt på kort sikt, slik som

olje og gass, men vi må bruke penger på å bygge ny industri før oljeprisen går ned. Det omvendte gjør regjeringen: Vi skal ha opp oljeinvesteringene med 20 pst. i 2019, og samtidig går produksjonen i fastlandsindustrien ned.

Uten en planmessig satsing på ny industri vil vi miste både arbeidsplasser, kompetanse og kunnskap som Norge er helt avhengig av. Vi må ha en aktiv statlig næringspolitikk som bygger ny industri, mens vi kontrollert trapper ned olje- og gassproduksjonen. Det skjer ikke uten langsiktig statlig kapital og politisk vilje til å bygge ny industri, som da vi på 1970-tallet tok styringen over petroleumsressursene. Den politikken som sikret oss en nasjonal leverandørindustri den gang, kan og må brukes for å bygge framtidens grønne industri, og det må bli en rettferdig omstilling.

Det er ikke arbeiderne og lokalsamfunnene som har bygd opp oljeindustrien, som skal ta regningen for at vi må fase ut fossil energi. De som jobber i norsk olje og gass, er en del av klimaløsningen, og dem trenger vi for å bygge videre – bygge ny, grønn industri, som vår satsing på både flytende havvind, dyp geotermisk energi og hydrogen.

Det hadde ikke vært noen fastlandsindustri i Norge uten tilgang på ren og billig vannkraft. Det vil heller ikke være noen velferdsstat i framtiden hvis vi er en ren råvareeksportør. Vi kan bruke kraften til å foredle metaller og mineraler, og vi må også videreforedle tømmeret og fisken her hjemme.

Oljefondet skal komme framtidige generasjoner til gode. Det må også skje ved at vi bygger industri og infrastruktur for framtiden i Norge, og ikke bare ved å ha aksjer i Facebook eller ved å eie britiske handlegater. Staten har muligheten til å være en langsiktig investor, for en halv milliard kroner i Nysnø er milevis unna det som trengs for å omstille norsk industri i møte med klimakrisen.

Historisk har vi hatt en industriell revolusjon. Jeg håper ikke de borgerlige var imot den, bare fordi det var en revolusjon. Nå trengs det en ny industriell revolusjon, denne gangen rettferdig og miljøvennlig. Og med det tar jeg opp Rødts forslag om nettopp en ny slik industriell revolusjon.

Presidenten: Representanten Bjørnar Moxnes har tatt opp de forslagene han refererte til.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [17:10:32]: På 1970-tallet, da nasjonen var opptatt av å håndtere vår relativt nyfunne olje- og gassrikdom, og da det blant gjengangerne i norsk politikk i stadig større grad var klare tegn på at den statlig initierte og styrte industripolitikken var i ferd med å spille fallitt, var det noen – må nesten kalle dem hobbyidealister – i Trøndelag og på Vestlan-

det som begynte å eksperimentere med å ha laks i bur under vann, for å si det litt enkelt. De spede forsøkene ble til det som er Norges kanskje største nye eksporteventyr de siste tiårene, en bransje som i dag er en av våre aller største distriktsnæringer, og en av våre aller største eksportnæringer.

Jeg bruker det som et eksempel rett og slett fordi hele den politiske oppmerksomheten – riktig, det var store saker da – var rettet et helt annet sted. Det var ingen som hadde bestemt at man skulle begynne å eksperimentere med laks i bur direkte, men da vi så at her var det potensial, bygget vi som land også opp en infrastruktur rundt det, gjennom forskning, gjennom utdannings-systemet, gjennom støtteordninger og etter hvert også gjennom nødvendige og skjerpede reguleringer.

Hvordan man definerer en aktiv næringspolitikk, enn si en revolusjon, kan man selvfølgelig diskutere, men utgangspunktet i dag er at vi har en verktøykasse med veldig mange verktøy i. Verktøykassen er ikke tom. Norge verken har eller kommer til å føre en såkalt næringsnøytral politikk, hvor vi later som om vi ikke har noen naturgitte komparative fortrinn framfor andre. Samtidig er det en balansegang, for hvis staten går altfor langt inn, hvis man forsøker å sette markedet til side, risikerer man, sånn som historien har vist oss, å gå glipp av framtidige vinnernæringer, men også å satse alt på gal teknologi og gå glipp av det som virkelig viser seg å være løsningen.

Det er mye i beskrivelsen og tilstandsbeskrivelsen til Bjørnar Moxnes og representantforslaget som jeg er enig i, men ikke når det gjelder medisinen som foreskrives, selv om jeg kanskje er mer sympatisk – jeg forstår at representanten Moxnes har tenkt på den industrielle revolusjonen og ikke revolusjonen i et eller annet annet regime eller land. Problemet er ikke bare alle de praktiske utfordringene ved det, problemet er at det er en tro på en økonomisk modell for utvikling som ikke har vist seg å fungere. Dette er et eksperiment vi har forsøkt før. Man har forsøkt det i andre land. Det har ikke fungert.

Jeg er for at vi skal ha høye, ambisiøse klimamål, og jeg er for at vi skal bruke reguleringer for å få markedet dit vi vil, men planøkonomi kommer ikke til å løse noen av delene.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørnar Moxnes (R) [17:13:52]: Det er iallfall godt at statsråden, i det minste, kan lese – til forskjell fra enkelte andre av mine kollegaer i stortingsalen. Det er betryggende.

Jeg lurer litt på regjeringens oljepolitikk. Den er basert på at vi i dag bygger ut felt som skal være lønnsomme om 50 år. Hvis denne gamblingen slår feil, f.eks. ved at vi får veldig mye større karbonavgifter – altså hvis

klimapolitikken til FN, som vi er enig i, faktisk lykkes – vil dette kunne bli massivt ulønnsomt den dagen avtale- og avgiftene virkelig får effekt. Det vil være til skade både for folk flest i Norge og ikke minst for miljøet.

Så jeg lurer på hvordan næringsministeren kan forsvare en næringspolitikk som er basert på at vi skal ha lønnsomhet i olje- og gassfelt om 50 år, når vi i realiteten da skal ha nullutslipp fra disse næringene.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [17:14:53]: Helt uavhengig av næringspolitikken er det slik at olje- og gassnæringen står overfor og midt oppi, og kommer til å gå gjennom, svære, store utfordringer og er nødt til å tilpasse seg også bærekraftsmålene, Parisavtale-målene og våre nasjonale ambisjoner. Så for å gå rett til poenget til representanten Moxnes: Jeg tror problemet med å se for seg en type styrt avvikling, enn si en sluttdato for norsk olje- og gassindustri, ikke bare er at man veldig direkte og umiddelbart rammer veldig mange mennesker. Det er også at man risikerer at nettopp kapitalen, kunnskapen, kompetansen som er utgangspunktet for at vi skal klare en grønn omstilling, forsvinner fra landet. Vi kommer ikke til å klare å si til en næring at de ikke er ønsket i Norge, men så beholde alt det gode ved næringen for å bruke det også til en grønn omstilling.

Jeg utdyper gjerne det, men nå er tiden forbi.

Bjørnar Moxnes (R) [17:15:55]: Det er jo omvendt. Vi kan få en markedsstyrt krasjlanding. Vi fikk en forsmak på det for noen år siden da mange mistet jobben i olje og gass fordi prisen dumpet, og prisen på olje og gass vil jo gå kraftig ned hvis klimaavtalene faktisk begynner å virke og få effekt. Da vil det bli massivt ulønnsomt med disse feltene i framtiden.

Alternativet er en planmessig omlegging av norsk økonomi, hvor man tar i bruk kompetansen som i dag finnes i verftsindustrien og hos olje- og gassarbeiderne, for å bygge opp nye næringer. De sier til oss at de kan gjerne bygge flytende havinstallasjoner hvis de får oppdrag som gir dem jobber for å gjøre det. Men da må man også ha noen som vil satse på f.eks. flytende havvind, og som går inn for det med et langsiktig perspektiv. Der er markedet dessverre for kortsiktig, men staten kunne ha gått inn der, satset skikkelig, gitt industrien oppdrag i framtiden og ikke minst ha lagd ny teknologi og kompetanse. Det er etter mitt syn alternativet til en markedsstyrt krasjlanding av denne industrien.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [17:17:06]: Også med 2-gradersmål og 1,5-gradersmål er olje og gass en del av den energimiksen, og norsk gass er også en del av løsningen for den grønne omstillingen av Europa, ikke minst fordi vi er nødt til å fase ut kull, som er klimaverstingen.

Men så bærer representanten Moxnes' plan, hvis man kan kalle det det – eller løst sammenraskede punkter – preg av å være laget ved skrivebordet, bl.a. ved at representanten snakker om olje- og gassnæringen som om det bare var dem som var offshore. Dette er altså en næring som er intimt knyttet sammen med hele den norske maritime næringen. Bare for å ta et eksempel: De verftene i Norge som utvikler nullutslippsskip, leverer også offshore. Det er ikke slik at hvis den ordren tørket helt inn eller ble avvirket gjennom politiske vedtak, ville de fortsette å kunne levere alt det grønne. Da ville man spenne bein på denne omstillingen.

Det er mulig noen sier det til Rødt, men alle fagforeningene for de ansatte i offshore sier klart og tydelig: Ikke avvirk, ikke sett en sluttdato.

Bjørnar Moxnes (R) [17:18:09]: Her slår nok statsråd Røe Isaksen inn noen åpne dører. Vi er fullt ut klar over at leverandørindustrien også leverer til olje- og gassnæringen og også kan bygge så å si hva det skulle være. Vi hadde jo verft i Norge til og med før olje- og gassalderen inntraff. Da bygde de bl.a. skip, som vi hadde god bruk for. De kan bygge store installasjoner som kan flyte langt til havs i framtiden, hvis det finnes kapital som vil investere i f.eks. flytende havvind. Nå får vi det største offshore anlegget for flytende havvind fra Equinor ikke utenfor norsk kyst, men utenfor den spanske kysten. Vi ønsker at vi skal gå i spissen for et norsk industrieventyr med staten foran, for å sørge for at norsk industri kommer i verdenstoppen når det gjelder å levere til denne bransjen.

Det er hensikten med forslaget vårt: at staten kan gå foran der private ikke tenker langsiktig nok og ikke er villige til å stille nok kapital til rådighet for å sikre at industrien får de framtidsmulighetene den kan få.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [17:19:12]: Hvis det er så moderat, er jeg i utgangspunktet enig i det. Jeg mener at det er helt nødvendig at staten også er inne, ikke bare for å korrigere markedssvikt, men at staten også er inne i Norge for å bygge opp under bransjer hvor vi har særegne fordeler. Jeg mener også at når vi har en næringspolitisk verktøykasse, som vi skal ha, er det viktig hele tiden å reevaluere innholdet i den for å se om vi klarer å tilpasse oss, klarer å fange opp og bygge nok oppunder.

Det jeg er skeptisk til, er – punkt én – hvis man forsøker å sette markedskreftene helt til side. Jeg mener at det har vist seg å være massivt ineffektivt og fører til dårlige løsninger. Det andre jeg er skeptisk til, er når politikerne går altfor langt inn i enten enkelt næringer eller enkeltbedrifter.

Så har denne regjeringen styrket nær sagt alle virkemidler vi har for å få til et grønt skifte, fra miljøteknolo-

giordningen til det nye virkemiddelet Nysnø til en doubling av næringsrettet forskning og innovasjon siden 2013, for å nevne noe.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Une Bastholm (MDG) [17:20:37]: Vi er ved stortingsårets slutt, og jeg ønsker derfor å takke energi- og miljøkomiteen og Rødt for samarbeidet i denne sesjonen. Det er også en liten anledning for å kikke tilbake.

Nesten alle partier på Stortinget mener at klimakrisen er vår tids viktigste sak, men er altså uenige om hvordan og hvor fort vi skal og kan løse krisen. Jeg mener det spesielt er fire områder som skiller oss i miljøpolitikken i Stortinget: Det er oljepolitikken, det er hvor aktiv og hvordan statens rolle skal være, det er hvor mye internasjonalt samarbeid vi trenger, eventuelt hvordan, og det er synet på miljøavgifter. I de to siste sakene er De Grønne og Rødt grunnleggende uenige, derfor står vi også veldig langt fra hverandre i klima- og miljøpolitikken. For der Rødt sier nei til kraftkabler til utlandet, vil De Grønne eksportere ren energi til Europa for å kutte utslipp. Der Rødt sier nei til miljøavgifter fordi de med dårlig råd merker avgiftene mer på lommeboka enn de rike, vil De Grønne heller løse den skjevheten, bl.a. gjennom en mer rettferdig personbeskatning. Vi mener oppriktig at det å ikke bruke miljøavgifter for den grønne omstillingen er helt urealistisk hvis vi faktisk skal klare å kutte så mye utslipp som vi har som mål. Hvis vi setter som krav at det er miljøpolitikken som skal rette opp i de sosiale ulikhetene skapt gjennom en urettferdig skattepolitikk, boligpolitikk og for dårlige velferdsordninger, spiller vi miljø- og klimakampen sjakk matt.

Ingen skal være fattige i Norge. Vi i De Grønne foreslår derfor i vårt alternative budsjett også større skatletter enn Rødt til dem med lavest inntekt. Vi vil styrke sosiale ytelser for dem med minst. Vi vil drive en aktiv boligpolitikk i byene og sikre billig og god kollektivtransport over hele landet, samtidig som vi i våre budsjetter også bruker mindre oljepenger enn regjeringen.

En annen forskjell på Rødt og Miljøpartiet De Grønne er at Rødt vil bruke oljefondet til investeringer i Norge. Akkurat som Fremskrittspartiet utfordrer de handlingsregelen, og det mener vi er dypt økonomisk uansvarlig. De Grønne vil i stedet bruke oljefondet til klimaomstilling i utviklingsland, som vi har foreslått på Stortinget.

Siden høsten 2017 har De Grønne fremmet 29 representantforslag om miljø og klima, Rødt har fremmet tre. Av de tre handler ett om motstand mot bompenger i byer og ett om å stoppe bygging av utenlandskabler, og

det tredje er det vi diskuterer her i dag, hvor det er en del forslag som det er lett å være enig i.

Jeg sier dette så tydelig fordi jeg må innrømme at jeg synes det har vært veldig oppsiktsvekkende at et nytt parti på Stortinget i vår tid prioriterer klima og miljø så lavt som partiet Rødt har gjort.

Ingenting er mer urettferdig, usosialt eller ødeleggende for fellesskap enn klimakrise og naturkrise. Partier som er opptatt av solidaritet, og det gjelder ikke bare Rødt, må erkjenne at solidariteten i vår tid må gjelde på tvers av landegrensar, generasjoner og arter.

Espen Barth Eide (A) [17:23:52]: For Arbeiderpartiet er det ekstremt viktig at vi bruker ren norsk kraft i den industrielle videreutviklingen som vi er opptatt av, og vi har både her og i en rekke andre saker kommet med mange forslag for i enda større grad å kunne utnytte ren vannkraft til norsk industri, til kraftforedlende, kraftintensiv industri. Jeg har derfor lyst til å knytte noen kommentarer til forslag nr. 7, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og derved komme med en stemmeforklaring.

I fjor, under behandlingen av tredje energimarkedspakke, oppnådde vi et bredt flertall og en omfattende avtale med de tre daværende regjeringspartiene, med Miljøpartiet De Grønne og med Arbeiderpartiet, som slo fast mange og viktige prinsipper for norsk kraftpolitikk framover, bl.a. at eierskapet til vannkraften skal ligge fast, at det skal være offentlig eierskap til vannkraften, at enhver beslutning om nye utenlandskabler skal fattes suverent i Norge, at energiloven skal endres, slik at Statnett sikres et absolutt monopol på å eie og drifte utenlandskabler, gamle, så vel som nye, at utenlandskabler kun skal bygges om de er samfunnsøkonomisk lønnsomme, og at det skal gjøres grundige vurderinger og høstes erfaringer med de kablene som allerede er planlagt, før nye kabler bygges. Det siste er for øvrig helt i tråd med Statnetts faglige vurdering, som sier at ytterligere styrking av utvekslingskapasiteten utover den allerede planlagte bør utstå til vi ser hvordan den allerede vedtatte økningen vil påvirke det norske kraftsystemet.

Dette er en avtale vi er stolt av og glad for å få til, og som vi i Arbeiderpartiet står fast på. Dette er viktig politikk for Norge, og vi er glad for at dette er blitt bekreftet en rekke ganger også av våre avtalepartnere, bl.a. fra høyeste hold i regjeringen.

Så er det slik at i denne saken er det lagt fram et forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti som sammenfaller med vårt syn på en av de mange sakene jeg nå nevnte. Vårt syn er at dette spørsmålet allerede er ivaretatt på en god måte, men vi velger likevel å stemme for dette forslaget, da det er naturlig for oss å stemme for det vi er for og mot det vi er mot.

Jeg vil samtidig minne om at den avtalen vi inngikk i fjor, er langt bredere og går langt dypere enn dette enkeltforslaget, og det er derfor svært viktig at vi har en henvisning sammen med de andre avtalepartnere til denne i dag.

Så vil jeg til slutt si at det er svært viktig at regjeringen snarest mulig kommer tilbake til Stortinget med de endringer i energiloven som et stort flertall gikk inn for i mars i fjor. Ytterligere utsettelse på dette punktet skaper kun usikkerhet om en sak som i praksis allerede er avklart.

Ingrid Heggø (A) [17:26:55]: Det er, som flere har sagt, litt sånn fordums *schwung* over tittelen «en ny industriell revolusjon», men industri basert på norske naturressursar og arbeidrarar med kunnskap og høg produktivitet er ein del av historia vår, av velferdssamfunnet vårt, og det er òg ein del av framtida vår. Det vil eg slå fast.

Eg skal ikkje forlengja debatten, men vil berre knyta nokre ord til forslaga nr. 10 og 12, som var i finanskomiteen. Stortinget har nettopp lovfesta at Statens pensjonsfond utland skal investerast berre i utlandet, men avkastninga brukar vi her heime. Kvar femte krone på statsbudsjettet kjem frå avkastninga til fondet, og desse inntektene går, som alle veit, bl.a. til infrastruktur som jernbane og breiband. Det som eigentleg ligg i forslaga frå Raudt her, er jo eit fond, slik at ein skal unngå ei prioritering på statsbudsjettet.

Det hadde vore moro å dra i gang debatten om kven vi skal selja varene våre til, og at vi må slå ring om EØS-avtalen og utnytta handlingsrommet, men det trur eg vi får ta ein annan gong.

Bjørnar Moxnes (R) [17:28:36]: Til det siste: Etter hva jeg har hørt, solgte Norge både olje, gass og til og med fisk før EØS-avtalen, og så lenge land i Europa trenger norsk olje og gass, norsk fisk og våre metaller, som er innsatsfaktorer i EUs produksjonsliv, vil de nok ha interesse av å handle med oss også om vi går ut av EØS-avtalen.

Vi mener at det å ruste Norge for framtiden også består i å ha en miljøvennlig infrastruktur, i å ha en miljøvennlig ny industri. Når privat kapital ikke vil ta langsiktig risiko, bør staten stille opp med en liten andel av oljefondet til å satse på ny industri for å ruste oss for framtiden. Vi må leve av verdiskaping i framtiden, ikke bare av renter fra oljefondet. Det er bakgrunnen for vårt forslag om å bruke deler av oljefondet til en sånn viktig satsing. At Arbeiderpartiet ikke er for det, synes jeg er synd, og det er vel i strid med det partiets industripolitiske historie, skulle jeg tro.

Når det så gjelder vilkårene for norsk industri og ikke minst vannkraftens betydning, er det sånn at indus-

trien vår vil slite kraftig hvis strømprisene går opp. Det vi får med flere eksportkabler til EU, er også import av et høyere strømprisnivå, som vi ser i EU. Nå går strømprisen opp i EU på grunn av CO₂-avgifter og økt kullpris, men norske kraftverk betaler verken CO₂-avgift eller bruker et gram kull. Prisene øker her hjemme fordi vi er blitt en del av EUs strøm- og energimarked og følger svingningene der.

Å koble oss ytterligere til det markedet kan i framtiden bli kroken på døra for norsk industri, som er avhengig av tilgang til rimelig kraft fra miljøvennlig norsk vannkraft. Det er bakgrunnen for Rødts nei til ACER, vårt nei til å gi EU noe kontroll over norsk energi- og dermed også industripolitikk. Det var også derfor LO, over 100 arbeiderpartiordførere og en samlet venstreside sa nei til ACER, for å kunne sikre norsk energi- og industripolitikk for framtiden.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Terje Halleland (FrP) [17:31:47]: Jeg vil berømme forslagsstilleren for å løfte opp næringspolitikk på dagsordenen. Det er veldig viktig og egentlig noe vi diskuterer altfor lite. Jeg er imidlertid ikke noe særlig begeistret for forslagene som kommer, veldig enkelt sagt på grunn av at vi enten er i gang med å gjennomføre dem, eller fordi det er dårlige forslag.

Gode rammebetingelser er viktig for norsk næringsliv, og det kommer til å bli avgjørende og viktig framover, spesielt med tanke på at globaliseringen vil fortsette. Vi ser i dag at det er utfordringer. Det er mange som tenker proteksjonistisk, og jeg er rimelig overbevist om at det ikke vil gå så lang tid før en ser utfordringer med det. Flere av forslagene går på at vi skal tenke på oss selv, men det skal vi være de eneste som gjør, for utlendingene skal kjøpe våre varer.

Omstilling er viktig, men en skal være temmelig fraværende hvis en ikke ser at det i dag pågår en stor omstilling. Denne regjeringen legger opp til vekst i både eksisterende og nye bedrifter. Det sørger vi for gjennom gode rammebetingelser og gjennom å sikre at næringslivet har tilgang til kapital, vi gir vekstfremmende skattelettelser, vi bygger offentlig infrastruktur – spesielt på samferdsel og vei, der vi har en komité som har sittet her i salen mer eller mindre kontinuerlig i to dager – og vi bruker mye penger på forskning og teknologi.

Det jeg har lyst til trekke fram, var et spørsmål representanten Moxnes stilte ministeren, der han er så redd for at norsk petroleumsnæring skal tape mye penger om 50 år. Og det er veldig mange som tar til orde for at det er så stor klimarisiko knyttet til petroleumsnæringen. Jeg skal la være å si at norsk petroleumsnæring i dag først og fremst er Norges største bidrag til Parisavtalen, det kan

vi ta en annen gang, men det er forskjell på å tape penger og på å tjene litt mindre penger. Ja, det tar lang tid i dag fra en gjør et funn og til en kan starte utvinningen, men når en får startet utvinningen, tjener heldigvis næringen veldig fort inn igjen feltet og investeringskostnadene. Derfor prioriterer regjeringen gode rammebetingelser til denne sektoren.

Ketil Kjenseth (V) [17:35:08]: Den nyttigste avklaringen med denne debatten var faktisk representanten Une Bastholms oppgjør med Rødt, og at de ikke er helt siamesiske radikale tvillinger. Det er en forskjell på Rødt og Miljøpartiet De Grønne, som for øvrig stemmer anslagsvis 90 pst. – jeg har ikke helt oversikten – sammen i stortingssalen her. En kan i hvert fall oppdage noen små forskjeller, og at Miljøpartiet De Grønne er villige til å bruke markedet og økonomien mer effektivt enn Rødt med sin planøkonomi.

Men jeg har fortsatt noen spørsmål til representanten Moxnes. Jeg lurar veldig på den havvindparken utenfor Kanariøyene. De har sikkert behov for den fornybare energien, men det store spørsmålet for Norges del er: Har vi behov for den energien på fastlandet i Norge? Skal vi derfor bygge den? Skal vi elektrifisere sokkelen? Skal vi sende energien til kontinentet, bare at vi ikke trenger en kabel innom Norge? Eller skal vi faktisk ha en kabel innom Norge og sluse den energien som vi ikke har behov for, til kontinentet, der Danmark egentlig er kassaapparatet for den energien?

Jeg lurar på hvorfor den skal til lands her, hvorfor det er bedre å bygge den i Norge, og hvorfor det er bedre å selge aluminium enn fornybar energi eller kunnskap om havvindparker, digitale løsninger og havvindelmenter til Kanariøyene. Det er eksport av kunnskap og kunnskapsindustri like mye som det er andre typer industriarbeidsplasser. Så jeg får ikke helt med meg logikken i ønsket om at den parken må bygges i Norge. Nå er det også god mulighet for at det blir bygd en park eller to, men primært for å elektrifisere sokkelen, og det er et bidrag.

Så er også spørsmålet hvorfor vi ikke kan bruke den kapitalen som Equinor har allerede, i stedet for å skulle opprette egne helt nye løsninger og sluse inn penger på den måten – at vi heller bruker de pengene i stedet for å ta av et oljefond som vi har satt av til framtidige generasjoner. Det er også en prioritering hvordan en bruker allerede statlige aktører som har gedigne overskudd. Det er en mulighet som er helt fraværende i denne diskusjonen. Når en er så planøkonomisk innstilt, burde det være en del av debatten.

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

Bjørnar Moxnes (R) [17:38:09]: En viktig del av hensikten med å satse på flytende havvind er å utvikle teknologien og kompetansen, slik at vi kan eksportere den til resten av verden og faktisk få et industrieventyr basert på det, og også bidra til klimaløsningen.

Når det gjelder innspillet fra Miljøpartiet De Grønne, løser ikke Rødt velferds- og skattepolitikken utelukkende gjennom miljøpolitikken. Vi har en egen politikk både for offensive velferdsreformer og for omfordeling gjennom skattesystemet som faktisk får forskjellene i Norge tydelig ned. I tillegg har vi som mål at alt vi foreslår, skal være rettferdig, så vi får folk med oss på nødvendige omstillinger – ikke mot oss. Det er bakgrunnen for standpunktet vårt i debatten om bl.a. bompenger. Vi ønsker ikke å hindre at folk er med oss, men tvert imot at de blir med på omstillingene.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12.

Sak nr. 13 [17:39:19]

Innstilling frå energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sandra Borch, Heidi Greni, Ole André Myhrvold og Willfred Nordlund om kommunenes myndighet til å utøve skjønn ved kjøring av snøscooter fra brøytet bilvei til hytte (Innst. 355 S (2018–2019), jf. Dokument 8:119 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 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.

Liv Kari Eskeland (H) [17:40:17] (ordfører for saka): Gjennom dette Dokument 8-ramlegget vert me inviterte til å drøfta avklaringar med omsyn til scooterkjøring, også referert til § 5 c første ledd i forskrift for bruk av motorkøyretøy i utmark og på islagde vassdrag. Først av alt har eg lyst til å takka komiteen for eit uproblematisk og smidig samarbeid. Eg set pris på den gode tonen me har gjennom sakene vi drøftar i komitésamheng, sjølv om vi ikkje alltid fell ned på eit samrøystes vedtak.

Dette er ei sak som ein for så vidt har drøfta i Stortinget tidlegare, seinast i fjor. Bakgrunnen for Dokument 8-ramlegget er det ein opplever som ulik praksis både i

korleis kommunane les forskrifta, og i korleis ein opplever at fylkesmennene tolkar ho. Utgangspunktet er at kommunane kan gje løyve til bruk av snøscooter for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ligg minst 2,5 km frå brøytta bilveg.

Likskapsprinsippet for fortolking av slike forskrifter bør gjelda. For ikkje å skapa unødige uro vart det 3. juli 2018 sendt ut eit brev til fylkesmennene med ei presisering av korleis forskrifta er å forstå. Her heiter det m.a. at

«kommunene har et skjønn i valg av målemetode for å fastsette avstanden mellom hytte og brøytet bilvei. Kommunene er ikke bundet til å måle avstanden i luftlinje. Det avgjørende for om tillatelse kan gis er om den reelle avstanden mellom hytte og brøytet bilvei er over 2,5 km».

Ettersom dette Dokument 8-ramlegget kom ei stund etter at brevet frå departementet vart sendt, kan det framleis synest som at det er usikkerheit om korleis forskrifta er å forstå. Difor har ein gjennom ein merknad bede om at forskrifta vert presisert slik at det kjem klart fram at kommunane kan leggja den kortaste reelle avstanden mellom hytte og brøytta bilveg til grunn ved vurdering av søknader etter denne føresegna. Med ei slik presisering vonar me at det ikkje vil vera mogleg å tolka forskrifta annleis enn at topografi også skal leggjast til grunn når avstanden skal vurderast.

Når det gjeld scooterkjøring i fjellet, er spennet vidt med omsyn til kva ein ønskjer seg av moglegheiter. Nokon ønskjer at fjellet skal by på den absolutte ro, medan andre har trong for å nytta motorkøyretøy for at hytta skal kunna vera i bruk. Det som er viktig no, er å få sett eit punktum for det som i denne saka er utgangspunktet – nemlig fortolkinga av § 5 c første ledd.

Åsmund Aukrust (A) [17:43:14]: Det er en liten sak vi nå diskuterer, men den er viktig for dem den gjelder, om bruk av snøscooter til hytta. Kommunene kan gi tillatelse til å bruke snøscooter når hytta ligger 2,5 km fra brøytet vei. Mange steder har kommunene gjennom år brukt skjønn for å vurdere hvordan dette måles, for landet ser veldig forskjellig ut avhengig av hvor man er. 2,5 km kan måles på flere forskjellige måter, og det som er 2,5 km i luftlinje, kan være mye mer i faktisk kjøring.

Vi vet at kommunene har praktisert dette på en god og ansvarlig måte, men vi får meldinger om at det nå er flere som får varsler fra Fylkesmannen om innstramminger. Arbeiderpartiet er ikke tilhenger av en liberalisering av praksisen, men vi mener at det vi i dag går inn for, er det som har vært rådende politikk gjennom mange år. Vi vil gjennom det forslaget vi i dag fremmer, være med på å formalisere dette for at det ikke skal være uklart.

Vi har tidligere merket oss at representanter fra Fremskrittspartiet og Høyre i avisene har lovet å rydde opp her på Stortinget, men ikke klart å gjøre det når saken har vært til behandling.

Igjen må jeg bare understreke at vi i Arbeiderpartiet ikke er tilhengere av en liberalisering, for det er dårlig for både folk og miljø, men vi mener at dette er den praksisen som har vært gjeldende, og som vi mener skal fortsette å være gjeldende. Vi skulle ønske at det var unødvendig å fremme dette forslaget, at dette bare hadde blitt løst av regjeringen, men vi ser at det ikke har blitt gjort, og derfor ser vi det som nødvendig å fremme det.

Med det tar jeg opp forslaget som Arbeiderpartiet og Senterpartiet har fremmet i innstillingen.

Presidenten: Representanten Åsmund Aukrust har tatt opp det forslaget han refererte til.

Terje Halleland (FrP) [17:45:17]: Jeg skal være kort.

Kommunalt selvstyre er viktig for Fremskrittspartiet og for regjeringen. I denne saken, som vi har behandlet før, kontaktet statsråden etter siste behandling fylkesmennene for å forsikre seg om at kommunene hadde full klarhet i at de hadde et handlingsrom i valg av målemetoder for å fastsette avstand, og informere om at man ikke var bundet til å måle avstanden i luftlinje. Det er altså fullt mulig å gjennomføre dette i dag etter gjeldende regelverk.

For å avslutte saken og for å tydeliggjøre at kommunene kan legge korteste faktisk mulige avstand mellom hytta og brøytet vei til grunn, ber vi regjeringen om å endre forskriften sånn at dette kommer enda tydeligere fram.

Og når muligheten byr seg, ønsker jeg å takke statsråden for godt samarbeid i saken.

Sandra Borch (Sp) [17:46:35]: Jeg må si at jeg blir litt overrasket når jeg hører siste taler si at kommunene i dag har mulighet til å regulere dette selv. Jeg skal vise til konkrete eksempler.

I Salangen kommune har flere i det siste blitt fratatt sine løyver. I fjor, da de skulle få fornyet løyvene sine, fikk man godkjennelse av kommunen, men da kom Fylkesmannen på banen og omgjorde vedtaket. Man påklaget vedtaket til direktoratet, som igjen viste til Fylkesmannen. Fylkesmannens begrunnelse for avslaget var at luftlinjen fra brøytet bilvei til hytta var mindre enn 2,5 km, og at forskriften hadde blitt tolket feil av Salangen kommune. Ja, luftlinjen var mindre enn 2,5 km, men det var umulig å komme seg fram vinterstid, med bratte og isete berg.

Med respekt å melde: Det blir tåpelig at vi her nede skal sitte og lage regler på denne måten. Hva slags grunnlag har direktoratet eller statsråden for å vurdere

geografien og topografien i den enkelte kommune? Det er ingenting annet enn byråkratisk og en overkjøring av lokaldemokratiet. Dette burde statsråden gi kommunene ansvaret for alene i stedet for å sitte i Oslo og forby familier å kjøre med snøscooter til hytta si.

For landet som helhet er nok ikke dette en sak av stor verdi og stort fokus. Hadde det derimot vært en sak vedrørende innstramming av båtbruk i skjærgården, ville det nok skapt et stort folkeopprør. Men for Nord-Norge og andre deler av Distrikts-Norge påvirker denne saken livskvaliteten til et stort antall mennesker. Med nordnorsk topografi og tradisjon med spredt hyttebygging betyr dette en stor inngripen i livskvalitet og redusert folkehelse gjennom at etablerte familiehytter og tilhørende friluftaktiviteter blir utilgjengelige.

Hovedmålet med forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er å få til en lokal forvaltning til kommunene på dette punktet. Da er det kommunene som har førstekjennskap til den totale miljøbelastningen i de ulike lokalområdene. Dette er også i tråd med regjeringens signaler om mer lokal råderett til kommunene, og ikke minst er det i tråd med regjeringens intensjon om at kommunene skal få flere oppgaver.

Dette er ikke snakk om et frislipp av scooterkjøring, det er snakk om nyttekjøring til egen hytte. Det er snakk om sunn fornuft. Derfor er jeg skuffet over at Fremskrittspartiet og Høyre i dag trosser sine lokalpolitikere i Nord-Norge og stemmer ned forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Lars Haltbrekken (SV) [17:49:33]: Dagens lovverk sikrer at hytteeierne som har en avstand mellom hytte og brøytet bilvei som i realiteten er over 2,5 km, kan søke om å få bruke snøscooter for frakt av varer inn til hytta.

Den 7. mai kom klima- og miljøministeren med et brev til Stortinget hvor han skriver følgende:

«Det er med andre ord ingen tvil om at kommunene, innenfor de rammer som regelverket setter, kan bruke skjønn under oppmålingen av avstanden, og at faktisk kjørelengde og topografi er av betydning for om kommunen har hjemmel til å gi tillatelse. Jeg anser derfor at det verken er ønskelig eller behov for å endre teksten i forskriften § 5 første ledd bokstav c.»

Dette er et brev regjeringspartiene, inkludert Venstre, totalt ser bort fra i innstillingen til saken.

Legg merke til hva regjeringens klima- og miljøminister skriver i brevet. Han skriver at det verken er ønskelig eller behov for å endre forskriften vi i dag diskuterer. Derfor er det ganske merkelig at regjeringspartiene sår tvil om den hjemmelen kommunene i dag har, gjennom å be regjeringen endre § 5 c mot klima- og miljøministerens eget ønske og anbefaling.

Jeg synes det er ekstra merkelig at også Venstre ønsker å gå mot sin egen klima- og miljøminister i denne saken. Jeg skulle gjerne hatt en begrunnelse fra Venstre for hvorfor de velger å overse rådet fra sin egen minister, og om dette er en ny praksis partiet vil legge seg på. Sånn som saken står nå, er det kun SV som støtter opp om det klima- og miljøministeren mener. Det er synd at statsråden ikke engang får støtte fra sitt eget parti i saken.

Statsråd Ola Elvestuen [17:51:55]: Etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag kan hytteeiere få tillatelse til å bruke snøscooter for å frakte bagasje og utstyr til hytta når det er mer enn 2,5 km mellom hytta og brøytet vei.

Forslagsstillerne ønsker at bestemmelsen om avstandskravet endres, slik at kommunene gis myndighet til å utøve skjønn ved oppmåling av 2,5 km-grensen, og at hensyn til faktisk kjørelengde og topografi skal veie tyngre enn avstanden målt i luftlinje.

Jeg er helt enig i at kommunen skal kunne ta hensyn til hva som er den reelle lengden på traseen til hytta, når de får inn søknad om bruk av snøscooter. Det er heller ingenting i regelverket som er til hinder for dette.

Jeg har tidligere presisert overfor Stortinget, også i brev til fylkesmennene i fjor, at kommunene har anledning til å bruke skjønn når de måler opp avstanden mellom hytte og brøytet vei. Det er selvsagt rimelig at kommunen kan legge til grunn den korteste faktiske trasé mellom hytte og vei. Dagens regelverk gir altså kommunene mulighet til å anvende skjønn i oppmålingen av avstandskravet.

Selv om det er rom for skjønn når denne avstanden skal måles, betyr ikke det at kommunene kan gi tillatelse der den korteste veien som er praktisk mulig å bruke, faktisk er mindre enn 2,5 km. Tillatelse gitt på bakgrunn av slik skjønnutøvelse vil være i strid med lovverket.

Forslagsstillerne har uttalt at flere kommuner har fått kritikk av Fylkesmannen fordi de har en for liberal praksis når det gjelder måling av avstanden til hytta, og at flere hytteeiere som har hatt dispensasjon til scooterkjøring i en årrekke, nå har fått avslag. Jeg kjenner ikke de konkrete tilfellene forslagsstillerne sikter til, men på generelt grunnlag vil jeg påpeke at fylkesmennene har ansvar for å kontrollere at kommunenes praksis på motorferdselsfeltet er i samsvar med motorferdselloven. I de tilfeller der Fylkesmannen avdekker at kommunene har truffet vedtak i strid med lovverket, er det Fylkesmannens oppgave å oppheve kommunens vedtak.

Til tross for at jeg har presisert flere ganger at det etter dagens regler er anledning til å legge korteste reelle avstand til grunn når avstandskravet skal vurderes, er dette spørsmål som stadig dukker opp, for vi hadde også den samme diskusjonen i komiteen i fjor. Jeg ser derfor

at det kan være fornuftig med en presisering i forskriftsteksten slik regjeringspartiene foreslår, for at det ikke skal være noen tvil om dette, selv om det ikke innebærer noen realitetsendring.

Til slutt vil jeg for ordens skyld minne om at avstandskravet er ett av flere momenter som kommunene skal eller kan ta med i sin vurdering av søknader om snøscootertransport til hytte. I områder hvor det finnes mulighet for leiekjøring, skal dette foretrekkes. I tillegg kan kommunene også ta andre hensyn med i vurderingen av en søknad om hyttetransport. Kommunene er ikke forpliktet til å innfri en søknad selv om avstanden mellom hytte og brøytet vei er mer enn 2,5 km.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Heidi Greni (Sp) [17:55:14]: Jeg ble veldig glad da jeg så at regjeringspartiene var ute i mediene og sa at de støttet dette forslaget, men dessverre ser jeg at de har tenkt å stemme imot det her i dag, og at statsråden nå sier at han skal sørge for en forskriftsendring.

På etterjuls vinteren i fjor fremmet jeg et forslag om å bruke elmotor på mindre vann. Da var også regjeringspartiene ute og skrøt av forslaget og sa at det var et veldig godt forslag, som de støttet, og statsråden skulle ordne dette snart, med en forskriftsendring – ja, uten ugrunnet opphold, sa statsråden i salen, men han beklaget nesten at han ikke greide å få det til før sommeren 2018.

Nå har jeg stilt spørsmål om når dette kommer, og da får jeg høre at det vil ta veldig lang tid, for dette skal ut på høring, saken er ikke sendt ut ennå, osv. Så det er tydelig at det en ikke ønsker å gjennomføre, går det an å utsette.

Jeg er veldig redd for at denne saken også blir offer for statsrådets treneringsøvelse. Derfor vil jeg gjerne at statsråden bekrefter: Når vil denne forskriften være på plass?

Statsråd Ola Elvestuen [17:56:19]: Jeg sa ikke at det blir noen forskriftsendring, men at det blir en presisering. Grunnen til det er at det forslagsstilleren foreslår – at kommunene skal kunne utøve skjønn – er en del av lovverket i dag. Det er ikke behov for noen endring i regelverket. Dette er presisert i brev til fylkesmennene i fjor, og jeg har også gjentatt det for komiteen – slik jeg skrev det i fjor og i år. Her er det en merknad fra regjeringspartiene, som ønsker en presisering, ikke en endring.

Heidi Greni (Sp) [17:56:54]: I elmotorsaken sto statsråden her på talerstolen og sa at lovendring var unødvendig – dette kunne ordnes raskt med en forskriftsendring. Vi ser hva den treneringen har ført til. Nå er vi inne i den andre sesongen uten at det er gjennomført. Når det gjelder dette, må jeg spørre: Hva ten-

ker statsråden om at samtlige regjeringspartier i merknads form sier at her må det en presisering av forskriften til? Man har jo opplevd rundt omkring i hele landet at fylkesmennene etter signal fra departementet nå sier nei til kjøretillatelse til mange hytteeiere som har hatt kjøretillatelse til den samme hytta i både 10, 15 og 20 år.

Statsråd Ola Elvestuen [17:57:40]: To ting: Det ene er at det er ingen uenighet om at kommunene kan utøve skjønn. Det er en del av dagens regelverk, og det er presisert gang på gang. Det er bare Senterpartiet som insisterer på at slik er det ikke. Det er det vanskelig for meg å endre på.

Men det er også slik at vi har et regelverk. Ja, man kan utøve skjønn, men det er likevel et regelverk som må følges fra kommunenes side, og som fylkesmennene selvfølgelig ser på.

Sandra Borch (Sp) [17:58:33]: Jeg blir overrasket når jeg hører statsråden si at dette ikke er et problem i dag, for i går snakket jeg med en rekke hytteeiere i Salangen kommune som hadde fått godkjent løyvet sitt av kommunen, men Fylkesmannen har omgjort vedtaket, og direktoratet har sagt seg enig. Begrunnelsen er at hytta i luftlinje ligger kortere enn 2,5 km fra brøytet bilvei til hytta. Det er umulig å komme seg på den hytta med den traseen som er målt opp i luftlinje, og den reelle kjøreavstanden er 2,6 km.

Ser ikke statsråden at kommunene i dag har en mye bedre vurderingsevne enn det statsråden, direktoratet og Fylkesmannen har til å avgjøre denne typen saker?

Statsråd Ola Elvestuen [17:59:23]: Det er helt umulig for meg å kommentere beskrivelsen av en enkelt sak og et enkelt avslag. Det er mulig for kommunene å utøve skjønn i dag om hva som er den korteste avstanden. De kan gjøre andre vurderinger enn at det skal være 2,5 km i luftlinje. Dette er klagt overfor Fylkesmannen, og det er klagt overfor Stortinget. Men det er faktisk slik at selv om en bruker en annen vurdering, kan likevel vurderingen være at det er over 2,5 km. Om det er det i den aktuelle saken, er umulig for meg å si.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Liv Kari Eskeland (H) [18:00:24]: Med respekt å melda: No har me gjennom ein merknad bede om at forskrifta vert klagtjord og presisert, slik at ein i framtida skal unngå ulik handsaming, som det her vert vist til. Så kanskje Senterpartiet og Arbeidarpartiet skulle uttrykt glede over at me no ryddar det manglande samsvaret av vegen.

Så til SV: Det som me no ber om klagtjering av, er korleis forskrifta er meint å forstå. Difor er det ingen praktisk endring, og det er ingen grunn til å så tvil om realitetane.

Kent Gudmundsen (H) [18:01:25]: Jeg følte behov for å ta ordet i denne saken for å uttrykke tilfredshet med at man har kommet med denne presiseringen nå i merknad, noe som gjør at vi får dette inn i forskriften, og for å gi ros til statsråden for det brevet som ble sendt i fjor til fylkesmennene. Mye tyder på at det har vært ulik praksis der ute, og det brevet mener jeg faktisk har medført en innstramning av hva som har vært praktisert etter den tid. Når vi i tillegg i dag får en klar lovnad om at man også skal ta dette inn i forskrift, mener jeg at vi i dag er med på å rydde bort all den tvil – kanskje den unødige tvil – som har vært i saken. Så synes jeg det er verdt å reflektere litt over det jeg opplever som en litt rar, konstruert problemstilling fra Senterpartiets side i denne saken. Når man er så tydelig, og når man rydder sånn opp, burde man heller, som flere har vært inne på, glede seg over at man nå har denne enigheten. Så kan man i tillegg reflektere litt over det paradokset som er, at det egentlig er Senterpartiet som har snudd i denne saken.

Da lovproposisjonen var til behandling i 2015, hadde de daværende regjeringspartiene inne en del flertallsmerknader sammen med Senterpartiet. Men det var én merknad som Senterpartiet ikke kunne være med på, og det var en ytterligere oppmykning av 2,5 km-kravet ned til 0,5 km. Jeg vet at det var lange politiske diskusjoner på den tiden. Man prøvde seg på et kompromiss med bare å ta Nord-Troms og Finnmark. Men selv det ville man ikke fra Senterpartiets side være med på. Dermed ble altså merknaden en mindretallsmerknad. Det ble en sak som man ikke kunne ta inn i proposisjonen på det tidspunktet, og man er altså der man er i dag. Men nå har man i hvert fall muligheten til å rydde opp i 2,5 km-regelen. Så er det rart at man drar inn andre forhold her, som representanten Greni gjør, om elmotorsaken. Det er noe helt annet. Det krever jo en lovendring. Det har også kommet fram i svaret som statsråden ga til Stortinget i den saken.

Her virker det som om man prøver å skape inntrykk av en konflikt der vi nå egentlig har bred enighet. Det er veldig gledelig, for det betyr at vi får nettopp den presiseringen som gjør at man får den praksisen ute hos fylkesmennene, og som gjør at man kanskje kan få en mer smidig behandling av de kommende søknadene fra de ulike snøscootereierne som skal opp til hytta si og feire påske med mye i bagasjen.

Sandra Borch (Sp) [18:04:36]: Hvis man skal begynne å snakke om hva som ble gjort før i tiden, og hvem

som stemte hva, så kan man vel spørre hvorfor Høyre i dag ikke stemmer for et forslag de var for bare fire år siden. Dette er ikke en konstruert problemstilling. Jeg kan oppfordre representanten Gudmundsen til å være med meg til Salangen kommune og møte de hytteeierne som har fått trukket tilbake løyvet som de har hatt i over 15 år. Jeg merker meg også at regjeringspartiene mener at de har fått til en viktig seier med en flertallsmerknad i denne saken. Men når man da kan gå for en sånn type merknad, hvorfor kan man ikke støtte forslaget fra Senterpartiet?

Jeg håper for all del at merknaden blir tatt tak i av statsråd Elvestuen minuttet etter at vi er ferdige med denne debatten i salen. Men faktum er at det er ingen forslag som i dag binder statsråden til å foreta seg noe som helst. Jeg kan ta et annet eksempel som vi skal diskutere i saken etterpå i dag: For tre år siden mente regjeringspartiene at man gjennom en flertallsmerknad nå hadde fått gjennomslag i rovdyrpolitikken for å få til et prøveprosjekt for uttak av kongeørn i Troms og på Fosen. Vel, den merkna- den ser statsråd Elvestuen ut til å ha glemte, eller han har lagt den nederst i kontorskuffen sin. Det har gått tre år – ingen ting har skjedd. At regjeringspartiene her prøver å framstille denne merkna- den i denne saken som en seier, er bare ord. Det forplikter ikke statsråden til å gjøre noe som helst. Vi kjenner alle Venstres syn i denne saken, og jeg tviler på at det kommer til å være en prioritert sak for statsråden og departementet.

Det har vært et stort engasjement fra mange i denne saken. Det er kommet mange uttalelser fra fylkeskom- mune, kommuner, ordførere og regionsråd, i alle parti- farger, med oppfordring om å fjerne 2,5 km-regelen og legge lokal sjørråderett til grunn. Det undrer meg hvor- for man skal sitte her nede i Oslo og vurdere og bestem- me, og at folk ikke skal få lov til å kjøre til hytta si, som de har gjort i en årrekke. Det gjør meg rett og slett fortvilet, fortvilet på vegne av hytteeierne – familiene som nå sit- ter hjemme og ikke får brukt hytta si på vinterstid fordi det ikke er mulig å ta seg fram uten scooter. Dette vitner om et byråkrati som er i ferd med å ese ut. Det vitner om at direktoratet og statsråden bør komme seg ut og se hvordan geografien og topografien i dette landet er. Jeg har uttrykt det tidligere i dag, men jeg er skuffet over at Fremskrittspartiet og Høyre lar seg instruere av et parti på 4,4 pst., for realiteten er at det faktisk er flertall for denne saken i salen i dag.

Kent Gudmundsen (H) [18:07:41]: Det er egentlig ganske utrolig å høre på representanten Sandra Borch, for her prøver man å ri to hester: Man står her på taler- stolen og skaper inntrykk av at man vil fjerne 2,5 km, men man stemte imot det da vi hadde loven til behand- ling i salen. Og så er man nå med på faktisk å endre,

nettopp det som ligger i representantforslaget om 2,5 km, at man tar det inn i forskrift – egentlig det som lig- ger i forslaget fra Senterpartiet.

Vi er regjeringspartier. Vi hører at statsråden står her og sier at man skal sette i gang dette arbeidet. Hva er det representanten Sandra Borch ikke får med seg? Det- te er ikke et avisinnlegg. Vi er i stortingsalen, vi har en sak til behandling, vi har en statsråd som har vært her og gitt en klar beskjed om hvordan han vil følge opp dette representantforslaget. Da synes jeg med respekt å melde at man heller burde forholde seg til det som blir sagt, og glede seg over at man nå har den enigheten. For det man gjør her nå, er faktisk å prøve å vri på fakta, og det har jeg veldig liten sans for.

Statsråd Ola Elvestuen [18:09:04]: Dette er en sak hvor alle er enige, og likevel framstår det som om det er en stor uenighet. Skjønn fra kommunens side kan utø- ves nå, det er ikke behov for noen presisering, men jeg gjør det. Men det endrer ingenting i innholdet i lovver- ket, slik det skal utøves, og som er klarlagt og presisert overfor fylkesmennene etter diskusjonen i denne salen i fjor, og som også er klarlagt i år.

Selv om skjønn kan utøves, er det fortsatt et regel- verk som tar utgangspunkt i 2,5 km, for jeg opplever at innlegget fra representanten fra Senterpartiet egentlig handler om at man skal fjerne regelverket om 2,5 km. Men det er jo ikke det som ligger i forslaget som vi nå har til behandling. Hvis det er det man ønsker, er det en stor endring fra dagens regelverk, som går langt utover det at kommunene bare kan utøve skjønn for hvordan regelen på 2,5 km skal praktiseres. Den muligheten har de i dag, den skal opprettholdes, men jeg skal også ytterligere presisere, i tråd med flertallets merknad, regjeringspar- tienes merknad, gjeldende regelverk enda en gang. Så får vi se om det gjør at denne saken ikke kommer opp igjen, eller om den kommer enda en gang.

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

Sandra Borch (Sp) [18:11:06]: Det vi reagerer på her, er at statsråden sier at det er ingen reell endring. Man ønsker en presisering, og jeg håper at med den presiseringen får de hytteeierne som i dag har fått av- slag, lov til å kjøre scooter til hytta si igjen.

Jeg har sagt til representanten Gudmundsen tidlige- re at når jeg ser en endring i regelverket, da skal jeg invi- tere ham på kake, og jeg skal også ta med meg stats- råden, og vi kan ta en scootertur til hytta vår i Salangen kommune. Men jeg håper den presiseringen blir tatt tak i med en gang etter at denne debatten er ferdig i dag.

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

Kent Gudmundsen (H) [18:12:08]: Da ser jeg fram til kake. Jeg er veldig glad i marsipan, hvis jeg kan legge inn et ønske.

Jeg tenker at for dem som nå har fått avslag fordi man sannsynligvis har praktisert søknaden feil, får man benytte anledningen til å klage, siden det både er sendt ut et brev og det snart kommer en forskriftsendring.

Med det er det bare å glede seg over at man har bred enighet i denne saken, og så kan man jo reflektere over at Senterpartiet stemte imot da loven var til behandling, det som egentlig var intensjonen da Sandra Borch var på talerstolen her og hadde innlegg, nemlig å fjerne 2,5 km. Men det er av og til sånn at det er langt mellom ord og handling fra Senterpartiet – også i denne saken.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

Sak nr. 14 [18:13:01]

Innstilling frå energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sandra Borch, Heidi Greni, Ole André Myhrvold, Geir Pollestad og Marit Knutsdatter Strand om en mer effektiv rovdyrforvaltning (Innst. 418 S (2018–2019), jf. Dokument 8:125 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 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.

Tore Storehaug (KrF) [18:13:49] (ordfører for saka): Takk til komiteen for eit godt samarbeid. Ei brei innstilling blir lagt fram no. Grunnen er at norsk rovdyrforvaltning byggjer på den todelte målsettinga i norsk rovdyrpolitikk: ansvarleg forvaltning for dei store rovdyra, samtidig som ein skal ta omsyn til beitenæringane. I praksis medfører dette at Noreg søkjer å forvalte rovdyrstammene på eit minimumsnivå, for utan det ville store delar av målsettinga blitt umogeleg å oppfylle.

Stortinget har med andre ord med vitende og vilje lagt seg på ein balansegang som må skje kvart einaste år. Komiteen viser i sakshandsaminga at dei ikkje er usam-

de med Senterpartiet i at omsynet til landbruksnæringa er viktig, og er heller ikkje usamde i at rovdyrpolitikken kontinuerleg må vurderast opp mot den todelte målsettinga. Det er vårt ansvar som nasjonalforsamling å balansere omsyna og faktisk ta vår del av ansvaret for rovdyra i vår del av verda. Samstundes er det vårt ansvar å leggje til rette for landbruk og tradisjonelle beitenæringar som utgjør verdifull verdiskaping og god bruk av utmarksressursane.

Rovdyrforvaltninga, som all anna naturforvaltning, må vere kunnskapsbasert, og forvaltninga av trua arter må i særleg grad syte for at det blir gjort vurderingar i kvart einskilt høve, basert på den todelte målsettinga i norsk rovdyrpolitikk. Derfor må òg handsaminga av skadefellingssøknadar skje raskt, slik at ein del forsvarleg uttak kan skje utan ugrunna opphald, og at skade på beitedyr i størst mogeleg grad blir unngått. Det er ein føresetnad for etterleving av rovdyrforliket at forvaltninga er operativ og dynamisk. Eg er glad for at vi i Noreg har gode system for både overvaking, skadedokumentasjon og rask sakshandsaming.

Sidan valet har vi hatt fleire representantforslag frå Senterpartiet – cirka eitt i kvar sesjon – om rovdyrpolitikken. Forslaga har blitt avviste av store delar av Stortinget. Nokre gonger har Arbeidarpartiet støtta enkelte av forslaga og skrive seg saman med dei. I saka vi har til behandling no står Senterpartiet aleine om forslaga dei har fremma.

I debattane vi har hatt om fleire av desse forslaga – som forslaga nr. 3–6, som sidan valet har vore fremma tidlegare – har ikkje det største spriket vore i stortingssalen, men mellom delar av opposisjonen, der debatten i stor grad har vore prega av ei kvass tone mellom Senterpartiet og SV. Det kan ha ein samanheng med at regjeringa styrer på den todelte målsettinga, på rovdyrforliket og på dei føringane Stortinget har sett gjennom seinare forlik, og det ligg fast.

Åsmund Aukrust (A) [18:16:42]: Diskusjoner om rovdyr kan være krevende, fordi de skal ivareta til dels motstridende hensyn. Arbeiderpartiet står fullt bak den todelte målsettingen om at vi skal ha både en levedyktig rovviltbestand, i tråd med våre internasjonale forpliktelser, og at vi skal ta vare på landbruket og beitenæringene og sørge for spredt bosetting. Vi mener det har vært en veldig stor styrke for Norge at vi har klart å samle oss om rovdyrforlik som har gitt forutsigbarhet for folk og som har som ambisjon å skape ro om debatene. Men da er det regjeringens ansvar å følge opp det, og der har vi til dels vært kritiske til hvordan regjeringen har fulgt opp politikken fra Stortinget og sørget for forutsigbarhet for folk.

Nettopp fordi vi er opptatt av forutsigbarhet, har vi veldig høy terskel for å gå inn i ulike representantforslag i rovdyrpolitikken. Vi mener det tjener begge de ulike hensynene i den todelte målsettingen at politikken skal være forutsigbar og stabil. Derfor stemmer vi mot forslagene som Senterpartiet har fremmet i denne saken.

Vi har derimot vårt eget forslag om kongeørn, der vi ber om at forsøksprosjekt settes i gang i områdene Troms og Trøndelag, og at det gjøres i løpet av året. I utgangspunktet burde dette være en unødvendig sak å fremme, for det er snart tre år siden Stortinget ba om det. I et representantforslag fra Senterpartiet i mai 2016 skriver stortingsflertallet, da bestående av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet:

«(...) ber regjeringen også igangsette en forsøksordning for forvaltning av kongeørn innenfor rammene av rovviltforliket. En ordning begrenses til områder på Fosen-halvøya og i Troms, hvor kongeørn er stedvis en stor utfordring for beitedyr. En slik forsøksordning vil bidra til verdifull kunnskap om forvaltningspraksis.»

Dette føyer seg egentlig inn i rekken av politikk som Stortinget ber om, men som regjeringen ikke følger opp. Det spesielle er at regjeringspartiene ber om det selv, og at deres egne statsråder ikke har fulgt opp det Stortinget ba om i 2016.

Statsråden skriver i et brev til Stortinget nå at han skal jobbe for å gjennomføre det. Vel, tre år har gått, og vi må forvente at Stortingets vilje blir fulgt opp av regjeringen. Derfor fremmer vi dette forslaget om at det skal gjøres i løpet av året, og vi håper et slikt forprosjekt vil kunne gi oss verdifull kunnskap til videre arbeid med og oppfølging av rovdyrforliket. Med det tar jeg opp forslaget Arbeiderpartiet står bak i denne saken.

Presidenten: Representanten Åsmund Aukrust har tatt opp det forslaget han refererte til.

Terje Halleland (FrP) [18:19:31]: Rovviltforvaltningen i Norge er viktig. Det betyr veldig mye for dem som er berørt. Vi er i en situasjon som gjør at det kan være grunn til å få gjort avklaringer rundt forvaltningen.

Vi har en todelt målsetting i rovviltpolitikken i Norge, og det er et stort flertall som ønsker å ivareta en politikk som ivaretar både beitedyr og rovdyr. Vi skal ha en ansvarlig forvaltning som ivaretar interessene til beitenæringene og holder rovviltet på et minimum.

Stortinget har vedtatt brede forlik, og det er viktig at de blir fulgt godt opp. Vi ser at det ikke er alle vedtak som blir like godt mottatt hos beitenæringene, og det er særdeles viktig at partene sitter med en oppfatning om at Stortingets vedtak blir fulgt opp. Lavt konfliktnivå, gode prosesser og god dialog mellom de berørte partene

er en forutsetning for å lykkes. Her kan man se at enkelte har et forbedringspotensial.

Riksrevisjonen la nylig fram en rapport om rovviltforvaltningen, som viser at selv om forvaltningen fungerer godt, er det enkelte punkter og anbefalinger som bør følges opp fra myndighetenes side. Det er et arbeid som jeg regner med kommer i gang umiddelbart. Forvaltningssoner, regioninndelinger, felles bestandsmål og effektivisering av skadefelling er alle områder som har et forbedringspotensial.

Vi har en regional forvaltningsmodell der rovvilt-nemndene er tillagt et hovedansvar. Nemndenes hovedoppgave er å utforme og fastsette forvaltningsplaner hvor det skal være lav terskel for felling av rovdyr i beiteprioriterte områder. Det er viktig at departementet sørger for nødvendige avklaringer når det oppstår uenighet mellom rovvilt-nemndene og miljømyndighetene.

Kunnskapen vi i dag har om rovviltbestandene, er god. Det brukes mye ressurser på overvåking og skadedokumentasjon, noe som er svært nødvendig for å få best mulig oppfølging av årsaker til tap av beitedyr og effekten av forebyggende og konfliktdempende tiltak.

Sandra Borch (Sp) [18:22:15]: Rovviltforliket er brutt og ikke fulgt opp på en rekke punkter. Dette er ikke Senterpartiets ord. Dette har både Mattilsynet og Riksrevisjonen konkludert med. Situasjonen for beitenæringene er alvorlig flere steder i landet. Flere har de siste årene opplevd store tap til rovdyr og opplever at systemet rundt felling går tregt og er lite effektivt.

Stortingets rovdyrforlik var ment å skulle legge til rette for en tydelig soneinndeling, og for at uttak av rovdyr i beiteprioriterte områder skulle skje raskt og effektivt. Hvor skjer størstedelen av tapene til rovdyr i dag? Det skjer nettopp i beiteprioriterte områder. I Mattilsynets rapport står det klart og tydelig at dette er et klart brudd på forliket.

Rapporten fra Mattilsynet peker også på at den årlige lisensjakten for bjørn og jerv ikke fungerer. Man har etter seks års erfaring ikke vært i stand til å ta ut de kvotene som har vært fastsatt. Dette er ikke en vurderings-sak for statsråden. Dette er en pålagt oppgave som skal gjennomføres.

I dag skal rovdyrpolitikken bygge på en todelt målsetting hvor både beitedyr og rovdyr skal ivaretas innenfor ulike bestemte soner. Jeg tar ikke hardt i om jeg sier at den overordnede todelte målsettingen ikke blir fulgt i de beiteprioriterte områdene. År etter år ser vi store an-grep av både jerv, bjørn og ulv. Det vitner om en regjering og en statsråd som viser liten vilje til å prioritere beitedyrene. Når Riksrevisjonen og Mattilsynet konkluderer med det samme, er ikke dette en overdrivelse fra Senterpartiet, som enkelte partier her hevder.

Den samiske reindriften er sterkt berørt av gjeldende rovdyrpolitikk. Her er særlig kongeørnen et problem. I den forbindelse har jeg et spørsmål til regjeringspartiene, særlig Fremskrittspartiet og Høyre. I 2016 sto Høyre og Fremskrittspartiet og jublet fordi de i merknadsform hadde blitt enige om å sette i gang et prøveprosjekt for uttak av kongeørn i Troms og på Fosen. Hva har skjedd? Ingen verdens ting! Igjen ser vi en statsråd som ikke er villig til å gjøre noe for beitenæringene.

At dette skal være så vanskelig, så byråkratisk og så lite praktisk, er vanskelig å forstå. På den andre siden: Et betydelig byråkrati er etter hvert det som kjenner seg rovviltforvaltningen her til lands med denne regjeringen.

Det helhetlige bildet som avtegner seg, er at rovviltforvaltningen i dag i for liten grad tar hensyn til berørte lokalsamfunn og næringsutøvere, noe som skaper særlig store utfordringer for beitenæringene. For å klare å følge opp intensjonen i rovviltforliket om en todelt målsetting og uttak av rovdyr i prioriterte beiteområder er det nødvendig med tiltak for å kunne ta ut rovdyr som gjør skade. Det må også kunne gjøres raskt og effektivt.

Jeg tar med det opp Senterpartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Sandra Borch har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Stefan Heggelund (H) [18:25:36]: Norsk rovdyrforvaltning bygger på den todelte målsettingen: ansvarlig forvaltning av de store rovdirene og å ta hensyn til beitenæringene. Dette er noe de fleste – ikke alle – partiene på Stortinget er opptatt av, og som regjeringen og regjeringspartiene er opptatt av. Rovdyrpolitikken baserer seg på brede forlik, og det er et gode. Dette er et område med en del konflikter, og vi er tjent med et så lavt konfliktnivå som mulig.

De forslagene som vi behandler i dag, er identiske med forslag som er blitt fremmet og behandlet tidligere i Stortinget. Hvis Senterpartiet hadde gjort noe annet enn å fremme forslag på autopilot, ville de ha lagt merke til alt det som skjer i rovdyrpolitikken:

- Behandling av skadefellingsøknader er vi enige om må skje raskt. Vi trenger en operativ og dynamisk forvaltning.
- Det arbeides nå for en enda mer tydelig soneforvaltning.
- Forslag som er sendt ut på høring, gir nemndene større handlingsrom og ansvar.
- Det er også viktig med en lav terskel for å tillate felling av rovdyr i prioriterte beiteområder. Her skal det også effektiviseres, bl.a. gjennom nye virkemidler, som bruk av løs, på drevet halsende hunder, godtgjørelse til kommunale fellingslag og en økt profesjonalisering av kommunale fellingslag.

Det skjer mye på rovdyrfeltet, og, som sagt, hvis det hadde kommet noe annet fra Senterpartiet enn bare forslag på autopilot, ville de også ha fått med seg det.

Statsråd Ola Elvestuen [18:27:45]: Verden står overfor en svært krevende situasjon med tap av naturmangfold. Det internasjonale naturpanelet, IPBES, la nylig fram en rapport som tegner et alvorlig bilde av tilstanden og utviklingen for verdens naturmangfold. Så mye som én million av verdens anslagsvis åtte millioner arter trues av utryddelse. Parallelt med dette fremmer Senterpartiet en rekke forslag i Stortinget som bl.a. omfatter såkalte stående fellingstillatelser i beiteprioriterte områder. Det vil si at man kan felle uten noen nærmere vurdering.

Jeg vil minne om at de fire store rovdyrartene – bjørn, jerv, ulv og gaupe – alle er klassifisert som kritisk eller sterkt truet på norsk rødliste for arter. Denne tilstanden vil de fortsatt ha så lenge de ligger på de bestandsmålene Stortinget har vedtatt. Av de fem artene som inngår i det vi i dagligtale kaller rovviltforvaltningen, er det kun kongeørn som ikke er klassifisert som truet. Kongeørn er imidlertid, i likhet med ulv, bjørn og jerv, en fredet art i Norge og er beskyttet etter den strengeste kategorien for arter etter Bernkonvensjonen. Utgangspunktet er dermed at vi har en rovdyrforvaltning i Norge der bestanden holdes på et lavt nivå av hensyn til beitenæringene og den todelte målsettingen. Jeg mener det er viktig å ha dette perspektivet med seg i rovviltforvaltningen.

Med små bestander kreves det alltid en grundig og fortløpende vurdering av bestandenes tilstand, behovet for felling for å unngå tap av beiter og om det finnes andre tilfredsstillende løsninger enn felling. Utgangspunktet etter norsk lov og Norges internasjonale forpliktelser er at flere vilkår skal være oppfylt før unntaksbestemmelsen i naturmangfoldloven og Bernkonvensjonen om felling kommer til anvendelse.

Senterpartiet har også et forslag om at alle lokale fellingslag kan ta i bruk de samme metodene som brukes av Statens naturoppsyn. Dette vil jeg sterkt fraråde. Statens naturoppsyn har profesjonell kompetanse til å vurdere i hvilke tilfeller de enkelte virkemidlene og metodene vil øke effektiviteten i fellingsforsøket, samt vurdere etiske og sikkerhetsmessige sider ved dette. Det er også store budsjettmessige konsekvenser av dette forslaget.

Jeg mener en mer konstruktiv tilnærming er at det basert på faglige vurderinger og erfaringer utarbeides en veileder for mest mulig effektiv og profesjonell gjennomføring av skadefelling. En første versjon av veilederen publiseres om kort tid. I tillegg kan lokale fellingslag be om bistand fra Statens naturoppsyn. Regjeringen har styrket Statens naturoppsyn i 2019 for at det skal kunne gis ytterligere og samtidig bistand til slike fellingslag.

Jeg mener forslagene fra Senterpartiet, som i stor grad handler om å fjerne alle forutgående vurderinger før rovvilt felles, ikke er forsvarlige for arter som er truet og/eller fredet. Jeg er derfor glad for at komiteen innstiller på at forslagene fra Senterpartiet ikke skal vedtas.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sandra Borch (Sp) [18:30:58]: Statsråden har nylig sendt en pakke med endringer i rovviltforvaltningen ut på høring. Pakken omfatter bl.a. kutt i antall rovviltregioner. Også hvordan en supernemnd for rovdyrvedtak skal fungere, blir beskrevet som et forslag.

Rovviltnemndene var en del av rovviltforliket i 2011 og innebar tydelige føringer for organisering og formål som lokale forvaltere av rovvilt. At statsråden nå foreslår en så betydelig endring som å halvere antall nemnder, er ikke overraskende. Da får han jo færre å være uenig med.

Men mitt spørsmål er: Skal disse endringene som nå er sendt på høring, behandles i Stortinget, og når vil det eventuelt skje?

Statsråd Ola Elvestuen [18:31:49]: Nå er det jo ute på høring. Dette er ut fra en evaluering, og det handler ikke om at en skal få en svekkelse av rovviltnemndene.

Rovviltnemndene er helt avgjørende i norsk rovdyrforvaltning. Jeg mener at de vil bli mer effektive ved at de kan få se på større områder samtidig, at de kan se på bestander også utover rovviltnemndenes ansvarsområder. Dette vil gi en bedre forvaltning, og det vil også gi grunnlag for tydeligere og bedre forvaltningsplaner ut fra den todelte målsettingen.

Det er riktig, det ligger i Stortinget, og jeg vil komme tilbake til Stortinget for å ta dette opp igjen på egnet måte når høringen er gjennomført.

Sandra Borch (Sp) [18:32:49]: Jeg hører hva statsråden sier. Jeg regner med og forventer at når en så stor endring fra rovviltforliket i 2011 blir gjort, så skal den behandles i Stortinget.

Men jeg har lyst til å følge opp når det gjelder kongeørn. I 2016 sto Høyre og Fremskrittspartiet her i salen og jublet fordi de hadde fått til en flertallsmerknad om at det skulle settes i gang et forsøksprosjekt med uttak av kongeørn i Troms og på Fosen. Absolutt ingenting har skjedd i denne saken. Nå etterlyser både ordførere og fylkesmenn handling. Jeg lurer på hvorfor statsråden ikke har fulgt opp dette vedtaket og satt i gang de prøveprosjektene som ble vedtatt, eller som det i merknadsform ble sagt skulle gjøres for tre år siden.

Statsråd Ola Elvestuen [18:33:37]: Det er viktig å presisere at forslagene, som var likelydende, ikke ble

vedtatt. Det er merknaden fra energi- og miljøkomiteen til forslaget som er der.

Dette er altså et forslag som ikke er utredet på forhånd, et anmodningsvedtak fra Stortinget, og jeg mener at skal man gjøre dette, trenger man en grundig utredning av det. Nå er det gjennomført en høring om forskriftsendring. Det er også et forskningsprosjekt om forholdet mellom ørn og sau i gang på Fosen. Det har tatt lengre tid å få det i gang i Troms, på ørn og rein, fordi det ikke har vært enkelt å få til et samarbeid med reindriften i Troms. Nå ser det ut til at vi klarer å få det på plass, også for å få på plass et forskningsprosjekt i Troms.

Emilie Enger Mehl (Sp) [18:34:41]: Statsråden begynte sitt innlegg med å snakke om at artsmangfoldet i verden er kritisk truet. Han viste til at én million av åtte millioner arter i verden er kritisk truet.

I Norge har vi 685 arter på rødlisten som er utrydningstruet på grunn av gjengroing. Rovdyr er jo en årsak til gjengroing når beitemark ikke lenger kan brukes fordi bønder må legge ned. Innenfor ulvesonen er det f.eks. knapt igjen en eneste sau, noe som også forklarer hvorfor tapet av sau har gått ned der.

Da er mitt spørsmål til statsråden: Er ikke statsråden bekymret for de 685 plante- og insektartene som er utrydningstruet på grunn av gjengroing, noe som ulven, jerven, gaupa og bjørnen er en årsak til?

Statsråd Ola Elvestuen [18:35:44]: Jo, jeg er bekymret for kulturlandskapet, men jeg mener det ikke er rovdirene som er årsaken til gjengroingen. Vi har mange tiltak for å bekjempe gjengroing, også gjennom landbruksoppjøret, som både i fjor og i år har mange miljøtiltak. Vi har økt antallet utvalgte kulturlandskap; nå er det vel 44 så langt i år. Vi har også prosjekter for å se på om vi kan ta de nære kulturlandskapene mer i bruk, som i stor grad er de som gjengros, for også å bruke dem mer som beitemark i framtiden. Det er mange tiltak som skal gjøres for å ivareta kulturlandskap og artene som er der. Jeg ser ingen motsetning mellom det og å ivareta de store rovdirene.

Emilie Enger Mehl (Sp) [18:36:34]: Det er ingen som har påstått at rovdire er den eneste trusselen mot opphør av beiting og gjengroing, men det er en trussel. En fag- og forskningsleder fra NIBIO har sagt det på denne måten:

«Rovdyr fører til mindre beiting. Mindre beiting fører til gjengroing. Gjengroing er en trussel mot det kulturbetingede artsmangfoldet.»

Mitt spørsmål er: Er kunnskapsgrunnlaget godt nok til at vi kan være helt sikre på at det ikke er noen risiko for at rovdire truer disse artene på grunn av gjengroing?

Statsråd Ola Elvestuen [18:37:20]: Ja, jeg har ingen kunnskap som skulle tilsi at det er det. Det er også helt grunnleggende i den todelte målsettingen at vi har de beiteprioriterte områdene, hvor det skal være lavere terskel for uttak, og så har vi de rovviltprioriterte områdene, hvor det er høyere terskel.

Det vil være helt andre og mye mer presise tiltak som er nødvendig for å ivareta arter, hvis det er den opplysningen som kommer fram, og vi har virkemidler for det. Vi har nettopp fått en sak fra Miljødirektoratet om hvordan vi skal ivareta de mest kritisk utsatte naturtypene og artene, også hvor vi har behov for supplerende vern. Det området som jo har den største andelen med rødlistede arter, er jo skog, så 10 pst. skogvern er noe vi jobber systematisk for å ivareta.

Emilie Enger Mehl (Sp) [18:38:16]: Det er nå slik at 55 pst. av Norges landareal er rovdyrprioritert område, og som statsråden er kjent med, går det også mye rovdyr ut av det rovdyrprioriterte området. For eksempel var det i Rendalen i fjor ulveangrep utenfor ulvesonen. Det har ført til at det er flere bønder som etter fjorårets ulvesesong la ned sauedriften, noe vi har sett i årevis, som en konsekvens av rovdyr.

Sånn jeg ser det, er det åpenbart en risiko for at rovdyr fører til gjengroing, som igjen fører til tap av arts-mangfold. Så sier statsråden at vi ikke har kunnskap som gir ham grunn til å tro det, men har vi nok kunnskap om det i det hele tatt? Kan statsråden være sikker på at det ikke er en risiko til stede, eller mener han at vi trenger mer kunnskap om årsakssammenhengen mellom ulv og tap av 29 pst. av artene på rødlisten?

Statsråd Ola Elvestuen [18:39:17]: Jeg mener at det ikke er en sammenheng. Når vi skal ivareta kulturlandskap, trenger vi en aktiv politikk for å gjøre det. Det er også en kjensgjerning at tap av sau til rovdyr går ned samtidig som vi har mer sau på beite i Norge nå enn vi hadde for noen år siden. Det er ikke sånn at det er mindre beitedyr i norsk natur nå enn det har vært tidligere.

Når vi skal ivareta arts-mangfoldet, må vi basere det på kunnskap om den enkelte art og hvilke tiltak vi trenger å gjennomføre for å ivareta den. Vi må bruke de fagmiljøene vi har, både i Artsdatabanken og i Miljødirektoratet, og følge opp anbefalingene vi får derfra.

Emilie Enger Mehl (Sp) [18:39:58]: Den praktiske hverdagen der ute er jo at det er veldig vanskelig å ta vare på beiter og kulturmark som er i ferd med å gro igjen, når man ikke kan ha beitedyr der på grunn av rovdyr. Hva slags tiltak mener statsråden at man skal iverksette i områder hvor det er umulig å ha dyr på beite, for å bevare kulturmarka? Skal man slå det som

plen? Det vil jo være ekstremt ressurskrevende og er noe som i hvert fall ikke gjøres i dag.

Statsråd Ola Elvestuen [18:40:26]: Det er som jeg sier: Vi har økt det som går på å ivareta de utvalgte kulturlandskapene. Vi har nå tiltak innenfor landbruksoppkjørene når det gjelder miljø. Vi ser på om det er mulig å ta de nære beitearealene mer i bruk. Vi har styrket de forebyggende FKT-midlene med 10 mill. kr i år, også for å få mindre konflikt, og selv om det, som det ble vist til, er gårdsbruk som har bedt om støtte til omlegging av driften, er det jo omlegging og ikke nedlegging det har vært snakk om.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Presidenten vil minne om at når det er replikkordskifte, skal man titulere presidenten, og man skal vente til man får ordet, før man tar det. Det er ikke Dagsnytt 18 vi holder på med her.

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

Ole André Myhrvold (Sp) [18:41:41]: Som flertallet i komiteen skriver i merknadene sine, baserer norsk rovdyrpolitikk seg på brede forlik i Stortinget. Utfordringen med dette er at målene i forliket ikke er nådd, eller at forliket er brutt – det har både Mattilsynet og Riksrevisjonen nå slått fast. Da blir det merkelig at stortingsflertallet ikke velger å gå inn i noen av Senterpartiets forslag om en mer effektiv rovviltforvaltning. Det handler ikke om at Senterpartiet går på autopilot i rovdyrpolitikken, det handler om en realitetsorientering til det landskapet vi ser rundt oss. Det hadde det vært en fordel om også komiteens flertall hadde tatt inn over seg.

Komiteens flertall peker på det de mener er økt effektivitet de siste årene. Med respekt å melde: Det merker de som har rovdirene tett på seg, lite til. Dyrebar tid går ofte tapt gjennom en sendreiktig byråkratisk behandling før fellingstillatelse gis. Det vi trenger, er stående fellingstillatelser ved skadefelling. Det vil spare tid og sørge for at fellingen kan gjennomføres mer effektivt og uten forutgående byråkratisk behandling.

Mattilsynet peker i sin rapport på flere punkter som viser at forliket ikke er oppfylt. Et av punktene peker på at kommunene skal etablere godt skolerte, lokale fellingslag der det er aktuelt. I fjor sommer ble det gitt skadefellingstillatelse på flere bjørner i region Midt-Norge, med skadesituasjoner fra tidlig sommer til sen høst, uten at man klarte å gjøre noe med skadegjørerne. Mattilsynets konklusjon er den samme som Senterpartiets og som stortingsflertallet kunne gjort noe med i dag ved å støtte våre forslag, nemlig om at skadefellingen ikke er effektiv nok. Det handler altså ikke om autopilot, men om realitetsorientering.

Det samme ser vi i region Stor-Oslo, der skadefellingstillatelse på ulv i fjor ble gitt for fem ulike perioder gjennom beitesesongen. Heller ikke her var forsøkene på å felle skadedyr vellykket. Det viser at politikken og virkemidlene ikke er effektive nok.

Det nytter ikke å gjemme seg bak merknader om at politikken bygger på brede forlik, når forlikene ikke følges opp. Det er nå slått fast både av Mattilsynet og ikke minst i Riksrevisjonens rapport. Det som trengs, er at man begynner å ta problematikken på alvor, sette seg inn i den og finne ut hvordan man faktisk kan oppfylle det man er enig om.

Det blir stadig vanskeligere å drive med beitedyr, både i og utenfor den såkalte ulvesonen, fordi forvaltningen ikke er god nok. I Østfold gis det nå f.eks. ikke lenger midler til konfliktdempende tiltak, etter klare føringer fra Miljødirektoratet – jeg vet at det også gjelder Oslo og Akershus, og også Oppland – dersom konfliktdempende midler bidrar til å øke antall beitedyr. Nyetableringer av sauehold skal nå få avslag på søknad om midler til rovviltavvisende gjerder, dette for å medvirke til en tydeligere soneforvaltning. Det er fint med soner, men det er ikke rart at statsråden kan vise til bedre statistikk (presidenten klubber), for vi har ikke forbud mot beitedyr i sonen.

Presidenten: Tiden er ute.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [18:45:00]: I Finnmark er det en stor økning av både kongeørn og havørn, og det er ingen tvil om at ørner har blitt en utfordring, særlig for reindrift. Problemet i dag er at vi ikke har noen forvaltning av ørn. Bestanden får bare vokse og vokse, uten at vi har kontroll på hvor mange de blir. Rovdyrtapene fører til store økonomiske og psykiske belastninger for reineierne. Nå er reinkalvingen i gang, og vi ser dessverre de samme tilstandene som tidligere år. Situasjonen er kritisk i flere kalvingsområder, og reindriftsutøverne kjenner seg maktesløse.

Jeg forstår frustrasjonen deres, og at de føler seg overkjørt av myndighetene. Sametinget har gjentatte ganger pekt på at man må innføre utvidede muligheter til felling av ørn i samisk område. I dag skal det svært mye til for å få fellingstillatelse på kongeørn, bl.a. fordi rovviltforskriftene sier at fellingen av kongeørn må rettes mot bestemte individer. Jeg skjønner ikke hvordan det skal være mulig at vi må dokumentere hvilken ørn som har tatt kalv, før den skal skytes. Det er umulig – men det er kanskje det statsråden vil.

Reindriften peker på at ørnebestanden er langt høyere enn tallene som myndighetene opererer med. Det er det ingen tvil om når man ser de store tapene reineierne i dag opplever. Sametinget har understreket viktigheten av å inkludere tradisjonell, erfaringsbasert kunnskap fra

reindriftnæringen i rovviltforvaltningen. Jeg håper at regjeringspartiene kan ta seg en tur til Finnmark og møte de reineierne som hver eneste dag finner døde reinkalver. Flere har også tatt til orde for at tamreindriften nå er sterkt truet, på grunn av den store rovdyrbelastningen.

Når vi nå krever handling, må noe skje. Derfor håper jeg at man i dag kan stemme for de forslagene som omhandler å følge opp rovviltforliket, og ikke minst ta utfordringene mange i reindriftnæringen opplever, på alvor.

Emilie Enger Mehl (Sp) [18:47:43]: Hvorfor er det sånn at det må skje en tragedie før flertallet av Stortingets medlemmer reagerer på rovdyrpolitikken? Vi har hatt tragedier hver sommer de siste årene. Når ulv, spesielt, og andre rovdyr har gått inn i beiteprioriterte områder, gjort enorm skade, skade som har kostet flere titalls millioner kroner, har til og med statsministeren brukt helikopter for å komme seg fram til dem det gjelder, og sagt at situasjonen er utrolig lei og her må vi gjøre noe. Mens nå, før beitesesongen har kommet skikkelig i gang og ulven har begynt med sine raid, er det ganske stille. Det er mange fine ord om at vi har et forlik, rovviltforliket fungerer, den todelte målsettingen må vi hvile på, osv., men det har ikke rot i den virkeligheten som folk opplever ute i områder hvor man har problemer med å drive husdyrhold, samtidig som man opplever et ekstremt press fra rovdyr.

I fjor var jeg i Rendalen på slutten av våren, det var seinvåren, fordi en ulv hadde vært der og tatt lam fra et beiteområde hvor flere bønder slipper dyrene sine om sommeren – et av de stedene hvor vi kan produsere miljøvennlig mat og drive kjempegod ressursutnyttelse, hadde det bare ikke vært for at ulven gikk ut av ulvesonen og inn i dette som er et beiteprioritert område. Da hadde departementet avslått å gi fellingstillatelse på en ulv som var observert i det området før beitesesongen. Så ble fellingstillatelse gitt i beitesesongen, men det hjalp lite, for det er vanskelig å felle ulv eller andre rovdyr på sommeren, rett og slett fordi det er vanskelig å se dem fordi de har en farge som går i ett med naturen, og man kan ikke bruke snø til å spore dem, som man kan på vinteren og før snøen går på våren.

Det er åpenbart at det ikke fungerer sånn som det er nå. Kan ikke stortingsflertallet se det, og ikke bare når man står midt i et angrep og man må roe rekkene i media? For det er protester fra alle partiene som sto bak rovviltforliket, bare at det er på lokalt nivå, mens stortingspolitikkerne sier at alt fungerer så bra. Kan man ikke se det, istedenfor å si at Senterpartiet fremmer forslag på autopilot? Jeg går ikke på autopilot, det er forslag som vi blir sterkt oppfordret til å fremme, fra folk lokalt, fordi dette er forslag som ville gjort hverdagen deres bedre.

Lene Westgaard-Halle (H) [18:51:02]: Rovdyrpolitikken handler i stor grad om å balansere to hensyn. Det er utfordrende – veldig utfordrende. Så ser vi at noen partier ikke har helt samme tilnærming til det som oss andre – de favoriserer den ene siden. Det må de for så vidt ha lov til, men vi har som første regjering opparbeidet en veldig god dialog med USS, Utmarkskommunenes Sammenslutning, noe som gir resultater. De ønsket klageadgang for kommunene – der innfrir regjeringen.

Jeg må innrømme at jeg får litt déjà vu, at denne saken har vi behandlet før. Det er faktisk klipp og lim fra Senterpartiets forrige forslag. Det er bare at det har skjedd ganske mye siden forrige gang. Det gjelder både millionene til konfliktdependende tiltak, veileder for skadefellingsoppdrag, forvaltningsplanene og kommunenes rettslige klageinteresse, for å nevne noe. Jeg må innrømme at jeg synes det er litt trist at noe som er så viktig som rovdyrforvaltning, gjøres om til et ja eller nei til rovdyr i et allerede tidligere behandlet representantforslag. Det er mye mer nyansert enn som så. Både rovdyrene og de som må leve med dem, fortjener mer enn som så. Så gjenstår det å se om Senterpartiet er mer kreative neste år, eller om vi får et nytt klipp-og-lim-forslag.

Til slutt – kanskje en liten digresjon – til noe jeg mener er litt unødvendig: Denne salen er ikke fylt med folk fra Oslo. De færreste, faktisk, i denne salen er fra Oslo. De fleste av oss bor andre steder i landet – f.eks. på bondegårder. På min gård, f.eks., bor det en drøss med Høyrefolk. Høyre har folk i absolutt alle fylker. Det er ikke noe monopol på å ha sett hvordan folk har det på utsiden av Ring 3. De fleste som sitter i denne salen, lever med det hver eneste dag. Det vet vi alle sammen. Derfor bør Senterpartiet legge av seg den retorikken. I hvert fall for meg handler det om å ha litt respekt for oss andre som faktisk bor utenfor Oslo, som lever hver eneste dag på bygda, og som vet veldig godt hvordan det er.

Sandra Borch (Sp) [18:53:31]: Jeg reagerer litt når representanten Westgaard-Halle sier at dette er et klipp-og-lim-forslag, for det er det overhodet ikke. Dette er et forslag med effektive tiltak for skadefelling, nettopp for å følge opp det brede rovviltforliket vi i dag har i Stortinget. Det ser dessverre ikke ut til å bekymre Høyre og Fremskrittspartiet nevneverdig mye at både Mattilsynet og Riksrevisjonen har konkludert med at rovviltforliket ikke blir fulgt opp. Jeg kan ramse opp flere punkter som blir tatt opp i rapportene:

- Det konkluderes med at soneforvaltningen ikke fungerer. Det gjelder særlig i beiteprioriterte områder.
- Det er et dilemma for departementet å ta vare på hensynet til beiteinteressene.

- Departementet har brukt lang tid på å følge opp evalueringen av forvaltningen fra 2016, noe som vitner om lite aktiv og lite tydelig styring.
- Departementet har ikke god nok kunnskap om tapsårsaker og effekter av de forebyggende og konfliktdependende tiltakene.
- Skadefellingen er i liten grad effektiv.

Dette er ikke Senterpartiets ord; dette er Mattilsynets og Riksrevisjonens ord. Det konkluderes altså med at flere punkter i rovviltforliket ikke er oppfylt.

Når man i dag ser på tap til rovvilt, ser man at størstedelen av det dokumenterte tapet skjer i beiteprioriterte områder. Dette skjer altså på tross av at rovviltforliket sier at det ikke skal være rovdyr som representerer et skadepotensial, i de områdene.

Venstre må være veldig fornøyd med å ha klart å gjøre Høyre og Fremskrittspartiet til baksetepassasjerer i rovdyrpolitikken. De får gjøre akkurat det de vil, men det skuffer meg at Høyre og Fremskrittspartiet ikke tar et større ansvar her. Det handler om å følge opp det brede rovviltforliket vi har vedtatt i Stortinget. At regjeringen ikke følger opp rovviltforliket, ikke følger opp den todelte målsettingen, og – i det store og hele – ikke følger opp Stortingets demokratiske fattede vedtak, handler om mer enn rovdyr. Det handler grunnleggende sett om folks tillit til myndighetene. Når staten endrer spillereglene underveis, når staten driver med maktutøvelse uten en demokratisk forankret begrunnelse, svekkes tilliten til dem som styrer landet.

Kan regjeringen leve med at deler av befolkningen opplever at deres erfaringer ikke respekteres, at deres argumenter er mindre viktig, at deres rettigheter er mindre verdt, og at rovviltforliket ikke blir fulgt opp?

Jeg vil avslutte med en liten stemmeforklaring: Senterpartiet kommer subsidiært til å stemme for Arbeiderpartiets forslag om et forsøksprosjekt på kongeørn, selv om vi egentlig ønsker å gå enda lenger.

Statsråd Ola Elvestuen [18:56:46]: For det første: Regjeringen følger opp rovviltforlikene. Vi følger opp flertallsvedtaket på ulv. Vi følger opp Bernkonvensjonen. Og vi følger opp naturmangfoldsloven. Så vidt jeg kan se, er det ingenting i Riksrevisjonens rapport som viser at rovviltforliket ikke er oppfylt. De har merknader, og dem skal vi se på og selvfølgelig også kommentere opp mot kontrollkomiteen.

Til andre påstander: Vi har en effektiv beredskap for fellingstillatelser. Det blir påstått her at det er et byråkratisk system. Tvert imot. Søknader behandles jo i løpet av minutter, og det er en beredskap gjennom hele sommeren når det oppstår skadesituasjoner. Det er heller ikke noen kritikk av dette. Jeg klarer nesten ikke å se hvordan man skal kunne gjøre det mer effektivt, ut fra slik vi har

det nå. Det er vanskelig med skadefelling på barmark, det er det ingen tvil om. Men vi har styrket Statens naturoppsyn for å kunne støtte opp under de lokale felingslagene. Vi jobber med en veileder for å gjøre dette ytterligere effektivt, og vi har også forslag ute på høring for å gjøre forsøksordningen med jerv permanent.

Vi har en todelt målsetting. Vi skal ha det i beiteprioriterte områder, og vi skal ha det i de rovviltprioriterte områdene. Det handler om å gjøre disse så gode som mulig. Rovviltnemndene har hovedansvaret for å gjøre det. Vi har også nå på høring forslag til hvordan dette kan gjøres mer effektivt for å få en bedre soneforvaltning i Norge.

Ulven i Nord-Østerdalen i fjor ble igjen trukket fram. Det var ikke én, det var i hvert fall tre som var inne i området. Alle kom fra Sverige. Om den ene ulven og et vedtak tidligere har ført til noen endring, er umulig for både meg og andre å si. Nå har vi gjort endringer i jakttidene utenfor ulvesonen for å forlenge denne om våren, ut mai, akkurat som vi har en innskrenkning om høsten for å gjøre det mulig å kunne ha innvandret ulv – hovedproblemet er jo innavl hos ulv – å kunne få viktig ulv inn fra Finland og Russland.

Helt til slutt, når det gjelder kongeørn: Vi har en stabil bestand av kongeørn, og vi trenger mer forskning. Hvis vi bare tar ut kongeørn når vi ikke vet hvilken ørn det er, har vi ingen garanti for at det gir noen effekt, så raskt som de jo beveger seg og kan overta et område ... (presidenten klubber).

Marit Arnstad (Sp) [19:00:11]: Jeg kan forsikre Stortinget om at Senterpartiet ikke kommer til å slutte å ta opp denne typen forslag. Vi kommer til å fortsette å ta opp denne typen forslag, og vi kommer til å gjøre det gjennom hele stortingsperioden, for dette angår hverdagen til folk. Det er mange som lever med ganske alvorlige utfordringer knyttet til dagens rovdyrpolitikk og til det faktum at en på flere områder ikke følger opp de rovviltforlikene Stortinget har inngått.

Akkurat nå vandrer det ulv i grenseområdet mellom Meråker og Verdal. Det skal ikke være noe ulv der. I den delen av Norge har vi både jerv, bjørn og gaupe, og vi skal ikke ha noe ulv. Den ulven må sjølsagt tas ut så fort som mulig. Derfor hadde det mest effektive vært en stående fellingsstillatelse og å sørge for at en får mer effektivt uttak i beiteprioriterte områder. Begge disse kommunene er beiteprioriterte områder.

Akkurat nå vet vi at reindriftsnæringen igjen har tapt store deler av kalvingen sin til rovvilt, i både nord-samisk og sør-samisk område. De plages av denne soneforvaltningen som vi driver med, for den passer ikke så veldig godt for reindriftsnæringen. Reindriftsnæringen lar seg ikke inndele i soneforvaltning, rovdyrsoner, beite-

sone. De har sin reindriftsnæring der de vanligvis har hatt beitene sine, og de flytter etter der de vanligvis har hatt beitene sine. De har store tap knyttet til rovvilt, enten det er ulv, bjørn eller jerv.

Det ble spurt her hva som har skjedd siden sist gang Senterpartiet la fram forslag. Jo, det er to ting som har skjedd. Det ene er at Mattilsynet har kommet med en alarmerende rapport og advart mot den rovviltforvaltningen vi har, og det andre er Riksrevisjonens rapport. Det gjør at vi synes det er helt betimelig å ta opp disse spørsmålene en gang til.

La meg da nevne tre ting særlig: En er veldig opptatt av rovdyrsonene, men hadde en vært tilsvarende opptatt av å sørge for at det faktisk var full mulighet til beiting i beiteprioriterte områder, hadde vi kommet et langt stykke på vei. Problemet er jo at noen av dem som har de største utfordringene nå – i forrige sesong, men også antagelig i inneværende sesong – er beiteprioriterte områder, ikke rovdyrrområder.

Det andre er at hvis en hadde tatt ut mer av kvotene under lisensfelling, særlig på jerv, hadde en kanskje sluppet unna noen av de problemene en får med jerv på våren og sommeren. Det er nesten umulig å spore dem på våren og sommeren.

Det tredje er at hvis en foreslår endringer i rovviltforvaltningen, sammenslåing av soner eller rovviltnemnder, så er det et åpenbart spørsmål som må drøftes i Stortinget, ettersom det faktisk er en helt konkret del av rovviltforliket som ble inngått i 2011.

Ellers må jeg bare si det er et typisk tegn i Midt-Norge. 100 bjørn har en gitt lisensfelling for i Jämtland, og så lever vi i Trøndelag, og de ser ikke grensen imellom.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her overtatt presidentplassen.

Emilie Enger Mehl (Sp) [19:03:34]: Statsråden forholder seg veldig mye til diverse dokumentasjon, rapporter, forskning osv. Det er jo kjempebra, men man må også forholde seg til hvordan ting i naturen og husdyrhold fungerer. Statsråden viste f.eks. til at regjeringen er så flink til å legge til rette for effektiv jakt på ulv, ved å vise til den utvidede jakttiden på ulv utenfor ulvesonen, som nå er fra 1. desember og ut mai måned. Problemet med en sånn framstilling av hva som er effektivt, er at det logisk sett er mindre effektivt – selv om selve perioden er lengre.

Da hvilken fellingsperiode man skulle ha for ulv innenfor og utenfor ulvesonen, var på høring, spilte jegerne inn at man kunne utvide fellingsperioden noe, sånn at man kunne begynne tidligere på høsten, fra 25. september, og fortsette ut april måned. Hvorfor det? Jo, for perioden fra 25. september og de neste to månedene er den tiden på året det er flest jegere på jakt i Nor-

ge, for da er det elgjakt og hjortejakt. Før var fellingsperioden på ulv til en viss grad sammenfallende med elgjaktperioden. Den var ikke helt sammenfallende, men det var i hvert fall en periode i elgjakten da man også kunne felle ulv. Nå er det nærmest ingen del av elgjakten der man kan felle ulv.

Man kan si at man har utvidet fellingsperioden ut mai måned, men problemet er jo at snøen smelter. Det hadde vært bedre å starte tidligere og slutte litt tidligere, for i april ligger det fortsatt snø i mange av områdene hvor det er ulv, og det hadde vært mulig å jakte på den. Dette er sånne faktiske realiteter statsråden er nødt til å forholde seg til i sine framstillinger.

Jeg stusser også litt på det statsråden sa i replikkordskiftet i stad om at man kan være helt sikker på at det ikke er noen årsakssammenheng mellom gjengroing på grunn av rovdyr, at de 685 rødlistede plante- og insektartene som er truet av gjengroing, faktisk er utrydningstruet, og at kunnskapsgrunnlaget vi har, tilsier at det er 100 pst. sikkert at det ikke er noen årsakssammenheng mellom de to tingene. Jeg lurer på hvilket kunnskapsgrunnlag det er.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 14.

Sak nr. 15 [19:06:36]

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om sak om avtale mellom Norge og Finland om fisket i Tanavassdraget (Innst. 419 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ønske fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 10 minutter til saksordfører, 5 minutter til hver av de øvrige partigruppene 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.

Dag Terje Andersen (A) [19:07:17] (komiteens leder og ordfører for saken): Bakgrunnen for at vi behandler denne saken nå, er at vi fikk en henvendelse fra Tanavassdragets fiskeforvaltning. De hadde vært i kontakt med Miljødepartementet for å prøve å få svar på situasjonen etter inngåelsen av Tana-avtalen, som ble vedtatt i 2017, men hadde i liten grad fått konkrete svar på det. Det var bakgrunnen for at vi som komité stilte spørsmål til Miljødepartementet. Det gjorde vi første gang den 5. mars. Så stilte vi oppfølgingsspørsmål den

26. mars. På bakgrunn av at vi ikke var fornøyd med de svarene vi fikk, ble det åpnet sak av komiteen.

Dette er en sak som er behandlet i sin fulle bredde tidligere i Stortinget. Den ble behandlet 28. mars 2017. Da var det Innst. 228 S for 2016–2017 som lå til behandling. Tana-avtalen var ganske omstridt den gangen, og det var særlig to ting som var omstridt. Det ene var at mange mente – det partiet jeg representerer, var blant dem – at Tanavassdragets fiskeforvaltning og Sametinget ikke var involvert i utviklingen av avtalen på den måten de skulle være involvert. I tillegg var det spørsmål om at det på slutten av forhandlingene hadde kommet inn en ny rettighetsgruppe, nemlig finske hytteeiere med hyttetomt i Tanadalen.

I den forbindelse er det verdt å legge merke til at det under høringen i saken var betydelige advarsler mot den avtalen som ble inngått, og ikke fra hvem som helst. Det var fra Tanavassdragets fiskeforvaltning og fra Sametinget, men det var også fra Fylkesmannen i Finnmark og fra Finnmark fylkeskommune, for å nevne noen. Allikevel sjekket ikke departementet det juridiske grunnlaget for påstandene om de rettighetene som finske hytteeiere måtte få, som altså er nye rettigheter som ikke var i den gamle avtalen.

Etter at avtalen var inngått og vårt forslag om å gå til nye forhandlinger var nedstemt, var det nok en gang Tanavassdragets fiskeforvaltning som gjorde departementet oppmerksom på at det faktisk hadde vært rettslig prøving av de finske hytteeierens rett til å fiske som grunneiere i elva. Det hadde det finske rettssystemet avvist, og Den europeiske menneskerettsdomstol hadde også avvist å ta saken til behandling, fordi de mente at den gamle avtalen var riktig. Det var da selvfølgelig en prøving av den tidligere avtalen.

Allikevel var det altså sånn at den kunnskapen ikke kom Stortinget i hende. Det er bakgrunnen for at vi nå behandler saken. Det er ikke omkamp på den tidligere saken, for den er avgjort, men spørsmålet er altså: Har statsråden fulgt den opplysningsplikt som han er pålagt etter Grunnloven § 82, altså at det skal være riktig og tilstrekkelig informasjon for våre vedtak? Det var mangelfull informasjon ved behandlingen av saken om det som var den finske rettstilstand. Det sier komiteens flertall at er kritikkverdig.

I debatten som var i tilknytning til forrige behandling av saken, den 28. mars 2017, sa daværende statsråd Helgesen:

«Det er ikke noe nytt at ikke-fastboende grunneiere har fiskerettigheter i elva, men det nye er at den eksisterende rettigheten på finsk side nå blir regulert i avtalen.»

Nei, etter den Tana-avtalen som gjaldt, hadde ikke de finske hytteeierne de grunneierrettighetene. Sågar er

det sånn at i forbindelse med høringen spurte jeg tidligere statsråd Helgesen om nettopp det og gangen i forhandlingene, og han bekreftet faktisk at hvis avtalen hadde blitt vedtatt sånn som den forelå i desember 2015, ville heller ikke de finske hytteeierne fått disse rettighetene. Det var altså noe som kom inn helt på slutten av forhandlingene, og det var selvfølgelig bakgrunnen for at det skapte støy.

En annen påstand som går fram av stortingsproposisjonen fra den gangen, er følgende:

«Avtalen fastsetter imidlertid at denne rettighetsgruppen i all hovedsak blir behandlet som andre turistfiskere.»

Det var altså det grunnlaget som Stortinget fikk av departementet for å fatte sine beslutninger. Men nei, det stemmer ikke, for det er en lang rekke forskjeller. Det er bl.a. en mye lengre sesong, det er et lengre fiskedøgn, og hytteeierne kan i motsetning til tilreisende fiskere ha med båt selv. De er heller ikke avhengig av å ha en lokal roer, og de betaler kun 10 euro for å få de fiskerettighetene – en helt annen pris enn det vi er vant til for tilsvarende fiskerettigheter for en tilreisende fisker i Tana på norsk side og andre tilreisende fiskere på finsk side. Det er en rekke særlige rettigheter, så det er altså villedende informasjon.

Det som er alvorlig med denne saken, i tillegg til at de finske hytteeierne har fått veldig spesielle fiskeregler langt utover det det ble sagt de kan sammenlignes med – turistfiskerne – er at det i det hele tatt er innført en ny rettighetsgruppe. Reglene i Tana er stadig oppe til diskusjon, men det er altså innført en helt ny rettighetsgruppe i den nye Tana-avtalen. Det var en av de tingene som var oppe i forbindelse med høringen, og etter høringen har vi fått greie på det som for så vidt noen sa kunne komme til å skje under høringen, nemlig at de finske turistfiskerne nå også har fått mulighet til å selge sine fiskekort videre. Altså: Om du og jeg drar til Tana og kjøper fiskekort, har vi ikke lov til å selge dem videre og tjene penger på dem, sånn er i hvert fall reglene i Tana, men de finske hytteeierne har fått den muligheten. Det dokumenterer hvor farlig det er å tillate en helt ny gruppe av rettighetshavere i et godt regulert område.

Derfor er det grundig synliggjort at det var feil å gi rettigheter til en ny gruppe, og at det kan få konsekvenser som vi ikke overskuer. Jeg ber statsråden være spesielt oppmerksom på innstillingens side 5 og den enstemmige merknaden som er fra komiteen der, som nettopp påpeker det uheldige i det som jeg nå refererer til, at de finske hytteeierne altså har fått helt nye rettigheter i forhold til det tidspunktet da vi hadde saken på høring i komiteen. Det er derfor vi i fellesskap sier at her må statsråden ta initiativ overfor sin finske motpart og få stop-

pet den utviklingen. I tillegg foreligger det et forslag fra komiteens flertall, som sier:

«Stortinget ber klima- og miljøministeren kontakte finske myndigheter med sikte på å frata finske hytteeiere i Tanadalen muligheten til å videreselge fiskekort.»

I denne saken har etter min og flertallets oppfatning Stortinget ikke vært riktig informert. Det er også påfallende at når det gjelder både kunnskapen om at de finske hytteeierne krav var avvist i rettssystemet i Finland, og kunnskapen om den utviklingen vi nå ser, at finske hytteeiere kan selge sine fiskekort, har ikke noe av den informasjonen kommet til oss fra departementet. Nei, det er Tanavassdragets fiskeforvaltning som har måttet følge med i saken og gjøre departementet oppmerksom på hva som er i ferd med å skje. Derfor er det verdt for statsråden å legge merke til den fellesmerknaden som er enstemmig. Jeg håper inderlig at statsråden nå tar tak i saken og forsøker å stoppe den utviklingen som er i gang.

Bente Stein Mathisen (H) [19:17:10]: Vi har i 146 år hatt en avtale med Finland om fisket i Tanavassdraget. Den forrige avtalen var, som det har blitt sagt, fra 1989, og den ga altfor stort fiskepress i vassdraget, bl.a. på grunn av det store finske turistfisket. Avtalen fra 1989 hadde ingen øvre begrensning på det finske turistfisket. Finland ønsket egentlig ikke en reforhandling av avtalen, for de syntes at de hadde en veldig god avtale. Derfor var forhandlingene om en ny avtale veldig vanskelige, og det tok hele fem år å oppnå enighet. Men resultatet ble bra.

Fiskepresset går ned, og Norges andel av fisket går opp. Et eksempel på det er at det i 2015 ble solgt 33 000 fiskekort til tilreisende på finsk side, mens det ble solgt 3 000 fiskekort på norsk side, og i 2018 var det finske salget redusert med to tredjedeler i forhold til 2015. Dette skyldes at den nye avtalen setter et tak på 11 000 fiskekort til hvert land, inklusiv fiskekort til de finske hytteeierne, noe som betyr at fiskepresset fra tilreisende nå har gått ned med omtrent en tredjedel. Dette har vært helt nødvendig for å bygge opp igjen fiskebestanden i Tanavassdraget.

I denne saken har vi med to lands forskjellige retts-systemer og lovverk å gjøre. I Finland er det sterke rettigheter knyttet til den enkelte grunneier. Har man en eiendom ved et vassdrag i Finland, har man fiskerett der, uansett om man er fastboende der eller ikke. På norsk side, derimot, er en fast bosetting en forutsetning for fiskerett i Tanavassdraget. Finske hytteeiere ved Tanavassdraget har altså en egen rett til fiske selv om de bor et annet sted i Finland. Denne retten er beskyttet i den finske grunnloven.

De finske hytteeierne rettighetsvern er enda sterkere i dag enn da den forrige Tana-avtalen ble inngått. Tidligere kunne den finske riksdagen fravike grunnlovens bestemmelser om vern av eiendomsretten med kvalifisert flertall, noe som ble gjort da den finske riksdagen vedtok den gamle Tana-avtalen i 1989. Den finske grunnloven ble imidlertid endret i år 2000. Da ble eiendomsretten ytterligere styrket. Nå er det ikke lenger mulig å fravike grunnlovens eiendomsrettsvern med kvalifisert flertall i riksdagen. Dette måtte man ta hensyn til i forhandlingene om den nye Tana-avtalen. Det måtte også inkluderes i den nye bilaterale avtalen.

Det er helt vanlig i forhandlinger mellom to land at man tar hvert lands interne rettsforhold som utgangspunkt i forhandlingene. Det er urimelig og utenkelig å se for seg en annen måte å forhandle på mellom to land.

Det har også kommet kritikk fra opposisjonen om at regjeringen ikke har involvert Sametinget og Tanavassdragets fiskeforvaltning godt nok i reforhandlingene om en ny avtale. Jeg vil da vise til høringen vi hadde i Stortinget da vi behandlet denne saken. Både nåværende og tidligere statsråd redegjorde godt for hvilken kunnskap de hadde i forhandlingsøyeblikket, og hvordan – etter deres mening – både Sametinget og Tanavassdragets fiskeforvaltning var med hele veien i prosessen.

Helt til slutt: Den siste tiden har det, som en tidligere taler har sagt, kommet frem at man i Finland er i ferd med å gi finske hytteeiere utvidede rettigheter som gir dem økonomiske gevinster, og som også kan involvere nye brukergrupper. Høyre mener at statsråden må ta initiativ overfor finske myndigheter for å ivareta norske interesser. Det er viktig at forutsetningene i avtalen ivaretas på en slik måte at ikke norske grunneiere blir skadelidende. Det er også viktig for Høyre at målet om et redusert fiskepress i Tanavassdraget og forvaltningen av fiskebestanden i vassdraget ikke blir fraveket.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [19:21:01]: Tanaelva er verdenskjent for det gode laksefisket. Norges største lakseelv har vært en kilde til mat, næringsinntekter, turisme og annen glede i alle år, særlig for dem som bor langs elva. Når vi nå er kommet i den vanskelige situasjonen at det er uenighet om hvordan en på norsk og finsk side driver forvaltningen av fisket i elva, er det synd. Likevel er jeg glad for at saken har kommet til Stortinget.

Vi kan raskt komme til enighet om at det var rett å starte nye forhandlinger på grunn av det store fiskepresset i elva og den høye andelen fisk som døde. Det er ingen tvil om at dette har gitt resultater, og at Tanaelva i dag framstår som en av de beste lakseelvene. Likevel er det uenighet i samarbeidet mellom dem som bruker elva aktivt. Særlig gjelder dette det som skjer på finsk si-

de. Jeg mener at mye av det kunne ha vært unngått hvis Stortinget hadde vært godt informert om hva som har skjedd på finsk side fra 1989, til en ny avtale ble inngått.

Det framstår som litt underlig at finske hytteeiere, som en påstår ikke hadde fiskerett, plutselig fikk innfridd sine krav om å få fiskerett på lokale vilkår på riksgrensestrekningen, på et tidspunkt da forhandlingene mellom finsk og norsk side var avsluttet.

Det er aldri en god følelse å sitte på gangen når noe som angår en selv, blir avgjort bak lukkede dører. Det er derfor lett å forstå den frustrasjonen som styret i Tanavassdragets fiskeforvaltning sier at de hadde etter Svanhovd-møtet i mai 2016. Denne prosessen vitner i det hele tatt om en manglende involvering, særlig av de norske grunneierne.

Når grunneiere mener finnene kan løse en registreringsavgift på 10 euro, og at det så ikke er noe mer kontroll med hvordan dette blir videresolgt, blir vi urolige over det. Derfor støtter vi forslaget om å kontakte finske styresmakter for å sikre at de finske hytteeierne i Tana-dalen ikke får holde fram med å videreselge sine fiskekort.

Statsråd Ola Elvestuen [19:23:58]: Jeg vil begynne med å si at Tana-avtalen er en svært viktig miljøavtale, som sikrer at vi kan bygge opp igjen overfiskede bestander i Tanavassdraget. Det er bred enighet om at det har vært behov for å redusere fisket for å gjenoppbygge bestandene i et av verdens kanskje viktigste vassdrag for atlantisk laks. Dette har man så langt lyktes med gjennom den nye avtalen.

Tana-avtalen er en god avtale, som er basert på grundige avveininger mellom norske og finske interesser. Resultatet av avtalen, som også komiteen påpeker, er at fiskepresset går ned. Norges andel av fiskeressursen går opp, og vi er på vei til å nå målet om å bygge opp igjen bestandene. I 2015 ble det solgt ca. 33 000 kort til tilreisende på finsk side, mens avtalen nå begrenser antallet slike kort til 11 000. Det viser at det finske turistfisket er betydelig redusert med den nye avtalen.

Som det vises til i Prop. 54 S for 2016–2017, er det i Finland slik at hytteeierne etter finsk lovgivning har en fiskerett. Denne fiskeretten er beskyttet av den finske grunnloven. Dette var rettstilstanden også da den forrige avtalen ble inngått, i 1989. Da den forrige avtalen ble inngått, var det mulig å fravike grunnlovens bestemmelser om vern av eiendomsretten. Denne muligheten ble senere fjernet ved en grunnlovsendring. Finland insisterte derfor på at den nye avtalen måtte gi denne fiskeretten et visst innhold. Jeg noterer meg flertallets kritikk av at endringene i den finske grunnloven ikke ble problematisert ved inngåelsen av den nye avtalen. Jeg vil understreke at Stortinget var korrekt informert om

rettstilstanden på finsk side. Rettsavgjørelsen som er blitt trukket fram etter Stortingets behandling av saken, har bekreftet dette.

Videre merker jeg meg at komiteens flertall oppfatter forskjellene mellom rettighetene til finske hytteeiere og andre turistfiskere som betydelige. Jeg vil påpeke at flertallet da ser bort fra hovedpoenget, nemlig at det vesentlige skillet går mellom fastboende og tilreisende fiskere. Fastboende kan fiske med sesongkort, og fastboende grunneiere har også mulighet til å fiske med garn. Tilreisende, derimot, kan kun kjøpe døgnkort fra en avgrenset kvote, og de kan kun fiske med stang. Denne regelen gjelder også for hytteeierne. De må også kjøpe døgnkort innenfor en begrenset andel av den finske turistkvoten. Den noe utvidede fiskeadgangen hytteeierne får ved kjøp av kort fra den avsatte kvoten, antas ikke å medføre økt fisketrykk av betydning. I de to første fiske-sesongene under avtalen har finske hytteeiere stått for 6–7 pst. av finsk turistfangst.

Jeg noterer meg at komiteens flertall har innstilt på å be meg kontakte finske myndigheter med sikte på å frata finske hytteeiere i Tanadalen muligheten til å videreselge fiskekort. Komiteen viser i denne sammenheng til at det er «åpenbart at en del forutsetninger for reforhandling av avtalen fra 2017, og norske parter aksept av den, nå er endret blant annet ved at man i Finland har gitt nye rettigheter til finske hytteeiere som gir dem økonomisk gevinst og involverer nye brukergrupper». Innstillingen og komiteens omtale av dette baserer seg på uttalelser fra Tanavassdragets fiskeforvaltning under høringen og informasjon som skal ha tilkommet etter høringen. Vi undersøker nå med finske myndigheter hva som er de rettslige forholdene på finsk side. De tilbakemeldingene jeg hittil har fått fra finske myndigheter, sier at finsk rett ikke åpner for at fiskerett eller fiskekort til Tanavassdraget kan videreselges. Det kan være en viss mulighet på finsk side for fiskerettshavere til å leie ut fiskerettigheten. Det jeg må undersøke nærmere, er hva dette innebærer, og hva den forskjellen faktisk innebærer i praksis. Vi fortsetter selvsagt vår dialog med finske myndigheter om alle spørsmål som er knyttet til Tana-avtalen om hvordan fiskereglene fungerer.

Avslutningsvis vil jeg si at vi nå er på god vei til å nå målene som ligger til grunn for avtalen, hva angår både gjenoppbyggingen av fiskebestandene, reduksjonen i fiskeuttaket, begrensningene i turistfisket og fordelingen av fisk mellom Norge og Finland. Jeg vil understreke at det er utstrakt kontakt mellom departementet og Tanavassdragets fiskeforvaltning i arbeidet som nå pågår med å gjennomføre avtalen og bygge opp bestandene i vassdraget. Godt samarbeid mellom alle partene er sentralt for å oppnå målene med avtalen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Dag Terje Andersen (A) [19:28:58]: La meg først understreke – for jeg måtte bruke innlegget mitt til å snakke om de tingene det hadde vært og er uenighet om – at da saken opprinnelig ble behandlet, var det ikke noen uenighet om at det var behov for å redusere det totale fisketrykket i Tana. Det kom heller ikke fram i forbindelse med behandlingen av denne saken eller fra noen av dem som var på høring. Det er ikke det uenigheten går på – det er vi enige om.

Men det går på at det er innført en ny rettighetsgruppe, som – hvis en hørte mellom linjene på det statsråden sa, som faktisk bekreftet at den gamle avtalen gjaldt fram til den nye kom – ikke hadde den rettigheten i praksis. Når vi ser utviklingen slike rettigheter kan føre til, er mitt første spørsmål: Vil statsråden følge opp fellesmerknaden? Jeg spør ikke om han nødvendigvis vil følge opp et forslag som kanskje blir nedstemt, men fellesmerknaden, for, som han for så vidt var litt innom på slutten, nettopp å prøve å få stoppet utviklingen. For jeg tror heller ikke det er en ønsket utvikling fra departementets side, den utviklingen vi ser nå.

Statsråd Ola Elvestuen [19:30:05]: Som jeg sier, er vi i kontakt med det finske ministeriet for egentlig å finne ut hva situasjonen er, og hva dette dreier seg om. Så må vi se på hvordan dette er opp mot avtalen vi har. Hytteeierne hadde rettigheter, men de kunne settes til side før den nye avtalen, og én grunn er at det var nesten ingen begrensninger for tilreisendes muligheter til å kjøpe kort på finsk side før man hadde denne avtalen. Så alle parter omkring Tanavassdraget har med den nye avtalen fått reduksjoner i mulighetene de har for å fiske, som gir grunnlag for å dempe fiskepresset og få bestanden opp igjen.

Dag Terje Andersen (A) [19:30:58]: La meg da stille spørsmålet: Når ble departementet kjent med en slik utvikling på norsk side? Ingen av oss kjente til det da statsråden var på høring. Noen antydde at det kunne komme, men det er betenkelig at vi må få den typen informasjon fra tredjepart i forholdet mellom regjering og storting, altså Tanavassdragets fiskeforvaltning. Når ble statsråden kjent med at det var en slik utvikling med omsetting av de omtalte fiskekortene på finsk side? Var det først på bakgrunn av opplysninger fra Tanavassdragets fiskeforvaltning?

Statsråd Ola Elvestuen [19:31:32]: Vi forsøker å undersøke hva innholdet er, og om det er mulig med en omsetning, om det er mulighet med salg, om det er leie. Dette må jeg vite mer om. Problemstillingen ble jeg, som komiteen, kjent med ved det som kom fram på hø-

ringen fra Tanavassdragets fiskeforvaltning, og så har vi forsøkt å finne ut mer i etterkant. Det er også basert på nyhetsoppslagene som har vært.

Dag Terje Andersen (A) [19:32:02]: Da forutsetter jeg at statsråden følger opp det han sier, at man undersøker, at det følges opp med kontakt med sikte på å få stoppet denne utviklingen, som jeg går ut fra at vi kan være enige om er uheldig.

Mitt siste spørsmål gjelder både diskusjonen om finsk rettstilstand og avgjørelsene som har vært i Finland, og om det med utleie av fiskerettigheter nå. Andre enn departementet har blitt kjent med sakene og har gjort departementet kjent med dem. Da er det siste spørsmålet mitt – i og med at kritikken av den opprinnelige behandlingen av saken nettopp var kontakten med Tanavassdragets fiskeforvaltning og Sametinget – om statsråden heretter i større grad vil si ja til faktisk å snakke med dem. For det er en følelsesmessig og reell, provosert situasjon med at en ny rettighetsgruppe er innført – jeg har ikke hørt protester mot at fisketrykket skal reduseres – med det elementet i avtalen. Jeg spør: Vil statsråden i framtida si ja til å møte Tanavassdragets fiskeforvaltning og Sametinget om saken, slik at de kan involveres i det videre arbeidet?

Statsråd Ola Elvestuen [19:33:09]: Departementet har mye kontakt med Tanavassdragets fiskeforvaltning. Man har revurderinger av fiskereglementet hvert eneste år, og Tanavassdragets fiskeforvaltning er involvert i det. Her har det også vært justeringer.

Jeg vil også påpeke at jeg – ikke som statsråd, men som daværende leder av energi- og miljøkomiteen – hadde mye kontakt også med Tanavassdragets fiskeforvaltning i forkant av beslutningen som Stortinget tok, både i Tana og selvfølgelig også i en egen høring som komiteen avholdt den gangen.

Dag Terje Andersen (A) [19:33:50]: Beklager at det måtte til en replikk til. Jeg spurte ikke om departementet hadde kontakt med Tanavassdragets fiskeforvaltning, som han for så vidt etter lang tid svarte på. Dette er et politisk spørsmål som er veldig viktig for befolkningen i Tanadalen, og de forventer å snakke med det politiske nivået. Derfor spør jeg om statsråden selv vil si ja til å møte de som er involvert og engasjert i denne saken. Det kan f.eks. skje ved at statsråd Elvestuen kunne prøve et fiskekort på norsk side og et fiskekort på finsk side, etter hytteeierstandard, og se den praktiske forskjellen.

Statsråd Ola Elvestuen [19:34:21]: Får jeg henvendelse fra Tanavassdragets fiskeforvaltning, vil jeg, som

ved alle andre henvendelser, selvfølgelig også ha møte med dem.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 15.

Sak nr. 16 [19:34:39]

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens årsrapport for 2018 (Innst. 408 S (2018–2019), jf. Dokument 2 (2018–2019))

Presidenten: Etter ønske fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikkordskifte, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sak nr. 16.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

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

Votering i sak nr. 1

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

I

I Stortingets forretningsorden gjøres følgende endringer:

§ 34 første ledd siste punktum oppheves.

§ 35 tredje ledd andre til femte punktum skal lyde:

Slikt fravik vedtas av presidentskapet. Fravik kan vedtas med to tredjedels flertall dersom forslaget er fremsatt av en representant. For øvrig kan presidenten under et stortingsmøte vedta endringer i dagsordenen. Det bør opplyses om vedtatte fravik så snart som mulig.

§ 35 første ledd andre punktum skal lyde:

Programmet skal opplyse om hvilke dager det skal holdes møter, når møtene skal begynne, og fastsatte tidspunkter for votering.

§ 40 første ledd andre punktum skal lyde:

Det samme gjelder andre forslag vedrørende samme sak når de er forhåndsvarslet ved innlevering til presidenten senest kl. 08.30 den dag *debatten om saken finner sted* i Stortinget.

§ 40 nytt tredje ledd skal lyde:

Når presidenten erklærer at debatten om en sak er avsluttet, må det ikke fremsettes nye forslag eller foretas endringer i forslagene i saken.

§ 41 andre punktum skal lyde:

Forslag om utsettelse av saken til et senere stortingsmøte må tas opp til behandling straks og *avgjøres av presidenten*.

§ 42 tredje ledd skal lyde:

Dersom et forslag vedrørende lovbehandling som fremsettes ved annen gangs behandling av et lovforslag, ikke er forhåndsvarslet ved innlevering til presidenten gjennom Stortingets administrasjon senest kl. 08.30 den dag *debatten om lovforslaget finner sted* i Stortinget, kan presidenten eller en femtedel av de representantene som er til stede, motsette seg avstemning over forslaget.

§ 45 skal lyde:

§ 45 *Muntlig redegjørelse for Stortinget fra et regjeringsmedlem*

Med samtykke av Stortingets presidentskap kan et regjeringsmedlem gi en muntlig redegjørelse i et stortingsmøte. Så vidt mulig skal redegjørelsen føres opp på dagsordenen. *Presidenten kan beslutte at redegjørelsen umiddelbart skal følges av en debatt. Forsamlingen kan deretter avgjøre om redegjørelsen skal:*

- a) føres opp til behandling i et senere møte,*
- b) sendes til en komité, eller*
- c) vedlegges protokollen.*

I en debatt som følger umiddelbart etter redegjørelsen, kan en representant fra hver av partigruppene – og vedkommende regjeringsmedlem – få ordet én gang i inntil fem minutter. Under en slik debatt kan det ikke fremsettes forslag. Ved avslutningen av en slik debatt avgjør forsamlingen om redegjørelsen skal vedlegges protokollen eller behandles videre etter første ledd bokstav a eller b.

Dersom forsamlingen ikke er enig om videre behandlingsmåte etter første eller andre ledd, avgjøres videre behandlingsmåte ved avstemning.

§ 51 første ledd første punktum skal lyde:

Ved innledningen av en debatt kan *presidenten* vedta å begrense varigheten av debatten og fordele taletiden mellom gruppene. Et slikt vedtak medfører at den

enkelte taler kan gis kortere eller lengre taletid enn det som er fastsatt i § 52.

§ 51 tredje ledd bokstav e skal lyde:

- e) *Presidenten* kan vedta å gjøre unntak fra hovedregelen.

§ 51 fjerde ledd skal lyde:

Presidenten kan vedta at debatten skal avsluttes før alle inntegnede talere har hatt ordet («clôture»). Forslag om dette må være fremsatt av presidenten eller ti representanter på tilsvarende måte som ved innskrenkning av taletiden. *Forslaget avgjøres av presidenten* etter at én taler har hatt anledning til å *tale* for, og én imot, én gang hver.

§ 52 første ledd fjerde punktum skal lyde:

Presidenten kan vedta lengre taletid.

§ 52 andre ledd skal lyde:

Presidenten kan selv, eller etter skriftlig forslag fra minst ti representanter, vedta kortere taletid, som ikke må settes under tre minutter. *Presidenten* kan gjøre unntak for saksordførere, ledere i partigruppene og regjeringsmedlemmer.

§ 53 første ledd første punktum skal lyde:

Det skal åpnes adgang til replikkordskifte, som ordnes av presidenten, dersom ikke presidenten vedtar noe annet.

§ 58 andre ledd skal lyde:

Hvis representanten ikke retter seg etter forretningsordenen, *avgjør presidenten* om vedkommende skal fratras ordet eller *i særlige tilfeller* vises bort fra forhandlingene for dagen.

§ 59 første ledd andre punktum skal lyde:

Sakene blir tatt opp til avstemning *på et tidspunkt som på forhånd er fastsatt av presidentskapet*.

§ 59 tredje ledd første punktum skal lyde:

En representant som ikke er til stede i salen når presidenten erklærer at *voteringen har startet*, deltar ikke i avstemningen.

§ 62 oppheves.

II

Endringene trer i kraft 1. oktober 2019.

Presidenten: Det voteres først over I § 41 andre punktum og § 45.

Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Voteringsstavlene viste at det ble avgitt 68 stemmer for presidentskapets innstilling og 31 stemmer imot. (Voteringsutskrift kl. 19.45.29)

Grunde Almeland (V) (fra salen): President! Jeg stemte feil.

Presidenten: Da ble presidentskapets innstilling bifalt med 69 mot 30 stemmer.

Det voteres over I § 51 fjerde ledd.

Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Voteringsstavlene viste at det ble avgitt 60 stemmer for presidentskapet innstilling og 40 stemmer imot. (Voteringsutskrift kl. 19.46.32)

En representant i salen hadde stemt feil.

Presidenten: Vi har mange voteringer nå, så nå ber jeg dere om å konsentrere dere nøye når jeg leser.

Presidentskapets innstilling ble da bifalt med 59 mot 41 stemmer.

Det voteres over resten av I samt II.

Fremskrittspartiet og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Presidentskapets innstilling ble bifalt med 71 mot 27 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.47.09)

V o t e r i n g i s a k n r. 2

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

A.

I

I Stortingets forretningsorden gjøres følgende endringer:

§ 16 femte ledd skal lyde:

Forhandlingene i den utvidede utenriks- og forsvarskomite er *underlagt taushetsplikt* med mindre noe annet uttrykkelig bestemmes. Lederen kan bestemme at også innkallelsen til møtet skal være *underlagt taushetsplikt*.

§ 17 femte ledd siste punktum skal lyde:

Uttalelser som er gitt i et møte når referatet av forhandlingene i saken ikke er offentlig, er *underlagt taushetsplikt*.

§ 27 niende ledd nytt siste punktum skal lyde:

I kontrollhøringer for lukkede dører gjelder reglement for åpne kontrollhøringer så langt det passer.

§ 29 annet ledd oppheves. Nåværende tredje ledd blir annet ledd.

Ny § 75 a skal lyde:

§ 75 a Behandling av gradert informasjon

Bestemmelser gitt i medhold av sikkerhetsloven kapittel 8, herunder bestemmelser om sikkerhetsklarering og autorisasjon, gjelder ikke for stortingsrepresentantene. For øvrig gjelder sikkerhetslovens og beskyttelsesinstruksens bestemmelser om behandling av gradert informasjon tilsvarende for representantene og komiteene. Stortingets presidentskap kan fastsette utfyllende retningslinjer om praktiseringen av reglene. Dersom tungtveiende hensyn tilsier det, kan presidentskapet i konkrete tilfeller beslutte at det kan gjøres unntak fra reglene i sikkerhetsloven og beskyttelsesinstruksens.

Sikkerhetslovens og beskyttelsesinstruksens graderingsnivåer benyttes ved klassifisering av informasjon som utstedes i Stortinget. Stortinget fastsetter reglement for avgradering av dokumenter utstedt i Stortinget.

Ansatte i partigruppene eller andre rådgivere må ikke gis tilgang til gradert informasjon uten samtykke fra Stortingets presidentskap. I saker som er til behandling i komiteene, kan komiteen likevel beslutte at rådgivere som er tilknyttet et medlem av komiteen, og som følger komiteens arbeid, kan få tilgang til informasjon gradert etter BEGRENSET etter sikkerhetsloven. For slike ansatte og rådgiveres tilgang til gradert informasjon gjelder sikkerhetslovens bestemmelser om sikkerhetsklarering og autorisasjon samt sikkerhetslovens og beskyttelsesinstruksens regler om behandling av informasjon og taushetsplikt.

II

Endringene trer i kraft 1. oktober 2019.

B.

I

Reglement for avgradering av dokumenter utstedt i Stortinget

§ 1 Avgradering av dokumenter utstedt i Stortinget

Følgende dokumenter utstedt i Stortinget som en del av dets parlamentariske virksomhet, vurderes for avgradering senest etter 30 år:

- a) Dagsorden, protokoller og referater fra møter for lukkede dører i Stortinget med tilhørende innstillinger og eventuelle andre dokumenter tilhørende saken utstedt i Stortinget.
- b) Dagsorden, protokoller og referater fra forhandlinger i den utvidede utenriks- og forsvarskomite som er underlagt taushetsplikt.
- c) Dagsorden, protokoller og referater fra forhandlinger i Europautvalget som er underlagt taushetsplikt.
- d) Stenografiske referater fra høringer for lukkede dører i komiteene.

Dokumenter som ikke blir avgradert etter 30 år, revideres etter 40 år og deretter hvert 10. år.

§ 2 Prosedyre ved avgradering

Presidentskapet kan ta beslutning om avgradering etter tilråding fra utvalget til å gjennomgå saker for lukkede dører.

Når dokumenter utstedt i Stortinget bygger på et dokument oversendt fra regjeringen eller en redegjørelse av et medlem av regjeringen, skal det innhentes uttalelse om avgraderingsspørsmålet fra det aktuelle fagdepartementet, eventuelt Statsministerens kontor. Tilsvarende gjelder dersom dokumenter utstedt i Stortinget bygger på et dokument oversendt fra eksternt organ, kommisjon eller utvalg for Stortinget, som igjen bygger på informasjon innhentet fra regjeringen.

§ 3 Søknader om innsyn

Presidentskapet kan etter tilråding fra utvalget til å gjennomgå saker for lukkede dører samtykke i at det gis innsyn i dokumenter som nevnt i § 1, herunder fastsette nærmere vilkår for innsyn.

Ved behandling av søknader om innsyn gjelder § 2 annet ledd tilsvarende.

§ 4 Utvalget for gjennomgang av saker for lukkede dører

Presidentskapet utnevner ved begynnelsen av hver stortingsperiode et utvalg på tre medlemmer, hvorav ett medlem foreslått av Utenriksdepartementet, for å gjennomgå saker behandlet for lukkede dører.

Stortingets administrasjon er sekretariat for utvalget.

Presidentskapet kan fastsette utfyllende retningslinjer for utvalgets arbeid.

II

Reglementet trer i kraft 1. oktober 2019.

Votering:

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

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

- forslagene nr. 1–3, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt
- forslagene nr. 4 og 5, fra Freddy André Øvstegård på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes over forslagene 1 og 2, fra Rødt.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget samtykker i at følgende godtgjørelser fastsettes med virkning fra 1. mai 2019: – Stortingsrepresentanter: 798 864 kroner per år (8 ganger grunnbeløpet i Folketrygden) – Regjeringsmedlemmer: 998 580 kroner per år (10 ganger grunnbeløpet i Folketrygden) – Statsminister: 1 398 012 kroner per år (14 ganger grunnbeløpet i Folketrygden).»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget avvikler Lønnskommisjonen.»

Votering:

Forslagene fra Rødt ble med 98 mot 2 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.47.55)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 3, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber presidentskapet endre retningslinjene til Stortingets lønnskommisjon. Endringene skal sikre at lønnskommisjonen ikke legger fram forslag om at stortingsrepresentanter skal få millio-lønn.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Rødt ble med 91 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.48.31)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 4, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i, med virkning fra 1. mai 2019, at godtgjørelsene for stortingsrepresentanter, regjeringsmedlemmer og statsminister reguleres tilsvarende det gifte og samboende minstepensjonister anslås å få i økt kjøpekraft som resultat av årets trykdeoppgjør.»

Kronetillegget settes på dette grunnlag til 420 kroner og gir følgende godtgjørelser: – Stortingsrepresentanter: 956 883 kroner per år – Regjeringsmedlemmer: 1 365 436 kroner per år – Statsminister: 1 680 697 kroner per år»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 7 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 19.48.47)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 5, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i at godtgjørelser til stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmer holdes uendret på: – Stortingsrepresentanter: 956 463 kroner per år – Regjeringsmedlemmer: 1 365 016 kroner per år – Statsminister: 1 680 277 kroner per år»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 92 mot 8 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 19.49.02)

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykker i at følgende godtgjørelser fastsettes med virkning fra 1. mai 2019:

Stortingsrepresentanter	kr 987 997	per år
Regjeringsmedlemmer	kr 1 410 073	per år
Statsminister	kr 1 735 682	per år

V o t e r i n g :

Presidentskapets innstilling ble bifalt med 92 mot 8 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 19.49.39)

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt fem forslag, fra Karin Andersen på vegne av Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om å legge kontroll av karanteneoven til en eksisterende kontrollinstans for lignende ytelser, slik som Nav Kontroll.

Kontrollinstansen skal ikke ha medlemmer som er tidligere statsråder, statssekretærer eller politiske rådgivere i regjeringsapparatet.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen enten komme tilbake til Stortinget med forslag om å endre karantene-lønnsordningen slik at personer som oppretter selskaper i etterlønsperioden innenfor områder som vil utløse karantene, får karantene, men ikke lønn utbetalt i den perioden, eller utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om å innføre en bestemmelse i karanteneoven som regulerer at det å spekulere i å opprette selskaper eller tilsvarende for å forlenge karanteneperioden ikke skal være lov, og at det i slike tilfeller skal utløse krav om tilbakebetaling av godtgjørelsen.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å endre karanteneoven § 20 slik at det skal ilegges overtredelsesgebyr om vilkårene er til stede.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som gjør det mulig å kreve tilbake utbetalt godtgjørelse ved brudd på karantener regelverket.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber presidentskapet foreslå endring i ordningen for etterlønn til medlemmer av regjeringen, statssekretærer og politiske rådgivere, slik at de som har lønns-/næringsinntekt, pensjon eller lignende etter fratredelse, ikke får utbetalt fratredelsesytelse i én måned uavhengig av hvor inntekten stammer fra.»

Det voteres alternativt mellom disse forslagene og presidentskapets innstilling.

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:77 S (2018-2019) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Petter Eide og Freddy André Øvstegård om å stramme inn karanteneordningen for tidligere medlemmer av regjeringen, statssekretærer og politiske rådgivere i regjeringsapparatet – vedtas ikke.

Presidenten: Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom presidentskapets innstilling og forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 89 mot 9 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.50.35)

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Freddy André Øvstegård satt frem et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber presidentskapet om å komme tilbake med et nytt forslag til styreleder ved Norges institusjon for menneskerettigheter, uten forbindelser til den sittende regjeringa.

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 92 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.51.03)

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

*v e d t a k :***I**

Som medlemmer av styret for Norges institusjon for menneskerettigheter for tidsrommet 1. juli 2019–30. juni 2023 velges Marit Berger Røsland, Nils Asbjørn Engstad, Gro Dikkanen, Jan E. Helgesen og Anne-Sofie Syvertsen.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti har varslet subsidiær støtte til innstillingen.

V o t e r i n g :

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

II

Som leder av styret for Norges institusjon for menneskerettigheter velges Marit Berger Røsland for tidsrommet 1. juli 2019–30. juni 2023. Nils Asbjørn Engstad velges som nestleder for samme periode.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet subsidiær støtte til innstillingen.

V o t e r i n g :

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 6

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

*v e d t a k :***I**

Som medlemmer av Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste for tidsrommet 1. juli 2019 til 30. juni 2024 velges Astri Aas-Hansen, Magnhild Meltveit Kleppa, Camilla Bakken Øvald og Erling Johannes Husabø.

V o t e r i n g :

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

II

Som leder av Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste for tidsrommet 1. juli 2019 til 30. juni 2021 velges Svein Grønnern. Astri Aas-Hansen velges som nestleder for tidsrommet 1. juli 2019 til 30. juni 2024.

V o t e r i n g :

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt 11 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–6, fra Siv Mossleth på vegne av Senterpartiet
- forslag nr. 7, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 8–11, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt

Det votes over forslagene nr. 9 og 10, fra Rødt.

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, med henvisning til artikkel 10 i EU-forordningen 1072/2009, ESA, om straks å innføre midlertidig opphevelse av kabotasje-reglene innenfor veibasert godstransport i Norge.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå og fremme forslag om forbedringer før ordningen med kabotasje etter regelverket må gjeninnføres.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Rødt ble med 99 stemmer mot 1 stemme ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.53.03)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 8, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre nødvendig døgnkontinuerlig kontroll av vogntog på grenseoverganger i Norge, uten at det går på bekostning av innenlands kontroller.»

Senterpartiet har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Rødt ble med 88 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.53.19)

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

«Stortinget ber regjeringen sikre at transportkjøpere som bryter påseplikten for sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår under kabotasjeoppdrag får kraftige sanksjoner, og øke bøtenivået til minst 10 kroner per kilo gods for godstrafikk på vei og minst 1 000 kroner per passasjer for persontransport på vei.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Rødt ble med 53 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.53.37)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 7, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå straffe-/sanksjonsrammene for yrkestransportsektoren og vurdere om de er strenge nok, og komme tilbake til Stortinget med saken.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.53.58)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen redusere antall mulige kabotasjeoppdrag fra tre til to.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble med 88 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.54.16)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 2–6, fra Senterpartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om elektroniske fraktbrev for transportnæringen.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre forhåndsbetaling eller andre garantiløsninger som sikrer at alle utenlandske vogntog betaler bompenger.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at bøtesatser knyttet til ulovlig bruk av avgiftsfri diesel gjøres lik for norske og utenlandske transportører.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre et obligatorisk kurs på samme nivå som for norske sjåfører for å mestre norske vinterveier og sette strengere standarder for bilenes vinterutrustning.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en miljøstøtteordning for godstransport på jernbane. Miljøstøtteordningen må legge til rette for at en større andel av godset flyttes fra vei til jernbane.»

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet ble med 54 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.54.36)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:90 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om strakstiltak mot farlige vogntog på norske veier – vedtas ikke.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 53 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.55.07)

Votering i sak nr. 8

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 3–5, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres over forslag nr. 5, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen trekke tilbake rundskriv N-1/2013 eller endre innholdet slik at norske myndigheter følger EUs regelverk knyttet til internasjonal transport på dette feltet, og dermed registrerer både trekkbil og hengers registreringsnummer, og at man bruker de samme definisjonene som blir benyttet både i kabotasjelovgivningen og i vegfraktiloven hvor trekkbil og sammenkoblet tilhenger defineres som ett kjøretøy.»

Senterpartiet og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 81 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.55.42)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 3 og 4, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å innføre hjemmel for at norske kontrollmyndigheter som Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og andre kan stanse og hindre videre kjøring av vogntog som har utestående gjeld på bompenger, bøter eller annet til den norske stat, før statens tilgodehavende er oppgjort, enten ved lokal trekk av kredittkort, bankoverføring eller annet.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede om biler under 3,5 tonn som driver godstransport på veg, skal omfattes av samme regelverk som yrkesbiler over 3,5 tonn, både med hensyn til kjøre- og hviletid, løyveplikt, allmenngjort lønn og andre krav som gjelder for tunge kjøretøy.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.56.01)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1 og 2, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget tiltak for å stanse utviklingen med sosial dumping, kriminalitet og økt sikkerhetsrisiko i transportsektoren, herunder forslag om at

1. Alle utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registret, det vil si at grensen senkes fra 50 000 kroner til 1 krone i omsetning for mva.-registrering for denne næringsgruppen, noe som vil forenkle kontrolltiltakene. Det skal i tillegg innføres elektronisk registrering av all kabotasjekjøring i Norge.

2. Arbeidstilsynet skal øke kontrollvirksomheten. Etaten skal styrkes økonomisk og øke bemanningen, og det skal opprettes en egen spesialenhet for kontroller i transportbransjen. Statens vegvesen skal øke kontrollvirksomheten på grensen og langs vegene innenlands. Statens vegvesen skal gis håndhevingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet. Det skal innføres en ordning med elektronisk fraktbrev for frakt av gods på veg.

3. Det skal utredes om yrkesbiler under 3,5 tonn kan omfattes lovmessig av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, eller om det på annen måte kan innføres reguleringer som gir tilsvarende virkning.

4. Det skal innføres prikkbelastning for innehave av nasjonalt transportløyve for brudd på arbeidsmiljøloven og vegtrafikkloven.

5. Det stilles økte og sertifiserte krav til utrustning og kompetanse for sjåfører på vinterføre. Det innføres krav om at alle sjåfører på norske veger skal ha gjennomført og bestått glattkjøringskurs. Det innføres krav om at lastebiler på norske vinterveger utelukkende kan bruke vinterdekk som er 3PMSF-merket i henhold til EU-lovgivning, og som har strenge krav til friksjon og ytelse ved kaldt vær.

6. Informasjonsplikten, påseplikten og innsynsretten for allmenngjorte tariffavtaler for ansatte innen godstransport på veg og i turbilnæringen skal styrkes ytterligere. Myndighetenes kontrolltiltak skal øke i omfang, og brudd skal føre til reaksjoner med avskrekkende virkning.

7. Det skal pålegges juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, i tillegg til det solidaransvaret som gjelder i alle bransjer hvor det er lovregulert minstelønn (allmenngjorte tariffavtaler).

8. Statens eierskap skal brukes aktivt til å fremme et seriøst arbeidsliv med like konkurransefor-

hold i transportsektoren. Statlige selskaper og virksomheter skal etterleve seriøsitetsskravene.

9. Det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompengebrikkene før utenlandske lastebiler og turbiler krysser grensen til Norge.

10. Samordningen av etatenes innsats mot useriøse aktører i transportbransjen skal styrkes. Tollvesenet, påtalemyndighetene, Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og skattemyndighetenes virkemidler er viktige motkrefter til fremveksten av useriøse aktører i transportnæringen, og innsatsen må derfor samordnes bedre.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta kontakt med svenske og finske myndigheter for å bedre og styrke kontrollsamarbeidet slik at tunge kjøretøy som ikke oppfyller trafikksikkerhetskrav, blir stoppet av norske kontrollører også der grensekontrollen ligger på utenlandsk grunn. Det må også gis mulighet for å stanse kjøretøy der eier ikke har betalt utestående krav på bompenger, bøter eller annen gjeld, inntil dette er betalt.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.56.21)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:121 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Hadia Tajik og Arild Grande om tiltak for tryggetransport på norske veier – vedtas ikke.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 53 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.56.51)

V o t e r i n g i s a k n r. 9

Presidenten: Under debatten har Kirsti Leirtrø satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et program for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Programmet skal skissere en opptrappingsplan for fylkesveivedlikehold med forslag til finansieringsmodeller og organisering som skal gi økt vedlikehold og etterslepsreduksjon på fylkesveinettet.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Rødt har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:131 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bengt Fasteraune, Siv Mossleth, Heidi Greni og Willfred Nordlund om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet – vedtas ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 53 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.57.46)

V o t e r i n g i s a k n r. 10

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

- forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti

Det voteres over forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber om at regjeringen i statsbudsjettet for 2020 legger fram oppdaterte kostnadsanslag for alle prosjekter i Nasjonal transportplan 2018–2029.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 64 mot 36 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 19.58.21)

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

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

1.

Starte opp disse investeringsprosjekta:	innanfor ei kostnadsramme på:
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	2 460 mill. kroner
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknyttingar	1 380 mill. kroner
IC Vestfoldbana: Drammen–Kobbervikdalen	14 645 mill. kroner
IC Vestfoldbana: Nykirke–Barkåker	7 576 mill. kroner

2.

Gjennomføre dette tidlegare godkjende investeringsprosjektet:	innanfor ei endra kostnadsramme på:
E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane	765 mill. kroner

Fullmaktene over om å forplikte staten i disse investeringsprosjekta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det ein skilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma seinare år.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt

Videre var innstilt:

II

Innkrevjing av bompengar

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar i ytterlegare tre månader til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1. Villkåra går fram av denne proposisjonen.

Presidenten: Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 98 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 19.59.42)

Votering i sak nr. 11

Presidenten: Under debatten har Sverre Myrli satt frem tre forslag, på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stoppe vidare anbudsutsetting av persontrafikk med tog inntil det er foretatt en ekstern evaluering av anbudsutsettingen av Trafikkpakke 1 Sør og Trafikkpakke 2 Nord.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke undertegnes kontrakt med anbudsvinner for Trafikkpakke 2 Nord før en ekstern evaluering er gjennomført. Dersom evalueringen avdekker at pris er vektet høgere enn kvalitet, avlyses anbudet, og det

settes i gang ny anbudsprosess der kvalitet vektet vesentlig høyere enn pris.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fremtidige anbudsutsettelse av persontrafikk med tog også ha med vurderingskriterier for ansattes jobbtrygghet og arbeidsforhold.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.00.26)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Redegjørelse av samferdselsministeren om anbudsrunder for Sørlandsbanen, holdt i Stortingets møte 18. desember 2018 – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

V o t e r i n g i s a k n r. 12

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt 22 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–3, fra Else-May Botten Norderhus på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 4–6, fra Une Bastholm på vegne av Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 7, fra Ole André Myhrvold på vegne av Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 8, fra Une Bastholm på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 9, fra Lars Haltbrekken på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 10, fra Une Bastholm på vegne av Miljøpartiet De Grønne
- forslagene nr. 11–22, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt

Det voterer over forslagene nr. 12, 14, 18 og 20, fra Rødt.

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et statlig pilotprosjekt for elektrisitetsproduksjon fra dyp geotermisk energi i 2020, basert på geologisk kunnskap og boreteknologi fra petroleumssektoren, som

et samarbeid mellom partene i oljeindustrien, offentlige forskningsinstitusjoner og Forskningsrådet.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke de regionale utviklingsfondene, med virkemidler særlig rettet mot å utvide eksisterende industriklynger, bygge opp nye industriklynger, forlenge produkt- og verdikjeder, sikre ressursutnyttelse av biprodukter og skape lokalt forankrede arbeidsplasser, i samarbeid med aktuelle fagforeninger i regionen.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag som åpner for at en andel av SPU kan brukes som et nasjonalt grønt industrifond som gjør strategiske investeringer i hjemlig industriproduksjon, med formål om å sikre teknologisk utvikling, økt eksport av varer, flere industriarbeidsplasser, økt verdiskaping og mer videreføring i Norge.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag som åpner for at en andel av SPU kan brukes som et grønt infrastrukturfond som investerer i utbygging av klimavennlig infrastruktur som jernbane, kollektiv, ladenettverk, havner og bredbånd i hele Norge.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Rødt ble med 99 stemmer mot 1 stemme ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.01.31)

Presidenten: Det voterer over forslagene nr. 11, 13 og 22, fra Rødt.

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for storstilt industribygging i hele landet – med utgangspunkt i videreføring av landets naturressurser, industriarbeidernes kunnskaper, teknologi og kompetansemiljøer – slik at yrkesgrupper og lokalsamfunn som har bidratt med store verdier til fellesskapet, ikke må ta kostnaden ved nødvendig omstilling av norsk petroleumssrettet industri i møte med globale klimaendringer.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med partene i dagens leverandørindustri og offentlige forskningsinstitusjoner arbeide for at hydrogen er trygt og kommersielt tilgjengelig som drivstoff i skipsfarten i løpet av 5 år.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om hvordan man kan etablere ny og beholde eksisterende industriproduksjon i hele landet gjennom å

utvikle og legge til rette for ulike eierformer, inkludert regionalt og fylkeskommunalt eie, eierskap gjennom lønnstakerfond, samt ansatteide bedrifter.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g:

Forslagene fra Rødt ble med 92 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.01.50)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 15–17 og 19, fra Rødt:

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at oppdrag i forbindelse med store investeringer i offentlige virksomheter, statlige selskaper og foretak gis til verft og produksjonsbedrifter i Norge, med krav til godt partssamarbeid om bedriftsutvikling, faste ansettelse, begrensninger i kontraktskjeder og strenge krav til HMS og ytre miljø.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for oppdaterte retningslinjer for ENOVA og andre nasjonale støtteordninger, slik at tilskudd til større investeringer og prosjekter innenfor formålet er betinget av at en høy andel av verdikjeden for prosjektene er lokalisert i Norge, og muliggjør reetablering av produksjon som tidligere er flyttet ut av landet.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om hvordan Statnett og Statkraft skal få utvidet ansvar for å sikre at norsk strøm og kraftproduksjon skal brukes som et industripolitisk og miljømessig virkemiddel, herunder sikre industrien tilgang på langsiktige rimelige kraftkontrakter, med strenge krav til miljø og aktiv produksjon, og si nei til nye kraftforbindelser til utlandet.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med den varslede eierskapsmeldingen legge fram forslag om hvordan man kan bruke eksisterende og ny etablering av helt eller delvis statlig eierskap aktivt for å beholde industriproduksjon i Norge, samt forslag om å øke graden av videreforedling og sikre lengre verdikjeder i norsk industri, spesielt knyttet til skogbruk og treforedling, havbruk, fiskeri, landbruk og næringsmiddelindustri, samt prosessindustri og videreforedling av metaller og mineraler.»

Senterpartiet har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g:

Forslagene fra Rødt ble med 88 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.02.10)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 21, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2020 etablere en støtteordning for prosjekter i prosessindustrien som erstatter fossile innsatsfaktorer med hydrogen eller andre løsninger som bidrar til kraftig reduksjon av klimagassutslipp fra de kjemiske prosessene.»

Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Rødt ble med 81 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.02.29)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 10, fra Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2020 sette av midler til å opprette Bionova, etter modell fra Enova, for å systematisere innovasjonen og øke kommersialiseringer av bio-basert verdiskapning.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Miljøpartiet De Grønne ble med 99 stemmer mot 1 stemme ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.02.46)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 9, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innenfor klimamålet om å kutte utslippene med 60 pst. innen 2030 samt stanse tapet av naturmangfold, legge fram en plan som øker den grønne fastlandsindustriens andel av verdiskapningen til 10 pst. i 2025, og til 20 pst. i 2040.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 91 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.03.04)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 8, fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2020 komme med forslag til en storstilt satsing på utbygging av offshore vindkraft i Norge.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 91 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.03.22)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 7, fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå imot flere utenlandskabler før vi har høstet erfaringer av de to påbegynte kablene til Tyskland og Storbritannia. Samfunnsnyttene må være dokumentert før det eventuelt kan bygges flere utenlandskabler.»

Arbeiderpartiet har varslet støtte til forslaget, og Rødt har varslet subsidiær støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.03.43)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 4–6, fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til etablering av et grønt investeringsselskap for utvikling av teknologibedrifter som baserer seg på grønt, fornybart karbon.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre oppstart av et statlig pilotprosjekt for havvind i 2020, gjennom et samarbeid mellom partene i leverandørindustrien til oljesektoren, offentlige forskningsinstitusjoner og Forskningsrådet.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede potensialet for energiproduksjon fra geotermisk energi i Norge, både til havs og på land.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 81 mot 19 stemmer ikke bifalt

(Voteringsutskrift kl. 20.04.04)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra til å få utviklet nye produksjonsmetoder og bruksområder for hydrogen basert på norsk naturgass.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 61 mot 39 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.04.21)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 3, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen aktivt legge til rette for flåtefornyelse i nærskipsflåten, bl.a. gjennom å etablere en toppfinansieringsordning i GIEK og en vrakpantordning som treffer.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 60 mot 40 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.04.40)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre CO₂-kompensasjonsordningen på dagens nivå, med minst 75 pst. kompensasjon også etter 2020.»

Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.05.01)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Dokument 8:103 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om en ny industriell revolusjon – rettferdig og miljøvennlig – vedtas ikke.

II

Stortinget ber regjeringen sørge for et ambisiøst og klimavennlig hjemmemarked for maritim næring, gjennom miljøkrav ved offentlige innkjøp.

III

Stortinget ber regjeringen bidra til at det blir utviklet ny industriproduksjon og nye verdikjeder som baserer seg på bioressurser fra hav, jord og skog.

IV

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag i statsbudsjettet for 2020 om å styrke de regionale utviklingsmidlene.

Presidenten: Det voteres først over II, III og IV.

Presidenten antar at Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.05.27)

Presidenten: Det voteres over I.

Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Voteringsstavlene viste at 94 representanter hadde stemt for komiteens innstilling og 2 hadde stemt imot.

(Voteringsutskrift kl. 20.05.56)

Svein Roald Hansen (A) (fra salen): Jeg stemte feil.

Tuva Moflag (A) (fra salen): Jeg stemte ikke i det hele tatt, for å være ærlig.

Presidenten: Da tar vi voteringen en gang til.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 99 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 20.06.36)

Votering i sak nr. 13

Presidenten: Under debatten har Åsmund Aukrust satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene gis myndighet til å utøve skjønn når det gjelder oppmåling av 2,5 km-grensen etter forskriften § 5 første ledd bokstav c.

Hensynet til faktisk kjørelengde og topografi skal veie tyngre enn avstanden på 2,5 km målt i luftlinje.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:119 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sandra Borch, Heidi Greni, Ole André Myhrvold og Willfred Nordlund om kommunenes myndighet til å utøve skjønn ved kjøring av snøscooter fra brøytet bilvei til hytte – vert ikkje vedteke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble innstillingen bifalt med 63 mot 37 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.07.28)

Votering i sak nr. 14

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

- forslag nr. 1, fra Åsmund Aukrust på vegne av Arbeiderpartiet
 - forslagene nr. 2–10, fra Sandra Borch på vegne av Senterpartiet
- Det voteres over forslagene nr. 2–10, fra Senterpartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide uttaket av jerv i reinbeiteområdene før kalving dersom kvotene på jerv i regionen ikke er tatt ut under den ordinære lisensjakten.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere en stående fellingstillatelse på jerv i beiteprioriterte områder.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å innføre stående fellingstillatelse for ulv som går inn i beiteprioriterte områder og i områder med samisk tamreindrift.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre rovviltforskriften slik at den i situasjoner der det er dokumentert et større skadeomfang over flere år i samme område, gir en generell åpning i hele landet for at det tillates felling av kongeørn forut for skade og

uten at det foreligger en akutt skadesituasjon, så fremt det foreligger fare for større skade. Slike tillatelser skal kunne knyttes til et bestemt område og tidspunkt uten krav til identifisering av skadegjørende individ.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å endre reglene for skadefelling av stort rovvilt, slik at fellingslagene kan ta i bruk de samme metodene som brukes av Statens naturoppsyn.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om en stående fellingsstillatelse i beitesesongen for rovdyr innenfor rovdyrsikre beitegjerdar og på innmarksbeite.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en stående fellingsstillatelse for gaupe i beiteprioriterte områder.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en stående fellingsstillatelse for skadefelling av bjørn i beiteprioriterte områder.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Ved skadefelling av bjørn og jerv skal tillatelse om å bruke tiltak som helikopter, drone, løs, på drevet halsende hund og tilsvarende behandles uten opphold.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet ble med 89 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.07.59)

Presidenten: Det voterer over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette forsøksprosjekt om forvaltning av kongeørn i Troms og Trøndelag i løpet av 2019.»

Senterpartiet har varslet subsidiær støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 61 mot 39 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.08.18)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:125 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sandra Borch, Heidi Greni, Ole André Myhrvold, Geir Pollestad og Marit Knutsdatter Strand om en mer effektiv rovdyrforvaltning – vert ikkje vedteke.

Presidenten: Presidenten antar at Senterpartiet vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 88 mot 11 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.08.48)

V o t e r i n g i s a k n r. 15

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber klima- og miljøministeren kontakte finske myndigheter med sikte på å frata finske hytteeiere i Tanadalen muligheten til å videreselge fiskekort.

Presidenten: Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble med 53 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.09.18)

Videre var innstilt:

II

Innst. 419 S (2018–2019) – innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om sak om avtale mellom Norge og Finland om fisket i Tanavassdraget – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 16

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 2 (2018–2019) – Riksrevisjonens årsrapport for 2018 – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 17 [20:09:56]

Referat

1. (395) Grunnlovsforslag fra Bjørnar Moxnes om endring i § 75 og ny § 79 a (om at folk kan fremme borgerforslag til behandling på Stortinget) (Dokument 12:1 (2018–2019))
Enst.: Forslaget blir under presidentens ansvar å bekjentgjøre ved trykking for å komme til avgjørelse på første, annet eller tredje storting etter neste valg.
2. (396) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jonas Gahr Støre, Lene Vågslid, Jan Bøhler og Maria Aasen-Svensrud om en forpliktende handlingsplan mot vold og trusler med kniv (Dokument 8:172 S (2018–2019))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
3. (397) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Lars Haltbrekken og Une Bastholm om midlertidig returstanstans til Afghanistan, innføring av rimelighetsvilkår i internflukturderingen og en uavhengig tilsynsordning for tvangsretur (Dokument 8:179 LS (2018–2019))

Presidenten: Presidenten foreslår at referatsak nr. 397 sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.

Karin Andersen har bedt om ordet.

Karin Andersen (SV) [20:10:34]: Vi har bedt om at referatsak nr. 397, Dokument 8:179 LS B punkt 1, behandles etter forretningsordenen § 39 c.

Det gjør vi fordi det er akutt behov for returstopptil Afghanistan. De siste dagers praksis har gått over alle støvleskaft. Det gjelder politiets arbeid i alle faser, pengebruk og helsepersonellens håndtering. Det trengs forsvaret i alle ledd i retursaker, og derfor ber vi om at dette punktet behandles etter § 39 c i forretningsordenen.

Presidenten: Ønsker noen fra de andre partigruppene ordet til stemmeforklaring?

Stortinget voterer da over behandlingsmåten av Dokument 8:179 LS for 2018–2019.

Det blir votert alternativt mellom forslaget fra presidenten om komitébehandling og forslaget fra Karin Andersen om behandling etter forretningsordenen § 39 c.

Votering:

Ved alternativ votering mellom presidentens forslag om komitébehandling og Karin Andersens forslag om hastebehandling ble presidentens forslag bifalt med 90 mot 9 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.12.25)

Presidenten: Dagens kart er dermed ferdig behandlet.

Før møtet heves, minner presidenten om møtestart i morgen kl. 9.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke, og møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 20.13.

