



STORTINGET

# Stortingstidende

## Referat fra møter i Stortinget

Nr. 23 · 29. november  
Sesjonen 2018–2019



**Møte torsdag den 29. november 2018 kl. 10**

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 23):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Ingalill Olsen, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Julia Wong, Torstein Tvedt Solberg og Hege Haukeland Liadal om reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren (Innst. 46 S (2018–2019), jf. Dokument 8:5 S (2018–2019))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken om pilotprosjekt med hydrogendrevet tog (Innst. 48 S (2018–2019), jf. Dokument 8:21 S (2018–2019))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Audun Lysbakken, Solfrid Lerbekke og Lars Haltbrekken om å utrede autonome ferger som selvstendig alternativ langs ny og utbedret E39 (Innst. 45 S (2018–2019), jf. Dokument 8:23 S (2018–2019))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO<sub>2</sub>-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter (Innst. 41 S (2018–2019), jf. Prop. 91 LS (2017–2018))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO<sub>2</sub>-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter (Innst. 42 L (2018–2019), jf. Prop. 91 LS (2017–2018))
6. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av Skatteetatens kontroll med prising av transaksjoner i interessefelleskap over landegrensene

(Innst. 62 S (2018–2019), jf. Dokument 3:12 (2017–2018))

7. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes satsing på bioenergi for å redusere utslipp av klimagasser (Innst. 53 S (2018–2019), jf. Dokument 3:9 (2017–2018))
8. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av Norges internasjonale klima- og skogsatsing (Innst. 61 S (2018–2019), jf. Dokument 3:10 (2017–2018))
9. Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i aksjelovgivningen mv. (oppløsning og avvikling, mellombalanser m.m.) (Innst. 70 L (2018–2019), jf. Prop. 100 L (2017–2018))
10. Referat

**Presidenten:** Representantene Fredric Holen *Bjørddal* og Åslaug *Sem-Jacobsen*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger to permisjonssøknader:

- fra Venstres stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Abid Q. *Raja* fra og med 29. november og inntil videre
- fra representanten Fredric Holen *Bjørddal* om foreldrepermisjon i tiden fra og med 1. desember 2018 til og med 31. januar 2019

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

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

For Møre og Romsdal fylke: Tove-Lise *Torve*  
3. desember–31. januar 2019

For Akershus: Solveig *Schytz* 29. november – inntil videre

**Presidenten:** Solveig Schytz er til stede og vil ta sete.

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

Sak nr. 1 [10:01:09]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Ingalill Olsen, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Julia Wong, Torstein Tvedt Solberg og Hege Haukeland Liadal om reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren (Innst. 46 S (2018–2019), jf. Dokument 8:5 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 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.

**Helge Orten (H) [10:02:12]** (komiteens leder og ordfører for saken): Bymiljøpakken for Nord-Jæren ble vedtatt enstemmig av Stortinget i mars 2017 og ble iverksatt i oktober 2018. Stortingsvedtaket baserer seg på lokale vedtak i alle de fire kommunene og fylkeskommunen, som er vanlig i denne type saker.

Bymiljøpakken er i etterkant rammet inn av en byvekstavtale, som samtlige kommuner og fylkeskommunen har sluttet seg til. Dette er en avtale som tar opp i seg de prosjektene og den finansieringen som ligger i bymiljøpakken, og som samtidig setter krav til nullvekst i personbiltrafikken. Disse avtalene utløser også 50 pst. statlig medfinansiering av store kollektivtiltak, i dette tilfellet Bussveien, som er et viktig grep for å utvide og forbedre kollektivtilbudet i byregionen.

Det har vært et viktig prinsipp at bypakker og bompengeprosjekter er forankret lokalt. Det gjelder også Bymiljøpakken for Nord-Jæren og den nylig inngåtte byvekstavtalen.

Arbeiderpartiet ber her regjeringa ta initiativ til en reforhandling. Det vil i tilfelle være en etter vår oppfatning overstyring av lokale myndigheter og en ny praksis. Vi vil se det som svært uheldig om denne type reforhandlinger kommer som et krav fra Stortinget, og ikke som en del av den lokale prosessen. Det er også et poeng at prosessen med reforhandling av byvekstavtalene allerede var avklart da Arbeiderpartiet fremmet dette representantforslaget. Det er derfor god grunn til å stille spørsmål ved Arbeiderpartiets motivasjon for i det hele tatt å fremme et forslag om reforhandling av en bymiljøpakke som er forankret i lokale vedtak, og som ble vedtatt enstemmig i Stortinget så sent som i 2017.

Samferdselsministeren har ved flere anledninger bekreftet at om kommunene og fylkeskommunen skulle bli enige om å gjøre endringer i bompengeopplegget, vil han legge dette fram for Stortinget. Men det initiativet må komme fra lokale myndigheter og betinger lokal enighet. Det prinsippet bør vi klare å videreføre, selv om vi opplever at Arbeiderpartiet vakler i denne saken.

I dette representantforslaget er det fremmet en del andre forslag i tillegg til det om reforhandling. Arbeiderpartiet ønsker å teste ut veiprisering på Nord-Jæren. Nå

foreligger det to separate representantforslag om veiprisering, som vil bli behandlet på nyåret. I tillegg er regjeringa allerede i gang med en utredning om veiprisering for tungtransporten. Vi mener det er fornuftig å avvente disse utredningene og behandlingen av disse sakene før vi tar stilling til eventuell uttesting.

Bymiljøpakken er også underlagt porteføljestyling. Det betyr at inntekter og utgifter må avstemmes. Prosjekter i porteføljen gjennomføres kun dersom det er inntekter til det. Dette prinsippet er viktig for at det skal være en effektiv kostnadsstyring av Bymiljøpakken. Etter vår oppfatning vil Arbeiderpartiets forslag om alternative finansieringsopplegg ved kostnadsøkninger ta bort dette incentivet, noe vi mener er svært uheldig.

I Nasjonal transportplan og i de løpende budsjetter har regjeringa lagt til grunn 50 pst. statlig finansiering av store kollektivprosjekter. Dette er en betydelig forbedring sammenlignet med det nivået som vi hadde under den rød-grønne regjeringa. Vi følger opp dette i de årlige budsjettene. Samtidig vil jeg minne om at en økning til 70 pst., som Arbeiderpartiet foreslår, vil i NTP-perioden bety 10 mrd. kr i økt finansiering til de fire største byene. Dette er penger som i tilfelle må tas fra andre viktige samferdselsprosjekter, og vil etter vår oppfatning være en betydelig omfordeling av midler fra distrikt til by.

Høyre vil stemme imot samtlige forslag knyttet til representantforslaget fra Arbeiderpartiet. At Stortinget skal ta initiativ til en reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren, er å snu prosessen på hodet. Bymiljøpakken og byvekstavtalen er forankret i lokale vedtak. Endringer i opplegget må komme som et krav og som et ønske fra lokale myndigheter. Det er et prinsipp det er viktig å videreføre.

**Kirsti Leitrø (A) [10:06:48]:** Bymiljøpakken for Nord-Jæren er i utgangspunktet en positiv sak for regionen der det skal brukes over 30 mrd. kr til bedre framkommelighet, til å utvikle kollektivtilbudet og til å legge bedre til rette for gange og sykkel. Staten går inn med ca. en tredjedel av disse pengene. Rogaland fylkeskommune bidrar med ca. 1,5 mrd. kr pluss drift og utvikling av et bedre kollektivtilbud. 18 mrd. kr skal da finansieres med bompenger.

Bakgrunnen for representantforslaget er at tidligere samferdselsminister har sådd tvil om det er storting eller kommune/fylke som har fastsatt finansiering, og hvem som kan foreta endringer i Bymiljøpakken for Nord-Jæren. Vi mener en må slutte å late som om lokale og regionale politikere har noe annet valg enn bompenger. Det er også formidlet fra statens representanter i forhandlingene. Kommunenes og fylkeskommunenes

inntektssystem er ikke laget for å finansiere så store milliardutbygginger som denne infrastrukturen tilsier.

Vi i Arbeiderpartiet mener også at bompengnivået nå er for høyt og rammer urettferdig, ikke bare i bypakken, men også for de øvrige store veiprojektene i regionen. Regjeringspartiene har stemt imot våre forslag om 70 pst. statlig finansiering av store kollektivinvesteringer, noe som ville ha gjort at bypakken ville hatt, som Orten også var inne på, nær 10 mrd. kr mer til utvikling av storbyregionene eller reduserte bomtakster. Fremskrittspartiet sier også at de er imot veiprising, selv om statsråden i sitt svar til oss i denne saken sier noe annet enn han sa i forrige uke fra Stortingets talerstol.

Porteføljestyling gjør at overskridelsene må finansieres innenfor rammen. Det vil si at overskridelser på et riksveiprojekt skal dekkes av bypakken – og det samme med en ekspress-sykkelvei som Stortinget også har vedtatt, eller gjennomføring av tunnelsikkerhetsforskriften. Da blir det mindre til de øvrige prosjektene og kanskje også til de andre prosjektene som er viktigst for byen, og et bedre kollektivtilbud for hele regionen. Skal en lykkes, bør stat, fylke og kommune være enig i premisene.

Befolkningsveksten i storbyene våre og omegn er stor. Veinett, kollektiv, sykkel- og gangveier er ikke laget for denne befolkningsveksten og ikke minst for den forventede trafikkøkningen, som gir både støyplager og klimautfordringer. Derfor har vi satt mål og krav nasjonalt. Det gjør vi ved å si at om ikke byene våre når kravet, vil heller ikke staten bidra. Bymiljøpakken er en dugnad. Dette er noe vi gjør sammen, både staten, fylket og kommunene og ikke minst innbyggerne. Vi får Bussveien, nye og tryggere veier for dem som sykler og går, og nye veier for dem som kjører, pluss egne veier for kollektiv og næringstransport – i sum bedre framkommelighet for alle. Det er virkelig synd at Fremskrittspartiet med sin dobbeltkommunikasjon gjør det umulig å bygge det fellesskapet som må til for å utvikle en helhetlig klimavennlig storbyregion.

Så vil jeg på vegne av mindretallet ta opp de forslagene som Arbeiderpartiet er en del av.

**Presidenten:** Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp de forslagene hun refererte til.

**Siv Mossleth (Sp) [10:11:05]:** Senterpartiet ønsker at regjeringa nå tar initiativ for å lette belastningen for folk på Nord-Jæren. Senterpartiet er med på å fremme forslag nr. 1, om initiativ til å teste ut ny teknologi og veiprising, forslag nr. 2, om reforhandling av innretning på rushtidsavgiften fordi vi ønsker en lavere bompengbelastning for folk på Nord-Jæren, og forslag nr. 3, om avklaring rundt prosesser knyttet til bymiljøpakken.

Det er ganske surrealistisk at vi, etter fem år med en regjering som Fremskrittspartiet er med i, skal oppleve

et folkeopprør mot bompenger. En av kampsakene til Fremskrittspartiet før stortingsvalget i 2013 var et Norge uten bomstasjoner. Bilister over hele landet ble lovet at med Fremskrittspartiet i regjering skulle alle bomstasjoner fjernes, alle som en. De garanterte kr 0 i bompenger med Fremskrittspartiet i regjering. Resultatet er at tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen er blitt historisk som kanskje verdens største bompengeskriver – i hvert fall Norges største bompengeskriver.

Senterpartiet ser at samferdselsministeren ikke vil ta ansvar for bompengeprognosen på Nord-Jæren, men at han likevel krever nullvekst i biltrafikken. Fremskrittsparti-statsråden fraskriver seg ansvaret, men kommer ikke med noe alternativ. Sist transportkomiteen hadde saken oppe i denne salen, inviterte representanten Johnsen fra Fremskrittspartiet spesielt Arbeiderpartiet, men også alle andre, til å være med, slik at vi kunne kvitte oss med disse bompengene. Jeg prøvde, men kanskje lyktes jeg ikke helt med å forklare representanten Johnsen fra Fremskrittspartiet at de ikke trenger å overtale Arbeiderpartiet og alle de andre partiene. Det holder faktisk å overtale regjeringspartiene og et støtteparti. I denne saken om å reforhandle Bymiljøpakken for Nord-Jæren er det faktisk Arbeiderpartiet og Senterpartiet som i vedtaks form ber regjeringa om å ta initiativ til en reforhandling, og vi vil «utrede en ny modell for innretning på rushtidsavgiften som vil være mindre belastende for befolkningen». Her kommer den invitasjonen som representanten fra Fremskrittspartiet ba om – jeg skal ikke si at han ba på sine knær, for han sto på talerstolen, men jeg oppfattet det likevel som en alvorlig henstilling og bønn om at vi skulle hjelpe til slik at Fremskrittspartiet kunne få redusert bompengene. Men i transportkomiteen stemte Fremskrittspartiet mot dette forslaget, som ville vært en flaggsak for en mer rettferdig bompengefordeling.

Situasjonen er at Nord-Jæren er fanget i et nett av 38 bomstasjoner – rundt Stavanger, rundt Sandnes, rundt Forus og rundt Sola. Jeg har forstått det sånn at enkelte må betale opp mot 30 000 kr i året i bompenger. Jeg hadde håpet at vi kunne få en ny start og en ny vurdering for å minske bompengbelastningen – først på Nord-Jæren, og så kanskje andre steder.

**Arne Nævra (SV) [10:16:01]:** De aller fleste kjenner nok til at SV har den klare holdningen at vi må ha en kombinasjon av bilregulerende tiltak og kraftig satsing på kollektiv, sykkel og gange for at vi skal nå de tverrpolitiske målene Stortinget har satt – så enkelt er vel det.

Men jeg er enig med representanten Orten i at det prinsipielt skal forhandles lokalt. Det er der enigheten skal oppstå. Stortinget skal sette rammene for den for-

handlingen, og vi skal legge inn verktøy som de skal bruke.

Vi støtter likevel en reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren, men mener at formålet med den reforhandlingen må være å gjøre det lettere for folk å velge andre alternativ enn bil til jobben. Det gjøres ved å øke ambisjonene for kollektivtrafikken, og ved å øke ambisjonene for sykkel og gange, uten å svekke de bilregulerende tiltakene som vi vet er effektive. Det må vi bare innrømme: Det er effektivt. Det er derfor SV fremmer forslag nr. 6 i innstillingen, om at formålet med reforhandlingen må være «å øke satsningen på kollektiv, sykkel og gange, inkludert å sikre at den planlagte bussveien gjøres konverterbar til bybane».

Jeg synes også vi skal merke oss – som representantene Leirtrø og Mossleth har nevnt – det svaret statsråden ga i brev til transport- og kommunikasjonskomiteen på spørsmålet om det er mulig å nå nullvekstmålet uten bompenger:

«Eg har meir tru på tiltak som er positive for å nå nullvekstmålet, som til dømes betre kollektivtransport og betre gang- og sykkelveggar, enn restriktive tiltak (...)».

Statsrådets tro står altså i sterk motsetning til hans egen regjeringens overbevisning som formulert i Nasjonal transportplan, der det står veldig tydelig:

«Fortetting og bilrestriktive tiltak antas å ha vel så stor betydning for måloppnåelse som investeringer i kollektiv-, gange- og sykkeltiltak.»

Regjeringen skriver videre:

«Statens vegvesen har i samarbeid med Jernbaneliktoratet og lokale myndigheter laget byutredninger som viser ulike måter å nå nullvekstmålet på (...)».

Og det pekes da på:

«bompenger/vegprising, kompakt byutvikling og fortetting, økte parkeringsavgifter og redusert tilgjengelighet til parkeringsplasser, bedre kollektivtilbud, gang- og sykkelanlegg og redusert vegkapasitet/konkurranseskraft for bilen.»

Det er altså både pisk og gulrot. Det er det som virker. Vi har sett det, vi har fått fasiten overalt. Det sier forskningsmiljøene våre, og det sier statsrådets egne fagfolk. Jeg synes det da er merkelig at ministeren i svar til komiteen fronter et annet syn enn det regjeringen selv la fram for kort tid siden. At han kan ha det personlige synet, er nå så, men da er det fint hvis han kanskje understreker det.

SV er et parti som ønsker rettferdighet på mange plan – det er vel alminnelig kjent – både overfor våre etterkommere og klodens tilstand. Derfor må vi få utslippene av klimagasser ned, men også ha som prinsipp at forurenser skal betale.

Til rettferdig fordeling av byrdene: Vi vil ikke at de som sliter mest, skal rammes hardest, verken av bompenger eller av andre avgifter eller skatter. Da har jeg to kommentarer: For det første er det faktisk sånn – og det er underkommunisert – at dagens system med bompenger og rushtidsavgift statistisk sett virker omfordelende på flere av stedene der det er gjennomført. Totalt sett viser undersøkelser at det er menn med relativt høy inntekt som kjører mer i rushtiden enn kvinner og personer med lavere inntekt, som ofte benytter kollektivtilbudet. Det betyr at hvis vi styrker kollektiv, sykkel og gange som viktige tiltak, er det også viktig fordelingspolitisk.

Men jeg anerkjenner også at bompengene innkreving slår uheldig ut for enkeltpersoner som kan få urimelig stor bompengebelastning avhengig av hvor langt de kjører, og hvor de bor. Et veipringsystem der avgiftene beregnes ut fra hvor mye man faktisk kjører, er mer effektivt og mer sosialt rettferdig – derfor forslaget om at veiprissing på Nord-Jæren utprøves, etter at den helhetlige utredningen er gjort, for det bør gjøres først.

SV har lenge ment at vi må dekke en større del av statens kostnader til store kollektivprosjekter, og derfor er vi også med på det forslaget.

Jeg vil til slutt ta opp SVs forslag i saken.

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

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:21:09]:** Brukerbetaling er i dag en naturlig del av finansieringsgrunnlaget for nye prosjekter. Det er fornuftig å ta ut en del av det bompengepotensialet som finnes, forutsatt at det er et ønske om det lokalt, og at det ligger lokalpolitiske vedtak til grunn. Det er nettopp det som er hele kjernen her, lokal forankring. En bymiljøavtale eller bymiljøpakke skal være ønsket lokalt, og det skal være lokale vedtak som ligger til grunn. Staten stiller da opp med midler sånn at en kan få bygd viktige prosjekter som innbyggerne kan nyte godt av.

Forslagsstillerne vil nå at staten skal ta initiativ til en reforhandling. Kristelig Folkeparti ser gjerne på andre eller nye løsninger dersom det kommer en sak om det til Stortinget, men det må da starte som et lokalt initiativ. Bymiljøpakken er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren, og partene har allerede startet reforhandling av denne avtalen. Dersom det kommer forslag til endringer i bompengepakken, skal vi selvfølgelig se på det, hvis saken kommer til Stortinget.

Kristelig Folkeparti ser at bompengebelastningen generelt kan nå en smertegrense. For at brukerbetalning skal kunne opprettholdes som en del av et finansieringsgrunnlag, er det viktig at ordningen ikke oppleves urimelig eller svært urettferdig. I enkelte områder ser vi at det er tendenser til fortetting av bomstasjoner med

høye priser, noe som kan være til ekstra stor belastning for enkelte. Det vil derfor være fornuftig å se nøye på helheten i brukerbetalingssystemet, nettopp med det formål å sikre et mest mulig robust, rettferdig og bærekraftig system framover.

Dagens ordning med bomstasjoner framstår som gammeldags og lite fleksibel, etter vår oppfatning. Det bør derfor utvikles et mer framtidsrettet, mer dynamisk og mer rettferdig system for brukerbetaling. Satellittbasert veiprising kan være et sånt system, og jeg er helt enig med forslagsstillerne når de tar til orde for det, men et sånt system og en sånn omlegging må gjøres skikkelig og ordentlig. Derfor har Kristelig Folkeparti fremmet et omfattende forslag om dette, sånn at vi kan få utredet veiprising i stort. Vi vil at regjeringen skal utrede og planlegge innføring av satellittbasert veiprising til erstatning for dagens bompengesystem. Dette har vi fremmet forslag om, og jeg håper at de partiene som tar til orde for veiprising på Nord-Jæren, også støtter oss i vårt forslag om å få dette til i hele landet.

Gjennom det fastsatte rammeverket for byvekstavtaler blir det lagt til grunn en statlig delfinansiering på inntil 50 pst. av prosjektkostnadene på viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i de fire største byområdene, herunder bussveiprosjektet i Bymiljøpakke Nord-Jæren.

Nå registrerer jeg at Arbeiderpartiet igjen driver overbudspolitikken. Det virker ikke særlig troverdig. Ser vi tilbake på den rød-grønne regjeringperioden, hvor vi fra Kristelig Folkepartis side forsøkte å løfte den statlige andelen i denne type prosjekter, var det konsekvent nei fra de rød-grønne. Nå vil Arbeiderpartiet ha 70 pst. statlig finansiering. En økning til 70 pst. vil bety et behov for 10 mrd. kr ekstra i NTP-perioden. Jeg lurer da på hvor de rød-grønne vil kutte, hvilke prosjekter de vil utsette, eller hvor mye ekstra bompenger de skal ta inn i distriktene for å finansiere store prosjekter i byene.

Så er det mange som opplever rushtidsavgift som svært urettferdig. Dette er en problemstilling vi har forståelse for. Samtidig er det et forsøk på å bedre trafikkavviklingen i området i dag. Jeg mener at dette tross alt er det beste vi har for å få bedre trafikkavviklingsløsninger i den perioden av døgnet hvor det er mest trafikk. Sammen med et bedre kollektivtilbud og utbygging av sykkel- og gangvei, tror jeg dette på sikt vil gi en bedre situasjon enn i dag, og at folk vil oppleve dette som en klar forbedring. Jeg håper også at veiprising kan bli en teknologi som kan komme på plass om ikke så lang tid og gi en mer rettferdig fordeling av kostnadene på Nord-Jæren enn ved dagens opplegg for bompenger og rushtidsavgift.

Men sånn som det er nå, er det klart at Kristelig Folkeparti står ved de avtaler vi har inngått, vi står ved NTP,

og vi står ved de politiske vedtak som er fattet lokalt. Det handler ikke minst om respekt for det lokale selvstyret. Vi stemmer derfor for komiteens tilråding.

**Statsråd Jon Georg Dale [10:26:01]:** Eg skal starte dette innlegget litt annleis enn eg brukar å gjere, nemlig med å gje honnør til SV. I den debatten vi har hatt hittil, er dei det einaste opposisjonspartiet som har opptreidd nokolunde konsistent – det er det verd å merke seg. For eg er ikkje for høgare bompengebelastning enn strengt nødvendig, men eg er for at staten ikkje skal ta initiativ til å påleggje folk bompengar. Det skal skje som følgje av lokalpolitiske vedtak.

Forslaget frå Arbeidarpartiet snur i realiteten dette på hovudet. Når ein no ber om ei reforhandling av byvekstavtalen på Nord-Jæren, veit ein – også då ein føreslo det, og då komiteen behandla saka, visste ein det – at reforhandlingane er i gang. Statens og min posisjon, som er tydeleg kommunisert til områda, er at det er stor lokal fleksibilitet gjennom reforhandlingane viss alle vert einige om å gjere omprioriteringar i byvekstavtalen.

Det er sett berre to føresetnader:

1. Ein må nå nullvekstmålet, slik Stortinget har lagt til grunn.
2. Stortinget har avklart den statlege finansieringa gjennom Nasjonal transportplan og må difor også leggje det til grunn. Det har naturlegvis som konsekvens at ein ikkje kan ta på seg ei større rekning enn ein er villig til å betale for, når Stortinget har avklart si finansiering.

Når Senterpartiet no tek til orde for å redusere bompengebelastninga utan å auke den statlege finansieringa, er det for så vidt enkelt å halde seg til. Men då må Senterpartiet vere ærleg på kva slags prosjekt dei skal ha ut, for konsekvensen er at det vert bygd færre prosjekt på Nord-Jæren. Kva viktige infrastrukturprosjekt er det Senterpartiet ikkje vil ha? Det må ein avklare i samband med denne behandlinga.

Regjeringa trappar opp satsinga på storbyområda for å avhjelpe kollektivtilbodet. I Nasjonal transportplan legg vi opp til å bruke 66 mrd. kr primært på oppgåver som ikkje er statlege – i Oslo, på Nord-Jæren, i Trondheim og i Bergen. Det bidreg til at kollektivtilbodet skal verte best mogleg. På toppen av det har ein større lokale planar enn dei aleine. Dei bidreg vi også til. Så vel ein lokalt – etter lokale initiativ – å bruke bompengar som ein del av finansieringa. Eg har sagt at viss ein på Nord-Jæren kjem fram til at ein vil ta ut prosjekt, jobbe ned prosjektkostnadene eller lage andre bompengelopplegg, er eg kapabel til å gå til Stortinget med det kva tid som helst, så lenge det er balanse mellom inntekter og utgifter. Ein kan ikkje ta på seg ei rekning og så springe frå ho.

Men viss det er slik, er eg kapabel til å kome til Stortinget igjen så fort reforhandlingane som no skjer, er avslutta.

Dette representantforslaget er eit tydeleg eksempel på at opposisjonen ikkje er oppteken av realitetane i saka, ikkje er oppteken av kva slags løysingar ein vel på Nord-Jæren, ikkje er oppteken av at bompengane skal vere lokalt forankra, men tvert imot seier at staten skal overta det ansvaret og ta initiativet i bompengesaker. Eg er heilt sikker på at det einaste det vil bidra til over tid, er høgare bompengebelastning for bilistane. Det er det Arbeidarpartiet i realiteten tek til orde for i dette representantforslaget – viss staten får initiativrett i viktige bompengespørsmål rundt om i landet. Det må skje lokalt. Det har vore eit prinsipp, og det må vere eit prinsipp, og eg er veldig glad for at Stortinget sluttar seg til at staten ikkje skal kunne påleggje nokon ein bestemt del bompengar utan at det skjer som følgje av eit lokalpolitisk initiativ.

Eg er difor glad for at Stortinget i dag forkastar forslaga frå Arbeidarpartiet, og eg er glad for at ein framleis skal reforhandle byvekstavtalen på Nord-Jæren. Dei lokale partane har fått beskjed om at staten vil bidra konstruktivt i dei forhandlingane, så viss det er lokalpolitiske ønske om å gjere andre prioriteringar enn dei ein hittil har gjort, vil også staten vise fleksibilitet for å få til eit opplegg som bilistane på Nord-Jæren kan leve med.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kirsti Leirtrø (A) [10:31:18]:** Denne saken handler om hvilken myndighet lokale og regionale politikere faktisk har når de skal nå mål. Vi ser et bompengoppør her ute. Statens representanter i forhandlingene sier at uten bompengebidrag blir det ingen bidrag fra staten. Hva skjer egentlig om lokale og regionale politikere nå sier nei til hele avtalen, som vi ser f.eks. i Kristiansand?

**Statsråd Jon Georg Dale [10:31:54]:** Det er frivillig å inngå byvekstavtalar med staten, men når ein har inngått ein juridisk forpliktande avtale, kan ein ikkje stikke av frå rekninga. Det betyr at dei områda som ikkje har inngått slike avtalar, dei kan heilt fint, heilt på eige initiativ, takke nei til statlege bidrag for å løyse sine kollektivutfordringar – og løyse dei sjølve. Vi kjem ikkje til å tvinge noko byområde som ikkje i dag har inngått ein juridisk forpliktande avtale, til å inngå dei. Men vi tilbyr oss å avhjelpe situasjonen. Det var det Arbeidarpartiet ikkje gjorde då dei styrte. Det er jo det som er heile forskjellen. Bompengebelastninga ville ha vore høgare då Arbeidarpartiet styrte – også i desse byområda – fordi dei ikkje la pengar på bordet. Det har vi gjort, men ein kan takke nei til dei.

For dei områda som har inngått juridisk forpliktande avtalar, som Stortinget har behandla og slutta seg til, er vi også opne for reforhandling, men det må skje som ein konsekvens av lokale initiativ. Dette er veldig klart for byområda, dei veit kva dei har å halde seg til.

**Kirsti Leirtrø (A) [10:32:57]:** Bypakkene ble etablert av den rød-grønne regjeringen, og det var da, i forrige NTP som nå, planer om en opptrapping.

I denne bypakken ligger det inne både firefelts riksvei og oppfylling av tunnelsikkerhetsforskriften. Det er en utfordring for de lokale og regionale at de her har store overskridelser. Mener ikke statsråden at det er riktig at det er staten som tar det, slik at byen og regionen heller kan bruke pengene på det som er det mest nødvendige, nemlig bedre kollektiv, sykkel og gange?

**Statsråd Jon Georg Dale [10:33:36]:** I byvekstavtalen for Nord-Jæren bidreg staten med meir pengar enn statens eigne prosjekt ville ha kosta. Det betyr at vi kunne ha finansiert alle prosjekt som staten er ansvarleg for, utan ei krone i bompengar i denne byvekstavtalen. Det legg eg til grunn. Det betyr at dei ønska som er utover det, er det ein i realiteten bidreg til å finansiere med bompengar inn i Bymiljøpakken for Nord-Jæren. Det vel ein sjølv – ein har sjølv teke initiativ til det, ein sit sjølv og reforhandlar byvekstavtalen. Og eg legg til grunn at viss ein kjem fram til endringar i byvekstavtalen som varetek dei omsyna eg allereie har vore innom, skal eg kome tilbake til Stortinget med forslag til endringar i tråd med dei lokale ønska.

**Siv Mossleth (Sp) [10:34:38]:** Elleve bommer rundt Stavanger, ti bommer rundt Sandnes sentrum, ti bommer rundt Forus, to bommer rundt Risavika, to bommer rundt Sola lufthavn – og de skal utgjøre en ring rundt disse områdene. I tillegg blir det tre bommer mot Randaberg kommune. En konsekvensutredning viser at enkelte må betale opp mot 30 000 kr i året i bompenger, selv med rabatt. Er det virkelig riktig at partiet som i valgkampen 2013 lovte null kroner i bompenger, nå står i spissen for å kreve inn 30 000 kr fra folk på Nord-Jæren? Er statsråden fornøyd med det?

**Statsråd Jon Georg Dale [10:35:26]:** Svaret på det er nei. Framstegspartiet står ikkje i spissen for å krevje inn desse pengane. Det er lokalpolitiske ønske, vilje og initiativ. Basert på dei lokalpolitiske ønska, viljen og initiativa har vi som regjering fremja for Stortinget dei lokalpolitiske ønska. Det har fått brei tilslutning i Stortinget, inkludert, så vidt eg kan hugse, Senterpartiets stemme.

Populisme kjem i mange former, men den varianten som Senterpartiet no driv med, er ganske spesiell.



Senterpartiet seier at vi ikkje skal bruke meir pengar. Vi skal ikkje ha desse bompengprosjekta, men dei vil heller ikkje seie kva slags vegprosjekt ein då skal kvitte seg med. Senterpartiet framferd her er ikkje i det heile truverdige – ikkje i det heile – og difor held eg meg til at det er lokalpolitisk tilslutning til dette. Dersom ein vel å reforhandle og kjem fram til andre løysingar, skal eg presentere det for Stortinget.

**Arne Nævra (SV) [10:36:33]:** Siden statsråden hadde en sånn hyggelig hilsen til SV, kan jeg hilse tilbake med å si at jeg er veldig glad for at han nok en gang stadfester nullvekstmålet for byene, og at statsråden understreker det. Men så er spørsmålet: Hvordan skal statsråden nå det målet? Vi er kanskje enige om at det må noe pisk til – eller? Er statsråden enig med fagmiljøene sine – det er et eget fagmiljø i departementet som skriver NTP-ene, og forskningsmiljøene i Norge – som er unisone? Også veisjefen, Terje Moe Gustavsen, har vært ute i større oppslag i en eller annen avis for noen måneder siden hvor han sier at bompenger er effektivt, kanskje det mest effektive. Er statsråden enig i det?

**Statsråd Jon Georg Dale [10:37:34]:** Bompengar er effektivt dersom ein vil ha minst mogleg trafikk på vegane. Det skal eg ikkje underslå. Ein kan setje prisane så høgt at ingen har råd til å bruke vegane, men då er spørsmålet kvifor vi byggjer dei ut. Difor er det ein balanse her, og eg har vore oppteken av at når vi byggjer ut infrastruktur, skal folk også kunne bruke han.

Så har vi spesielle utfordringar i storbyområda, og det gjer at ein lokalt må setje saman ei pakke, gjennom dei forhandlingane der også staten bidreg, som gjer at ein kan nå nullvekstmålet. Gode kollektivtilbod er avgjerande viktig for det, fleire tilbod for sykkel og gange er viktig for det, arealpolitikken er viktig for det, og ulike bilrestriktive tiltak kan vere viktig for det. Eg erkjenner det, men det eg har sagt, er at det er lokalt ein må ta desse avgjerdene. Det er lokalt ein må gjere desse avvegingane, og dersom kostnadene for heile pakka hadde vore lågare, hadde også bompengbelastninga for bilistane kunne vore lågare. Dette har ein gjort lokalt. Det er vedteke lokalt, og eg held meg til det.

**Arne Nævra (SV) [10:38:39]:** Jeg takker for svaret.

Det føyer seg for så vidt inn i en mal, som jeg har hørt flere ganger nå, men vi må i ærlighetens navn skille mellom riksveier ute i distriktene, motorveiprosjektene som Fremskrittspartiet elsker, og bymiljøavtalene, byvekstavtalene, altså politikken vår for bysentra. Det er stor forskjell. Jeg har registrert flere ganger at når jeg har hatt dialog og debatt med statsråden tidligere, og tidligere statsråder fra Fremskrittspartiet, henviser de til oljepengebruken, man kan bruke oljepenger istedenfor å

ha bompenger generelt sett her i landet. Da må jeg si: Hvor mye oljepenger er det en kommune kan bruke, eller en fylkeskommune? Jeg går ut fra at det er de som må prioritere ganske hardt hvis de ikke skal sette bompenger på disse pakkene sine.

**Statsråd Jon Georg Dale [10:39:34]:** Noreg har ein oljesmurt økonomi, så også kommunane og fylkeskommunane nyt godt av det. Vi hadde hatt betydeleg mindre inntekter til både kommunar og fylkeskommunar dersom vi ikkje hadde hatt ein oljesektor som leverte pengar til statsbudsjettet, og som vi fordeler vidare, så det er ein annan diskusjon.

Likevel er det slik at ein vel også i ein del av desse områda veldig dyre utbyggingar. Heile Nord-Jæren-pakka er i størrelsesorden 30 mrd. kr, og det er frykteleg mykje pengar. Dersom ein hadde ønskt det lokalt, er det godt mogleg – utan at eg veit det – at ein kunne sett på om alle dei prosjekta var nødvendige, og om ein kunne dempa bompengbelastninga e.l. Men det er lokale myndigheiter som må gjere dei vurderingane, for det er dei som er sette til å gjere dei. Det er dei Stortinget har bedt om å gjere dei vurderingane. Eg trur det er eit grunnleggjande sunt prinsipp at dersom ein skal ha bompengar, må det skje som følgje av lokale initiativ og ikkje som følgje av at staten pålegg det.

**Geir Pollestad (Sp) [10:40:45]:** Av dei fire kommunane som er omfatta av byvekstavtalen for Nord-Jæren, er det nok i Sandnes kommune at motstanden er størst, ein kommune som er styrt av Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet. Det vert diskutert om ein skal seia opp byvekstavtalen. Så vidt eg kan forstå, vil, sjølv om Sandnes skulle gå til det skrittet, både Stortingets samtykke til innkrevjing av bompengar og statsråden sitt bompengevedtak liggja fast. Då er spørsmålet mitt til statsråden: Kva vil skje med bompengane og bomstasjonane på Nord-Jæren dersom Sandnes kommune no fattar eit vedtak om å seia opp byvekstavtalen?

**Statsråd Jon Georg Dale [10:41:31]:** Eg held meg til at vi er i reforhandlingar. Det betyr at spørsmål om ulike posisjonar vert avklarte i dei konkrete forhandlingane. Det er slik at Stortinget har vedteke ein bompengeproposisjon som ligg til grunn for innkrevjinga på Nord-Jæren. Der har ein også teke på seg økonomiske forpliktingar, og som eg har sagt tidlegare i dag, kan ein ikkje springe ifrå dei. Dersom ein tek på seg økonomiske forpliktingar, må ein betale for dei. Samtidig er det slik at i dei reforhandlingane vil det vere mange ulike opsjonar som kan kome på bordet. Eg trur det er klokt at dei reforhandlingane skjer der dei skal skje, nemleg i forhandlingsrommet, og at dei spørsmåla som eventu-

elt må avklarast, vert avklarte der. Så skal eg orientere Stortinget dersom vi kjem fram til endringar som gjer at Stortinget bør ta nye initiativ eller fatte nye vedtak for å følge opp dei avtalane som då er reforhandla.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Øystein Langholm Hansen (A) [10:42:47]:** Ministeren hevder at Arbeiderpartiet ikke er opptatt av realitetene, men jeg kan signalisere allerede nå at det er vi faktisk.

Jeg vil konsentrere dette punktet om økte utgifter. I merknadene fra flertallet står det at bypakkene er porteføljestyrt, og dette redegjorde saksordføreren for. Men vi ber altså regjeringen om å utrede alternative finansieringsopplegg ved eventuelle kostnadsøkninger på riksveier og sykkelstamveier i bypakkene.

Det er urimelig når staten, som eier og vedlikeholder veien, i tillegg ofte er den parten som forårsaker kostnadsøkninger. For å vise dette viser jeg til et konkret eksempel. I avtalen om Bymiljøpakken for Nord-Jæren er det inkludert en omforent løsning med en mellomlang kulvert på E39 mellom Stavanger og Rofast. Kommunen ønsket i utgangspunktet en lang tunnel fordi denne veien går gjennom et boligområde, men Vegvesenet ønsket en kort kulvert forbi en skole. Derfor ble det et kompromiss: en lang kulvert. Når Stortinget så vedtar en tunnelforskrift som øker kostnadene med godt over 400 mill. kr, vil Vegvesenet endre kulverten tilbake til en kort kulvert, noe som vil forringe bomiljøet for mange boliger som ligger inntil denne framtidige firefelts motorveien ut av Stavanger mot nord.

Alle vil vi ha trygge tunneler. Men at denne kostnaden nå må tas enten inn i bompakken på bekostning av noe annet, eller skyves over på bomiljøet i form av økt støy og støv, er helt urimelig. Derfor ønsker vi at andre ikke skal oppleve lignende konfrontasjoner. Stavangers ordfører fra Høyre uttalte til Stavanger Aftenblad i juni at denne saken har lang historikk, og at løsningen med en lang kulvert var et kompromiss for flere år siden. Den gang var alternativene lang tunnel eller lang kulvert. Dette er inne i en by. Her bor det mye folk, og det vil påvirke et friområde for befolkningen.

Dette er bare ett eksempel på kostnadsoverskridelser som blir en utfordring for styringsgruppene for bompakker i Norge – derfor vårt forslag om å utrede en annen form for løsning av disse utfordringene.

**Geir Pollestad (Sp) [10:45:59]:** Fem år med Framstegspartiet i Samferdselsdepartementet har fått elles sindige rogalendingar til å slå fast at nok er nok. Kva kjem dette av? Eg trur at ei av hovudforklaringane er at

den ansvarlege statsråden, og særleg tidlegare samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, dreiv ein utstrekt dobbeltkommunikasjon på feltet. Ein la opp til bompengar, men ein nekta å ta ansvar for det. Tala sin tale er ganske klar: Solvik-Olsen sette norsk rekord i bompengar i 2014, i 2015, i 2016 og i 2017, og han ville klart det i 2018 om han ikkje hadde gått av.

Dette er òg ei historie om at den raud-grøne regjeringa gjorde eit viktig grep for å hindra at bompengane vart for høge då ein sa nei til å byggja ein kostbar bybane og peika på Busway-alternativet. Difor vert det òg feil når samferdselsministeren skuldar så mykje på lokale myndigheiter, for det var ei avgjerd som sentrale myndigheiter tok. Delegasjonar frå Randaberg, Sola og Stavanger – og til og med Framstegspartiets varaordførar i Sandnes – var i møte med den førre regjeringa og ønskte høgare bompengar for å få bybane. Eg er glad for at regjeringa sa nei til det.

Så er det òg, meiner eg, feil når samferdselsministeren framstiller Senterpartiets politikk som uansvarleg. Dette er porteføljestyring. Det er rom for å kutta kostnader i prosjekt. Det er tid for å byggja ut i det tempoet som pengane strekkjer til. Men eg trur det er viktig at ein kjem i gang med prosjekt, sånn at folk på Nord-Jæren ser at noko skjer.

Så er det òg mi klare oppfatning at rushtidsavgifta må reduserast noko, for det er òg viktig å vera klar over at den bompengepakken, og innretninga på han, som ein no har fått, er langt meir rettferdig enn den ein hadde før.

Siv Jensen sa at om Framstegspartiet kom i regjering, skulle det stå «gratis» på alle skilta. Dagens samferdselsminister har løyst dette på ein fiks måte på Nord-Jæren, nemleg ved å bestemma at det ikkje skal vera skilt. Eg synest det er spesielt at bilistane, som kan risikera å køyra gjennom tre bomstasjonar, betale 44 kr for kvar om ein ikkje har brikke, og ikkje er kjent, skal gjera det utan at ein får informasjon om kor mykje det kostar å passera bomstasjonane. Det må på plass. Eg håper at ein kan få ei reforhandling, og at ein kan få redusert rushtidsavgifta noko. Det vil gje auka støtte til paken.

**Ingalill Olsen (A) [10:49:17]:** Denne høsten har bl.a. vært preget av stor bompengemotstand, ikke minst på Nord-Jæren. Jeg tror at alle vi som er politikere, og som er med på å vedta bompengepakker – og det er faktisk de fleste i denne salen – må ta inn over oss at det samlede nivået på bompenger i dette landet snart stanger i taket. Vi får mye god vei for pengene, det skal vi ikke stikke under stol. Det blir bygd ut i større omfang enn f.eks. bare ved statlig finansiering. Behovet for nye og bedre veier er nettopp det som gjør at lokal- og fylkes-

politikkerne går inn for prosjekt som krever bompengefinansiering – fordi de vet at veien deres ikke blir bygd ut på lang, lang tid hvis de ikke går med på det.

Arbeiderpartiet har vært, og er, med på denne type finansiering, som snart alle veier er finansiert med, nemlig bompenge. Allikevel må vi ta inn over oss at det begynner å bli nok, og at de fleste som skal betale for å kjøre gjennom bommene, mener at grensen er nådd. Den erkjennelsen er bakgrunnen for at Arbeiderpartiet har levert dette forslaget, som Kirsti Leitrø så godt redegjorde for. Videre har Arbeiderpartiet tatt initiativ til å utrede veiprisning for om mulig å få en annen og mer rettferdig fordeling av det bilistene skal betale. Nord-Jæren hadde egnet seg ypperlig for en slik testing av et nytt og bedre system.

I tillegg har vi sett en dobbeltkommunikasjon av en annen verden fra forrige samferdselsminister, hvor han pekte på at dette var et ønske fra kommunene og fylkeskommunene. Bompengeproposisjonene leveres fra regjeringen, og Samferdselsdepartementet og den til enhver tid sittende samferdselsminister kan aldri fraskrive seg ansvaret. Samferdselsministeren kan ikke late som om stat og regjering kun er en videreformidler av lokale ønsker helt frikoblet fra helhetlig og statlig styring.

Arbeiderpartiet tar ansvar for det vi er med på, men vi lytter også, og vi registrerer at det finnes en grense.

**Nils Aage Jægstad (H) [10:51:59]:** Når jeg hører denne debatten, får jeg en déjà vu-følelse, for dette har jeg borti før. Jeg har vært fylkesordfører i Akershus i seks år, og jeg har forhandlet med Senterpartiets statssekretærer om hvordan vi ikke ville ha nye, statlige utgifter inn i en bompengepakke. Vi hadde overskridelser på et prosjekt på Ulven–Sinsen på over 2 mrd. kr, og vi brukte et par måneder på å forhandle med daværende samferdselsminister, Liv Signe Navarsete, om at dette ville ikke vi ta på bompengekappen. Det ble på bompengekappen.

Da vi forhandlet fram Oslopakke 3, hadde de lokale myndighetene over noen måneder forhandlet fram en lokal pakke som vi ville ha gjort noe med, fordi vi innså at de fikk ikke statlige penger. På slutten kom staten med alle sine veiprosjekter i Oslo og Akershus og putt det inn i samme pakken – E6, E18, E16 og rv. 22 ble en del av pakken. Det gjorde selvfølgelig at den ble mye større enn den skulle vært. Dette var altså Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Det andre er arealpolitikken. Det eneste som kom ut av regionreformen i 2010, var at Oslo og Akershus fikk et lovpålagt samarbeid hvor vi skulle gå gjennom arealpolitikken i Oslo og Akershus, alle kommuner og fylkene skulle samarbeide om å finne en form for fordeling av bosettingen i Oslo og Akershus. Det var lovpålagt, og det

gjorde vi. Det var nyttig, derfor har vi greid å leve opp til det etterpå, men det var et statlig pålegg om å lage en arealplan.

Vi ville ikke ha rushtidsavgift. I syv år fikk vi ikke belønningsordning fra Arbeiderparti-regjeringen fordi vi ikke ville ha rushtidsavgift. Vi ville ikke ha belønningsordning. Til tross for at vi hadde en voldsom vekst i kollektivtransporten og var gode kandidater til å få belønningsordningen, fikk vi det ikke fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet fordi vi ikke hadde rushtidsavgift. Virkemiddelet var viktigere enn resultatet.

I dag snakker vi om veiprisning. Ja, jeg synes det er mye fornuftig med veiprisning, men poenget er at penge skal inn. Det blir ikke mindre dyrt på Nord-Jæren med veiprisning. Det blir en annen måte å få inntektene på. Er rettferdigheten det at nå skal andre betale prisen for tiltakene på Nord-Jæren, eller er det slik at veiprisning bare er en annen måte, istedenfor bomstasjoner, sånn at flere som bor der, skal være med på å betale? Det kan jo være en løsning, men i utgangspunktet er ikke det med på å løse det.

Jeg synes det er trist når Arbeiderpartiet i dag faktisk problematiserer noe de har vært en ryggrad i, nemlig byvekstavtalene. Høyre og Arbeiderpartiet har vært lokale ryggrader som har gjort at dette har latt seg gjennomføre.

**Helge Orten (H) [10:55:19]:** Etter å ha hørt representanten Jægstads engasjerte innlegg kunne jeg egentlig avstått fra å ta ordet, for han presiserte mye av det jeg også hadde tenkt å melde.

Jeg har likevel lyst til å si litt om at det er flere representanter her som snakker om dobbeltkommunikasjon. Jeg synes innlegget til representanten Jægstad viser veldig godt at det er mange som bedriver dobbeltkommunikasjon i denne typen saker.

I bunnen for Bymiljøpakken for Nord-Jæren ligger det lokale vedtak, første gang fra 2014, som dannet grunnlaget for et enstemmig stortingsvedtak i mars 2017. I tillegg er bymiljøpakken ytterligere rammet inn av en byvekstavgift som de fire kommunene, fylkeskommunen og staten har skrevet under på. Det er ganske stor og bred enighet om at det er viktig å gjennomføre denne pakken for å bygge ut byregionen på Nord-Jæren. De virkemidlene som er brukt, har det vært bred politisk enighet om å ta i bruk.

Vi har her en bompengediskusjon som egentlig er en stor øvelse i dobbeltkommunikasjon fra mange kanter. Nå må vi etter min oppfatning snart ta ansvar for det vi vedtar i dette huset, og de lokale initiativene og lokale vedtakene som blir gjort der ute. Jeg tror vi står oss på

respektere det vi selv er med på, og skape en forutsigbarhet omkring det vi skal gjennomføre.

En snakker om å redusere bompengandelen. Jo, jeg har også stor sympati for at det i perioder kan være krevende med bompengepakker, som vi nå har for Nord-Jæren, men da må initiativet komme i den reforhandlingsprosessen som nå pågår, komme fra lokale myndigheter, fra fylkeskommunen, hvis en ønsker å gjøre tilpasninger. Hvis en ønsker å få ned bompengandelen i denne type pakke, er det flere måter å gjøre det på. Det ene er at vi har porteføljestyring her. Vi kan gå inn og vurdere porteføljen og se om en kan gjøre tilpasninger i den, se om en kan redusere bompengetrykket. Det er fullt mulig, men det må komme som et lokalt initiativ.

Det andre er selvfølgelig at vi kunne puttet enda flere statlige penger inn i dette – men hvor skal vi ta de pengene fra? Det hører jeg ingenting om fra dem som nå snakker om lavere bompengandel. Hvordan har en tenkt å finansiere eventuelle statlige bidrag inn i dette? Skal en ta fra andre veiprosjekter? Hvordan skal dette gjennomføres? Jeg mener en må være lite grann konkret hvis en ønsker å bidra til å få ned bompengandelen.

Først og fremst pågår det nå en reforhandlingsprosess. Initiativet må komme nedenfra. Det er egentlig det denne saken handler om. Jeg ønsker iallfall ikke å bidra til å snu disse prosessene på hodet. Initiativet til eventuelle endringer i den pakken som både er forankret lokalt, er vedtatt i Stortinget og nå blir reforhandlet lokalt, må komme fra lokalt hold.

**Siv Mossleth (Sp) [10:58:34]:** Senterpartiet har i dag fått kritikk fra Fremskrittspartiet i denne bompengesaken. Vi har fått kritikk for å være populistiske, og jeg har lyst til å beklage at jeg oppfattes sånn i denne saken.

Det jeg egentlig prøver å gjøre, er å peke på den dobbeltkommunikasjonen og den dobbeltmoralen Fremskrittspartiet har i disse bompengesakene. Dersom Fremskrittspartiet ønsker større stillhet rundt bompengeskivingen, må representanter fra partiet slutte å være så populistiske. Fremskrittsparti-representantene må slutte å snakke mot bompenger i proposisjoner som statsråden legger fram. Fremskrittspartiet i denne salen opptrer som om de er i opposisjon til regjeringa. Fremskrittspartiet må slutte å ta æren for all asfalten som blir lagt, uten samtidig å ta ansvar for bompengeskivingen. Denne dobbeltkommunikasjonen er særdeles vanskelig å forholde seg til, og vi er nødt til å påpeke den.

Jeg ønsker ikke å dra denne debatten veldig ut, men en stopp i dobbeltkommunikasjonen fra Fremskrittspartiets side hadde på mange måter gjort at vi hadde opplevd et helt annet debattklima. Så dette er en innstendig oppfordring til Fremskrittspartiet om å ta an-

svar for alt de gjør i regjering, ikke findyrke kunsten å være i regjering og utføre noe i lag og så – i stortingssalen og ute blant folk – si at nei, dette ønsker ikke Fremskrittspartiet, vi har bare måttet gi oss overfor Venstre eller en eller annen. Hadde vi hatt en samlet regjering å forholde oss til, og ikke stadig se den solbergske parlamentarismen, hvor folk får lov til å være i både posisjon og opposisjon samtidig, tror jeg at dette hadde endret seg veldig.

**Kirsti Leirtrø (A) [11:01:29]:** Egentlig er det synd at vi bruker tiden her i en så viktig sak til angrep og til mistenkeliggjøring om intensjonene. Både representanten Grøvan og representanten Orten sier at de 70 pst. som Arbeiderpartiet foreslår, må tas fra noe annet. Ja, selvfølgelig må de det, det er jo det politikk handler om. Vi fremmet det forslaget også i NTP, og som sagt ville vi bruke 10 mrd. kr på det. Skal vi nå klimamål, er storbyutvikling og jernbane noen av de områdene vi vil satse på.

To år ut i NTP-perioden er dagens regjering – hvis jeg ikke husker helt feil – nesten 16 mrd. kr etter egen plan.

Vi er enige om at prosjektene skal være lokalt forankret, men vi mener at storting og regjering må slutte med dobbeltkommunikasjon, og så må vi ta på alvor den frustrasjonen som er der ute, og som innbyggerne våre signaliserer. Vi har tatt den på alvor.

Når det gjelder de ti milliardene, har vi i innstillingen til de to siste årenes statsbudsjett fremmet forslag om de 70 pst., altså mellomlegget mellom 50 og 70, og vi har tatt det fra skatteletten til de aller rikeste.

Representanten Jegstad pekte på frustrasjonen med hensyn til overskridelser i prosjekt da de rød-grønne satt i regjering. Jegstad bruker alltid å ha rett, i så måte, men han peker på noe som er viktig, og det er at Akershus og Oslo tross alt kom i en posisjon der det var forhandlinger.

**Morten Stordalen (FrP) [11:03:29]:** Å høre på denne debatten er ganske underlig. Når Arbeiderpartiet nå later som om de er imot bompenger – slik kan det virke – vil jeg minne om at det var Arbeiderpartiet som selv innførte den ordningen. Da Arbeiderpartiet og Senterpartiet satt i regjering, bevilget de fra 0 til 20 pst. for disse prosjektene. Når denne regjeringen bevilger 50 pst. av kostnadene, kommer Arbeiderpartiet og lover at de skal bevilge inntil 70 pst. Men i desember i fjor sto i hvert fall fraksjonslederen for Arbeiderpartiet, Sverre Myrli, og bedyret og nærmest lovte fra denne talerstolen at de 70 pst. ikke skulle gå til å redusere bompengbelastningen. Det ble lovt, ettertrykkelig.

Når Senterpartiet beskylder Fremskrittspartiet for å drive dobbeltkommunikasjon, vil jeg minne Senterpar-

tiets Siv Mossleth om én ting: På Nord-Jæren har Fremskrittspartiet lokalt stemt imot i alle kommunene. Det har altså vært et viktig prinsipp for de fleste at man skal ha et lokaldemokrati og lytte til det, og de samme partiene som har innført dette og kjempet for å få det inn, kommer nå til Stortinget, fordi det er demonstrasjoner. Det var vel ikke noen overraskelse at det ville bli demonstrasjoner, det er ikke noe nytt. Det er bare det at Arbeiderpartiet ser sin egen politikk, og det begynner å bli ubehagelig.

Det nytter ikke å skyldte på Fremskrittspartiet. Fremskrittspartiet driver ikke med dobbeltkommunikasjon. I hver eneste bompengedebatt i dette stortinget har vi i Fremskrittspartiet sagt at vi har ikke vunnet kampen mot bomper, men vi påvirker i riktig retning, og sammen med Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti har vi blitt enige om at vi skal dekke inntil 50 pst. i disse byvekstavtalene. Fremskrittspartiet har også blitt enige med de andre tre partiene om at vi skal redusere bompengetakstene med en tilskuddsordning på en halv milliard kroner utenfor byområdene. Det er ikke dobbeltkommunikasjon. Og ja, det er et høyt bompengenivå, totalt, slik Siv Mossleth sier, det er på om lag 10,5 mrd. kr – om lag på det samme nivå som da Siv Mossleths parti satt i regjering. Men all økning på samferdsel kommer over statsbudsjettet. Det er noe nytt. Det er fordi Fremskrittspartiet, sammen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, har satset på samferdsel, for det er viktig.

Så er det veldig spesielt at Arbeiderpartiet nå later som om de er imot bomper. Det er de jo ikke. Og så kommer man nå med at man skal drive med et pilotprosjekt, fordi det er ubehagelig. Det er på tide at Arbeiderpartiet er ærlige – dette har de innført, de har sagt det er bra, og de sier det også her i Oslo. Raymond Johansen – vi må vel tro at han er medlem av Arbeiderpartiet fortsatt – sier i hvert fall at dette er bra, og at det skal koste å kjøre igjennom. Fremskrittspartiet mener det motsatte, at det er for dyrt, men vi gjør i hvert fall noe med det i praktisk politikk – og bevilger mer penger til å redusere bompengetakstene.

**Øystein Langholm Hansen (A) [11:06:55]:** Nå ber jeg representanten Stordalen høre etter på hva jeg sier. Vi har aldri sagt at vi er imot bomper. Vi har sagt at vi ikke liker bomper, men vi ser at vi er nødt til å ha det. Kan Morten Stordalen nå notere seg det, så slipper han å gjenta det hver gang vi snakker om bomper?

Men én ting har han rett i. Vi har tidligere sagt at med våre 70 pst. skulle mellomlegget mellom 50 pst. og 70 pst. gå til andre formål i kommunen. I mellomtiden har verden endret seg – underveis – og vi har endret standpunkt til at nå er det kommunene selv eller pro-

sjektgruppene selv som bestemmer hva de skal bruke det mellomlegget til, nemlig fordi bompengesatsene er blitt så høye som de er blitt. Det er ikke populistisk, det er å se på realitetene, noe ministeren hevder at vi ikke gjør.

Vi ønsker å utrede veipricing. Vi har ikke sagt at vi skal innføre veipricing på Nord-Jæren i neste uke eller til neste år – vi ønsker å utrede det for å se om det er en måte vi kan bruke GPS-basert veipricing på som gir en mer rettferdig fordeling av utgiftene.

Så til disse 70 pst. Både i NTP og i forslaget i 2017 foreslo vi 70 pst., men ble nedstemt. Det er riktig som Leirtrø sier, at vi i utgangspunktet har villet finansiere dette med å reversere skatteuttene til dem som har aller størst inntekter i dette landet. Men allikevel, til tross for at de ikke er blitt reversert, har vi altså ryddet plass til det i våre alternative budsjetter de siste årene for å klare å få gjort noe med disse bypakkene.

**Statsråd Jon Georg Dale [11:09:26]:** Det har vore etterlyst at vi som representantar for regjeringspartia skulle ta ansvar for den politikken vi fører. Det gjer vi då – det gjer vi unekteleg. Vi stemmer i dag ned forslag for å vareta det, så vi tek ansvar. Vi tek det ansvaret vi har. Det er vi som har lagt fram ein proposisjon for Stortinget. Det er Stortinget som har stemt for han. Våre parti har også gjort det, med utgangspunkt i at det har vore lokalpolitiske initiativ. Det er den premissen mindretallet i Stortinget i dag forsøker å endre, og som ville snudd opp ned på heile bompengediskusjonen. Vi tek ansvar for å bevare det systemet som er, for det sikrar lokal forankring.

Så til forsøket på overbodspolitik, om det hadde stått til truande. Men det som er problemet til opposisjonen, er at vi tek dei på alvor. Vi ser kva dei føreslår. Arbeidarpartiet seier at dei skal finansiere 70 pst., men det er berre å sjå på det alternative statsbudsjettet deira for 2019. Det manglar over 100 mill. kr berre i 2019 på å finansiere 70 pst. – i deira eige alternative budsjettforslag.

Folk held seg ikkje til liksompengear i desse debattane. Folk held seg til realitetar. Realitetane er at viss ein skal få lågare bompengetakstar på Nord-Jæren – og det vert kan hende utfallet av reforhandlingane – fordrar det faktisk at reforhandlingane skjer mellom dei kommunane som har teke dei lokalpolitiske initiativa. Men eg høyrer at Senterpartiet ikkje vil leggje meir pengear på bordet. Dei vil berre ta vekk prosjekt. Er det kollektivprosjekta som skal vekk? Korleis skal Nord-Jæren då nå nullvekstmålet som Senterpartiet har vore med på å setje?

Problemet til opposisjonen er at dette heng ikkje i hop. Det heng ikkje i hop, og difor vert også forslaga deira stemte ned, for det må hengje i hop dersom det

skal være gjennomførbart. Difor gav eg i innleiinga ros til SV, for dei er i det minste konsistente i argumentasjonen sin. Eg meiner det er grunnleggjande feil på nokre område, men det er i alle fall konsistent.

Det skal altså vere reforhandlingar på Nord-Jæren. Det er i gang no. Det er stor lokal fridom til å velje andre prosjekt, til å nedskalere, til å endre korleis det med bompengane skjer. Dei har fått større fleksibilitet med denne regjeringa, som har sagt at nye kommunar som slår seg saman med dei som er etablerte, skal sleppe å verte omfatta av nullvekstmålet, og at vi skal sjå på plasseringa av bomsnittet, slik at det ikkje får uheldige, utilsikta konsekvensar. Alt det skal skje, men det skal skje i reforhandlingar som er lokalt initierte, fordi bompengar krev lokal tilslutning.

Alternativet i dag er at Stortinget konkluderer med at staten vert gjeve initiativrett. Det vil auke bompengebelastninga på sikt.

**Arne Nævra (SV) [11:12:40]:** Det er vel i den typen debatter vi har nå, at vi må etterlyse en viss ærlighet. Jeg må si det. Fra statsråden ble det sagt at populismen kommer i mange forskjellige utgaver. Det har statsråden rett i. Vi ser veldig ofte akkurat det når det gjelder bompengedebatten.

I den siste tv-serien jeg lagde i mitt forrige liv – det gjaldt jordas framtid, det gjaldt Norges framtid, det gjaldt hvordan det går med klimagassutslippene, at kloden har feber – husker jeg at flere av dem jeg hadde med i serien, sa at de ønsket seg modige politikere, de som ser litt lenger, ikke bare til morgendagen, ikke bare til neste valg. Når så bompengedebatten kommer, ser vi igjen at når det gjelder et av de verktøyene som faktisk virker i bystrøk, har man en tendens til å bakke ut bare det går nok folk i gatene. Det er leit å se, og jeg ser tendensene i egen blokk. Senterpartiet og Arbeiderpartiet har noen tendenser til det.

Det er klart vi er sårbare på venstresiden, for vi liker ikke urettferdighet, at barnefamilier blir rammet. Det er et godt poeng. SV er veldig sårbare for det, men vi henviser til at det er det middelet som virker, og så tar vi det igjen på andre deler av politikken: på skatteprofilen for vanlige folk med vanlige inntekter, på støtten til barnehager og forskjellige innretninger på avgiftene. I sum vil barnefamilier og familier med vanlig inntekt tjene på vår politikk.

Vi må være tøffe nok til å si at det verktøyet virker, men vi må også være flinke til å skille mellom bompenger i byer, byvekstavgiftene, og bompenger på store motorveiprosjekter, som flertallet i salen står bak, alle sammen – de store partiene. De er enige om det – de store motorveiprosjektene som skal gå over land og strand og binde Norge sammen. Det er de tallene på bompenger

som summeres, og som for så vidt også Fremskrittspartiet blir konfrontert med. Jeg vil ikke ha de bompengene, jeg. Jeg vil ikke ha mange av de motorveiene i det hele tatt, så jeg kan gjerne være med og gå i demonstrasjon mot dem, men da er det mot selve motorveiprosjektene.

Jeg etterlyser at man rydder opp i begrepene, sorterer litt mellom riksveier, motorveier og bymiljøavtaler, eller byvekstavgiftene, hvor bompengene er helt sentrale for å nå de målene vi skal nå. Vi må kunne enes om at det er et utrolig viktig verktøy. Jeg legger også merke til at statsråden nå bruker det implisitt i sin argumentasjon, og det er jeg veldig glad for. Han sier det ikke eksplisitt, men det ligger mellom linjene, og det er jeg også veldig glad for.

**Bengt Fasteraune (Sp) [11:16:02]:** Det har vært mye diskusjon rundt bompenger, og i hvert fall jeg, som ikke har sittet så lenge på Stortinget, er helt sikker på at når noen sitter i førersetet og har gjort det i fem år – og Fremskrittspartiet styrer et departement der de er avhengig av bompenger for å nå sine egne mål, uavhengig av om det er en pakke på Jæren eller om det er E6 i Gudbrandsdalen – så har de sikkert, og andre også, en formening om hva bompengene skal brukes til.

Det som er litt spesielt i denne saken, er at vi kanskje diskuterer noe helt annet enn det i hvert fall Senterpartiet er opptatt av her. Vi mener selvfølgelig at når folk ønsker å utvikle sitt eget samfunn – de ønsker kollektivtilbud, de ønsker et trivelig sentrum, de ønsker gangveier, de ønsker en helhetlig planlegging – så må vi sette pris på det. Det er svært viktig. Det vi har sagt når vi vil reforhandle, er at vi ønsker en ny innretning på rushtidsavgiften fordi vi vil bruke mindre pisk og mer belønning. Vi ønsker å teste ut veipricing. Jeg vet ikke hvordan det vil slå ut, og jeg tror det er mange andre her i salen som ikke vet det heller. Men for å teste ut noe må vi prøve det. Vi mener at gjennom en reforhandling kan vi teste ut den måten å få inn penger på, og så finner man ut om det går. Det mener vi er positivt. Når man skal utvikle sitt eget lokalsamfunn, er det viktig at staten, som tross alt går inn med betydelige midler, 50 pst., også kan ha en mulighet til å initiere en reforhandling. Det er det jeg føler vi har lagt opp til i denne saken.

Vi i Senterpartiet går altså ikke inn for økt statlig finansiering i dette prosjektet, fordi vi mener det vil gå ut over andre viktige prosjekter i resten av landet. Når vi tenker på nullvekst, er vi enig i, som representanten fra SV har sagt mange ganger, at det er en svært viktig forutsetning i en sår pakke.

Jeg går da inn for de forslagene som mindretallet har fremmet i saken, med unntak av det som går på kroner og øre når det gjelder 50 pst. og 70 pst.

**Ingalill Olsen (A) [11:18:58]:** Det var representanten Stordalen og statsrådens innlegg som fikk meg på talerstolen på nytt.

Når Fremskrittspartiet kaller andre partier for populistiske, skal man høre nøye etter, for det kan de. De har nesten utviklet det til en kunst – en kunst som i hvert fall jeg synes er motbydelig. Arbeiderpartiet later ikke som vi er mot bompenger. Jeg skal sitere en setning fra mitt forrige innlegg:

«Arbeiderpartiet har vært, og er, med på denne type finansiering, som snart alle veier er finansiert med, nemlig bompenger.»

Det er ingen tvil om at vi er med på det.

Vi ser ikke Arbeiderpartiets politikk her, som Morten Stordalen sier. Vi ser Stortingets politikk, en enstemmig politikk, og forslagene våre er for å forbedre den fordi vi ser at dette faktisk ikke er bra for folk. Vi stanger i taket på områder som går ut over vanlige folk, som noen later som de er så utrolig opptatt av – noen ganger. Ikke lat som at Fremskrittspartiet er mot bompenger. Opptre som det man er – et parti i regjering og ansvarlig for statlig politikk.

Til statsråden har jeg lyst til å si: Arbeiderpartiet finansierer i vårt alternative budsjett våre forslag om 70 pst. dekning. Vi er et styringsparti selv om vi ikke sitter i regjering nå. Vi foreslår aldri noe som vi ikke kan gjennomføre, og som ikke er finansiert. Og til orientering kan jeg si at vi satte av 700 mill. kr i vårt alternative budsjett på dette feltet i 2018, og vi har satt av 500 mill. kr i 2019. Så statsråd: Snakk sant fra talerstolen. Bruk de korrekte tallene hvis noe skal kommenteres. Det er bare sånn vi kan ha tillit.

**Presidenten:** Presidenten vil anmode representanten om å bruke andre ord enn «motbydelig» for å karakterisere andre partiers politikk eller argumentasjon.

**Morten Stordalen (FrP) [11:21:21]:** Det er ikke noe nytt at Fremskrittspartiet i denne salen har vært en trendsetter, og at de andre partiene kommer etter, som når jeg nå hører at Arbeiderpartiets Ingalill Olsen er bekymret for det høye nivået på bompenger. Det har Fremskrittspartiet ment i mange, mange år – alltid – og derfor er jeg glad, på vegne av bilistene, for at det er flere partier som ser denne urimeligheten.

Men jeg er også veldig opptatt av lokaldemokratiet, noe jeg også trodde Senterpartiet var. Hvis man lokalt er enige om å komme tilbake og reforhandle avtalen, og hvis man da ønsker å redusere omfanget for å få ned også bompengekostnadene, ja, da hilser jeg det hjertelig velkommen – selvfølgelig. Jeg har tillit til lokale politikere. Da vil jeg kanskje også henstille Arbeiderpartiets politikere til f.eks. selv å stemme imot lokalt, hvis man er imot, eller man kan i hvert fall, subsidiært, få forslag om

å redusere omfanget. Det er ingen tvil om at det i disse byvekstavtalene legges opp til ganske mange Rolls Royce-prosjekter, noe som gjør at kostnadene øker kraftig for bilistene. Så hvis man kan gjøre reduserende tiltak som kan få den samme effekten, hilser vi det hjertelig velkommen.

Jeg tror ikke jeg har sagt at noen er «populister», jeg har bare sagt at det kan virke som at Arbeiderpartiet nå later som de er imot noe de egentlig er for.

Så vil jeg avslutte med å si, som statsråden også var inne på: Jeg synes SVs Arne Nævra har hatt en ærlig og oppriktig tilnærming til denne debatten. Jeg kan være rykende uenig i politikken, men jeg synes faktisk det er ærlig å stå for det man mener – akkurat som Fremskrittspartiet er ærlige på at vi ikke har vunnet kampen mot bompenger, men at vi har klart å redusere ganske mye som følge av at vi er med i en regjering hvor flertallet ser urimeligheten, og ser viktigheten av å bygge ut samferdsel.

Morten Wold overtok her presidentplassen.

**Helge Orten (H) [11:23:26]:** Jeg hadde et lønning håp om å få siste ord i debatten, men det klarte jeg ikke.

Det er fristende å fortsette debatten både om populisme og dobbeltkommunikasjon og alt som hører med, men jeg tenker at det bringer oss ikke så veldig mye lenger framover. Jeg har lyst til å prøve å ta oss litt tilbake til det som var utgangspunktet for saken, nemlig et ønske og et krav fra Arbeiderparti-representantene som fremmet saken, om å få en reforhandling av bymiljøavtalen på Nord-Jæren. Vårt utgangspunkt for det er de vedtakene som allerede er gjort:

1. Bymiljøavtalen på Nord-Jæren er forankret i lokale vedtak i kommunene, i fylkeskommunene.
2. Et enstemmig storting vedtok den bompengeproposisjonen som ble fremmet på grunnlag av de lokale vedtakene.
3. Det er etablert en byvekstavtale i etterkant av det, som rammer inn dette, der det både er krav til nullvekst i personbiltrafikken, og det samtidig kommer ekstra statlige midler med 50 pst. finansiering av Bussveien.

Det er jo det som er utgangspunktet for saken. Og prinsippet som Arbeiderpartiet forsøker å fremme i denne saken, er at de ønsker at Stortinget skal pålegge regjeringa å iverksette en reforhandling av denne avtalen, en reforhandling som allerede pågår, knyttet til byvekstavtalen, og som også tar inn i seg de finansieringsmekanismene som ligger i bymiljøavtalen, som er vedtatt her i Stortinget. Hvis de blir enige lokalt om å gjøre endringer i bompengeproposisjonen, er det jo alle muligheter for det. Det har statsråden bekreftet, og det er Stortingets holdning og vilje. Men da må en bli enige lokalt om

å ønske endringer, som statsråden i neste omgang kan legge fram for Stortinget for behandling.

Det er jo utgangspunktet for hele saken. Så har vi selvfølgelig klart å utvikle dette til å bli en hel bompengedebatt, men jeg tenker at vi må iallfall ta oss tilbake til det som var utgangspunktet. Vi ønsker ikke å endre det prinsippet, vi ønsker ikke å snu den beslutningsprosessen på hodet. Vi ønsker at hvis det skal gjøres endringer i denne typen bompengeaftaler, som er forankret lokalt, som er vedtatt i Stortinget, så må det initiativet komme fra kommunene og fylkeskommunen, som har ansvaret lokalt, og som også er de beste til å gjøre de lokale vurderingene av hva som er best for sine innbyggere.

Jeg tror, iallfall for min del, at det denne saken handler om, er prinsippet om at denne type reforhandlinger må komme fra kommunene og fylkeskommunene, fra lokale myndigheter. Det er derfor vi stemmer imot en reforhandling.

**Jon Gunnes (V) [11:26:20]:** Om representanten Helge Orten ikke fikk det siste ordet, kan jeg i hvert fall si at jeg er veldig enig med han i det han sa i dette innlegget nå, så det skal jeg ikke gjenta. Men det er litt forstemmende å høre hvordan man kjekler i denne salen – hvis det er ord som er lov å bruke, og det tror jeg – med tanke på at man lokalt faktisk er mye mer enig.

Jeg har hatt den store gleden av å være med ganske mye i lokalpolitikken for å jobbe med disse miljøpakke-ene og nå også, ikke minst, med byvekstavtalene. I Trondheim hadde man som utgangspunkt at man ikke i det hele tatt sto på NTP; man måtte ha et lokalt initiativ for å løse opp i kjøproblematikk og de utfordringene som var der.

Så høres det litt ut som at dette på Nord-Jæren nå, at dette med køprising, de timene i døgnet der man dobler prisen, ikke har vært prøvd før. Det har vært i Trondheim i ni år – i ni år – for vi måtte gjøre det slik for å ha det som trafikkregulerende tiltak. Det var helt nødvendig for Trondheim å gjøre det på den måten, med dobbel pris på enkelte tidspunkter, slik at en fikk et annet trafikkmonster, og det har hjulpet. Nå er det store prosjektet – E6 sør for Trondheim og inn mot Melhus – ferdig om to måneder, og jeg tror faktisk bilistene er glad for hver krone de har betalt når den veien nå åpenbarer seg, og de ser hvor fint det blir å få den nye løsningen, ikke minst for varetransporten og de store nyttekjøretøyene som skal bruke den.

Venstre er veldig opptatt av det lokale initiativet, det er det som skal trumfe her. Det er de som faktisk skal bestemme. Og jeg håper at disse fire store byene som bruker disse byvekstavtalene, nå får et enda nærmere samarbeid enn hva de kanskje har hatt de siste årene, slik at

de kan trekke de gode tingene ut av hvert enkelt prosjekt. For jeg ser selvfølgelig det sosiale aspektet med hensyn til høy belastning for enkelte grupper, som det er helt nødvendig for å kjøre på de tidspunktene. Det går også an å gjøre noe med det. Drammen, f.eks., har satt et tak på kronebetalingen, og ikke antall passeringer. Det går an å tenke nytt der også.

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

Sak nr. 2 [11:29:42]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken om pilotprosjekt med hydrogendrevet tog (Innst. 48 S (2018–2019), jf. Dokument 8:21 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.

**Nils Aage Jegstad (H) [11:30:39]** (ordfører for saken): Jeg vil takke komiteen for et godt samarbeid.

I representantforslaget som er fremmet av representantene Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken, peker forslagsstillerne på utslippsfri hydrogen som en viktig del av overgangen til nullutslippsteknologi innen samferdselssektoren i Norge. Forslagsstillerne fremmer derfor forslag om et pilotprosjekt for hydrogendrevet tog på en av landets ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger.

Saken er blitt aktualisert ved at to hydrogentog ble satt i ordinær drift den 17. september 2018 i Niedersachsen i Tyskland. Transport- og kommunikasjonskomiteen fikk god informasjon om prosjektet fra produsenten Alstom og tyske politikere da komiteen var på reise i Europa i slutten av september 2018. Disse togene kan trafikere nettet hele dagen takket være total aksjonsradius på 1 000 km, og fabrikken kan opplyse at denne togtypen nå er klar til serieproduksjon. Planen fra myndighetene og togselskapet EVB er å fase inn ytterligere 14 hydrogentog fra slutten av 2021.

I likhet med forslagsstillerne er komiteen positiv til å ta i bruk hydrogen som energikilde i samferdselssektoren. Mye tyder på at nettopp i tungtransporten kan hy-



drogen være et godt alternativ. På Transport- og Logistikkonferansen for noen år siden summerte ASKO opp sine visjoner for framtidig transport ved å si at elektrisk batteridrift var naturlig i byområdene ved kortere transporter. Men på lengre avstander vil hydrogen være et godt alternativ til diesel. Begrunnelsen var at det vil ta for lang tid å lade opp bilene. Hydrogen kan fylles på mye kortere tid, og har heller ikke så stor vekt som en batteripakke vil ha. Selskapet understreket at også det å produsere drivstoff med solenergi fra egne takflater var mulig. Dette gir også en gevinst ved at det ikke vil være nødvendig å transportere drivstoff inn til de store lageranleggene. Det andre var at rekkevidden for hydrogen er atskillig lengre.

En annen mulighet, som for så vidt også gjelder både ladestasjoner og hydrogenfyllstasjoner, er å betjene både biler og båter på ferjekaia og/eller biler og tog på felles trafikknutepunkter.

Det er klart at hydrogen ikke har hatt den samme utviklingen som el i Norge. Hydrogenbiler har kostet for mye i innkjøp, og infrastrukturen er heller ikke tilstrekkelig utbygd. Det ene følger av det andre.

Drømmen om hydrogenveien Oslo–Stavanger forsvant da Statoil droppet satsingen for ca. ti år siden. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune måtte overta og har greid å holde det gående. I dag går det fem hydrogenbusser i rute i Oslo og Akershus med hydrogenstasjon på Rosenholm. Det finnes også noen hydrogenfyllstasjoner for private i andre deler av Akershus og også i andre deler av landet.

I innstillingen vises det til departementets brev av 17. oktober. Her pekes det på både sikkerhetsmessige og økonomiske utfordringer. Hydrogen er en av flere aktuelle teknologier, sammen med biodiesel og biogass og batteridrift. Hydrogen har i likhet med biogass noen sikkerhetsmessige utfordringer spesielt knyttet til tunnele- ne ved uhell og større utslipp av gass. Hydrogen krever både innkjøp av rullende materiell og bygging av annen nødvendig infrastruktur.

Til slutt: Investeringsbehovet i hydrogen må veies opp mot kostnader og miljøgevinst ved elektrifisering. Ikke minst det siste er spesielt for Norge. Vi produserer mye ren energi. Spørsmålet er om hydrogen kan være et kostnadseffektivt alternativ til å elektrifisere strekning- er som i dag ikke er elektrifisert.

Flertallet vil vise til det løse forslaget fra Senterpartiet, og vil signalisere at vi vil støtte dette. Forslaget fra SV har et for stort omfang, og tidsfaktoren er etter vår mening urealistisk.

**Kirsti Leirtrø (A) [11:35:10]:** Først og fremst vil jeg takke forslagsstillerne for gjennom dette forslaget å ta opp et særdeles viktig tema som hydrogenrevne tog

er. Både Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Rørosbanen, Solørbanen, Raumabanen og Bratsbergbanen er alle ikke-elektrifiserte baner. Dieselbanene våre utgjør en tredjedel av det norske jernbanenettet og en femdel av den totale togtrafikken i Norge.

Ifølge Miljødirektoratet står jernbanen for klimagassutslipp på 100 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter årlig i Norge. Selv om 80 pst. av jernbanen er elektrifisert, er fortsatt jernbanesektoren en ikke ubetydelig kilde til klimagassutslipp i Norge.

Tog som anskaffes i 2020, vil ha en forventet levetid fram til 2050. Det vil si at om vi anskaffer dieseltog, vil det derfor fortsatt gi utslipp på jernbanen i Norge i lang, lang tid. Nå har vi tross alt flere ganger fått beskjed fra regjeringen om at det til Trøndelag er bestilt to bimodale togsett for å erstatte to av de 40 år gamle togsettene som går der. De kan gå på diesel inntil lovet elektrifisering er på plass. Men disse to togene kommer ikke før i 2022, har vi fått beskjed om nå.

Nå er Trønderbanen og Meråkerbanen vedtatt elektrifisert i gjeldende NTP, og både Sverige, Trøndelag og Jernbanedirektoratet har brukt mye ressurser på utredning. Planen er klar – det mangler bare økonomiske midler og en oppstartsordre fra regjeringen. Men i stedet skal vi altså til neste år bruke nye 10 mill. kr på en ny utredning, hvor ett av tre alternativer er ikke-elektrifisering.

I SINTEFs analyse av alternative driftsformer for ikke-elektrifiserte jernbaner i 2015 ble det slått fast at nullutslipp blir billigere med både hydrogen- og batteridrevne tog enn med vanlig elektrifisering eller biodiesel på lange strekninger. SINTEF konkluderte derfor med at det på noen av de gjenstående banestrekningene burde vurderes alternativer som hydrogen- og batteridrevne tog.

Nå viser hele komiteen til at Stortinget har vedtatt at regjeringen skal utarbeide en helhetlig hydrogenstrategi. Det er bra. Mindretallet, som består av SV, Senterpartiet og Arbeiderpartiet, mener denne strategien bør inkludere et pilotprosjekt for bruk av tog med brenselceller med utslippsfri hydrogen på minst en av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene i Norge, med tanke på drift på en av linjene innen 1. januar 2020. Tiden er nå moden for det, og dermed er forslaget fra mindretallet fremmet. Arbeiderpartiet støtter subsidiært det løse forslaget fra Senterpartiet i saken.

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

**Siv Mossleth (Sp) [11:39:05]:** Selv om 80 pst. av jernbanen er elektrifisert i Norge, er den fortsatt en kilde til klimagassutslipp noen plasser. Hydrogenelektriske tog vil være et godt alternativ for å erstatte diesel-

togene på Nordlandsbanen, Raumabanen, Rørosbanen og de andre strekningene som trenger utslippsfrie di- rektiv.

I et forurensningsperspektiv må jeg bare nevne at Nordlandsbanen står for et utslipp på 37 800 tonn CO<sub>2</sub>- ekvivalenter, og det er jo en veldig stor andel av de 50 000 tonnene som er nevnt i statsråd Dales brev. Jeg registrerer at noen bruker tallet 100 000 tonn, og i brevet står det 50 000 tonn, men uansett er det potensial for reduksjon.

Konvensjonell elektrifisering vil bli dyrt. SINTEF har beregnet at total kostnadene for hydrogentog er halvparten av kostnadene for dieseltog og en tredjedel av kostnadene for eltog med strømledninger, så hydrogen er så absolutt den mest lønnsomme transporten for de strekningene som står igjen. Kan vi bidra til å få både nullutslipp og billigere driftskostnader, er det helt fantastisk.

Det finnes kunnskap om hydrogenproduksjon i Norge, bl.a. i Glomfjord. Der har industrimiljøet vært oppe i en dagsproduksjon av hydrogen på 65 tonn, så det er ganske alvorlig. Hydrogen er ikke eksplosiv, men brennbar materie, sånn som bensin og diesel.

Tyske hydrogentog er med hensyn til internasjonal jernbanestandard allerede godkjent for trafikk og tunneler på inntil 5 km lengde. Den lengste tunnelen på jernbanen mellom Steinkjer og Bodø er under 3 km. Der er det vel bare to tunneler over 2 km, og den lengste er 3 km, så den tunnelargumentasjonen virker noe oppkonstruert. For det kan vel ikke være sånn at kun de norske tunnelene er konstruert sånn at de ikke oversvømmes av vann.

Men Senterpartiet står helhjertet i forslag nr. 1. Vi ønsker å inkludere et pilotprosjekt for bruk av hydrogentog på minst én av de ikke-elektriske jernbanestrekningene i Norge – med tanke på drift innen januar 2020. Men jeg ser at vi kanskje er litt for ivrige og går for fort fram. Jeg ble glad for å høre representanten Jegstads signal om at de ønsker å støtte vårt forslag nr. 2, for den formeningen jeg har hatt lenge, er at hele komiteen er positiv til bruk av hydrogen for å få utslippsfrie tog på de gjenværende strekningene. Det er grunnen til at jeg har fremmet forslaget, som lyder sånn:

«Stortinget ber regjeringen vurdere oppstart av et forsøk med hydrogentog i mindre skala, for å få teste ut om teknologien kan skaleres opp til og benyttes på de lange strekningene som bruker diesel- fremdrift i dag.»

Jeg tar opp dette forslaget. Det andre forslaget som vi er med på, er allerede nevnt.

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

**Arne Nævra (SV) [11:43:52]:** Politikk er underlige greier. Det er bl.a. fortellinger om holdninger som skiftes litt etter forholdene, en holdning som er fri og frank om man er alene eller sammen med venner, eller uten politiske bindinger eller avtaler. Denne saken er en sånn historiefortelling.

Saksordfører Jegstad forklarte på en flott måte begrunnelsen for hvorfor hydrogentog hadde vært bra. Han hadde også en fin fortelling om komiteens reise til Tyskland, der vi fikk en bra briefing fra Alstom, produsenten av tog. Jeg fikk det inntrykket at vi sto der alle sammen med stjerner i øynene. Vi så for oss hydrogentog både her og der i Norge. Det har blitt nevnt her flere ganger: 80 pst. er elektrifisert, men vi har noen store – unnskyld uttrykket – dieselpurker som går oppover i dalførene våre, og der burde det vært hydrogen. Så kan man si: Hvorfor ikke elektrisitet? De som har vært litt inne i det, vet at det er utrolig dyrt å elektrifisere, spesielt der det er tunneler. De må åpnes opp, de må være større, videre, høyere rom, osv. Kombinasjonsløsninger eller rene hydrogentog er veldig interessant. Jeg understreker også det som representanten Mossleth sa, jeg har også det samme inntrykket – jeg tror komiteen samlet, og det er viktig at statsråden tar inn over seg, ønsker en satsing på å finne ut av hydrogentogets muligheter i Norge.

Så til forslaget. Det er et konkret forslag, som på et vis ble lagt fram med en gang vi kom hjem fra Tyskland. Vi sjekket opp en del selv og sjekket hvor dette kunne egne seg i Norge som et pilotprosjekt. Det er pekt på flere strekninger. Jeg har ikke forelsket meg i noen – flere av dem er absolutt mulige. Vi skriver at Nordlandsbanen er veldig aktuell på grunn av bl.a. tilgangen på hydrogen gjennom Glomfjord. Vi nevner også Raumabanen og andre.

Så er spørsmålet hva som skjer når vi kommer hjem. Det som skjer, er at man har en del politiske bindinger, som vi selvfølgelig vet. Sånn er mekanismene i norsk politikk og kanskje i all mulig politikk overalt. Det er ikke så enkelt lenger etter at man kommer hjem og ser den grå hverdagen. Litt kaldere er det også.

Vi var ganske rause i vårt forslag. Vi skrev at det skulle være en del av regjeringens helhetlige hydrogenstrategi, for vi regnet med at det ble jobbet med en hydrogenstrategi. Nå er jeg litt usikker på det også, men det skal vi nok få en klar forklaring på fra statsråden etterpå. Dermed var det en invitasjon til at hele komiteen nærmest kunne gi en liten føring til statsråden, til departementet, om at vi ønsket at det gikk i retning av et pilotprosjekt på hydrogentog, og at dette kunne inkorporeres i regjeringens arbeid videre.

Det er også veldig ideelt å tenke seg at fyllestasjoner for hydrogentog kan kombineres med fyllestasjoner for f.eks. tunge kjøretøyer – få fyllehuber, nærmest. Vi kan

tenke oss Dombås hvis det var Raumabanen, vi kan tenke oss Trondheim hvis det er nordover, osv.

Så er det et annet poeng som er veldig viktig for meg, og det er at hvis vi skal legge noe i det såkalte grønne skiftet, hva vi egentlig mener med det – og dette har jeg nevnt mange ganger – så må vi få noen knagger som er konkrete, noe som peker framover, noe som norsk industri kan ta tak i. Vi har en stolt tradisjon på hydrogenproduksjon i Norge. Når det gjelder elektrolyse, kan vi gå helt tilbake til lysbue, til Sam Eyde, til Rjukan via Notodden. Vi har hele produksjonslinjen i Norge. Vi lager utstyret som produserer hydrogen, på Notodden. Det blir solgt over hele verden. Det kan skaleres etter hvilken størrelse vi vil. Og så har vi klynger og gamle industristeder som i Glomfjord, som har kraft nok og kan lage selve hydrogenet. Vi har hele rekkefølgen og hele produksjonskjeden.

Jeg synes det er veldig leit, det skjønner alle, at vi ikke får mer støtte enn det vi gjør, også fra regjeringspartiene. Vi hadde håpet i det lengste at også Kristelig Folkeparti ble med på en variant av et forslag som var mer forpliktende enn det som foreligger, for forslaget fra Senterpartiet er veldig tynt, det er veldig svakt. Jeg er litt usikker på hvordan vi stiller oss – jeg skal komme tilbake til det.

**Jon Gunnes (V) [11:49:15]:** Jeg må først takke SV for initiativet til denne debatten. Det er viktig at vi får en åpen debatt om hydrogensatsing i Norge. Det gjelder kanskje ikke bare for tog, men det er der man har sett at hydrogen som produkt kan brukes i et større omfang enn i dag, fordi transportkomiteen var på denne reisen til Tyskland og fikk vite at de to første togene nå var levert, det er i bestilling, og det går meget bra, etter en lang prøvedrift. For Venstre, som er teknologioptimister, er dette veldig gode steg.

Jernbanen i Norge har hovedsakelig vært elektrifisert gjennom en pantograf, altså ved at man henter strømmen oppe i lufta, for å si det slik – der henger det noen ledninger. Akkurat den ordningen, denne gammeldagse ordningen for elektrifisering, blir for dyr for de gjenstående banestrekningene.

Vi snakker om elektrifisering også når det skjer ved hjelp av hydrogen. Også om vi hadde hatt batteridrift på togene, er det akkurat det samme vi snakker om. Det er hovedsakelig vannkraften i Norge som skal brukes til å produsere denne energien, og det er de samme motorene i lokomotivene som skal brukes, altså elektriske motorer.

Til de signalene som regjeringen har gitt, f.eks. om Trønderbanen og andre strekninger i Norge: I revidert budsjett for noen måneder siden var det en opsjon på bestilling av bimodale tog, eller hybridtog – det forstår

folk bedre – hvor man skal bruke både elektrisitet ved å hente ned strømmen med en pantograf og eventuelt diesel der hvor det ikke er bygd ut. På Flirt-togene, hvor man har sett for seg dette, har man en teknisk løsning med et eget vognsett der man i første omgang lagrer dieselen, men der man kanskje kan gå over til å produsere elektrisitet ved hjelp av hydrogen i stedet, eller kan sette inn en batteripakke. Jeg synes det er et meget godt signal, og det er klart at vi må samarbeide med produsenten av disse togene for videreutvikling, slik at vi hindrer bruk av diesel i det hele tatt.

Det Venstre er skeptisk til med forslaget fra SV, er helt klart tidsperspektivet. Jeg tror det rett og slett er urealistisk å tenke seg 1. januar 2020, og å gjennomføre et prøveprosjekt allerede innen det. Jeg tror vi skal være mye mer ærlig og si at vi trenger tid. Da får vi gode løsninger som faktisk kan gjennomføres på en smidig og fin måte. Vi får med oss dem som skal eie togene, og dem som skal drifte dem, når vi har en god dialog i forkant. 2020 er ikke langt unna, for å si det slik.

Jeg har mer tro på regjeringens hydrogensatsing, og at vi tenker på tekniske løsninger for å få ned klimagassutslippene. Stortinget og regjeringen har sagt at all kollektivtrafikk bør skje med null utslipp innen 2025. Det har jeg og Venstre et godt håp om at man skal klare å oppnå hvis man gjør de riktige tiltakene. Jeg må hilse og si at når Klima- og miljødepartementet nå gir støtte til to fyllestasjoner i Trøndelag for hydrogen på personbiler eller store lastebiler, i Stjørdal og Trondheim, er man på vei mot å se om også hydrogen kan være noe for personbiltrafikken og de tunge kjøretøyene.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:54:21]:** Jernbanen skal være et konkurransedyktig transportalternativ. Toget skal spille en viktig rolle framover, særlig for pendlertrafikken rundt de største byene og godstransporten mellom landsdelene. Dette er det bredtverrpolitisk enighet om. Bevilgningene til sektoren har økt kraftig. De senere årene er det satt mye penger inn i sektoren. Det skyldes bevisst prioritering fra Kristelig Folkeparti, Venstre, Fremskrittspartiet og Høyres side. Dette er en riktig prioritering. Jernbanesektoren må prioriteres for å møte framtidens transportbehov. Derfor er vi også i ferd med å gjennomføre en jernbanereform, som kan gi flere og bedre togtjenester for pengene. Vi vil ha en fornyelse av jernbanen.

De åtte årene de rød-grønne styrte, økte vedlikeholdsetterslepet med ca. 1 mrd. kr per år. Dette kom på toppen av et system som allerede slet med gammel og nedslitt infrastruktur. Det akkumulerte etterslepet var på over 17,5 mrd. kr da det ikke-sosialistiske flertallet overtok. Nå ser vi at etterslepet er på vei nedover.

Jeg er glad for at det er et tverrpolitisk ønske om å satse på jernbanen. Toget skal være en sentral del av det framtidige transportsystemet i Norge. Forslaget fra SV er spennende i den forstand at det møter to sentrale problemstillinger, både utfordringen knyttet til utslipp fra transportsektoren og problemstillinger knyttet til grønt drivstoff.

I Nasjonal transportplan har vi en tydelig ambisjon om å ta i bruk nye nullutslippsløsninger på jernbanen. Som statsråden også er inne på i sitt brev til komiteen, kan hydrogen være én av flere aktuelle teknologier som på sikt kan bidra til å gjøre togene på de banestrekningene som ikke er elektrifiserte, utslippsfri. Andre aktuelle teknologier som kan redusere utslippene, er biodiesel, biogass og batteridrift, som også flere andre har vært inne på, i tillegg til konvensjonell elektrifisering, selv sagt.

Så ser jeg at statsråden vurderer det slik at tiden ikke er inne for hydrogentog i Norge nå. Det er jeg for så vidt enig med ham i, men jeg mener samtidig at vi må være offensive i å bruke ulike tiltak og virkemidler for å fremme ny teknologi. Jeg oppfatter at statsråden også er på det sporet, for å si det på den måten.

Det framgår av innstillingen at regjeringspartiene forutsetter at hydrogendrevne tog vurderes som et alternativ til elektrifisering av ikke-elektrifiserte strekninger på jernbanen. Det kan Kristelig Folkeparti slutte seg til. Regjeringspartiene viser til at regjeringen nå utarbeider en plan for fossilfri kollektivtransport, og at hydrogen vil være en naturlig del av denne planen. Det er også bra.

Men jeg tenker at vi kan trekke det noen hakk videre. Jeg forstår at tidsplanen som ligger i forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, er urealistisk. Vi skal være ambisiøse, men ikke urealistiske. Drift på en av linjene innen 1. januar 2020 er ikke mulig å oppnå, om en aldri så gjerne vil. Derimot ser jeg at det er fremmet et forslag i saken hvor en ber regjeringen nå vurdere å starte forsøk med hydrogentog i mindre skala, uten at en låser seg til en urealistisk tidsramme. Dette er et forslag vi støtter. Vi stemmer derfor for forslag nr. 2, som er fremmet av Senterpartiet.

**Statsråd Jon Georg Dale [11:58:25]:** Det heldt på å verte kollisjon med Kristeleg Folkeparti nede på golvet her, og det vil vi for all del unngå!

I utgangspunktet treng ein ikkje å gjere konfliktane større enn dei er. Eg er grunnleggjande teknologioptimist. Eg trur at det finst moderne, nye løysingar som enno ikkje er utprøvde i veldig stort omfang, og som heller ikkje er tekne i bruk, men som kan løyse mange av dei grunnleggjande utfordringane vi står overfor framover. Difor synest eg det er klokt at komiteen sluttar seg til det lause forslaget som Senterpartiet har fremja i dag,

og vi vil naturlegvis på bakgrunn av det gjere ei vurdering av korleis ein også kan bruke hydrogentog i framtida, med utgangspunkt i at det kan vere ei vel så kostnadseffektiv løysing som andre løysingar.

Vi er inne i ei ny tid for norsk jernbane. Vi byggjer meir, vi byggjer raskare, og vi held ved like betre enn vi har gjort på veldig, veldig mange år. Vi er inne i den mest hektiske og ambisiøse byggjeperioden sidan Nordlandsbanen vart ferdigstilt i 1962.

På mange måtar er vi inne i ein ny tidsalder. Men jernbanen er i stor grad allereie i dag prega av veldig låge utslepp. 80 pst. av jernbanen er allereie elektrifisert, og utsleppa frå norsk jernbane er låge. I brevet mitt til Stortinget har eg peika på at dei er på om lag 5 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar, eller om lag 0,1 pst. av dei samla utsleppa i Noreg. Vegtrafikken har f.eks. eit utslepp på 8,8 millionar tonn.

Det som er viktig at ein er ryddig på i denne argumentasjonen, er: Vil ein ha hydrogen som eit alternativ til elektrifisering fordi ein generelt ønskjer ei omlegging til den type teknologi eller teknologiutvikling, så er det ein type argumentasjon. Men viss ein vil ha veldig klimaeffektive tiltak i transportsektoren, er ikkje dette det beste forslaget. Og det har eg behov for å være ærleg på overfor Stortinget, slik eg var det i brev, og slik eg er det no, fordi det ganske enkelt handlar om at det finst andre måtar å bruke dei same pengane på og oppnå større klimagassreduksjonar enn å bruke dei her. Det kan likevel vere rett å gjere det med utgangspunkt i at ein også ønskjer å hente ut marginane på slike typar prosjekt.

Vi skal, basert på det som Stortinget no ser ut til å konkludere med i dag, gjere dette utgreiingsarbeidet. Då kjem vi også til å måtte basere oss på dei erfaringane som no vert henta i Tyskland, som vi opplever at komiteen har henta inspirasjon frå. Første tog i kommersiell trafikk vart sett i drift i september i år, og det er bestilt 50 nye togsett i Tyskland. Det gjer at det opphavlege forslaget om å setje det i drift 1. januar 2020, også om Stortinget hadde vedteke det, ville ha vore utanfor faktisk rekkjevidd, for dersom ein skal gjere det, må ein kjøpe eit slikt togsett, og ein må stå i kø til dei har bygd ferdig dei som allereie er bestilte, før ein får tak i det. Så det vil ta lengre tid enn det som forslaget frå SV i utgangspunktet legg opp til. Men vi skal gjere dette utgreiingsarbeidet på seriøst vis, slik at vi for framtida har eit grunnlag for avgjerd til å vurdere om hydrogentog i Noreg er eit godt alternativ til elektrifisering av dei banene som per i dag ikkje er elektrifiserte. Det er slik eg opplever at det oppdraget som Stortinget i dag gjev, er meint.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kirsti Leirtrø (A) [12:02:39]:** Det var en langt mer samstemt komité og et roligere toneleie i denne saken, og ting er ganske avklart. Jeg har likevel et spørsmål, fordi samferdselsministeren sier i sitt svar til komiteen at i konkurransegrunnlaget for Trafikkpakke 2 Nord er det lagt inn en økonomisk bonus for uttesting av nullutslippsteknologi, men at valg av teknologi og tidspunkt for driftsstart må av juridiske grunner overlates til togoperatøren. Det vil altså si at det er togoperatøren som avgjør hva slags teknologi vi får på den norske jernbanen i framtiden?

**Statsråd Jon Georg Dale [12:03:27]:** Det betyr at når Trafikkpakke 2 Nord vert vurdert, vil det i Pakke nord verte føreteke vurderingar som vil vere bonus dersom ein tek i bruk ny, betre teknologi.

Vi skal ha fleire konkurransepakkar etter det. Det er også mogeleg for oss, på eit seinare tidspunkt dersom ein skulle ønskje det, å gå i dialog med dei som til ei kvar tid har anboda på norsk jernbane, om dei vil velje andre løysingar, eller eventuelt betale for dei. Det er framleis stort handlingsrom som følgje av dei anbodsprosessane som no går føre seg, men det er rett at situasjonen i dag er at infrastrukturen for hydrogentog ikkje er bygd ut, togsetta har vi ikkje, og nye aktørar, eventuelt eksisterande aktørar, skal fortsetje å operere på strekningane i Pakke nord. Det gjer at det er for tidleg å avklare i detalj korleis vi handterer det.

**Siv Mossleth (Sp) [12:04:43]:** Jeg har visst skrevet litt meget her, så nå spør det om jeg klarer å holde styr på det under replikkordskiftet.

Slik jeg ser det, må dette tyske toget som er godkjent for trafikk i tunneller med lengde inntil 5 km, være ganske godt rustet til eksempelvis å kunne kjøre på Saltenpendelen, som går mellom Bodø, Fauske og Rognan, der tunnellengdene er fra 36 meter til den lengste på 2078 meter. Jeg har lyst til å spørre litt om framdrift. Hvis statsråden skal anslå en tidsplan for når vi kunne få et hydrogentog i drift, hva vil han tro?

**Statsråd Jon Georg Dale [12:05:45]:** Når eg er i Stortinget, då trur eg ikkje. Det har eg andre arenaer til. Det betyr at eg greier ut moglegheitene for det, og at eg kjem tilbake til Stortinget når eg har eit svar som Stortinget kan halde seg til.

Det som likevel er viktig å hugse på, er at litt av dei risikovurderingane som ligg på hydrogentog handlar også om at måten tunellane er bygde på, gjer at hydrogen, som er lettare enn luft, samlar seg i taket. Ein del av tunellane har ikkje mekanisk vifte som får drege det ut. Det er ei utfordring og gjer at det ikkje er berre eit teknologisk spørsmål – om vi har tog og materiell tilgjengelege og kan få det til, men også om vi trygt kan operere på

banene. Eg legg til grunn at også Stortinget meiner at vi ikkje skal ta unødig stor sikkerheitsrisiko når vi testar ny teknologi. Det betyr at vi må greie ut dei tiltaka og gjere ei meir grundig vurdering enn vi har gjort hittil, på bakgrunn av forslaget Senterpartiet ser ut til å få med seg heile Stortinget på i dag. Det vil eg naturlegvis gjere før eg kjem tilbake til Stortinget.

**Siv Mossleth (Sp) [12:06:50]:** Jeg ser det slik at både Raumabananen og Saltenpendelen er veldig aktuelle strekninger – som ikke er så veldig lange og kan få en tidlig oppstart. Jeg vet at man kan kjøre Saltenpendelen fem ganger tur-retur per dag på én tankfylling. Mellom Mo og Bodø kan en kjøre to ganger per tankfylling. Jeg vet at Bodø kommune og Meløy kommune samarbeider for en fyllestasjon i Bodø som kan fylle både tog, båt og buss – hva det skulle være. Jeg tenker at det ville være veldig naturlig i et slikt utredningsarbeid at det blir tatt kontakt med aktuelle miljøer. Men finnes det noen måte der regjeringen kan være med og bidra for å få flere fyllestasjoner på plass? Det ble jo nevnt av andre representanter også.

**Statsråd Jon Georg Dale [12:07:50]:** Når Stortinget i dag kjem til å be meg om å greie ut dette, ber eg om respekt for at det ikkje er ferdig greidd ut. Det gjer at vi må sjå på alle dei sikkerheitsmessige aspekta av det, på kva som skal til av infrastruktur rundt, og på kva for oppgradering av jernbanenettet som eventuelt må på plass. Vi må for det første sjå på kva for strekningar som er best eigna til å teste det på – og for det andre eventuelt å utvide det til. Det er ein jobb vi må gjere, og det betyr at eg ikkje kjem til å prosedere noko svar på det no utover at den risikodimensjonen som ligg i ein del av tunellane – som var bakgrunnen for svaret mitt til Stortinget då eg først fekk spørsmålet om representantforslaget – framleis ligg til grunn. Det er det vi veit no. Så får vi, når vi har gjort vidare utgreiingar, kome tilbake med dei vurderingane som følgjer av det, i tråd med det som ser ut til å verte Stortingets vedtak i dag.

**Arne Nævra (SV) [12:08:58]:** Jeg legger merke til at statsråden nå henviser til det løse forslaget fra Senterpartiet, som ser ut til å få flertall her, og at han da skal starte en utredning. Da er spørsmålet mitt: Jeg har forstått det sånn at regjeringen for lengst har satt i gang en sånn utredning, at de er i gang med en helhetlig hydrogenstrategi. Da må jeg få en oppklaring fra statsråden: Er ikke departementet i gang med en sånn utredning, slik at statsråden ikke starter fra scratch, men faktisk har et grunnlag for å svare på en del spørsmål rundt f.eks. tidshorizonten? Det hadde vært veldig interessant å få svar på.

**Statsråd Jon Georg Dale [12:09:47]:** Svaret er at delar av dette har vi kunnskap om. Men eg opplever at det Stortinget no ber om, er ei større vurdering enn ho vi førebels har, f.eks. knytt til infrastrukturen, dersom vi skal gjere dei gode vurderingane.

No er vurderinga kva for reelle oppgraderingar av ulike banestrekningar vi f.eks. konkret må gjere for at denne teknologien skal kunne brukast. Så detaljert har vi enno ikkje greidd ut dette, vi har gjort det på eit overordna nivå. Vi er i gang med mykje, det er eit arbeid med ein hydrogenstrategi i regi av Klima- og miljødepartementet. Det er mange ting som skjer på dette området, og som er under arbeid. Men eg opplever at det vi vert bedne om av eit eventuelt fleirtal på Stortinget i dag, gjer at vi må gå grundigare ned i dette, vurdere enkeltstrekningar, ikkje berre med tanke på kva for teknologiske løysingar vi vel, men også med tanke på kva for oppgraderingar det eventuelt fordrar i infrastrukturen rundt omkring.

**Arne Nævra (SV) [12:10:48]:** Takk for svaret.

Jeg lurer lite grann på statsrådens vurdering av mulighetene for næringslivet, med tradisjon – som jeg nevnte i hovedinnlegget mitt – for produksjon av hydrogen i Norge på en ren måte, dvs. elektrolyse. Det er jo det det hele tiden er snakk om her, vi snakker aldri om bruk av fossile kilder i produksjon av hydrogen, hvis vi skal snakke om et grønt skifte og nullutslippsløsninger. Hvor stor vekt vil statsråden legge på mulighetene for de miljøene vi har i Norge, for næringslivet, som er langt framme når det gjelder produksjon av både utstyr og av – i tillegg – hydrogen, altså selve råstoffet? Hvor stor vekt vil han legge på det i vurderingen framover?

**Statsråd Jon Georg Dale [12:11:49]:** I Noreg er vi velsigna med eit fantastisk næringsliv, som investerer, som innoverer, og som utviklar ny teknologi. Det er viktig for Noreg. Difor vil vi også føre ein næringspolitikk som legg til rette for at denne typen verksemder skal vekse, gro og styrkje konkurransekrafta si, anten det er i skattepolitikken eller gjennom verkemiddelapparatet vi legg til rette for det – i alle fall i skattepolitikken, i grell kontrast til Sosialistisk Venstreparti.

Eg meiner at også dette er eit forretningsområde for norske bedrifter, naturlegvis. Kva for tekniske vurderingar av jernbaneinfrastrukturen vi må gjere, kva som må til for å bruke hydrogentog, og kva for ringverknader det eventuelt kunne ha, er for tidleg å konkludere om no. Vi skal gjere den vurderinga.

Til sjuande og sist – og det veit eg at Stortinget synest er forferdeleg krevjande – handlar alt dette om korleis vi kan bruke pengane mest mogleg effektivt. Vi skal også prioritere andre viktige ting når det gjeld jernbane. Vi får kome tilbake til det.

**Arne Nævra (SV) [12:12:51]:** Jeg takker for svaret. Det høres ut som en i utgangspunktet positiv holdning – også fra regjeringssiden – til å vurdere hydrogen enda sterkere som en del av nullutslippsløsninger.

Mitt spørsmål er mer en bekymring: Jeg synes det er ganske underlig at regjeringen ikke har kommet lenger i denne vurderingen, at det må et løst forslag til i en sak som dette – at statsråden ikke kan opplyse om at det foreligger utredninger allerede, eller at de er godt på vei med at hydrogen skal være en av de viktige bærerne våre. Det er overraskende. Jeg kjenner til flere anmodningsvedtak fra Stortinget hvor hydrogen er satt i sentrum. I forrige periode kunne en vise til flere. Det kom vel også et anmodningsvedtak – ganske enstemmig fra energi- og miljøkomiteen, mener jeg – i 2016/2017, hvor hydrogen skulle være et viktig element å utrede. Kan statsråden kommentere det?

**Statsråd Jon Georg Dale [12:13:55]:** Ja, det kan eg. Eg sa at vi er i gang med mykje arbeid på dette området. Det vert utarbeidd ein hydrogenstrategi i regi av Klima- og miljødepartementet. Det har vore vurderingar hos oss. Vi har følgd med på utviklinga og på dei testingane som har vore gjorde i Tyskland. Vi følgjer framleis det prosjektet, vi skal fortsetje å gjere det. Vi har sett på utfordringar i den norske infrastrukturen, med utgangspunkt i at det vil krevje investeringar mange plassar. Det vil vere teknologisk utfordrande – spesielt i dei gamle tunnelane – dersom ein får hydrogenoppsamling i toppen av tunnelen. Det er mange utfordringar der.

Vi har gjort ein god del utgreiingsarbeid på dette området. Men eg opplever at det vi vert bedne om no, går eit steg lenger. Eg hadde trudd at også SV opplever at det er konstruktivt når vi seier at det betyr at vi må sjå på dei konkrete strekningane, kva det er som må til, for å få det til. Det er endå eit steg i det som eg opplever at SV meiner er rett retning. Då må det vere lov å gle seg aldri så lite.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Ingalill Olsen (A) [12:15:09]:** Først: Takk til Jegstad for en fin saksordføregjennomgang.

Politikk er å ville. Politikk er å gripe mulighetene som ligger foran oss. Norge har alle muligheter til å kunne utvikle og utnytte hydrogen som energikilde på en bærekraftig måte, ikke minst fordi vi har så store vindressurser som kan nyttes til å utvikle hydrogen med nullutslipp.

Vi har alle en felles visjon om å redusere utslippene i stort monn. Vi ser at innen skipsfart foregår det mye

teknologiutvikling knyttet til el- og lavutslippsfartøy, stort sett drevet av den maritime næringen selv. En annen mulighet er utvikling av hydrogen som energikilde for transport – all type transport.

Forslagene fra SV vil være med og starte en tilsvarende utvikling innen hydrogen. Gjennom å ta grep som påvirker aktørene, kan en få til en verdifull utvikling innen området. Det er nevnt at hydrogentog er i ordinær drift i Tyskland. Vi kan få det til i Norge også, men da trenger vi en helhetlig hydrogenstrategi. Den kommer ikke av seg selv, den må hjelpes i gang.

Å dra i gang et pilotprosjekt med hydrogentog på en egnet strekning ville blitt en villet politikk. Det vil i tillegg gi oss mulighet til en ny energikilde som attpåtil er bærekraftig og utslippsfri, og det vil utfylle eller styrke den eventuelle helhetlige hydrogenstrategien som enten er eller ikke er. Den muligheten bør ikke Transport-Norge gå glipp av.

Arbeiderpartiet vil, i tillegg til det forslaget som ligger i saken, stemme subsidiært for Senterpartiets forslag, og vi er glad for at posisjonen støtter det.

Jeg har lyst til å kommentere Grøvans visitt til det rød-grønne etterslepet på jernbanen. Vi er alle klar over at vi har etterslep, det er vi, men Bane NOR sier at det i 2018 mangler jernbanevedlikehold for 19 mrd. kr, og det øker med 3,5 mrd. kr hvert år. Det er altså dagens tall. Dette er fullt ut et ansvar for dagens regjering, og kan ikke handle om et rød-grønt etterslep de siste fem årene.

**Bengt Fasteraune (Sp) [12:18:06]:** Jeg må, som mange andre har gjort fra talerstolen her, starte med å takke for det initiativet som Sosialistisk Venstreparti har tatt gjennom å fremme denne saken. Dette er en viktig sak, og når vi i tillegg får en god saksordførerredogjørelse fra representanten Jegstad som en innledning til saken, og en god oppfølging av de andre kollegaene i komiteen, i tillegg til representanten Grøvan, klarer man å komme et steg videre. Når det blir informert så tydelig fra statsråden om at dette også for regjeringen er interessant for å finne konstruktive løsninger når det gjelder dette med hydrogenbaserte tog, har vi kommet et godt steg videre.

Som jeg sa også i den forrige saken vi debatterte, om Bymiljøpakken for Nord-Jæren, tror jeg alltid det er viktig at man får testet ut nye løsninger dersom det er mulig. Det er jo egentlig det vi snakker om her, føler jeg, at vi nå får utredet noen av strekningene og får testet ut de løsningene som kanskje kan være en del av framtidens løsninger. Det er jo det NTP-en sier, noe skal elektrifiseres, noe skal være basert på hybridløsninger – hydrogenløsninger er altså andre muligheter. Jeg synes det er spennende at et land som Norge med såpass mange ut-

fordrende banestrekninger er villig til å gå med på det som er framtidens gode løsninger. Selv om dette ikke er en tidsbestemt sak, er jo viljen til stede her for å få på plass de mulighetene som finnes. Jeg håper at det kan følges opp av regjeringen så snart som mulig, når det da ser ut som et samlet storting støtter det løse forslaget fra Senterpartiet.

**Arne Nævra (SV) [12:20:23]:** Jeg vil først understreke at SV selvfølgelig helst vil ha elektrifisering der det er mulig. Jeg tror at de fleste som er interessert i nullutslipp, er enig i det. Det er ikke spill av energi, og der det ligger til rette for det, er det absolutt å foretrekke. Vi er godt på vei på andre områder i transportnæringen og på transportfeltet, så når det gjelder tog, er det klart at vi snakker om at Trønderbanen står for tur til å bli elektrifisert – det er ikke tvil om det. Men det er de banene hvor det åpenbart er mye penger å tjene på å tenke hydrogen isteden, vi snakker om.

Regjeringspartiene, og kanskje representanten Gunnes spesielt, nevnte at 2020 er for tidlig. Ja, det kan jeg godt innrømme, 2020 er veldig ambisiøst. Jeg hadde en liten tête-à-tête med en av dem som jobbet i Alstom da vi var der, og det ble nevnt at hvis vi ville ha toget innen et år eller så, burde vi bestille nå – det ble sagt i september. Så jeg skjønner bekymringen for det. Det var derfor jeg la ut et lite agn under komitébehandlingen – det er jo en dynamisk prosess i en komité – for å sjekke holdningen til 2022, 2023. Det var ingen støtte å få da heller, så det må være et vikarierende argument at det er for tidlig. Alle representanter har i tillegg muligheter til å bruke nøyaktig samme forslag, men skrive 2022 eller 2023. Det hadde vi også støttet – et langt bedre forslag enn det som nå foreligger som et løst forslag, som er relativt ynkelig. Men statsråden oppfatter det som en slags game changer, eller en slags retningsorientering. Det er bra, og jeg vil selvfølgelig ikke annonsere at vi stemmer imot det nå, ut fra de signalene som har kommet fra salen fra alle de andre. Det ville vært meningsløst, så vi vil støtte det subsidiært.

Husk på én ting når det gjelder dette med årstallet for når vi kan realisere et hydrogentog i Norge: Vi snakker ikke om en teststrekning. Det er gjort i Tyskland. De har på mange måter gjort det for oss, den prosessen der er ferdig. Jo da, det er noe kaldere her, det er litt annet terreng, men stort sett er det gjort. Det er i ordinær drift i Tyskland – husk på det.

Et annet poeng er at mange av dieseltogene står nå for utskiftning. Det koster mye penger å skifte ut dieseltog også, og det er da vi har en gylden mulighet til å tenke hydrogen istedenfor diesel. Dette må være med i vurderingen, og jeg er overbevist om at da må statsråden også ta det med i vurderingene.

**Presidenten:** Presidenten vil påpeke at det vil være mulig å finne andre, parlamentariske, uttrykk enn «ynkelig» for å karakterisere andre partiers forslag.

**Jon Gunnes (V) [12:23:45]:** Venstre vil også støtte det løse, gode forslaget fra Senterpartiet med tanke på å komme litt videre i denne saken. Det er et godt forslag, som peker på at vi kan ta utfordringene enda litt mer inn over oss og begynne å definere banestrekninger etter hvert.

Hver debatt om hydrogen lærer meg nye ting. Jeg må berømme dem som var i replikkordskiftet i dag. Det var et veldig godt replikkordskifte: miljøvektlegging fra tilbyderne, sikkerhet, infrastruktur, innovative løsninger – alt dette ble det spurt om. Og det var gode svar ut ifra at man ikke hadde fasiten på alt, men man ønsket nå å være med på å utrede, og tok signalene fra Stortinget på alvor når SV har tatt et initiativ, og vi får enda litt mer fart på dette. Jeg tror at vi framover skal være positive til disse løsningene. Jeg forstår det sånn at hele Stortinget står bak og ser at hydrogen kan være løsningen på mange av disse banestrekningene.

Det er én ting i dette nye hydrogensamfunnet som kanskje ikke er løst, og det er selve prisen. Hva blir prisen til slutt? Det blir utfordringen til statsråden: driftskostnadene med å bruke hydrogen. I dag er prisen når det gjelder bil, oppimot bensin og diesel. Det er ikke sikkert at det skal være prisen, vi får håpe at den faktisk er lave, sånn at det går enda mer i retning av at man vil ta i bruk hydrogen på de forskjellige transportformene.

Magne Rømmetveit tok her over presidentplassen.

**Siv Mossleth (Sp) [12:26:05]:** Hydrogen kan produseres billigere enn diesel, det er helt klart ut fra de signalene som er kommet fra bl.a. Glomfjord. Nå er det jo også et markedsmessig aspekt med hensyn til hvor billig noe selges.

Men grunnen til at jeg tok ordet, er at statsråd Dale i replikkordskiftet sa at det er lov å være glad. Og jeg må innrømme at jeg faktisk er glad i dag. Jeg har lyst til å takke alle som har bidratt til at vi i denne saken har fått en veldig konstruktiv og god debatt og en løsning som fører oss nærmere målet. Selv om forslaget fra Senterpartiet benevnes noe ulikt, er det vilje til framdrift i denne saken. Jeg har nå tillit til at saken går videre, og at vi får framdrift så fort som mulig.

**Presidenten:** Representanten Arna Nævra har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Arne Nævra (SV) [12:27:33]:** Først vil jeg beklage at jeg brukte et uttrykk jeg ikke skal bruke om Senterpar-

tiets forslag. Det er kanskje noe svakt, det forslaget. Det må det kanskje være, siden også Høyre har stilt seg bak det.

Jeg vil bare si at jeg er glad for debatten, jeg også. Jeg synes vi har fått fram en god del ting i dag. Vanligvis er det noen i sittende regjering som skal ta litt sånne statlige betraktninger som representanten Jon Gunnes har gjort. Men jeg er helt enig. Det er flere som har påpekt dette. Og vi har kommet et skritt videre. Om ikke annet har vi fått debattert en god del ting her i dag som har vært veldig bra.

Helt til slutt vil jeg bare si en ting som har overrasket meg, og det er dette med sikkerhetsaspektet. Jeg synes at det er nesten et slags vikarierende argument. Det kjører altså lastebiler med svære laster gjennom mange tunneler, og det blir ikke nevnt stort om det.

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

Sak nr. 3 [12:28:40]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Audun Lysbakken, Solfrid Lerbrekk og Lars Haltbrekken om å utrede autonome ferger som selvstendig alternativ langs ny og utbedret E39 (Innst. 45 S (2018–2019), jf. Dokument 8:23 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 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, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

**Øystein Langholm Hansen (A) [12:29:36]** (ordfører for saken): I denne saken har det vært et godt samarbeid i komiteen, og det vil jeg selvfølgelig takke for. Arbeiderpartiet er et teknologioptimistisk parti, vi pleier å si at vi frykter ikke ny teknologi, vi frykter gammel teknologi. Og dette er flertallet i salen enig i, for det er et bredt flertall i komiteen – uten SV, som for øvrig er forslagsstillere.

Autonome ferger vil sannsynligvis gi store muligheter i framtiden, både som transportører og industrielt. Flertallet er også enig i det. Men flertallet er ikke enig med forslagsstillerne i å bruke utredningskapasitet på alle fjordkryssingene i prosjektet fergefri E39. Fergefrie løsninger på strekningen mellom Stavanger og Trond-



heim er valgt på noen av fjordkryssingene fordi de gir store innsparinger både i reisetid og i regulariteten. Som eksempel kan jeg nevne at å krysse Bjørnefjorden vil ta tre minutter med fergefri forbindelse, mens dagens fergetur tar ca. 40 minutter.

Det er en sterk verdiskapingsregion som ligger langs E39, ofte kalt gullkysten. Det er viktig at en henter ut de effektene som fergefrie forbindelser gir til større bo- og arbeidsregioner langs veien. I praksis er veien åpen i fem minutter før den stenger igjen, for å åpne igjen om 30 minutter. Er en uheldig, vil en bruke mye tid bare på å vente til neste åpning.

De nye fjordkryssingene vil også på andre områder bidra til å styrke viktig konkurransevne for viktige eksportnæringer i både et regionalt, et nasjonalt og et internasjonalt perspektiv.

Det er foreløpig tre fjordkryssinger som er utredet og delvis ferdig planlagt. Det er Rogfast i tunnel under Boknafjorden, det er Hordfast i bro over Langenuen og opp Bjørnefjorden, og det er Møreaksen i tunnel under Romsdalsfjorden og bro over Midtsund. Disse kryssingene er det viktig å få fergefrie da det også værmessig knytter seg store utfordringer til enkelte, spesielt i vinterhalvåret.

Det er stor sannsynlighet for at flere fjordkryssinger vil bli gjort med både utslippsfrie og autonome ferger i framtiden, men teknologien for autonomi er ikke moden for bruk på en stund ennå. Det jobbes godt med at det innen få år skal være en hovedvekt av utslippsfrie ferger i Norge. Her leder Norge an i teknologiutvikling, noe vi etter all sannsynlighet også kommer til å gjøre når det gjelder autonome ferger.

Vi vet at det er i gang forskning på autonome ferger i Trondheim, og komiteen fikk se dette eksemplet på sin reise i Trøndelag for kort tid siden. I går kunne vi lese på [sysla.no](http://sysla.no) om Norleds ferge MS «Folgefonn» som gikk autonomt i et ruteopplegg i to dager med tre forskjellige anløp. Men her viser Norled til at det er bedre effektivitet, det er bedre sikkerhet og lavere drivstofforbruk som er gevinstene, ikke hurtigere kryssinger eller regularitet.

Arbeiderpartiet heier på dem som jobber med disse prosjektene og håper som sagt at vi også blir ledende på denne teknologien når den modner – og at den kan overta for mange av de fergestrekningene der det ikke er samfunnsøkonomisk å bygge bro eller tunnel til erstatning for fergene.

Jeg vil stoppe der jeg startet: Arbeiderpartiet frykter ikke ny teknologi, vi frykter den gamle.

**Helge Orten (H) [12:34:00]** (komiteens leder): Jeg takker saksordføreren for et godt samarbeid i behandlingen av denne saken. Først av alt må jeg få si til repre-

sentanten Nævra at jeg står i fare for å skuffe SV også i denne saken.

Fergefri E39 er et viktig prosjekt for Vestlandet og for hele Norge. Sterke verdiskapingsregioner blir enda mer konkurransedyktige ved at reisetida reduseres betydelig gjennom fergefrie løsninger. Det betyr større og mer attraktive bo- og arbeidsmarked, som igjen legger grunnlaget for kommende generasjoners verdiskaping. Prosjektet Opprustet og fergefri E39 ble først forankret i NTP 2014–2023. Satsingen er videreført i Nasjonal transportplan 2018–2029. Tre prosjekt er prioritert, det er Rogfast – som allerede er igangsatt – Hordfast og Møreaksen. Det har vært avgjørende i prioriteringen at disse prosjektene i stor grad bidrar til å knytte sammen sterke verdiskapingsregioner mellom Bergen og Stavanger og på Nordvestlandet gjennom fergefrie løsninger.

SV foreslår at autonome ferger tas med som et selvstendig alternativ til broer og tunneler når fergefri E39 skal planlegges. Autonome ferger vil helt sikkert være en del av framtida i norske fjorder, men de vil ikke kunne bidra til den reisetidsgevinsten broer og tunneler gir. For mange av prosjektene vi finner på E39, er det nettopp fordelene av å reise fergefritt som bidrar til å skape større og mer attraktive bo- og arbeidsmarkeder. Friheten til å reise når en ønsker det, og det å slippe ventetid har stor verdi i utviklingen av attraktive regioner. Når f.eks. reisetida mellom Molde og Ålesund kan reduseres fra en time og tre kvarter til under én time, utvides arbeidsmarkedet, og vi får en mer velfungerende region for både verdiskaping og bosetting. Denne fordelene vil vi ikke kunne oppnå ved bruk av ferger selv om de er autonome.

Vi er likevel positive til å prøve ut autonome ferger på strekninger der det ikke er hensiktsmessig å bygge faste samband i form av broer og tunneler. Autonome ferger kan være billigere i drift, og det vil være mulig å se på en kapasitetsøkning og utvidelse av tilbudet som en ellers ikke vil kunne oppnå ved bruk av dagens teknologi. Det kan også være en mellomløsning for enkelte fergestrekninger i påvente av en mer permanent løsning med bro eller tunnel.

Vi er enig med forslagsstillerne i at dette er en interessant teknologi som vil kunne bidra til et bedre tilbud for de reisende. Vi vil imidlertid ikke ta dette inn i prosjektet Opprustet og fergefri E39, men heller vurdere om autonome ferger kan gi en tilbudsforbedring på strekninger der bro eller tunnel ikke er et realistisk alternativ.

Det er viktig å følge utviklingen nøye og legge til rette for utprøving av denne typen teknologi i Norge. Det finnes allerede i dag et par testområder der autonome løsninger kan prøves ut. Den maritime næringen i Norge er verdensledende på bygging av avanserte fartøy. Det er åpenbart at dette er en teknologi som både kan gi et

bedre tilbud til de reisende, styrke sjøsikkerheten og samtidig bidra til å skape nye og spennende arbeidsplasser i Norge.

**Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [12:37:30]:** Jeg takker også for samarbeidet som har vært i komiteen.

Norge er et langstrakt land med en krevende topografi. Folk bor spredt rundt omkring – på øyer og langt inne i fjordene. Et framoverlent næringsliv og lokalsamfunn med andre krav til reisetid gjør at man må tenke annerledes rundt transportløsninger enn man gjorde for 20, 30 og 40 år siden. Prosjektet Opprustet og ferjefri E39 handler om å ruste opp infrastrukturen mellom ferjestrekninger, men ikke minst også om etablering av ferjefrie løsninger. Dette vil gi et bedre tilbud til innbyggerne og næringslivet. Prosjektet vil bidra til å redusere reisetiden vesentlig, noe som er viktig for å bygge opp under bosettingen og næringslivet på Vestlandet. Autonome ferjer vil ikke i så stor grad bidra til å redusere reisetiden og transportkostnadene for næringslivet som ferjefrie løsninger vil gjøre.

Et 30 års yrkesliv på mange av verdenshavene, samt norskekysten, har lært meg at været gjør man ikke noe med, det vil ei heller en autonom ferje gjøre. Som oftest når en ferje ikke går, er det tekniske løsninger om bord som har sviktet, eller at været rett og slett har lagt en demper på det.

Hovedelementet ved innføring av autonome skip er å fjerne eller redusere mannskapskostnadene. I går var jeg i et møte der man løftet nettopp dette elementet. Selv Yara Birkeland, som man ser for seg skal komme i drift om godt og vel ett-halvannet år, vil ha noe bemanning om bord fordi man er i en testfase. Men når det gjelder passasjerskip, har manskapet en helt annen funksjon. Man har passasjerer om bord og kanskje ikke bare en container. Det medfører at den kapasiteten hele manskapet om bord har, har en funksjon i en nødsituasjon. Dette er man ikke engang i nærheten av å løse. Hva skal skje hvis en ferje har en brann eller grunnstøter? Hvem skal veilede dem som er om bord, til å gjøre det rette i en nødsituasjon? Dette er elementer som vi overhodet ikke er kommet på banen med hvordan vi skal løse. Sjøfartsdirektoratet har startet jobben. Den må gjøres opp mot IMO-organisasjonen. Dette vil ta tid.

Men viktigst av alt: Autonome ferjer vil ikke bidra til at E39 blir ferjefri, og det er jo det det hele dreier seg om. Det må vi holde fokus på. Fremskrittspartiet er ikke redd for nye løsninger. Vi tror at på et eller annet tidspunkt vil det tvinge seg fram en del steder. Der det er samfunnsøkonomisk riktig fortsatt å ha en ferje, vil det å kunne bruke en autonom ferje på kortere distanser nok være mulig. Men vi er ikke der i dag. Dette prosjektet har som

hovedelement å få en ferjefri E39, og da er ikke autonome ferjer løsningen.

**Bengt Fasteraune (Sp) [12:40:58]:** SV er i sitt forslag tydelige på at utslippsfrie og autonome ferjer skal vurderes som et selvstendig alternativ på lik linje med tunneler og broer når ferjefri E39 planlegges. Dette begrunnes med pris, miljøhensyn, kapasitet, fleksibilitet og samfunnsmessig nytte – gode formål.

Senterpartiet er positive til å ta i bruk ny teknologi der det er hensiktsmessig, og den teknologiske utviklingen, sammen med krav i anbud fra politisk hold, har ført til at nærmere 70 ferjer med lav- og nullutslippsteknologi vil bli tatt i bruk i løpet av de neste to-tre årene. Vi er et foregangsland i innføring av mer miljøvennlig teknologi i både ferje- og båtsektoren, noe som også har stor overføringsverdi for maritim sektor for øvrig og bidrar til nye og spennende arbeidsplasser. Det er knyttet store forventninger til utviklingen av autonome løsninger for ferjer og skipsfarten for øvrig.

Senterpartiet vil støtte opp om dette viktige arbeidet. Vi mener det er spesielt viktig å merke seg mulighetene for miljøgevinster, samt utvikling av norsk næringsliv og norske kompetansemiljøer. Vi vil følge utviklingen av autonome løsninger, som er på utprøvningsstadiet, tett og ta dem med i framtidige vurderinger når nye ferjesamband skal lyses ut. I tillegg til innføring av null- og lavutslippsteknologi i ferjedriften, ser vi at det i stadig flere samband blir innført et system for at ferjene skal kunne krysse fjordene og legge til og fra kai automatisk – en spennende framtid. Dette kan det jobbes med parallelt uten at autonome ferjer tas med og legges som en premiss i vurderingen av dette store og viktige prosjektet – og da mener jeg E39.

Senterpartiet er opptatt av å holde framdriftsplanen i prosjektet om en opprustet og ferjefri E39. Først og fremst handler prosjektet om å ruste opp infrastrukturen mellom ferjestrekningene og etablering av ferjefrie løsninger, noe som gir et bedre tilbud til innbyggerne og utvidede bo- og arbeidsmarkedsområder. Viktige fjordkrysninger er, som nevnt mange ganger, Rogfast, Hordfast og Møreaksen, og også Sognefjorden. De prosjektene som er tatt med i Nasjonal transportplan 2018–2029, bidrar til å redusere reisetiden vesentlig og vil styrke disse bo- og verdiskapingsregionene, som jeg har sagt før. Dette er den desidert viktigste effekten av en ferjefri E39, både i et regionalt, et nasjonalt og et internasjonalt perspektiv.

Senterpartiet er av den oppfatning at de ferjeavløsningsprosjektene på E139 som allerede er prioritert i Nasjonal transportplan, er gode eksempler på den nytten ferjefrie samband vil ha for å utvikle allerede sterke verdiskapingsregioner langs hele Vestlandskysten.

Ferjefrie løsninger på E39 er under planlegging fordi de gir en betydelig innkorting av reisetiden. Det vil ikke være mulig å oppnå den samme reisegevinsten med bruk av ferjer. Vi er selvfølgelig for en utvikling av autonome ferjer og bruken av disse, men vi er imot at dette skal legges inn som et selvstendig alternativ i det videre arbeidet med E39.

**Arne Nævra (SV) [12:44:33]:** Hele prosjektet om ferjefri E39 høres jo både logisk og tilforlåtelig ut – tenk å binde hele det ytre Vestlandet sammen, med en kyststamvei uten ferjer, de forhatte ferjene – eller?

For å vurdere hvor fornuftig dette prosjektet er i dag, må vi ta flere viktige forhold i betraktning. Vi har miljøaspektet – det er åpenbart viktig. Vi har bruken av offentlige midler – jeg ser at finansministeren har kommet inn i salen, så det er kanskje viktig at finansministeren følger med på disse tallene. Vi har næringsutviklingen, f.eks. turistnæringen opp mot annen næring. Punkt fire: Har situasjonen endret seg i det siste? Ja, kanskje har det skjedd noe på den teknologiske fronten.

Aller først til miljøaspektet: Det er ganske åpenbart at vi her snakker om miljømessige sider som er skremmende. Jeg finner ikke én miljøorganisasjon som støtter dette. Hvis noen i salen vet om noen, må de si ifra til meg. Det er vel egentlig bevis nok.

Vi snakker også om kostnader. Vi snakker om investeringer på rundt 200 mrd. kr bare til fjordkrysningene – 200 mrd. kr bare til fjordkrysningene! Hordfast, på 39 mrd. kr – de prøver å presse det ned, vi får se hvordan det går. Møreaksen, på 38 mrd. kr – vi får se hvordan det går. Rogfast, på 17 mrd. kr – vi får se hvordan det går. Vedlikeholdsutgiftene er rundt 8 mill. kr per løpekilometer for firefeltsvei. Det betyr at sånne avstander som Rogfast eller Møreaksen vil koste – hvor mye blir det uten kuleramma foran meg? – et par hundre millioner i året i vedlikeholdsutgifter. Tenk på dette! Vi kan nesten operere eller kjøpe inn ferjer for noen av de summene som går bare til vedlikehold av disse tunnelene.

Vi snakker om vurderinger av trivsel og sikkerhet i disse undersjøiske tunnelene. Trivsel? Det er tvilsomt. Ser de noe under der? Det er tvilsomt. Sikkerhet? Ja, det er ganske viktig. Det skal jeg ikke gå inn på nå, det er ganske åpenbart.

Om næring: Lastebilnæringen sier nei. Det vet representantene i salen. Lastebileierforbundet er imot disse fjordkrysningene med tunneler som er bestemt, der er de på lag med SV. Felles arbeidsmarked blir det sagt, og jeg hørte det også på nytt fra representanten Orten. Eivind Tveter i Møreforskning har argumentert sterkt for at Ålesund og Molde slett ikke blir et felles bo- og arbeidsmarked. Jeg hørte et foredrag av ham. Han sier at bare rundt to prosent pendler lenger enn

45 minutter. Så til tross for en kraftig reisetidsreduksjon, fra to til under én time, tror han at arbeidsmarkedene i Molde og Ålesund bare i begrenset grad kan ses på som et felles arbeidsmarked. Han tror altså ikke at det blir det.

Når det gjelder turistnæringen, er jeg ganske overbevist om at de ser for seg at turistene heller vil se fjord og fjell, de vil ha en kaffe og en svele og ikke sendes under sjøen. Det er et ganske viktig poeng, synes jeg, for vi lener oss ganske mye på turistnæringen nå for tiden.

Har situasjonen endret seg de siste årene innen teknologi? Selvfølgelig har den det. Og det underlige er jo at de fleste her i salen applauderer de elektriske ferjene som nå kommer inn for fullt – 50–60 elektriske ferjer fases inn. Det er fantastisk. Fylkeskommunene går i front. Vi får også kolossen – får jeg vel si – containerskipet Yara Birkeland som skal gå autonomt. Det blir også applaudert! Men å diskutere bare å planlegge autonome, elektriske ferjer på disse enormt kostbare fjordkrysningene, det vil ikke stortingsflertallet være med på! Er det mulig at man egentlig ikke vil utrede det engang? Dette synes jeg er underlig.

Vi har miljøer som SINTEF og andre som står bak oss og sier at dette selvfølgelig er mulig. Ferjene kan skaleres til forskjellige størrelser. De er mer fleksible. Både broer og tunneler er fast fiksert på hver sin side, og vi er bundet til det for evig og alltid. Ferjene kan skaleres, og vi kan også vedta nye steder ferjene skal legges til. Det gir uante muligheter, og i det neste innlegget mitt skal jeg si litt om hva dette betyr for næringen.

Jeg tar opp SVs forslag.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har teke opp det forslaget han refererte til.

**Jon Gunnes (V) [12:49:57]:** Da kan jo jeg si at vi skal stemme imot det forslaget fra SV. Det er fordi Venstre har vært med på et forlik i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan – vedtatt for litt over et år siden – og der synes jeg det står ganske klart at en del fergestrekninger bør erstattes med tunnel- eller bruløsninger. E39 er en av de absolutt viktigste transportårene, særlig for nyttelast og varetransport. Det må man prioritere.

Arne Nævra sier at lastebilnæringen er imot. På de høringene jeg har vært på, har de sagt at de vil prioritere mellom fergeleiene før man går løs på en ny løsning. Det er det jeg har hørt at de vil prioritere, for man har store utfordringer sikkerhetsmessig når det gjelder tunnelene, man har store utfordringer i rasområder, og man har utfordringer med bruer som kan være i for dårlig forfatning, og med å opprettholde en bredde for å få større sikkerhet. Det er tilbakemeldingene jeg har hørt fra bransjen, som ferdes på disse veiene hele tiden. At de er

helt imot at man i det hele tatt skal tenke på nye bru- og tunnelløsninger, har ikke jeg oppfattet. Jeg håper Arne Nævra kan korrigere dette hvis han har hørt noe annet og har noe annet å si til det.

Det er i hvert fall fint at man også tenker på nye tekniske løsninger her. Autonome ferger tror jeg også kommer, og som Helge Orten sa og poengterte ganske kraftig, kan det være behov for dem som en mellomløsning. Det er også viktig å ha med seg, og derfor skal vi fortsatt være innovative og snakke fint om de løsningene. Nå holder man på å elektrifisere, så skal man kanskje ha enda mer automatisering og til slutt kanskje helt førerløse ferger. Det tror jeg også blir framtiden, men at det skal erstatte alle løsningene som er nevnt i NTP, tror jeg det er for tidlig å konkludere med i dag. SV er utålmodig, jeg skjønner det, men vi skal nok ha denne debatten når vi skal prioritere videre framover – det kan være behov for noen justeringer. Men allikevel er dette et for tidlig tidspunkt i forhold til hvor langt vi har kommet med disse løsningene.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:53:25]:** Den teknologiske utviklingen gir oss helt nye muligheter til å utvikle gode, effektive og mer miljøvennlige transportløsninger. Transportsektoren står foran store endringer. Den er i ferd med å reformeres på flere felt. Bilparken elektrifiseres fordi elbilpolitikken virker, og grønn skipsfart er på frammarsj med rammebetingelser som oppmuntrer til utvikling og innovasjon. Vi vet selvsagt at hoveddriverne i utviklingen ikke er politiske, men styres av internasjonale markeder og megatrender. Men politiske vedtak og politisk bestemte rammebetingelser er likevel viktig. Og staten er i seg selv en viktig markedsaktør.

I tiden som kommer, vil vi, og må vi, bruke ressursene våre mer effektivt. Det vil utvikles nytt og mer miljøvennlig drivstoff, bruken av intelligente transport-systemer vil gi mer effektive løsninger, og en mer moderne og tilpasset infrastruktur vil gi en bedre transporthverdag for alle. Dette ønsker Kristelig Folkeparti velkommen. Særlig viktig er det med løsninger som reduserer utslippene fra transportsektoren.

I representantforslaget peker forslagsstillerne på det potensialet som ligger i å ta i bruk nye, utslippsfrie og autonome ferger. Det er vel ingen tvil om at autonome ferger vil komme, og at det vil være en del av transportløsningene framover. Det er allerede en realitet. Derfor mener vi i Kristelig Folkeparti at det er bra at både flertallet i komitéinnstillingen og Samferdselsdepartementet nå så tydelig gir uttrykk for at de vil følge utviklingen av autonome løsninger tett. Dette bør tas med i vurderingen når nye fergesamband skal lyses ut. Vi vet at teknologien foreløpig er på utprøvningsstadiet, men som

flertallet i innstillingen skriver, kan teknologien på sikt bidra til å gi et bedre tilbud for de reisende på de fergestrekningene der det ikke er hensiktsmessig å erstatte ferge med fast samband.

Vi skal fatte framtidsrettede og gode politiske vedtak, som utvikler sektoren videre også når det gjelder autonome transportmidler. Men vi må nok sette dette inn i en litt annen sammenheng enn det SV gjør her, så for min del viser jeg til flertallets begrunnelse i innstillingen. Kristelig Folkeparti slutter seg selvsagt også til de vurderingene som er gjort i Nasjonal transportplan hva gjelder E39. Vi stemmer derfor for komiteens innstilling.

**Statsråd Jon Georg Dale [12:56:30]:** Dette representantforslaget frå SV er i utgangspunktet ikkje noko teknologiforslag. Regjeringspartia er for ny og moderne teknologi. Vi er for å leggje til rette for autonome ferjer, men dersom ein først skal definere dette representantforslaget, trur eg det er ein fordel at eg brukar bakgrunnen min frå slaktarfaget. Dette er eit målretta angrep på bu- og arbeidsmarknadsregionane som vil vere i utvikling som følgje av ferjefri E39. Det er eit heilt målretta angrep mot at regionane på Vestlandet skal oppleve den same dynamikken som intercityutbygginga bidreg til på det sentrale Austlandet. Dette plasserer SV som det det er: eit parti som ikkje er oppteke av å byggje bu- og arbeidsmarknadsregionar og leggje til rette for næringstransport på Vestlandet. Det er det dette forslaget i utgangspunktet går ut på.

Så kan vi alltid halde på i denne diskusjonen om autonomi og nye teknologiske løysingar – kjempebra, ekstremt mykje spennande. Norske forskingsmiljø ligg langt framme. Vi oppdaterer regelverket lynraskt frå regjeringa si side for faktisk å leggje til rette for å teste og prøve ut ny teknologi, men dette forslaget handlar ikkje om det. Det handlar om at SV ikkje vil bruke pengar på å byggje bu- og arbeidsmarknadsregionar på Vestlandet. Då får vi kalle ein spade for ein spade, og dette er eit målretta angrep på bu- og arbeidsmarknadsregionane på Vestlandet.

Bedriftene i dei regionane som er med og byggjer landet, som sørgjer for verdiskaping, som sørgjer for at vi har eksportvarer i dette landet, som bidreg til handel, vekst og velferd, seier kvar gong vi besøkjer dei, at det er to utfordringar dei har: Det eine er skattetrykk, og det andre er for dårleg infrastruktur. Så har Stortinget gjennom Nasjonal transportplan teke aktive steg for å kome langt lenger i neste NTP-periode – for å byggje nye bu- og arbeidsmarknadsregionar i Rogaland, for å byggje nye bu- og arbeidsmarknadsregionar i det fylket som vert heitande Vestland, for å byggje nye bu- og arbeidsmarknadsregionar i Møre og Romsdal. Dette forslaget er

ikkje noko anna enn eit solid forsøk på å reversere den utviklinga som no er på gang.

Vi skal då jobbe med teknologi. Også på bruløysingar er det ei enorm teknologisk utvikling for å få ned kostnadene, som plutselig er SVs kronargument i samband med desse investeringane. Det tenkjer dei aldri på når dei skal bygge ut jernbanen på Austlandet, men her er det viktig. Det er klart at vi skal få ned kostnadene. Det jobbar vi aktivt med. Berre på fjordkryssinga på Hordfast gav regjeringa beskjed om at dersom ein skulle halde på dei prioriteringane som ligg i Nasjonal transportplan, måtte kostnadene ned. Kva skjedde så? Jo, berre hittil har ein sagt at ein skal klare å få ned kostnadene med ytterlegare 8 mrd. kr. Det er klart at vi ikkje skal bruke skattebetalerane sine pengar dersom vi kan la vere, men då kan vi ikkje bruke teknologidiskusjonen om autonome ferjer til å fortrenge nødvendige samferdselsprosjekt på Vestlandet. Difor er eg veldig glad for at Stortinget gjer det einaste rette med dette forslaget – legg det til side og forhåpentlegvis gløymer det så raskt som mogleg.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Arne Nævra (SV) [13:00:15]:** Det var vel ikke så overraskende at jeg tok ordet.

Jeg hadde først et veldig positivt syn på den nye samferdselsministerens debattform, det hadde jeg, men nå begynner jeg å tvile lite grann. Han sier altså rett ut at dette er et angrep på arbeidsmarked og næringsliv – jeg fikk det ikke helt med meg – mer enn det er et forslag om ny teknologi, som er miljøvennlig, og som vil være framtidrettet. Han sår altså tvil om motivasjonen for forslaget vårt. Det synes jeg er leit – det er nå én ting – og jeg synes det tenderer til å være uredelig.

Mener ikke statsråden at veien mellom fergene er det største problemet – eller er det fergene i seg selv?

**Statsråd Jon Georg Dale [13:01:19]:** Dei av oss som bur og lever på Vestlandet, veit at også vegane mellom ferjestrekningane openbert er utfordrande. Men det er fjordkryssinga som gjer at vegen stoppar klokka elleve om kvelden, som gjer at om ein ikkje rakk siste ferja, kom ein ikkje dit ein skulle med varene sine, eller heim igjen. Ein fekk ikkje ut dynamikken som gjorde at ein hadde meir fleksible arbeidstider, ganske enkelt fordi ferja ikkje gjekk tidleg nok, eller slutta å gå for tidleg. Difor meiner eg, ikkje berre på bakgrunn av representantforslaget, men på bakgrunn av den argumentasjonen representanten Nævra sjølv framførte i innlegget sitt, at dette openbert ikkje er eit teknologiforslag. For teknologidelen av dette er eg for, men når ein systematisk koplar det til ferjefri E39 med argumentasjonen at den vert for dyr å realisere, så det bør vi ikkje gjere, viser ein

sitt sanne ansikt. Dette er eit målretta angrep på dei bu- og arbeidsmarknadsregionane som treng utvikling på Vestlandet, og difor er eg glad for at Stortinget seier nei.

**Arne Nævra (SV) [13:02:22]:** Jeg takker for et svar som var ganske likt det forrige.

Har statsråden noen gang reflektert over hvordan regjeringen kunne brukt 200 mrd. kr – la oss ta det som et tankeeksperiment – mellom fergene på Vestlandet? La oss si at SV hadde støttet at hele den summen hadde gått dit. Hadde vi fortsatt vært vestlandsfiendtlige eller fiender av et felles arbeidsmarked på Vestlandet? Kan statsråden forestille seg hvor mye vei – sikrere vei, midt-delere, gul stripe, skuldre, rettere vei, rassikker vei – han kunne fått for 200 mrd. kr?

**Statsråd Jon Georg Dale [13:03:17]:** Ja, naturlegvis ville det ha hjulpet veldig på på Vestlandet, som på alle andre plassar, men det ville ikkje ha fjerna fjordane, og det er det som er den grunnleggjande strukturelle utfordringa.

Eg høyrer på representanten frå SV at det kan verke som det er lenge sidan han var på Vestlandet, i alle fall på kveldstid, og såg næringstransporten som stoppar opp fordi ferja ikkje går, og såg at ein vel overgangar, også fjellovergangar, som ein eigentleg ikkje er skodd for, som gjer at varene stoppar opp, som gjer at befolkninga i Molde i realiteten i dag ikkje klarer å pendle til Ålesund, men ville ha klart det i framtida, som gjer at befolkninga i Sunnhordland aktivt og attraktivt når Bergen som bu- og arbeidsmarknadsregion når Hordfast kjem. Det er det det grunnleggjande sett handlar om, og det som overraskar meg, er at det er den argumentasjonen SV brukar når dei skal bygge ut intercity på Austlandet, mens dei nektar å bruke han når dei skal bygge ut E39 på Vestlandet.

**Arne Nævra (SV) [13:04:21]:** Jeg synes det er leit at det her brukes metoder og en taleteknikk som gjør at vi mistenkes for å sette Østlandet opp mot Vestlandet. Jeg kjenner til at forrige statsråd gjorde det samme. Han gikk ut i flere lokalaviser og antydet det, og det måtte vi svare på. Men jeg skal ikke ta en tidligere statsråd på mer enn dette.

Har statsråden, for å ta et nytt regnestykke, vurdert hvor mange avganger vi kunne hatt på fergene etter klokka elleve, og hvor mye champagne som kunne vært servert på den gratis, for de midlene vi her snakker om? Antakelig kunne de gått i ett sett hver halvtime for de midlene vi snakker om. Så det argumentet må jeg si er veldig svakt når det gjelder bruk av midler og hyppighet på ferger.

**Statsråd Jon Georg Dale [13:05:13]:** Ikkje berre av omsyn til Kristeleg Folkeparti, men òg av omsyn til trafikksikkerheita vil eg rå frå kombinasjonen å køyre bil og å drikke champagne – også på ferjer på Vestlandet.

No trur eg vi er ved kjernen i saka: Det er jo openbert at SV har gløymt korleis det er å bu og leve i desse områda. Det er det eg meiner openbert viser seg i dette representantforslaget, for det handlar om at vi faktisk ikkje har noko val. Vi må i bil, og vi må i ferje i dag. Og vi veit, dei av oss som bur der, at gong etter gong er ferja hindret for nye bu- og arbeidsmarknadsregionar, for større fleksibilitet for familiar, for større fleksibilitet og auka lønnsemd for norsk næringsliv.

Det er greitt for meg at SV meiner det dei gjer, men eg synest ikkje det er greitt at ein ikkje er reieleg på kva forslaga inneber. Difor har eg kalla dette, og vil kalle det igjen, eit målretta angrep på nye bu- og arbeidsmarknadsregionar på Vestlandet.

**Arne Nævra (SV) [13:06:18]:** Jeg registrerer at statsråden ikke vurderer mitt spørsmål og mine kommentarer. Han snakker på siden av mitt spørsmål. Jeg vil gjerne ha en vurdering av om ikke hyppige avganger for deler av de midlene det koster med tunneller eller bruer, kunne avhjulpet det problemet som statsråden nevner, med for sjeldne avganger på fergene. Det er jo et vesentlig spørsmål.

Dessuten må jeg bare si at jeg har vært ganske mye på Vestlandet. I mitt gamle liv gikk jeg etter hjorten på Vestlandet – det kan jeg si til statsråden – og jeg vet hvordan det ser ut på Vestlandet, jeg vet at det er mye rasfare og skredfare der. Noen av midlene burde kanskje også gått til det.

**Statsråd Jon Georg Dale [13:07:11]:** Det siste har representanten heilt rett i. Det er difor Noreg held seg med ei regjering som satsar på vegbygging – av og til til sterk kritikk frå Sosialistisk Venstreparti.

Eg veit at det kan gå ferjer oftare om ein kjøper fleire ferjer og let dei gå oftare. Det erkjenner eg, men då er vi vestlendingar altså forplikta til ferje til evig tid, der andre delar av landet får større bu- og arbeidsmarknadsregionar, med den dynamikken det utløyser. Det tapar næringslivet på, det tapar innbyggjarane på, og det vil medføre at det som SV ofte kritiserer oss for, nemleg sentralisering i og rundt storbyane, vil få ytterlegare fart, ganske enkelt fordi ein må flytte dit om ein skal bu og ha arbeid der. Det er en politikk som er fullstendig distriktsfiendtleg, det er ein politikk som øydelegg bu- og arbeidsmarknadsregionane på Vestlandet, og det er ein politikk eg rår frå.

**Presidenten:** Replikordskiftet er då omme.

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

**Arne Nævra (SV) [13:08:36]:** Jeg har lyst til å ta fram et ganske viktig poeng her, ved å referere til statsråden og statsrådens uttalelser før i dag i andre saker, der han har henvist til utredning hele tiden. Han har henvist til at det ene og det andre må utredes først, og i prinsippet er jeg selvfølgelig helt enig i det. Vi skal ikke ta feil avgjørelser eller avgjørelser på feil grunnlag. Men i dette tilfellet vil altså ikke statsråden utrede muligheten for – og spare inn en hel masse skattepenger eller anvende dem på en annen måte som er bra for norsk næringsliv – å kunne utvikle den maritime industrien vår. Han vil ikke engang være med på å ta det med i planleggingen av mulige fjordkryssinger, alternativet til tunneler og bruer.

Er det slik at statsråden – jeg må spørre meg selv og vil gjerne stille spørsmålet til statsråden – heller ikke tar de teknologiske miljøene på alvor? SINTEF støtter oss i at det er absolutt mulig, relevant og aktuelt å ta det med i planleggingen, og det kan være mye å hente. Mens vi står her og prater, sitter det folk og planlegger alle slags tekniske løsninger for fjordkryssinger – alle slags. Foreløpig er det brukt 1,3 mrd. kr, kanskje 1,4 – i sommer ble det sagt 1,2 mrd. kr – på å planlegge noe som det kanskje ikke blir noe av. Jeg tror det er flere her i salen som kommer til å få kalde føtter etter hvert, når de ser kostnadene og hvilke muligheter som foreligger med autonome nullutslippsferjer. Det er beklagelig at man ikke er mer framoverlent i denne salen enn at man velger gammel teknologi og teknologi som ikke vi i Norge, spesielt, er flinke til å eksportere – det er ikke her vi er i førersetet, det er i maritim industri.

Jeg vil si, som et viktig argument til slutt: Husk på at i dette grønne skiftet som vi alle ønsker oss, i hvert fall verbalt, må vi ha disse konkrete knaggene å henge det på. Vi ser det i forbindelse med innfasing av elektriske ferjer, nullutslippsferjer, vi ser det i forbindelse med debatten rundt miljøkrav til kystruteanbudet, f.eks., vi ser det på de offensive forslagene til Hordaland fylkeskommune, vi ser det for Trøndelag, med hurtigbåtene, som skal ha nullutslipp. Den maritime industrien selv, i stor grad, ønsker at vi skal være i forkant. Teknologi innenfor autonome ferjer kan vi eksportere, det er et veldig godt bein å stå på i det skiftet vi må igjennom. Og så er det slik at man vil ikke være med på å planlegge eller utrede det, sammen med de andre alternativene – det er litt skuffende.

**Øystein Langholm Hansen (A) [13:11:53]:** Jeg vil gjerne kommentere Nævras utsagn. Han snakker mye om teknologiutvikling. Det skjer, som statsråden sa, stor teknologiutvikling i broløsningene både for å få

ned kostnadene og for sikkerheten ved å krysse fjordene med bro. I tillegg utvikles det stor teknologi når det gjelder både tunnel og tunnelsikkerhet. På bakgrunn av de lange tunnelene i Rogaland – både Rogfast og Ryfast, som åpner neste år – er det opprettet noe som kalles Norwegian Tunnel Safety Cluster, som er det største clusteret på tunnelsikkerhet i Europa, om ikke i verden. Det er 150 bedrifter med i clusteret.

Til næringsaspekt og arbeidsregioner, som representanten Nævra nevnte: Både LO og NHO, spesielt fra Vestlandet, reiste samlet inn til Stortinget og ba om å få en ferjefri E39 som også inneholdt opprustning. Det var med støtte fra organisasjonene sentralt.

Helt til slutt, for ikke å dra denne debatten lenger ut enn nødvendig, kan jeg til min egen forundring si at jeg i denne saken er – om ikke enig i retorikken til statsråden – fullstendig enig i innholdet i hans utsagn om arbeidsregioner.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 3.

Etter ønske frå komiteen vil presidenten føreslå at sakene nr. 4 og 5 vert debatterte under eitt. – Det er vedteke.

Sak nr. 4 [13:14:01]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO<sub>2</sub>-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter (Innst. 41 S (2018–2019), jf. Prop. 91 LS (2017–2018))*

Sak nr. 5 [13:14:43]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO<sub>2</sub>-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter (Innst. 42 L (2018–2019), jf. Prop. 91 LS (2017–2018))*

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

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

– Det er vedteke.

**Ingalill Olsen (A) [13:15:27]** (ordfører for sakene nr. 4 og 5): Proposisjon 91 LS for 2017–2018 inneholder forslag til lovvedtak og stortingsvedtak og gjelder endring i vegtrafikkloven med krav til CO<sub>2</sub>-utslipp, samtykke til godkjenning av EØS-komiteens innlemmelse samt forordninger og tilhørende rettsakter. Det gjelder altså samme sak, men behandles både som lovvedtak og som sak. Vi har av praktiske grunner slått dette sammen.

Denne saken angir krav om gjennomsnittlig tillat CO<sub>2</sub>-utslipp fra henholdsvis nye personbiler og varebiler. Det er viktig å poengtere at utslippskravene ikke er rettet mot den enkelte bileier eller bilkjøper, men mot bilprodusentene. Sånn sett vil ikke denne saken berøre Norge direkte da vi ikke har bilprodusenter her i landet.

Forslaget er positivt for miljøet og vil føre til lavere utslipp. Det er en positiv sak for miljøet, helt åpenbart. Som saksordfører har jeg vært kontaktet av flere miljøer som er svært positive til dette forslaget, som synes det er veldig bra og har vært opptatt av at vi skulle godkjenne det. Det er også komiteen. Og komiteens tilråding er enstemmig og anbefales av en samlet komité.

**Jonny Finstad (H) [13:17:10]:** Dette er gode nyheter fra EU. Det står i saken at det ikke har betydning for Norge – det refererte også sakens ordfører til – da vi alle vet at vi ikke har bilprodusenter i Norge. Men det har faktisk betydning. Bilprodusentene får et samlet krav fra EU når det gjelder utslipp, og det betyr at de må produsere et visst antall utslippsfrie kjøretøy. Som vi alle er kjent med, er vi veldig glad i elektriske biler i Norge, og dette vil føre til at det blir produsert flere elbiler. Det betyr at vi får et større utvalg. Spesielt er vi veldig glad for at vi kommer til å få et større utvalg i de bilene som næringslivet etterspør, nemlig varebiler. Så det er også gode nyheter for bilforhandlerne i Norge, og det er gode nyheter for oss politikere som er opptatt av å få ned utslippene fra transport. Det er litt artig å kommentere en positiv nyhet fra EU på Stortingets talerstol.

**Statsråd Jon Georg Dale [13:18:55]:** Eg skal ikkje trekkje dette vesentleg ut i tid, for det er enkelt sagt inntaking av forordningar som reelt sett bidreg til at ein har større mogelegheit til å regulere bilprodusentane. Utover det ser eg at komiteen har gjort eit grundig og solid arbeid med relativt få merknader. Eg har difor

tenkt å avslutte innlegget og glede meg til replikkordskiftet.

**Presidenten:** Statsråden får glede seg, for ingen har bedt om ordet til replikk.

Fleire har heller ikkje bedt om ordet til sakene nr. 4 og 5.

Sak nr. 6 [13:19:34]

*Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av Skatteetatens kontroll med prising av transaksjoner i interessefellesskap over landegrensene (Innst. 62 S (2018–2019), jf. Dokument 3:12 (2017–2018))*

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

Vidare vil presidenten føreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve høve til inntil 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.

**Carl I. Hagen (FrP) [13:20:29]** (ordfører for saken): Den globale handel foretatt av internasjonale selskaper har aktualisert utfordringer med at overskudd flyttes ut av Norge som selskapsinterne transaksjoner over til land med lavere skattesatser, såkalt internprising. Når denne regjering reduserer skattesatsene, kan vi forvente at det kanskje blir noe mindre av dette.

Det har de siste årene vært en rekke avsløringer av hvordan internasjonale selskaper har prøvd å unndra seg beskatning i Norge. For å forhindre skatteflukt skal internprising etter norsk lovgivning skje etter armlengdeprinsippet, dvs. at priser og vilkår for varer og tjenester skal settes som om de var inngått mellom uavhengige parter. Regelverket på internprisingsområdet bygger på internasjonalt utviklede retningslinjer. Internasjonalt samarbeid på dette området er av stor betydning, og vi er glad for at regjeringen deltar aktivt i dette.

Målet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å vurdere skatteetatens kontroll med slike transaksjoner og resultatene av slik kontroll. Skatteetatens kontroller fra 2009 til 2016 har medført inntektskorrigeringer i størrelsesordenen 79 mrd. kr, eller om lag 10 mrd. kr årlig.

Riksrevisjonens hovedfunn og anbefalinger er:

Skatteetaten gjennomfører få kontroller av internprising, men de kontroller som gjennomføres, medfører

betydelige inntektskorrigeringer. Riksrevisjonen anbefaler at det vurderes flere kontroller.

Gjennomføringstiden for internprisings saker er lang, og det er uklare tidsfrister. Riksrevisjonen anbefaler at plikten til å levere nødvendig dokumentasjon om internprising og frister klargjøres. I tillegg bør det vurderes om sanksjonsmidlene i internprisings saker er tilstrekkelige, og om de brukes i tilstrekkelig grad.

Finansdepartementet har ikke god nok oversikt over de skattemessige effektene av internprisingskontrollene, og denne bør forbedres, ifølge Riksrevisjonens anbefaling.

Komiteen mener det er viktig å intensivere arbeidet for å sikre skattegrunnlaget og for å hindre konkurransevridning med hensyn til norske selskaper. Et annet aspekt som komiteen fremhever, er at tapet av skatteinntekter, som kan komme opp i milliardklassen, også kan forverre konkurransesituasjonen for norske bedrifter.

Komiteen viser til at Riksrevisjonen mener det gjennomføres for få kontroller med internprising, og at det derfor er en mulighet for at staten over tid kan tape betydelige skatteinntekter som resultat av de betydelige inntektskorrigeringer som følge av de gjennomførte kontroller. Vi anbefaler derfor at Finansdepartementet vurderer om omfanget av internprisingskontroll er tilstrekkelig og gitt den nødvendige prioritet.

Komiteen har merket seg at statsråden mener at skatteetaten er nærmest til å vurdere sin ressurs- og virkemiddelbruk basert på risiko og vesentlighet, og derfor er best egnet til å prioritere ressursene mellom de ulike oppgaver og områder. Jeg regner med at skatteetaten også vurderer denne rapporten fra Riksrevisjonen meget nøye.

Komiteen har merket seg at skatteetaten fra 1. januar 2019 vil bli omorganisert slik at dagens geografiske inndeling i regioner vil bli erstattet med enheter med landsdekkende ansvar for hver sine fagområder. Ansvaret for internprising vil bli lagt til en egen internprisingsseksjon, som vil få et landsdekkende ansvar. Komiteen viser til at målet er å styrke skatteetatens arbeid med internprising, herunder gi mulighet for felles risikovurderinger, kontrollutvelgelse og en helhetlig virkemiddelbruk.

Komiteens merknader er i det store og hele enstemmige, med et par unntak. Riksrevisjonen vurderer det som kritikkverdige at Finansdepartementet ikke har foretatt evalueringer og analyser av de skattemessige effektene av inntektskorrigeringene i internprisings saker. Komiteens flertall, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, slutter seg – ikke uventet – til denne vurderingen. De øvrige partier gjør ikke det.

Avslutningsvis kan det være på sin plass å nevne at målet for skatteetaten ikke er størst mulig proveny, men



at skattyterne betaler riktig skatt til rett tid. Dersom skatteetaten skulle styres etter et mål om størst mulig proveny, kunne dette gi uheldige incentiver, og derfor understreker også en samlet komité at det er korrekt skattegrunnlag og korrekt skattevedtak som er det viktigste.

**Dag Terje Andersen (A) [13:25:38]** (komiteens leder): Jeg kan i all hovedsak slutte meg til saksordføreren innlegg. Hvis jeg ser bort fra den lille tilleggsmerknaden om skattelettelsens velsignelser også på dette området, var det dekkende for en i all hovedsak felles merknad fra komiteen.

Jeg vil understreke alvoret i denne saken, for vi ser jo nå, og det tror jeg også finansministeren har uttalt seg om som et aktuelt problemområde framover, den stadig større tendensen til at multinasjonale selskaper ved internprising kan klare å flytte overskudd og sånn sett ikke komme i skatteposisjon i de land verdiene faktisk skapes. Jeg er glad for at det er så stor grad av enighet om det.

Men nettopp derfor vil jeg kort nevne, før finansministeren har ordet – sånn at jeg kanskje til og med slipper å ta replikk – at jeg håper at finansministeren kommenterer det faktum som saksordføreren var inne på på slutten, at den kritikken som er fremmet fra Riksrevisjonen, får sin tilslutning ikke fra en samlet komité, men fra et flertall i komiteen. Og kanskje enda mer spesielt: Når det gjelder det som er veldig vanlig i kontrollkomiteen, at vi gjentar og gir vår tilslutning til de anbefalinger, eventuelt deler av de anbefalinger, som Riksrevisjonen har kommet med, så gjør altså flertallet det – alle unntatt Høyre og Fremskrittspartiet. De er altså ikke med på de anbefalingene. Derfor synes jeg er det betimelig å si – dette saksområdet er viktig, så jeg synes jeg må få lov – at det i svarbrevet fra finansministeren til Riksrevisjonen i noen grad pekes for mye på fagetatene, altså på skatteetaten. Det er klart at det er de som driver det daglige og det faglige, men allikevel er det sånn at vi fra Stortingets side kjenner bare statsråden. Og på dette saksområdet – hvis vi er enige om viktigheten av det, som jeg har inntrykk av at vi er – er det også viktig at statsråden selv tar et ansvar for å implementere f.eks. de anbefalinger som Riksrevisjonen kommer med.

Derfor vil jeg oppfordre statsråden til i sitt innlegg å kommentere om hun tar kritikken fra Riksrevisjonen på alvor, sånn som flertallet har gitt sin tilslutning til i komiteen, men ikke minst hvorvidt de anbefalinger som Riksrevisjonen har lagt fram, og som et klart flertall gir sin tilslutning til, vil ligge til grunn for statsrådens videre arbeid med et så viktig saksområde både for norsk næringsliv og for norsk skatteevne.

**Statsråd Siv Jensen [13:28:41]:** Skatteetatens innsats på internpringsområdet er viktig for å trygge det norske skattegrunnlaget. Samtidig er dette et av de mest utfordrende områdene for både skatteetaten og for skattemyndigheter i andre land.

Internprising handler om å fastsette riktig pris i avtaler mellom nærstående selskaper. Dette er et viktig arbeid fordi feil prising typisk vil redusere selskapenes inntekter i Norge. Det omtaler man gjerne som overskuddsflytting, noe som kan gi lavere skatteinntekter.

Jeg er enig i at kontroll av internprising er viktig. Skatteetatens kontroller gir betydelige inntektskorreksjoner. La meg med en gang understreke at disse inntektskorreksjonene ikke nødvendigvis er det samme som økt inntekt til staten. Vedtakene påklages ofte, og mange selskap har fremførbare underskudd.

Jeg har likevel stor forståelse for at komiteen er opp-tatt av å sikre provenyet fra disse sakene. Disse enkeltbeløpene må likevel holdes opp mot det samlede provenyet som skatteetaten sørger for – godt over 1 000 mrd. kr hvert år. Jeg mener det samlede provenyet blir best ivaretatt ved at skatteetaten får gjøre en helhetlig vurdering i prioriteringen av ressursene som etaten rår over.

Et særtrekk ved arbeidet med internprising er at endringer fra norske skattemyndigheter kan resultere i dobbeltbeskatning dersom det ikke gjøres tilsvarende endringer hos parten i det andre landet. Internpriser fastsettes sjelden ut fra eksakte størrelser, men som et resultat av flere skjønnsmessige vurderinger. Det er ikke alltid opplagt hva som er riktig pris.

Disse forholdene medfører at skatteetatens kontroll av internprising er komplisert og tidkrevende, med behov for spesialisert fagkompetanse. Det er derfor begrenset hvor mange saker skatteetaten kan kontrollere.

Jeg mener skatteetaten jobber godt på dette området. Det har de senere årene vært en satsing på internprising i etaten, noe også Riksrevisjonen viser til. Etaten bruker nå om lag 100 årsverk på internprising.

Rammebetingelsene for dette arbeidet vil bli enda bedre med ny organisering av skatteetaten fra nyttår. Miljøene som arbeider med internprising i etaten, vil da bli samlet i én enhet, som også saksordføreren redegjorde for. Dette gir bedre muligheter for felles risikovurderinger og kontrollutvelgelse og mer helhetlig virkemiddelbruk.

Jeg har merket meg Riksrevisjonens funn og anbefalinger om skatteetatens kontroll på dette området og vil følge opp etatens videre arbeid med dette. Og til komitélederens spørsmål: Jeg tar alltid synspunkter og kritikk fra Riksrevisjonen på alvor. Jeg mener det er viktig å gå grundig gjennom det og følge det opp på en ordentlig måte, og jeg er enig i at det kan være fornuftig å gjøre

nærmere vurderinger av om skatteetatens sanksjonsmidler er tilstrekkelige. Departementet vil i 2019 sette i gang en evaluering av dokumentasjonsreglene som selskapene må følge i internprisingen. En vurdering av sanksjonsmidlene bør ses i sammenheng med dette arbeidet.

Så vil jeg understreke at fremgang på internprisingsområdet også forutsetter internasjonalt samarbeid, og at vi fortsatt deltar i arbeidet med å utvikle gode internasjonale standarder. Her har vi allerede oppnådd mye, bl.a. gjennom OECDs BEPS-prosjekt. I tillegg til oppfølging av OECDs retningslinjer for internprising har regjeringen tatt flere initiativ til å motvirke overskuddsflytting, bl.a. ved å styrke rentebegrensningsregelen og innføre land-for-land-rapportering til skattemyndighetene.

Vårt mål i det internasjonale arbeidet er å bidra til gode og omforente løsninger som både skattlegger multinasjonale selskaper effektivt, reduserer muligheten for uønsket skattetilpasning og forhindrer dobbeltbeskatning. Dette arbeidet er viktig for regjeringen.

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

Sak nr. 7 [13:32:48]

*Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes satsing på bioenergi for å redusere utslipp av klimagasser (Innst. 53 S (2018–2019), jf. Dokument 3:9 (2017–2018))*

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

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

– Det er vedteke.

**Nils T. Bjørke (Sp) [13:33:45]** (ordførar for saka): Me er eit land som er heldig stilt når det gjeld tilgang på energi. Ja, sjølv om me ser bort frå olja, har me stort potensial for vidare utvikling av bl.a. bioenergi, vindkraft, vasskraft og andre miljøvenlege energikjelder.

Biogass er ein del av bioenergien med stort potensial, men denne saka handlar i hovudsak om annan bioenergi, særleg frå skogen. Bioenergien ligg praktisk talt utanfor husa våre, i skog og mark. Det vart sett djerve mål i 2008, då Stortinget til liks med den dåverande regjeringa sette seg som mål å auka utbygginga av bioenergi med inntil 14 TWh innan 2020. Resultatet ligg no føre

i Riksrevisjonens rapport: Ein har berre nådd puslete 1,6 av dei 14 TWh ein sette seg som mål.

Riksrevisjonen peikar på tre hovudutfordringar. Den eine er liten vekst i forbruket av bioenergi, som eg har vore inne på. Den andre er at verkemiddel som styresmaktene har brukt, har gjeve svake resultat. Det tredje Riksrevisjonen har kome fram til, er mangelen på overordna mål og strategiar for auka produksjon.

Om ein vil byggja ei næring på lang sikt, må styresmaktene sørgja for at dei langsiktige rammevilkåra for næringa er til stades. Slik har det diverre ikkje vore for bioenerginæringa her til lands. Difor er eg glad for at komiteen, uavhengig av parti og ulike regjeringar, er sjølvransakande når det gjeld ulike grep som er tekne dei siste åra. Ved å endra rammevilkåra frå år til anna har det ikkje vore lett å byggja opp næringa. Kva hadde t.d. oljenæringa vore her til lands om ho skulle hatt vilkår der me over natta endra ramma for både skattar og avgifter? Den satsinga på bioenergi som har skjedd dei siste åra, har nærmast kome på trass av, ikkje på grunn av, politiske styresmakter. Slik kan det ikkje halda fram, og komiteen legg til grunn at statsrådene og regjeringskollegiet vil fylgja opp den samordninga som Riksrevisjonen og ein samla komité har etterlyst overfor bioenerginæringa.

Noreg har som mål å vera langt framme i bioenergisatsinga. Men for å fremja bioenergien her til lands må det leggjast til grunn politisk vilje. Marknad åleine er ikkje nok til å fremja bioenerginæringa. Skal me sikra Noreg som ein stor energiaktør også etter oljealderen, må me ha eit mykje større tempo på dette området.

Gjennom komitéarbeidet har det kome fram frå alle hald at me vil vera med på å leggja til rette for ei framtidsretta omstilling av næringslivet i ei grønar retning. Eit rakrygga og framtidsretta grønt næringsliv, lokal eigarskap og forankring er, slik eg ser det, nøkkelen til eit mangfald av arbeidsplassar over heile landet.

Bioenergi handlar i all hovudsak om å setja naturen i arbeid på ein skånsam måte. Me må i dette arbeidet aldri mista hovudmålet av syne, nemleg eit betre klima ved å redusera klimagassutsleppa. Energien frå biologisk materiale som bioenergi er med på å frigjera CO<sub>2</sub>, som allereie er ein del av det naturlege krinsløpet. Det handlar om fjernvarme, lokale energisentralar, industrivarme, hus, næringsbygg og offentlege bygg som brukar dette som varmekjelde.

Bioenergi er i det heile eit einaste stort kinderegg, og i dette kinderegget er det fem ting på ein gong: Det er betre klima, tilgang på fornybare ressursar, lokal ressursutnytting, lokal verdiskaping og tryggleik for energilevering. Men for at me skal få god nytte av bioenergien, må verkemidla målrettast, og den risikovillige kapitalen må verta tilgjengeleg for nye prosjekt. Me må sikra at dei

fornybare naturressursane våre vert bygde ut på ein måte som sikrar at både utbyggar og lokalsamfunn får sin rettmessige del av verdiane som vert skapte.

Riksrevisjonen har kome med ei tilråding om at dei tre involverte departementa må evaluera resultatane, etablere ei felles forståing av dei måla og føresetnadene som er sette, og utarbeida ein felles strategi for bioenergien her til lands for å sikra ei best mogleg og føreseieleg framtid. Dette har komiteen slutta seg til.

Som ordførar for saka har eg saman med komiteen sagt i innstillinga vår at dette området burde vera tema for ei eiga stortingsmelding, nettopp for å få til ei felles forståing, som ser ut til å vera naudsynt å få på plass. Men la meg for eiga rekning leggja til: Det er ikkje berre departementa som må samordna seg med kvarandre, det same bør direktorata som i dag òg er med på å leggja premissa for næringa framover.

Til slutt: Det er mange aktørar rundt omkring i det langstrakte landet vårt som står klare og ynskjer å vera med i det vidare arbeidet og få på plass meir bioenergi. Målet må vera at dei som er verdikjeda for dette, på sikt kan vera med på å byggja Noreg vidare som ein energinasjon med fleire bein å stå på.

Eg er glad for at me har ein felles innstilling frå alle. Så er her til slutt éin særmerknad, som eg reknar med at representanten vil leggja fram sjølv. Eg takkar komiteen for godt samarbeid.

**Statsråd Ola Elvestuen [13:39:15]:** Først vil jeg takke komiteen for arbeidet med Riksrevisjonens rapport.

For å nå de klimamålene som Norge har satt seg, må vi dreie produksjon og forbruk i klimavennlig retning – og det må skje raskt. Vi må ta i bruk nullutslippsløsninger der det mulig, og vi må benytte bioenergi til å erstatte fossil energi. Regjeringen legger stor vekt på å følge opp de mål og virkemidler som vedtas av Stortinget. Det er derfor innført en rekke virkemidler for å støtte økt produksjon og bruk av bioenergi de siste årene.

Innovasjon Norge gir støtte til bioenergi i landbruket og til pilotanlegg for biogass. Det gis også støtte over jordbruksavtalen til levering av husdyrgjødsel til biogassanlegg.

Enova gir støtte til bl.a. fjernvarme, som legger til rette for økt bioenergiproduksjon. Enova støtter også produksjonsanlegg for biogass, avansert biodrivstoff samt biogasskjøretøy. Enova har også gitt betydelig støtte til produksjon av biopellets og biokull fra skogråstoff. For eksempel støttes et nytt biokullanlegg på Follo med 138 mill. kr.

I elsertifikatordningen kan kraftproduksjon basert på bioenergi få støtte på lik linje med annen fornybar kraftproduksjon. Biodrivstoff fremmes sterkt gjennom omsetningskravet for biodrivstoff til veitrafikk. Omset-

ningskravet trappes opp, og i 2020 vil det være på 20 pst. Fra 2017 er det innført et delkrav om andel avansert biodrivstoff, som også trappes opp. Dette vil gi sterke incentiver til å benytte f.eks. biodrivstoff fra skogråstoff. Fra 2020 innfører vi omsetningskrav også for luftfarten.

Bruken av bioenergi har de siste årene økt betydelig i transportsektoren og innen fjernvarme. I treforedlingsindustrien har bruken falt, og i husholdningene kan bruken variere, avhengig av vintertemperatur. Vedvarende lave strømpriser har gjort bioenergi mindre konkurransedyktig. Innen treforedlingsindustrien, som tradisjonelt har vært en stor bruker og produsent av bioenergi, har flere anlegg blitt nedlagt de siste årene. I byggsektoren har skjerpede energikrav gitt et redusert oppvarmingsbehov. I tillegg har konkurrerende teknologier, som varmepumper, vunnet fram. Dette er ytre forhold som har trukket i retning av at bioenergi har blitt mindre konkurransedyktig. Etter min mening kunne slike momenter i større grad også vært synliggjort i Riksrevisjonens konklusjoner.

Jeg vil også framheve at målet som Riksrevisjonen vektlegger i rapporten, er formulert slik:

«Sikre målrettet og koordinert virkemiddelbruk for økt utbygging av bioenergi med inntil 14 TWh innen 2020.»

Formuleringen er også eksplisitt på økt utbygging av «inntil 14 TWh».

Riksrevisjonen anbefaler at det etableres en felles forståelse av Stortingets mål og forutsetninger for bioenergi. Vi har over flere år hatt en målrettet og koordinert virkemiddelbruk rettet mot både produksjon og bruk av bioenergi. Regjeringen presenterte sin biogasstrategi i 2014 og en bioøkonomistrategi i 2016. I tillegg har vi bioenergi strategien fra 2008.

Regjeringen arbeider kontinuerlig med å forbedre virkemiddelbruken i klima- og miljøpolitikken i lys av ny kunnskap og endrede forutsetninger.

Det er viktig at vi tar med oss Riksrevisjonens analyse av myndighetenes satsing på bioenergi i det videre arbeidet, og også den mangelen på måloppnåelse som vi har hatt siden vedtaket i Stortinget i 2008. Vi tar også med oss komiteens innstilling og vil der kontinuerlig se på mulige forbedringspunkter.

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [13:43:22]:** Bioenergi er en god fornybar ressurs i det norske energisystemet og er aktuelt i både industri, fjernvarme, oppvarming av bygg og i økende grad i transportsektoren. Regjeringen legger her stor vekt på å følge opp de målene og virkemidlene som vedtas av Stortinget, og en rekke virkemidler er kommet på plass for å støtte økt produksjon og bruk av bioenergi. La meg nevne noen.

Enova har i mange år gitt støtte til utbygging av varmeanlegg basert på bioenergi og til produksjonsanlegg for biogass og avansert biodrivstoff samt biogasskjøretøy. Enova har også gitt betydelig støtte til produksjon av biopellets og biokull fra skogråstoff.

I elsertifikatordningen kan kraftproduksjon basert på bioenergi få støtte, på linje med annen fornybar kraftproduksjon. Fra Innovasjon Norge gir man støtte til bioenergi i landbruket og til pilotanlegg for biogass. Det gis også støtte over jordbruksavtalen til levering av husdyrgjødsel til biogassanlegg.

Biodrivstoff fremmes også sterkt gjennom ordningen med omsetningskrav og delkrav om avansert biodrivstoff. Bruken av bioenergi har de siste årene økt betydelig i transportsektoren, og også innenfor fjernvarme. I treforedlingsbruken har bruken falt, og i husholdningene kan bruken variere, avhengig av vintertemperaturen.

En del ytre forhold har påvirket bruken av bioenergi. Redusert kraftpris har gjort bioenergi mindre konkurransedyktig. I treforedlingsindustrien, som tradisjonelt har vært en stor bruker og produsent av bioenergi, har flere anlegg blitt nedlagt de siste årene. I byggesektoren har skjerpede energikrav gitt et redusert oppvarmingsbehov. I tillegg har konkurrerende teknologier, som varmepumper, vunnet fram. Dette er ytre forhold som har trukket i retning av at bioenergi har blitt mindre konkurransedyktig. Etter min mening kunne slike momenter i større grad ha vært synliggjort i Riksrevisjonens vurderinger.

Riksrevisjonen anbefaler at det etableres en felles forståelse av Stortingets mål og forutsetninger for bioenergi. Det har jeg ingen innvendinger til, men likevel vil jeg nok si at Riksrevisjonen kunne ha vært noe mer presis i gjengivelsen av Stortingets formuleringer om bioenergisatsingen. Stortinget har vært opptatt av at vi skal

«sikre målrettet og koordinert virkemiddelbruk for økt utbygging av bioenergi med inntil 14 TWh innen 2020».

Vi har over flere år hatt en målrettet og koordinert virkemiddelbruk, rettet mot både produksjon og bruk av bioenergi. Regjeringen presenterte en biogasstrategi i 2014 og en bioøkonomistrategi i 2016. I tillegg har vi bioenergi strategien fra 2008.

Jeg vil vise til regjeringens kontinuerlige arbeid med å forbedre virkemiddelbruken i klima- og energipolitikken i lys av ny kunnskap og endrede forutsetninger. Vi tar med oss Riksrevisjonens analyse av myndighetenes satsing på bioenergi inn i det videre arbeidet, og vi vil se på mulige forbedringspunkter.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Nils T. Bjørke (Sp) [13:47:56]:** No har to statsråder sagt mykje om kva som er gjort, og det er ikkje tvil om at det er gjort eit hardt arbeid. Men i arbeidet med denne saka har eg fått mange tilbakemeldingar frå næringa som arbeider innanfor dette feltet. Det dei saknar mest, er ein skikkeleg gjennomgang og ei skikkeleg melding, slik at ein får ein samla plan for dette, slik at dei har litt meir å halda seg til. Dei føler at det vert for mange enkeltsaker og for lite føreseieleg framover.

Kva vil statsråden gjere for rette opp i dette?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [13:48:27]:** Jeg vil vise til innlegget jeg holdt og gjennomgangen av den jobben som gjøres med dette. Regjeringen presenterte en biogasstrategi i 2014 og en bioøkonomistrategi i 2016. I tillegg har vi bioenergi strategien fra 2008. Det er viktig at virkemidlene er godt koordinert mellom departementene, og det skal være en felles forståelse av Stortingets mål og forutsetninger. Så tar vi med oss innspillene fra Riksrevisjonen, og da mener vi at vi har et godt verkøy også for framtiden.

**Nils T. Bjørke (Sp) [13:49:17]:** Det som er viktig for meg, er at når næringa – trass i dei planane som ligg der i dag – føler at dei ikkje får utnytta potensialet på grunn av stor usikkerheit, er det viktig at ein ikkje berre ser på riksrevisjonsrapporten, men òg dei meldingane som kjem frå dei som er aktive i næringa. Det er trass alt dei som veit kva som skal til for å kunne byggja ut den satsinga vidare. Eg håpar at statsråden kan vera positiv til å ta ein gjennomgang.

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [13:49:44]:** Regjeringen leter hele tiden etter forbedringer, og det gjør vi også på dette området. Jeg vil også vise til det jeg sa i mitt innlegg om gjennomgangen av virkemiddelapparatet.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Carl I. Hagen (FrP) [13:50:30]:** Som saksordføreren nevnte, har jeg det mine komitékollegaer omtaler som en sær særmerknad, og det har jeg ikke noen problemer med å akseptere. Den lyder slik:

«Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet, Carl I. Hagen, viser til at det er alminnelig kjent at han er klimarealist med den oppfatning at klimændringer alltid har skjedd, og at det i all hovedsak er bestemt av naturen og kloden selv. Dette medlem mener at det å bruke store beløp eller lovregler eller pålegg for å redusere utslipp av den livgivende gassen CO<sub>2</sub> er meget ukløkt.

Dette medlem aksepterer imidlertid at grunnlaget for regjeringens politikk er Jeløyaerklæringen, og vil derfor avstå fra å fremme alternative forslag,

selv om dette medlem er personlig motstander av pålegg om innblanding av biodrivstoff.»

I den neste saken har jeg også en sær særmerknad, hvor jeg slutter slik:

«Dette medlem er imidlertid med på de aller fleste av komiteens merknader fordi synspunktene dreier seg om departementets oppfølging av stortingsvedtak, og ethvert departement må følge stortingsvedtak, selv om de er ukloke.»

Bakgrunnen for dette ligger da i merknaden. Jeg har store problemer med rent logisk å forstå at om CO<sub>2</sub>-innholdet i atmosfæren skulle øke fra 0,04 pst., som det omtrent er i dag, til f.eks. 0,045 pst., vil det ha store betydninger.

Vi vet også at i vikingtiden var kloden ca. tre grader varmere enn det den har vært nå de siste årene, og det var, som jeg har pleid å si, ikke så mange vikinger som kjørte rundt i dieserbiler. Vi vet også at bakover i tid har klimaet endret seg mange ganger. Og vi har jo sett at de som er tilhengere av denne nye religionen om at CO<sub>2</sub> har stor betydning for klimaet, de som tror på denne religionen, for det er jo blitt en religion – sånne som meg omtales ofte som fornektere, altså at vi forneker en gud, nemlig FN's klimapanel, IPCC – aldri har greid å forklare hva som er årsakene til at vi har hatt klimaendringer i tusener av år – hvis det plutselig nå skulle være utslipp av den livgivende gassen CO<sub>2</sub>, som alle som driver med landbruk, vet er veldig god for plantene, og som vi lærte på skolen var helt avgjørende for menneskehetens og klodens eksistens. Logikken tilsier at det ikke er noen grunn til å tro på den religionen. Vi vet at rundt vikingtiden var det også kornproduksjon på Grønland, og vi vet at skoggrensen i Norge har gått opp og ned.

Så i all overveiende grad tilsier logisk tenkning at klimaet alltid vil være under endring, og at det har liten betydning hva vi mennesker gjør, som utenfra, fra verdensrommet, ser ut som noen små maur, som en maurtue. Det er liten grunn til å tro på det, og det er heldigvis slik at stadig flere vitenskapsfolk rundt omkring i verden sier at de ikke har noen tro på FN's klimapanel og den forsamlingen som lager «Summary for Policymakers», som består av utsendinger fra regjeringene – ikke vitenskapsfolk, men utsendinger fra regjeringene – som forhandler.

Man bruker også dette temaet for – særlig – å få overført store beløp fra de såkalte rike land til de fattige land med den begrunnelse at når vi hindrer utviklingslandene, som ofte får bistand fra Norge, nekter vi dem tilgang på rimelig energi. Rimelig energi, den rimeligste, er i form av kull, og der har vi nå heldigvis ny teknologi som lager mindre utslipp av de skadelige tingene fra kullkraftverk. Og hva skulle vi i femmillionerslandet lille Norge ha av innvirkning på klimaet på verdensbasis, når

vi vet at flere hundre kullkraftverk i India og Kina er planlagt og under bygging? Så om vi i Norge reduserer lite grann, har det null innvirkning på klimaet.

Jeg tillater meg å være en av de få som fremdeles tør å si dette også her i Stortinget, men jeg taler selvsagt på mine egne vegne og vet utmerket godt at Fremskrittspartiet og Fremskrittspartiets gruppe er bundet av et regjeringssamarbeid bygget på Jeløya-erklæringen, der jeg forutsetter at våre folk tapte denne saken, og da får vi gjennomføre den best mulig. Men personlig er jeg altså av en helt annen oppfatning.

**Statsråd Bård Hoksrud [13:55:52]:** Riksrevisjonen har gjennomført en grundig og god analyse av myndighetenes bioenergisatsing. Det er flere departementer som er ansvarlig for politikken på dette området, men departementene har likevel noe forskjellige roller.

Roller til Landbruks- og matdepartementet er først og fremst å legge til rette for leveranser av råstoff til bioenergiproduksjonen. Skogressursene representerer det viktigste råstoffet for bioenergi, og økt produksjon av bioenergi har vært et prioritert satsingsområde i landbrukspolitikken siden tidlig på 2000-tallet. Norge har store uutnyttede skogressurser. Skogvolumet er tredoblet siste hundreåret, mens hogsten har ligget på et uendret nivå i flere tiår. Dette har ført til en akkumulering av hogstmoden skog som nå utgjør 400 mill. m<sup>3</sup>, eller 40 pst. av all norsk skog.

Det var en analyse over råstoffpotensialet som var bakteppet for målet som ble satt i 2008. Formuleringen om å legge til rette for økt utbygging av bioenergi med inntil 14 TWh var ikke ment som et forpliktende mål, men å tydeliggjøre et mulighetsrom. Senere er potensialet beregnet til å være langt høyere enn 14 TWh.

Vi har gitt uttrykk for overfor Riksrevisjonen at de har gjort en god og grundig analyse. Samtidig har vi pekt på at analysen burde gått nærmere inn på to viktige forhold. Det ene er dynamikken i politiske mål over tid. Endringer i samfunnet og dermed endringer i energimarkedet har siden 2008 medført endringer i energipolitikken. Det andre forholdet som burde vært belyst nærmere, er effekten av innføringen av elsertifikatsystemet i 2012.

Landbruks- og matdepartementet, i samarbeid med Olje- og energidepartementet og Klima- og miljødepartementet, fikk THEMA Consulting Group til å foreta en analyse av dette i 2016, som bekrefter en svak konkurranseposisjon for bioenergi. Hvordan departementene skal følge opp resultatene i rapporten er under vurdering, men vi har ennå ikke konkludert. Regjeringens politikk er å legge til rette for lønnsom produksjon av fornybar energi i Norge.

Utover rollen på råstoffsidan har Landbruks- og matdepartementet også valgt å støtte utviklingen av et småskala bioenergimarked. I 2003 ble Bioenergiprogrammet etablert. Over programmet gis det investeringsstøtte til bønder og skogbrukere som vil produsere biovarme til andre samfunnssektorer, eller legge om eget energiforbruk fra fossil energi til fornybar bioenergi.

Den viktigste kunden for salg av biovarme har vært kommunene. I dette avgrensede markedet er det oppnådd svært gode resultater sett i forhold til potensialet. I sum for årene 2003–2017 er det etablert 2 000 anlegg med en samlet energikapasitet på i overkant av 400 GWh. De årlige sparte klimagassutslippene er anslått til å ligge på 78 000 tonn CO<sub>2</sub>. I tillegg hører det med til historien at mange bønder har fått reduserte energikostnader, og at det lokalt har bidratt til lønnsomme arbeidsplasser.

Etter 2008 har det utviklet seg en erkjennelse av at biomasseressursene i større grad bør prioriteres til produksjon av biodrivstoff framfor varmeproduksjon. Behovet for utslippsreduksjoner er størst i transportsektoren, og biodrivstoff vil være en viktig del av løsningen ved siden av elektrifisering. Det er derfor viktig at regjeringen både gjennom forskning og andre virkemidler støtter opp under utviklingen av en norsk produksjon av såkalt avansert biodrivstoff. Slikt drivstoff gir de største klimagassbesparelsene, og samtidig har vi en unik mulighet til å etablere en ny verdikjede basert på norsk råstoff.

Tirsdag denne uken kunne vi lese i Dagens Næringsliv om selskapet Biozin sine planer om milliardinvestering i et produksjonsanlegg for biodrivstoff – såkalt avansert bioråolje. Råstoffet skal være biprodukter fra sagbruk, løvtrær, bark og annet skogsavfall. Dette vil både bidra til ny verdiskaping i Norge på biprodukter fra den mest verdifulle anvendelsen av tømmeret som er til plank, og til lavere klimagassutslipp.

Jeg tror tiden jobber for høyere ambisjoner for bruken av bioenergi.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Dag Terje Andersen (A) [14:00:02]:** Vi hørte akkurat representanten Carl I. Hagen redegjøre for sin særmerknad. Spørsmålet mitt til statsråd Hoksrud er: Er statsråd Hoksrud enig i det Carl I. Hagen la fram her?

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

**Statsråd Bård Hoksrud [14:00:14]:** Jeg tror representanten Carl I. Hagen redegjorde veldig godt for at det er slik at jeg som statsråd i denne regjeringen følger

opp det som er regjeringens politikk, og det som er vedtatt i forbindelse med Jeløya-plattformen. Det gjør jeg. Representanten hørte her – det håper jeg i hvert fall – en statsråd som var veldig offensiv og syntes at dette er et viktig og spennende område. Det handler om å utnytte potensialet til noe av det som før ikke ville vært brukt, eller ville vært dårlig omsetning av, og som man gjennom et selskap nå prøver å se mulighetene for – komme i posisjon til å utnytte det på en enda bedre måte og bruke det i Norge. Jeg synes det er veldig bra.

**Dag Terje Andersen (A) [14:01:01]:** Jeg skal være velvillig og tolke det svaret som nei. Jeg håper det er en riktig fortolkning.

Men så et spørsmål til noe statsråden sa, det gjelder hans vurdering av både Biozin og andre muligheter for flis og andre produkter fra skogen. Jeg hørte statsråden sa at han har til vurdering hvordan man skal følge opp Riksrevisjonens anbefalinger. Ingen av de to tidligere statsrådene har vært presise på det, så da får statsråd Hoksrud svare på vegne av regjeringa. Det er anbefalinger som støttes av en enstemmig komité i Stortinget. Og en av de anbefalingene er å utarbeide en felles og omforent strategi for bioenergi. Strategien bør også inkludere skatte- og avgiftspolitiske virkemidler. Og da er spørsmålet: Har regjeringa nå begynt å vurdere hvorvidt de skal følge opp enstemmige merknader fra Stortinget? Er det ikke sånn at regjeringa absolutt bør gjøre det, og kunne si klart ja til det?

**Statsråd Bård Hoksrud [14:02:00]:** Regjeringen har ikke drøftet konkret om det er hensiktsmessig nå å utarbeide en ny bioenergi-strategi. Min umiddelbare vurdering er at satsing på bioenergi bør omtales i de sammenhenger hvor det inngår i en faglig helhet. I stortingsmeldingen om energipolitikk, som regjeringen la fram i 2016, ble bioenergiens plass i energipolitikken behandlet.

Vi kommer videre selvfølgelig til å følge opp Riksrevisjonens anbefalinger. Vi vil selvfølgelig også følge opp det som Stortinget har vedtatt.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:02:56]:** Dokumentet vi behandler i dag, peker på viktige faktorer som årsaker til at vi ikke har kommet så langt som vi ønsket og burde ha vært, i å øke innslaget av bioenergi i den samlede norske energiproduksjonen.

Riksrevisjonens konklusjoner er klare, og de levner ingen tvil om resultatet, som ligger langt unna målsettingen for området. Liten vekst i forbruk av bioenergi har gitt et betydelig mindre klimabidrag enn det ressurspotensialet i Norge gir muligheter til, men også rap-

portens fokus på manglende virkemidler, mangel på samordnede strategier og ikke minst forutsigbarhet forteller om store svakheter i bioenergi-strategien. Når forbruket av bioenergi kun har økt fra 15,4 TWh i 2008 til 17 TWh i 2016, forteller det det meste.

Det har vært en svært begrenset vekst i produksjon og bruk av bioenergi, som er langt lavere enn det som ble forutsatt i klimameldingen i 2007. Det er også urovekkende når rapporten kan fortelle at veksten i forbruket av bioenergi hovedsakelig har kommet fra importert biodrivstoff og lite fra ressurspotensialet i Norge, som kunne ha vært utnyttet på en langt bedre måte enn det som er tilfellet.

Saksordføreren har gitt en god gjennomgang av komiteens vurderinger og konklusjoner, som jeg slutter meg til. Jeg ser derfor ingen grunn til å gjenta det, men heller fokusere på ett forhold som rapporten peker på som viktig årsak til det nedslående resultatet av denne satsingen.

Ikke bare Riksrevisjonen, men også statsrådene fra Klima- og miljødepartementet, Landbruks- og matdepartementet og Olje- og energidepartementet sier seg enig i at forutsigbare rammebetingelser fra myndighetenes side er viktig om en slik satsing skal lykkes.

Undersøkelsen viser imidlertid at endringer i virkemidler og utydelige signaler fra myndighetene kan ha hemmet økt produksjon og bruk av bioenergi. For eksempel innførte Finansdepartementet i 2010 veibruksavgift på biodiesel, og virksomheter som hadde basert sine investeringer i produksjonsanlegg for biodiesel på fortsatt fritak for veibruksavgift, opplevde at denne avgiften svekket den forventede lønnsomheten betydelig. Det er derfor verdt å merke seg at Riksrevisjonen mener at myndighetene har vært for lite samordnet i utformingen av tiltak som skal fremme økt produksjon og bruk av bioenergi, og at dette har gitt liten forutsigbarhet og svekket kraftig satsingen på dette området.

Det bør derfor være en sentral oppgave for regjeringen å samordne forvaltningen av og virkemiddelbruken på de aktuelle departementsområdene. Når vi i dag snakker om en vellykket elbilstrategi i Norge og gjerne viser den fram for resten av verden, handler det ikke minst om forutsigbarhet. Det har vært virkningsfulle rammebetingelser som har fått stå uendret over mange år, og som har bidratt til å skape et marked og holdninger blant kjøpegruppene som har gitt resultater. Folk har forholdt seg til virkemidlene og trodd på dem.

Det er derfor gode grunner til å slå fast at skal en få til en bioenergi-produksjon i Norge av et visst volum, må man kunne forholde seg til rammebetingelser som må vare over tid. Stadige endringer av forutsetninger og mangel på samordning av ressursene legger ikke grunnlag for nye satsinger som bidrar til økt etterspørsel og

etablering av industrimiljø som våger å satse på bioenergi.

Vi trenger en politikk på området som kan ta lærdom av hva vi ikke har fått til – tross djerve målsettinger. Da er jeg ikke i tvil om at forutsigbare og stabile rammebetingelser over tid er av særdeles stor betydning.

**Ketil Kjenseth (V) [14:07:12]:** Jeg tar ordet fordi energi- og miljøkomiteen jobber med framtidens politikk og hvordan vi skal gjennomføre dette, og så sette mål som skaper de virkningene vi ønsker. Det er derfor prisverdig at vi har Riksrevisjonen, som har gått gjennom denne sektoren og pekt på hvilke utfordringer vi har i forvaltningen, og også å utnytte virkemidlene vi jo vil legge til rette for.

Det er viktig med forutsigbarhet i politikken. Det har vi nå hatt når det gjelder innblandingskravet for persontransport, fra 8 til 20 pst. innen 2020, og vi ser at vi faktisk har biodrivstoff å blande inn. Nå har regjeringa og flertallet også blitt enige om at vi etablerer et innblandingskrav når det gjelder biodrivstoff for fly, fra 2020. Det er en forutsigbarhet som investorene kan forholde seg til.

Vi skal også følge med. Vi har vært gjennom noen kriser – en finanskriser, en halvering av oljeprisen. Vi har også hatt noen utfordringer i skog- og treindustrien i Norge, som har slått inn de siste årene, i tillegg til endringer i veibruksavgiften fra 2009. Nå ser vi at tømmerprisene er så gode at hele kapasiteten i skognæringen er fylt. Alle skogsentreprenørene bruker all kapasitet på å hente ut trevirke fordi det er så gode priser. Mye går til eksport, men det har i hvert fall reddet skogsektoren vår gjennom en turbulent tid.

Utfordringen nå er at den delen av avvirkingen som blir liggende igjen i skogen, er det i dag ikke kapasitet til å ta ut. Det er vi nødt til å gjøre noe med. Vi må få virkemiddelapparatet til å fungere for å hente ut greiner og topper til å skape den energiflis vi trenger til varmemarkedet og til biodrivstoffproduksjonen. Når Biozin peker ut en investeringsretning på 3,5 mrd. kr i Åmli, må det være flis å putte på tanken. Så vi er nødt til å bygge opp den delen av verdikjeden nå, før fabrikkene står der. Vi kan ikke begynne å ta ut flis etter at vi har fått fabrikkene, når vi har investert milliarder – og også brukt statlige tilskudd gjennom virkemiddelapparatet til å bygge disse fabrikkene.

Det er en utfordring vi står midt oppe i nå. Dette er vi nødt til å få til å fungere. Det er et spleiselag og en dugnad som også vi på offentlig side er nødt til å bidra til – og ikke forvente at det skal bygges opp en helt ny entreprenørkjede i den delen av tresektoren som per i dag ikke helt finnes. Det er en utfordring som vi peker på framover, og vi er veldig glad for at en har fått denne rap-

porten, som så tydelig peker på noen utfordringer når det gjelder å få virkemiddelapparatet til å fungere sammen. Så må også vi politikere være med på å meisle ut nye mål for å nå de målene innenfor bioenergi som vi har satt oss, og som vi skal sette oss i fortsettelsen.

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

**Statsråd Ola Elvestuen [14:10:55]:** Jeg tar ordet for bare å komme med noen kommentarer.

Det er ingen tvil om at Riksrevisjonens rapport viser at manglende forutsigbarhet har vært et problem i årene som har vært. Når vi nå skal jobbe framover, trenger vi forutsigbarhet, og det er ingen tvil om at man må bruke mer bioenergi for å nå klimamålene i 2030 og framover.

Som flere har pekt på, er det mange initiativer som nå tas via Enova, og andre initiativer. Men det er særlig innblandingskravet i drivstoff som er en driver for økt bruk av bioenergi, og da særlig avansert biodrivstoff. Det er da viktig å klare å ha forutsigbarhet. Vi vet jo at dette ikke er en enkel diskusjon, for vi har også problemstillingen med innblanding av palmeolje innenfor innblandingskravet. Vi må klare å forsterke satsingen på nullutslippsløsninger samtidig som vi får til en utvikling med mer avansert biodrivstoff og mer produsert avansert biodrivstoff i Norge.

Jeg tror det er viktig at vi holder fast på den politikken. Nå har vi en forskrift fram mot 2020. Vi skal se på om det er mulig å ha mer avansert biodrivstoff allerede i 2020, men det må settes nye mål i årene framover, og de må komme tidsnok til at også næringslivet har mulighet til å forholde seg til dem.

Det er flere ting som nå skjer samtidig. Vi er i sluttfasen av en forhandling med EU om felles gjennomføring av klimamålene fram mot 2030. Den trenger vi å få på plass. Vi skal også evaluere våre egne klimamål og melde dem inn under Parisavtalen i 2020, og så skal regjeringen legge fram en plan for hvordan vi skal nå våre klimamål i 2030. Der vil bioenergi måtte være en sentral del av løsningen for å nå målene i 2030, for man vil ikke kunne ha nullutslippsløsninger raskt nok. Biodrivstoff – bioenergi – er helt nødvendig for å nå målene. På mange områder vil det være en mellomløsning, men på mange områder er det også den langsiktige løsningen som ligger i biodrivstoff. Det er bare å vise til det første året vi får et innblandingskrav også i luftfarten, 2020, med bare avansert biodrivstoff, og vi er det første landet i verden som har et slikt krav.

**Nils T. Bjørke (Sp) [14:14:07]:** Eg tykkjer at debatten her i dag, og ikkje minst innlegget frå leiaren i energikomiteen, er tydeleg på – og viser utfordringane

med – at ein absolutt treng å få ein samla gjennomgang av dette, slik at ein klarar å sjå det. Eg håpar og oppfattar det slik at regjeringa tek dette på alvor og vil dra det vidare. Eg trur at klarar ein å sjå dette samla, og dreg ein inn dette med skattar og avgifter – korleis ein kan kopla det i hop – har me eit potensial for ein verkeleg vekst i norsk bioenergi framover, som me treng både for å nå klimamål og for å få ei verdiskaping i heile landet.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [14:14:48]

*Innstilling frå kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av Norges internasjonale klima- og skogsatsing (Innst. 61 S (2018–2019), jf. Dokument 3:10 (2017–2018))*

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

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

– Det anses vedtatt.

**Nils T. Bjørke (Sp) [14:15:31]** (ordfører for saka): Asbjørn Svendsrud, professor i skogøkonomi ved Noregs landbrukskule frå 1978 til 1997, skreiv alt i 1955, i innleiinga til ei handbok om skogbruk:

«Skogbruket er en av våre aller viktigste næringsgrener. Det er derfor klart at skogen ikke bare har interesse for den enkelte skogeier, men for hele samfunnet.»

Alle skogar er viktige, men nokre skogar, som t.d. regnskogen, er ekstra viktige. Ja, regnskogen er eit godt døme på at skog ikkje berre er interessant for den enkelte skogeigar, men for heile samfunnet ikring. Difor var det rett at regjeringa sette oss i stand til å vera med i eit løft for å ta vare på og utvikla regnskogen. Gjennom REDD+-engasjementet, som ligg til grunn for den rapporten Riksrevisjonen har utarbeidd, har me i Noreg teke eit viktig ansvar for å satsa på opptak og lagring av karbon i skog.

Komiteen har i all hovudsak slutta seg til funna til Riksrevisjonen og deler den uroa som er komen til uttrykk i rapporten om den internasjonale klima- og skogsatsinga til Noreg. Eg er ikkje i tvil om at ein stor del av løysinga på klimautfordringane våre òg ligg i skogressursane. Komiteen har ved sjølvsyn, på synfaringa i Brasil,



sett korleis ein ved hjelp av samarbeid og bidrag på internasjonalt nivå kan vera med og utvikla gode lokal-samfunn i samspel med nasjonale og lokale styresmakter.

Samstundes er REDD+-engasjementet meir enn det me har sett i Brasil. Regnskogen ligg som eit belte kring ekvator, men utfordringa er at beltet har vorte mindre dei siste åra. Skogarbeid og skogkultur er eit langsiktig arbeid. Det er no elleve år sidan Stortinget gav si tilslutning til dette arbeidet, og sett i ein skoghistorisk kontekst er elleve år kort tid.

Likevel er Riksrevisjonens rapport viktig som ein kontroll på vegen, i og med at det i saka ligg mykje ny politikk som skal utviklast på tvers av landegrensar og kryssande konflikter. Som sagt har me slutta oss til den kritikken som Riksrevisjonen har reist, der dei har peika på særleg fem område me ikkje bør vera nøgde med. For det fyrste er resultatata forseinka og usikre, kontrollen fungerer ikkje godt nok, andre gjevarland stiller ikkje opp i den grad ein skulle ynskje, Klima- og miljødepartementet er ikkje systematisk nok i arbeidet sitt med oppfølginga av dette, og oppfølginga av risikoen for misleghald er ikkje god nok.

Komiteen har òg merka seg statsråden sitt svar til rapporten, som held fast på at mykje godt arbeid er gjort og resultat oppnådd.

Komiteen har i innstillinga si lagt vekt på at Noreg, som ein liten skognasjon med store ressursar, skal vera eit godt døme for andre land som vil nå både klimapolitiske og utviklingspolitiske mål. Men det er òg slik at me skulle ynskja at også andre gjevarland hadde kome med endå større bidrag enn kva som så langt er gjeve til satsinga. Nettopp difor er eg glad for at komiteen har slutta seg til at det likevel er viktig at me held fram med satsinga vår, sjølv om andre land ikkje legg meir i potten.

At me legg pengar inn i satsinga, gjer det naudsynt med god kontroll. Til liks med Riksrevisjonen er me uroa over svak framdrift i det omfattande arbeidet med å leggja til rette for utsleppsreduksjonar gjennom nasjonale REDD+-satsingar. Samstundes er det positivt at mange utviklingsland har vist interesse for å delta i arbeidet, i og med at 36 land har fått stønad frå Noreg.

Me har frå komiteen si side gjeve ros for den oppfølginga som ambassadøren vår i Brasil har lagt til grunn for sitt arbeid med midlane. Frå vår side er det difor viktig at dette òg er eit signal til dei som på vegner av oss forvaltar pengane andre stader me har satsing. Det skjer i dag m.a. i Colombia, Indonesia og Kongo. Me forventar at også statsråden vil følgja opp tilrådinga frå Riksrevisjonen og komiteen i det vidare arbeidet.

For oss som har vore opptekne av kåra til skogbruket i mange år, har det vore ein raud tråd mellom det Svendsrud skreiv i 1955, og dei busetjingane me i komi-

teen vitja i Pará i Brasil. Her fekk me eit døme på dei meir enn 2 000 familieane som har fått støtte frå fondet, som via opplæring og vidareutvikling har styrkt jordbruk og skogbruk i sitt område, og som sikrar berekraftig bruk.

For som Svendsrud skreiv i 1955:

«En bevisst skogpolitikk må bygge på kjennskap til de herskende skogforhold og de reelle muligheter for skogproduksjon. (...) Videre må skogpolitikken foreta en langsiktig vurdering av behovet for skogproduksjon.»

Slik er det også med REDD+-satsinga. Det er ein politikk for ei langsiktig forvaltning av regnskogen som er til beste for oss alle – både den einskilde som bur der, og oss andre som er avhengige av den levande skogen.

Som saksordførar vil eg til slutt takka for godt samarbeid i komiteen og for tilrettelegginga komitésekretærene og ambassaden i Brasil gjorde i samband med synfaringa me hadde.

**Eva Kristin Hansen (A) [14:20:49]:** Norge har gjennom flere år stått veldig sentralt i å få på plass et system for – og rammer for – et samarbeid for å bevare tropisk skog i utviklingsland. Den satsingen som Norge har stått bak, har på mange måter vært litt unik, rett og slett fordi den har vært vår aller største internasjonale klimasatsing. Fra 2008 til 2017 brukte man hele 22,5 mrd. kr. Men satsingen har også vært gjenstand for en del store diskusjoner, ikke minst når det gjelder å få faktisk effekt, og målt mot tiltak her hjemme i Norge – altså diskusjonen om at Norge kjøper seg fri fra å gjøre ting nasjonalt. Når Riksrevisjonen har sett på og vurdert satsingen ut fra hvor effektivt virkemiddelet faktisk er for å redusere klimagassutslipp som følge av avskoging og skogforringelse i utviklingsland, tror jeg nok mange i flere miljøer er ganske interessert i å se på hva som faktisk kom fram.

Det skrives i rapporten at resultatene er både forsinker og usikre. Det er ikke godt nytt. Man ser at det kan være utfordringer med samarbeidsland som kan handle om interessekonflikter og ulike politiske prioriteringer som forsinker. Man kan se at selv om man stopper hogst ett sted, kan det utløse hogst et annet sted, noe som for øvrig er en kjent risiko. Kontrollen med gjennomføring og resultater er ikke god nok, og vi ser også at selv om Norge er en enorm bidragsyter til REDD+, har ikke det trigget tilstrekkelig finansiering fra andre givere. For noen av oss som har vært opptatt av klimaspørsmål lenge, har akkurat det vært veldig viktig. At også andre skulle bidra, har vi vel egentlig sett på som en forutsetning for det store norske bidraget, og det er selvfølgelig nedslående at det ikke er sånn – ikke bare med tanke på de store summene man faktisk har brukt, men også fordi

det går direkte ut over de ambisjonene Norge har hatt for å få ned utslippene av klimagasser.

Vi ser også at Riksrevisjonen trekker fram at departementet ikke har fulgt opp risikoen for misligheter godt nok. Det gir selvsagt grunn til bekymring. Når Norge bruker 420 mill. kr på en samarbeidspartner for å bevare regnskogen i Kongobassenget, men ikke fryser midler når det settes i gang etterforskning, er det åpenbart at det ikke er i tråd med de retningslinjene departementet har.

Jeg tror nesten ingen undervurderer viktigheten av å bevare skog og hindre klimagassutslipp – eller jo, det er åpenbart noen, men de aller fleste av oss ønsker at de intensjonene og målene Norge har satt seg, skal oppnås. Derfor er jeg egentlig glad for at Riksrevisjonen har avdekket svakhetene og også kommet med klare anbefalinger for veien videre.

Vi kan heller ikke underslå det som komiteen også sier i sine merknader, at den er av den oppfatning at det innenfor REDD+-programmet er tiltak som har hatt god effekt. Det er også viktig å ta med seg.

Det som blir nødvendig nå, er at denne rapporten og hele klima- og skogsatsingen følges tett opp av departementet, at man har en bred dialog med styresmaktene i de ulike landene, at man tar innover seg at det er en del utfordringer i de største landene, at det rigges skikkelige sikringsmekanismer, at man etterprøver pengebruken og slår ned på mislighold, og at man får på plass tiltak som gir faktiske resultater. Det blir også viktig for energi- og miljøkomiteen her på Stortinget å følge dette arbeidet nøye.

Kampen for å begrense skadene av de menneskeskapte klimaendringene er vår tids største utfordring, og det er krevende å finne de beste og mest effektive løsningene, noe også den rapporten vi nå diskuterer, bekrefter. Men jeg vil understreke at til tross for at det er krevende, er det viktig at Norge fortsatt tar et stort ansvar, og at vi våger å sette i gang tiltak, selv om vi vet at de er komplekse og vanskelige.

**Bente Stein Mathisen (H) [14:25:00]:** Det rapporteres at verdens regnskoger reduseres i rekordfart. 2017 var faktisk det verste året for ødeleggelse av tropiske skoger noensinne. Da ble et område tilsvarende 40 fotballbaner hogd ned hvert eneste minutt, ifølge en rapport fra World Resources Institute. Dette er alvorlig.

Norge bidrar med mange midler for å verne regnskogen. De siste ti årene har norske myndigheter brukt i underkant av 23 mrd. kr i ulike regnskogprosjekter, og Brasil er det landet som mottar mest. Norges store internasjonale skogsatsing er linket til arbeidet under FNs klimakonvensjon med å prøve ut og etablere rammer for REDD+-programmet. Dette er arbeid for økt opptak

av karbon i skog i utviklingsland. REDD+ handler om faglig bistand og støtte for å redusere og stanse hogst av skogen.

Målet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å vurdere om Norges internasjonale klima- og skogsatsing er vellykket og et effektivt virkemiddel for reduksjon av klimagassutslipp fra avskoging og skogforringelse i utviklingsland. I Riksrevisjonens rapport vises det til fem hovedfunn, og når vi leser dem, ser vi at de ikke er optimale. Det står:

- Resultatene av REDD+ er hittil forsinkede og usikre.
  - Kontrollen med gjennomføringen og resultatene av REDD+ fungerer ikke godt nok.
  - Det norske bidraget til REDD+ har ikke utløst nok finansiering fra andre givere.
  - Klima- og miljødepartementet er ikke systematisk nok i innhenting og bruken av informasjon om resultater.
  - Departementets oppfølging av risiko for misligheter er ikke god nok.
- Disse funnene må følges opp.

Komiteen var på en studiereise til Brasil, som flere har sagt her, tidligere i høst, og vi fikk på nært hold se resultater av klima- og skogsatsingen. Vi besøkte to prosjekter som Amazonasfondet gir støtte til i regnskogen i Amazonas. Det ene prosjektet støtter mer enn 2 000 familier med ca. 20 000 per familie. Bøndene lærer jordbruk på en litt ny måte, med nye teknikker, slik at de ikke trenger å rydde mer skog for å leve av jorden. Det andre prosjektet handler om å støtte lokalsamfunn i å utvikle en bærekraftig skogøkonomi. Innbyggerne læres opp i bruk av skogen på en bærekraftig måte gjennom begrenset hogst og gjenplantning samt i produksjon av trevarer og møbler for salg.

Vi fikk tilbakemelding på at støtten var veldig viktig. Den bidrar til en bærekraftig utvikling, og de unge i regnskogen velger i større grad enn før å bo og livnære seg i regnskogen. Det er positivt.

Hogsten av regnskog har dessverre ikke gått ned så mye som ønskelig. Men til tross for dette mener jeg det er viktig å fortsette denne satsingen. Norges innsats, bidrag og betydning i klima- og skogsatsingen er viktig, og den er også forbilledlig. Jeg synes særlig REDD+-programmet burde fått en bedre omtale og mer positiv oppmerksomhet i Riksrevisjonens rapport. Komiteen har ved selvsyn og kontakt med et av de største mottakerlandene sett at Norges bidrag er viktig, og at det gir resultater, men at ting tar tid.

Forsinkede utbetalinger på grunn av interessekonflikter og vekslende politiske prioriteringer forsinket og hindrer tiltak, men vi må ha kontroll med at pengene går til prosjekter som gir resultater, og at det ikke oppstår mislighold av midler. I Brasil var det tillitvekkende å

se at vår ambassadør, Nils Martin Gunneng, på vegne av den norske stat var så på og så involvert i forvaltningen av midlene i Amazonasfondet.

En viktig føring fra Stortinget er å følge opp sosiale og miljømessige sikringsmekanismer i de landene som gjennomfører REDD+. Fattigdomsbekjempelse, urfolks rettigheter og bevaring av naturskog må ses i sammenheng. Vektlegging av det ene må ikke gå på bekostning av det andre. Dette så vi fungerte i de prosjektene vi besøkte i regnskogen i Amazonas. Riksrevisjonen mener at dette kan følges bedre opp, og jeg er glad for at statsråden i sitt svar tar dette på alvor og vil påse at det skal gjøres bedre.

Så langt har ikke den norske klima- og skogsatsingen utløst nok finansiering fra andre giverland. Storbritannia og Tyskland gir nok store beløp, men Norge står for det aller største bidraget. Komiteen mener at Norge fortsatt skal være i front, selv om vi kan risikere å stå alene om gjennomføringen av noen prosjekter. Det er mange motkrefter. Derfor er det viktig å vise vei og fortsette arbeidet med å få flere partnere med på laget.

Reduksjon i klimagassutslipp fra tropisk skog blir pekt på som avgjørende for å nå klimaavtalens mål om å begrense den globale oppvarmingen til under 2 grader. Det er alvorlig. Myndigheter, selskaper og organisasjoner må gjøre mer, ikke mindre. Jeg er glad for at Norge tar ansvar og bidrar til det.

**Ulf Leirstein (FrP) [14:30:00]:** Saken vi i dag behandler, er viktig. Den er viktig fordi vi snakker om store verdier – økonomiske verdier for skattebetalerne i Norge og store naturressurser som er viktige for verden.

La meg aller først få takke saksordføreren for arbeidet med saken. Vi har kommet fram til en enstemmig innstilling med enstemmige merknader fra komiteen. Det er gjort et godt arbeid fra saksordføreren.

La meg også slå fast at for meg og Fremskrittspartiet handler ikke denne saken primært om debatten knyttet til klima, ei heller debatten om det er riktig at norske skattebetalere og Norge skal bidra så mye mer enn andre land. Denne saken handler primært om hvordan midlene som er bevilget av vekslende regjeringer, har blitt benyttet, hvordan kontrollen med midlene er utført, og om resultater. Jeg er glad for at Riksrevisjonen i sin rapport er tydelig i sine anbefalinger, som en enstemmig komité konkluderer med skal følges opp.

Selv om saksordføreren og tidligere talere har nevnt funnene i rapporten fra Riksrevisjonen, ønsker også jeg å referere til disse:

- Resultatene av REDD+ hittil er forsinket og usikre.
- Kontrollen med gjennomføringen og resultatene av REDD+ fungerer ikke godt nok.

- Det norske bidraget til REDD+ har ikke utløst nok finansiering fra andre givere.
- Klima- og miljødepartementet er ikke systematisk nok i innhenting og bruken av informasjon om resultater av den norske klima- og skogsatsingen.
- Departementenes oppfølging av risiko for misligheter er ikke god nok.

Når vi snakker om risiko for mislighold, må vi huske hvilke store beløp det dreier seg om. I perioden 2008–2017 ble det bevilget til sammen 23,5 mrd. kr til satsingen. Dette må sies å være en betydelig satsing, og det er alarmerende at Riksrevisjonen konstaterer at resultatene er usikre, og at kontrollen ikke fungerer godt nok.

Riksrevisjonen har klare anbefalinger om oppfølging og anbefaler Klima- og miljødepartementet å

- videreutvikle tiltak for å håndtere behovet for varige resultater i REDD+ gjennom arbeidet inn mot FNs klimakonvensjon og i de bilaterale samarbeidene
- styrke departementets informasjonsgrunnlag om ivaretagelsen av sosiale og miljømessige sikringsmekanismer ved betaling for resultater
- styrke oppfølgingen av det norske bidraget til REDD+ gjennom systematisk innhenting og behandling av informasjon om framdrift og resultater i den norske klima- og skogsatsingen
- sørge for en ansvarlig og aktiv oppfølging av risiko og bruk av reaksjoner ved avvik og varsler om mulige økonomiske misligheter

Disse er anbefalinger som Fremskrittspartiet slutter seg til.

Det er også bra med klar tale fra regjeringen i denne saken, og statsråden slår fast i sitt svar til Riksrevisjonen og til komiteen at Riksrevisjonens fire anbefalinger vil bli fulgt opp. Spesielt har jeg lyst til å framheve viktigheten av at man slår ned på mislighold når og hvis det avdekkes. Det er ingen tvil om at det kan være krevende å operere i flere av de landene hvor denne satsingen skjer, men med så store beløp er vi avhengige av tillit til at disse brukes til formålet. Man skal ikke være redd for å holde tilbake penger, ei heller for at det skal få konsekvenser for dem det gjelder, hvis mislighold avdekkes.

Selv om det er usikkerhet knyttet til de totale resultatene for alle prosjektene i alle land, er det ingen tvil om at programmet har hatt god effekt på mange områder og betyr mye for mange. Ved selvsyn har jeg og komiteen fått besøke familier som lever i regnskogen i Brasil, og som har fått en bedre hverdag og i større grad enn tidligere kan bruke ressursene i regnskogen på en bærekraftig måte. Vi har også besøkt dem som kontrollerer, vi har snakket med myndigheter, og vi har ikke minst møtt ambassaden vår i Brasilia, som på en god og imponerende måte følger opp prosjektet. Jeg må innrømme

at jeg er stolt over å se hvordan vårt lands representanter tar sitt oppdrag på største alvor og følger opp på en meget tilfredsstillende måte. Så en stor takk til vår ambassadør og hans stab med dyktige medarbeidere i Brasilia.

For en som meg, som er opptatt av jordens plante- og dyreliv, er det ikke tvil om at vi har en forpliktelse til å ta vare på dette mangfoldet. Vi skal høste ressursene, men det må gjøres på en måte som ikke truer og utrydder dyr og planter. Det bør være en forpliktelse vi alle kan være enig i, uavhengig av om vi kan ha forskjellig syn på årsaken til klimaforandringene.

Samtidig må vi kunne etterlyse økt engasjement fra flere land og givere. Dette er ikke en forpliktelse Norge alene skal bære økonomisk. Det er også en av konklusjonene til Riksrevisjonen at så langt har ikke vårt engasjement utløst nok finansiering fra andre givere.

Med rapporten fra Riksrevisjonen, med komiteens innstilling og med statsrådets klare svar mener jeg og Fremskrittspartiet at vi har lagt grunnlaget for en bedre oppfølging av dette i årene som kommer. Det er betryggende. Samtidig har vi en forpliktelse til at de store økonomiske ressursene vi bevilger på vegne av norske skattebetalere, brukes best mulig, mest mulig effektivt og med tydelige resultater.

**Lars Haltbrekken (SV) [14:35:12]:** De to største utfordringene verden står overfor på miljøsidene, er trusselen om farlige klimaendringer og det voldsomme tapet av natur og plante- og dyrearter. På en god måte klarer Norge gjennom sin omfattende regnskogsatsing å bidra til å løse begge disse utfordringene.

En svært stor del av verdens artsrikdom befinner seg i regnskogen. Det var dermed et gedigent naturverntiltak Norge var med på å sette i verk i 2007 da den daværende Stoltenberg-regjeringen lovet inntil 3 mrd. kr årlig til bevaring av regnskog. Men det er også et helt essensielt tiltak for å bekjempe trusselen om menneskeskapte klimaendringer. Skal vi klare å unngå de verste konsekvensene, må forbruket av fossil energi reduseres dramatisk. Men det alene er ikke nok, vi er også nødt til å få kontroll på den omfattende avskogingen som skjer, særlig i verdens regnskog. Og det var ikke et lite bidrag Norge ga klimaforhandlerne på Bali i desember 2007 da man annonserte den norske regnskogsatsingen. Det var et betydelig bidrag, i håp om å få framgang i de internasjonale klimaforhandlingene. Dessverre førte det ikke fram på kort sikt, men heldigvis har Norge fortsatt denne satsingen. Det er utrolig viktig at vi også i årene framover gjør det, og at vi, som statsråden har gjort rede for overfor komiteen, sørger for å ta hensyn til den kritikken som har kommet fra Riksrevisjonen til satsingen så langt. Men det må ikke få oss til å stoppe denne viktige satsingen.

Så må vi jobbe for at flere land yter et tilsvarende stort bidrag som det Norge gjør, for det trengs om vi skal klare å få bevart regnskogen. For oss er dette helt essensielt i klimakampen. Jeg hører representanten fra Fremskrittspartiet si at det for dem ikke nødvendigvis er det. Det kunne vært artig å høre om Fremskrittspartiet nå velger eller ikke velger å lene seg på den kompakte majoriteten av vitenskapsfolk som mener at mennesket er i ferd med å endre klimaet på kloden. Vi ser at i hvert fall én av Fremskrittspartiets representanter i komiteen betviler dette veldig sterkt.

Så vil jeg komme inn på ett punkt avslutningsvis, og det er at Norge i sin videre regnskogsatsing ser på dette, slik vi gjør i dag, som et tillegg til den innsatsen vi gjør for å kutte våre utslipp her hjemme i Norge. Dette må ikke bli en sovepute for oss mot å ta det soleklare ansvar vi har for å kutte også egne utslipp.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:39:11]:** Kristelig Folkeparti er glad for å støtte opp om den norske regnskogsatsingen. Riksrevisjonens rapport peker på flere viktige utfordringer knyttet til Norges internasjonale klima- og skogsatsing. Saksordføreren har på en god måte redegjort for komiteens vurderinger og konklusjoner, som jeg ikke ser behov for å gjenta. Men jeg skal fokusere på et par sider ved Riksrevisjonens rapport.

I rapporten løftes spørsmålet om sikringsmekanismer fram som viktige prinsipper for sosiale og miljømessige hensyn som utviklingslandene skal følge i gjennomføringen av Redd+. Sikringsmekanismene tar utgangspunkt i at Redd+ kan virke både positivt og negativt inn på forhold som fattigdomsbekjempelse, urfolks rettigheter og bevaring av naturskog. Dette er forhold som Stortinget ved flere anledninger har pekt på betydningen av. Det er derfor av stor viktighet at Norge nettopp prioriterer kontroll av at sikringsmekanismene overholdes, og at det settes i verk tiltak hvis de ikke følges. Selv om det har vært viktig å inkludere sikringsmekanismer i Redd+-rammeverket under FNs klimakonvensjon og i avtaler som Klima- og miljødepartementet inngår, har arbeidet med å ivareta Stortingets forutsetninger om overholdelse av sikringsmekanismene møtt hindringer, noe vi kjenner til. Noe av problemet har vært at mange parter anser oppfølgingen av disse som et internt anliggende.

Vi er kjent med at i mange land er urfolks rettigheter under sterkt press. Sikringsmekanismene skal bidra til at Redd+ ikke går på bekostning av andre hensyn, som bl.a. biodiversitet og fattigdomsbekjempelse. Dette er viktige hensyn og mål i selv. Ivaretagelse av sikringsmekanismene er vurdert som helt avgjørende for å oppnå langsiktige utslippsreduksjoner i Redd+.

På vår komitéreise, som flere allerede har vært inne på, fikk vi innblikk i hvordan noen av disse tiltakene hadde bidratt til å skape en forskjell i lokalbefolkningens måte å drive egen jord på. Familier hadde fått en bedre hverdag fordi de hadde fått opplæring som hadde gitt dem muligheten til å drive jorda si på en mer bærekraftig måte enn før gjennom midler hentet fra Amazonasfondet. Og vi fikk se eksempler på endringer som hadde foregått over tid med sterk lokal forankring og med varige konkrete resultater.

Det kan ikke herske tvil om at en viktig suksessfaktor for denne typen arbeid forutsetter en god og varig dialog mellom styresmaktene og urfolket og menneskene som bor tett på regnskogen og er avhengige av den. Det må derfor settes tydelige krav til sikringsmekanismene, sånn at midlene som deles ut til lokalbefolkningen som blir mest berørt, virkelig blir benyttet til kamp mot fattigdom, ivaretagelse av urfolks rettigheter og bevaring av naturskogen. Vi må derfor forvente at man fra norsk side kommer opp med flere tiltak framover som gjør at vi kan være trygge på de resultatene som blir oppnådd også på dette området.

Til slutt: Det er grunn til å være bekymret for det Riksrevisjonen peker på av manglende oppfølging av mislighold knyttet til de store utbetalingene fra Norge. Det er nødvendig å etablere gode, tydelige rutiner, sånn at mislighold blir tatt på alvor ved at det får konsekvenser for dem som står bak. Selv om dette arbeidet ikke alltid er like enkelt – og det har vi forståelse for – bør det arbeides mer med å få rutiner på plass som på en bedre måte enn i dag kan avdekke den type forhold og sikre en god oppfølging. Det er kritikkverdig at mislighold ikke blir fulgt opp på en tydeligere måte enn det som har skjedd fram til nå, og man må sørge for en mer aktiv oppfølging av risiko og bruk av reaksjoner ved avvik og varsler om mulige økonomiske misligheter enn tilfellet er i dag. Her forventer vi en bedre oppfølging framover.

**Statsråd Ola Elvestuen [14:44:00]:** Klima- og skoginitiativet – selv etter ti år – er nybrottsarbeid. Klima- og miljødepartementet streber hele tiden etter å finne de mest effektive tiltakene for å ta vare på regnskogen. Departementet setter derfor pris på å bli gjennomgått og få faglige innspill til hvordan vi kan bli enda bedre. Takk til kontroll- og konstitusjonskomiteen, som har gjort et særlig grundig arbeid med sin innstilling.

Riksrevisjonen mener at resultatene av REDD+ er forsinket og usikre. Det er det vanskelig å være uenig i. Framgang når det gjelder klima og utvikling i utviklingsland, kommer i rykk og napp. Det meste av dette er utenfor vår kontroll, selv om vi gir viktige bidrag. Komiteen sier seg til dels enig i Riksrevisjonens funn. Den framhever samtidig at flere tiltak har hatt særs god effekt. Jeg

er glad for at kontroll- og konstitusjonskomiteen valgte å reise til Brasil for å se på resultatene av klima- og skoginitiativet. Komiteen har selv sett, og viser i innstillingen til, det store bidraget Brasil til nå har gitt verden i kampen mot klimaendringene.

I mitt tilsvaret til Riksrevisjonen viser jeg til satsinger som ikke dekkes av Riksrevisjonens undersøkelse. Indonesia har iverksatt imponerende reformer. I 2017 ledet disse til en dramatisk reduksjon i avskogingen av karbonrik torvmyr. Energi- og miljøkomiteen fikk nylig en innføring i dette på sin reise. I Colombia har regjeringen erklært at skoggrensen mot Amazonas skal stenges, og igangsatt en storoffensiv mot ulovlig hogst. Urfolkssituasjonen er bedret en rekke steder. Næringslivet har blitt en viktig partner for å bevare skogen. Vår støtte til det sivile samfunnet har endret politikken, styrket de svake og svekket de sterke og velorganiserte i et stort antall land og markeder. Ikke noe av dette er omtalt i Riksrevisjonens rapport.

Strategien til klima- og skoginitiativet er lagt opp for å sikre varige resultater av innsatsen. Et eksempel på dette er initiativets sentrale rolle i å få REDD+ inn som en del av Parisavtalen. Satsinger som sikrer åpenhet om skogen, og kampen for avskogingsfrie forsyningskjeder, er andre. Klima- og skoginitiativet har bidratt til en revolusjon globalt hva gjelder muligheten for å følge med på skogen med satellitter. Myndigheter, academia og aktivister kan i dag se hva som skjer i skogen, nærmest i sanntid. Dette gjør det mulig å sette inn tiltak der skogen blir ødelagt. I budsjettet for 2019 har regjeringen foreslått å styrke denne innsatsen med 200 mill. kr.

Arbeidet for å ta vare på skogen må ikke gå ut over folket som bor der, eller føre til at natur andre steder blir ødelagt. Her har Norge vært verdensledende. Jeg tar likevel til meg Riksrevisjonens og komiteens bekymringer for at departementet ikke har god nok informasjon om dette. Vi stiller en rekke krav til våre samarbeidspartnere, og vi er allerede i gang med å vurdere om det er mer vi bør gjøre på dette området.

Selv om jeg har innvendinger mot faktagrunnlaget knyttet til kritikken rundt oppfølgingen av risiko i forvaltningen av klima- og skoginitiativet, er dette funn jeg tar alvorlig. Jeg vil understreke at departementet følger opp alle varsler vi mottar. Vi har nulltoleranse for misligheter, og alle tilfeller som oppdages, får konsekvenser. Vi inngår ingen avtaler uten kvalitetssikring av både partner og prosjekt på forhånd.

Komiteen viser til behovet for god oppfølging av de fire hovedanbefalingene i Riksrevisjonens rapport. Det er jeg enig i. Komiteen understreker at de anser mitt tilsvaret til rapporten som tilfredsstillende i så måte, og det er jeg godt fornøyd med. Komiteen mener regnskogsatsingen var riktig, og at det er viktig at vi fortsetter med

dette. Vi skal jobbe hardt for å få enda flere med. Den siste rapporten fra FNs klimapanel viser at innsatsen bare blir viktigere.

Jeg vil gjøre mitt beste for at klima- og skoginitiativet effektivt når sine mål om utslippsreduksjoner og bærekraftig utvikling. I svaret mitt til Riksrevisjonen beskriver jeg strategien for å få til det. Jeg er glad for at kontroll- og konstitusjonskomiteen er tilfreds med dette som rettesnor for det videre arbeidet.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8.

Sak nr. 9 [14:48:29]

*Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i aksjelovgivningen mv. (oppløsning og avvikling, mellombalanser m.m.)* (Innst. 70 L (2018–2019), jf. Prop. 100 L (2017–2018))

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

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

– Det anses vedtatt.

**Morten Ørsal Johansen (FrP) [14:49:21]** (ordfører for saken): Saken omhandler, som det ble sagt, Prop. 100 L for 2017–2018, endringer i aksjelovgivningen mv. – oppløsning og avvikling, mellombalanse m.m., der Nærings- og fiskeridepartementet legger fram forslag om endringer i aksjelovgivningen. Endringene er ment for å redusere de økonomiske og administrative byrdene for næringslivet.

Forslagene har bakgrunn i utredningen NOU 2016: 22, Aksjelovgivning for økt verdiskaping. Noen av forslagene i utredningen ble vurdert i Prop. 112 L for 2016–2017. Endringsforslagene i denne proposisjonen ble gjennomført ved endringslov 16. juni 2017 nr. 71. Med noen få unntak trådte disse i kraft 1. juli 2017. I proposisjonen vi nå behandler, er andre forslag i utredningen vurdert.

Regjeringen gjennomgår selskapsretten for å fremme økt verdiskaping. Et sentralt hensyn er å tilpasse regelverket til den teknologiske utviklingen. Departementet anbefaler også å fjerne krav om prosesser eller rapportering hvor nytten ikke oppveier kostnaden, å endre reglene slik at forvaltningen av selskap gjøres enkle-

re, og å gjøre det lettere å forstå de kravene aksjelovgivningen stiller til selskaper og aksjeeiere.

De temaene som behandles i proposisjonen, gjelder stifternes og styrets redegjørelser, revisorbekreftelser, oppløsning og avvikling, mellombalanser, krav til forretningskommune i vedtektene og ivaretagelse av oppgaver tillagt daglig leder i selskaper uten daglig leder. I tillegg foreslås det retting av feil i seks lover som hører inn under Nærings- og fiskeridepartementet.

Det er en samlet komité som står bak tilrådingen, med unntak av opphevelsen av § 2-2 første ledd nr. 2 i lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper og endringen i § 3-1 første ledd nr. 3 i lov 21. juni 1985 nr. 78 om registrering av foretak. Disse endringene fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Mindretallet, bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, fremmer eget forslag til endring i lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper, § 8-2 a tredje ledd, som gjelder mellombalanser og ekstraordinært utbytte.

Når det gjelder endringene i proposisjonen som omhandler mellombalanse, mener flertallet, i tråd med regjeringens forslag, at disse bidrar til forenklinger som vil redusere de økonomiske og administrative byrdene for næringslivet, samtidig som de ivaretar formålet med å gi skattemyndigheter, kreditorer og andre berørte aktører bedre tilgang til informasjon, slik at de i større grad kan ivareta sine interesser, noe som også er et av målene i proposisjonen.

Forslaget fra mindretallet, derimot, innfrir ikke disse kriteriene. Slik flertallet forstår forslaget, kan aksjeselskaper som ønsker å dele ut ekstraordinært utbytte, kun gjøre dette dersom de har revisor. Dette forhindrer mange småselskaper i å ta ut slikt utbytte. En hel rekke selskaper har benyttet muligheten til å fravelge revisjon, noe som ble muliggjort for mindre selskaper for å lette den økonomiske og administrative byrden for disse selskapene. Disse selskapene har i dag mulighet for å dele ut ekstraordinært utbytte med grunnlag i en revidert mellombalanse. Forslaget fra mindretallet vil medføre at de selskapene som i dag kan gjøre dette, fratras denne muligheten. Forslaget vil da i praksis bety en innstramning i forhold til dagens regelverk.

Flertallet er enige om at aksjeloven § 2-2 første ledd nr. 2 skal oppheves, slik at aksjeselskaper ikke lenger behøver å angi kommunen der selskapet skal ha sitt forretningskontor, i vedtektene. Flertallet mener imidlertid at denne endringen ikke skal omfatte allmennaksjeselskaper. Dette medfører at allmennaksjeloven § 2-2 første ledd nr. 3 ikke oppheves, og at foretaksregisterloven § 3-1 a første ledd nr. 4 forblir uendret.

Hovedformålet med kravet om at forretningskommunen skal angis i vedtektene, er å sørge for at aksje-

eiere, offentlige myndigheter og andre skal kunne komme i kontakt med selskapet. Dette hensynet ivaretas imidlertid ved at adressen til selskapets forretningskontor skal registreres i Foretaksregisteret. Der er den offentlig tilgjengelig.

Til slutt vil jeg anbefale komiteens innstilling.

**Geir Pollestad (Sp) [14:54:30]** (leiar i komiteen): Eg ønskjer å ta opp forslaget frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Eg viser til grunngevinga for det i merknadene.

Elles viser eg til saksordføraren sitt innlegg, som eg støttar fullt ut, utanom dei punkta der han kritiserer mindretalet.

**Presidenten:** Representanten Geir Pollestad har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [14:55:07]:** Det er positivt med en sak om forenkling. Det vet vi at næringslivet etterspør, og det var jo også viktig for den rød-grønne regjeringen.

Det er også viktig at vi treffer en balanse mellom forenkling og kontroll. Det er grunnen til at vi ikke stemmer for det konkrete forslaget knyttet til mellombalanser, som referert av saksordføreren. Vi foreslår derfor at man ikke skal kunne gjøre disposisjoner som utbetaling av ekstraordinært utbytte på bakgrunn av en mellombalanse dersom man har fravalgt revisjon av årsregnskapet. Vi mener også at angivelse av forretningskommune fortsatt skal avgjøres av selskapets generalforsamling.

Med det har jeg redegjort for Arbeiderpartiets ståsted.

**Steinar Reiten (KrF) [14:56:15]:** Det er bred tverrpolitisk enighet blant partiene på Stortinget om at det er et mål å forenkle og tilrettelegge lover, forskrifter og regelverk slik at de administrative byrdene for næringslivet ikke blir mer ressurskrevende enn nødvendig.

I proposisjonen som vi i dag har til behandling, ligger den målsettingen til grunn for de foreslåtte endringene i aksjelovgivningen. Regjeringen foreslår å endre reglene for oppløsning og avvikling av aksjeselskap, revisjon av mellombalanser, krav om angivelse av forretningskommune i vedtektene og drift av selskap uten daglig leder.

Det er verdt å merke seg at en samlet komité anerkjenner at mange av de foreslåtte endringene åpner opp for at selskap kan bruke mindre ressurser på rapportering og kjøp av administrative tjenester.

Komiteen noterer seg også at endringene kan medføre en årlig besparelse på om lag 50 mill. kr for aksjesel-

skap, og at forenklingene antas å være særlig nyttige for nye virksomheter og små aksjeselskap.

På et par punkt skiller likevel partiene lag når det gjelder støtte til forslagene i proposisjonen.

Kristelig Folkeparti har valgt å støtte regjeringens forslag etter å ha fått gjennomslag for et viktig kompromiss. Jeg vil derfor kort gjøre greie for våre vurderinger på de punktene der komiteen er delt og vi inngår i flertallet.

Når det gjelder spørsmålet om mellombalanser som grunnlag for utbetaling av ekstraordinært utbytte, mener Kristelig Folkeparti, i likhet med regjeringspartiene, at det skal gjøres unntak fra kravet om revisjon av mellombalanser for aksjeselskap som har fravalgt revisjon av årsregnskapet etter aksjeloven § 7-6. Vi mener det er tilstrekkelig for å sikre kreditorenes og andres interesser at det for denne gruppen aksjeselskap blir innført plikt til å sende inn mellombalanser til Regnskapsregisteret. Mellombalansen blir da gjort offentlig tilgjengelig, og vi er tilfreds med at dette blir satt som en forutsetning for utdeling av ekstraordinært utbytte.

Kristelig Folkeparti har også valgt å støtte regjeringen når det gjelder forslaget om at aksjeselskap ikke lenger trenger å angi kommunen der selskapet skal ha sitt forretningskontor, i vedtektene. Det er tre grunner til at vi mener at den endringen kan gjennomføres:

For det første skal adressen til selskapets forretningskontor uansett registreres i Foretaksregisteret og blir dermed offentlig tilgjengelig. For det andre skal generalforsamlingen fremdeles ha mulighet til å overprøve styrevedtak om å endre forretningskommune. For det tredje blir foretaksregisterloven § 3-1 første ledd nr. 3 endret, slik at det blir slått fast at den adressen som selskapet registrerer, skal være i Norge.

Til slutt vil jeg på vegne av Kristelig Folkeparti takke regjeringspartiene for at vi fikk på plass et viktig kompromiss når det gjelder lovendringen som fritar aksjeselskap fra plikten til å angi forretningskommune. Kristelig Folkeparti ønsker ikke at dette fritaket skal gjelde for allmennaksjeselskap, fordi de store børsnoterte selskapene som er hel- eller deleid av staten, da ville bli berørt av lovendringen. Vi i Kristelig Folkeparti ønsker ikke at det skal oppstå unødvendig usikkerhet rundt statens utøvelse av eierskap i generalforsamling på dette punktet. Vi er glade for at vi fikk gehør for vårt syn. Det var avgjørende for at vi i dag er en del av flertallet som står bak komiteens tilråding.

**Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [14:59:51]:** Beklager at jeg kommer til å bruke litt mer tid enn komiteens leder.

Forslagene til endringer har bakgrunn i NOU 2016: 22 Aksjelovgivning for økt verdiskaping. Mandatet var å

utrede mulige forenklinger i aksjelovgivning og evaluere endringer som trådte i kraft i 2013.

Noen av forslagene i utredningen ble vurdert i Prop. 112 L, som regjeringen la fram i april 2017. Endringsforslagene ble enstemmig vedtatt og trådte i hovedsak i kraft 1. juli 2017. Nå kommer altså ytterligere endringer basert på samme utredning.

Forslagene til endringer gjelder i hovedsak reglene i aksjeloven og allmennaksjeloven om oppløsning og avvikling, mellombalanser, krav til forretningskommune i vedtektene og ivaretagelse av daglig leders oppgaver i selskaper uten daglig leder. Det er veldig bra at en samlet næringskomité støtter hoveddelen av endringsforslagene.

Som nevnt er den årlige besparelsen beregnet til om lag 50 mill. kr, men sannsynligvis er potensialet enda større. Vi skal fortsette å redusere næringslivets kostnader ytterligere, og det er bra at det uttrykkes enighet rundt det målet.

Endringsforslagene innebærer en forenkling av reglene for oppløsning og avvikling. For aksjeselskaper hvor årsregnskaper ikke revideres, er det foreslått å fjerne kravene om å revidere avviklingsbalansen og andre dokumenter som selskapene plikter å utarbeide før avviklingen.

Regjeringen foreslår også endringer for bruk av mellombalanser. En mellombalanse er en balanse som er satt opp på et annet tidspunkt enn ved avleggelse av årsregnskapet, men følger de samme kravene. Den kan benyttes som grunnlag for utdeling av et ekstraordinært utbytte og andre disposisjoner gjennom året. I dag kreves det at mellombalansen skal revideres, også for aksjeselskaper som har besluttet at selskapets årsregnskaper ikke skal revideres. Det har vi foreslått å endre, slik at disse selskapene ikke har krav om å revidere mellombalansene ved slike disposisjoner – med andre ord at de følger de samme reglene som for årsregnskapet.

Et mindretall i næringskomiteen ønsker å stille krav om at aksjeselskaper uten revisor ikke kan utdele ekstraordinært utbytte. Det ville innebære en innstramming for små aksjeselskaper sammenlignet med dagens regler, og jeg er ikke enig i det.

Vi foreslår også å oppheve kravet i aksjeloven og allmennaksjeloven om at selskapenes forretningskommune må angis i vedtektene. En samlet næringskomité ønsker å beholde dette kravet for allmennaksjeselskaper, mens et flertall i næringskomiteen støtter forslaget om å oppheve kravet for aksjeselskaper. Jeg understreker at hvis styret beslutter å endre forretningskommune som følge av lovendringen, kan generalforsamlingen overprøve styrets beslutning.

Med denne proposisjonen har regjeringen foreslått de endringene som aksjelovutvalgets utredning ga tilstrekkelig grunnlag for.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9.

#### Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Da ser det ut til at Stortinget er klar til å gå til votering.

#### Votering i sak nr. 1

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

- forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 2 og 3, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 4, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 5, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet
- forslag nr. 6, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes over forslag nr. 6, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren, der formålet er å øke satsningen på kollektiv, sykkel og gange, inkludert å sikre at den planlagte bussveien gjøres konverterbar til bybane.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

#### Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 84 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.57)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 5, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede alternative finansieringsopplegg ved eventuelle kostnadsøkninger på riksveger og sykkelstamveger i bypakker, også der ikke hele belastningen finansieres med bompenger.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.



**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 71 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.16)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 4, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at staten dekker 70 pst. av investeringskostnadene for «Bussveien» i Bymiljøpakken for Nord-Jæren.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 63 mot 32 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.52)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 3, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen avklare hvilke andre prosesser knyttet til Bymiljøpakken for Nord-Jæren som eventuelt krever behandling i Stortinget.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Voteringsstavlene viste at det var avgitt 58 stemmer mot forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet og 35 stemmer for.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.11)

Flere representanter ga uttrykk for at de hadde stemt feil.

**Presidenten:** Da blir resultatet at 59 representanter stemte mot forslaget og 36 stemte for. – Dermed er forslaget forkastet.

**Kari Henriksen (A)** (fra salen): Jeg ser at det er feil antall representanter fra Arbeiderpartiet ved voteringen.

**Presidenten:** Antallet er feil? Du skal kaste ut tre? – Da kan vi votere videre med riktig antall representanter.

Det votes over forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren og ber om at reforhandlingen avsluttes innen årsskiftet 2018/2019. I reforhandlingene skal man utrede en ny modell for innretning på rushtidsavgiften som vil være mindre belastende for befolkningen.

Konsekvensen av rushtidsavgift for innbyggere og næringsliv må utredes grundigere, og det må etableres forsvarlige avbøtende tiltak.»

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

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 59 mot 32 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.20)

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

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at ny teknologi/vegprising testes ut på Nord-Jæren.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 52 mot 39 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.40)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**v e d t a k :**

Dokument 8:5 S (2018–2019) – Representantforslag fra Sverre Myrli, Ingalill Olsen, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Julia Wong, Torstein Tvedt Solberg og Hege Haukeland Liadal om reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren – vedtas ikke.

**Presidenten:** Bak innstillingen står Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

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

**V o t e r i n g :**

Komiteens innstilling ble bifalt med 50 mot 41 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.18)

**V o t e r i n g i s a k n r. 2**

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Siv Mossleth på vegne av Senterpartiet

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i sitt arbeid med en helhetlig hydrogenstrategi inkludere et pilotprosjekt for bruk av tog med brenselceller med utslippsfri hydrogen på minst én av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene i Norge – med tanke på drift på en av linjene innen 1. januar 2020.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Bak innstillingen står Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:21 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken om pilotprosjekt med hydrogendrevet tog – 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 54 mot 37 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.15)

**Presidenten:** Det voteres så over forslag nr. 2, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere oppstart av et forsøk med hydrogentog i mindre skala, for å få teste ut om teknologien kan skaleres opp til og benyttes på de lange strekningene som bruker dieselfremdrift i dag.»

Samtlige partier har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 3*

**Presidenten:** Under debatten har Arne Nævra satt frem et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen straks sørge for at nye, utslippsfrie og autonome ferger tas med som et selvstendig alternativ når det planlegges Fergefri E39, på lik linje med tunneler og broer. Relevante faktorer for valg av løsning til framtidig E39 bør være miljøhensyn, pris, kapasitet, fleksibilitet og samfunnsøkonomisk nytte.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Bak innstillingen står Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:23 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Audun Lysbakken, Solfrid Lerbrekk og Lars Haltbrekken om å utrede autonome ferger som selvstendig alternativ langs ny og utbedret E39 – vedtas ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 82 mot 9 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.27)

*Votering i sak nr. 4*

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017 om endring av vedlegg XX (Miljø) i EØS-avtalen ved innlemmelse av forordning (EF) nr. 443/2009, endret ved forordning (EU) nr. 1014/2010, forordning (EU) nr. 63/2011, forordning (EU) nr. 725/2011, forordning (EU) nr. 429/2012, forordning (EU) nr. 396/2013, forordning (EU) nr. 397/2013, forordning (EU) nr. 333/2014 og forordning (EU) nr. 2015/6 og forordning (EU) nr. 510/2011, endret ved forordning (EU) nr. 205/2012, forordning (EU) nr. 293/2012, forordning (EU) nr. 114/2013, forordning (EU) nr. 1047/2013, forordning (EU) nr. 253/2014, forordning (EU) nr. 404/2014, forordning (EU) nr. 410/2014 og forordning (EU) nr. 427/2014 om fastsettelse

se av utslippsstandarder for nye personbiler og lette nyttekjøretøy (N1) som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra lette nyttekjøretøy.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### vedtak:

om endringer i vegtrafikkloven (krav til CO<sub>2</sub>-utslipp)

#### I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk skal ny § 13 b lyde:

§ 13 b. *Krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av personbiler og lette nyttekjøretøy*

*For å ivareta Norges forpliktelser etter EØS-avtalen kan departementet i forskrift fastsette regler om utslippskrav mv. for produsenter av personbiler og lette nyttekjøretøy (N1), herunder regler om*

- a) en øvre grense for tillatt utslipp av CO<sub>2</sub> fra personbiler og lette nyttekjøretøy (N1),*
- b) overtredelsesgebyr,*
- c) overvåkning,*
- d) rapportering,*
- e) innovative teknologier, herunder godkjenning.*

#### II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Det voterer over lovens overskrift og loven i sin helhet.

#### Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

#### Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### vedtak:

Dokument 3:12 (2017–2018) – Riksrevisjonens undersøkelse av Skatteetatens kontroll med prising av transaksjoner i interessefellesskap over landegrensene – vedlegges protokollen.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### vedtak:

Dokument 3:9 (2017–2018) – Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes satsing på bioenergi for å redusere utslipp av klimagasser – vert vedlagt møteboka.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sak nr. 8

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### vedtak:

Dokument 3:10 (2017–2018) – Riksrevisjonens undersøkelse av Norges internasjonale klima- og skogsatsing – vert lagt ved møteboka.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sak nr. 9

**Presidenten:** Under debatten har Geir Pollestad satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«I lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper skal § 8-2 a tredje ledd lyde:

(3) Beslutning om ekstraordinært utbytte treffes av generalforsamlingen. *Beslutning etter første punktum kan bare treffes dersom selskapet har registrert revisor i Foretaksregisteret. § 8-2 første ledd gjelder tilsvarende.*».

### Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 52 mot 38 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.20.43)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

#### l o v

om endringer i aksjelovgivningen mv. (oppløsning og avvikling, mellombalanser m.m.)

#### I

I lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper gjøres følgende endringer:

§ 2-2 første ledd nr. 2 oppheves. Nåværende nr. 3 til 5 blir nr. 2 til 4.

§ 3-5 annet ledd skal lyde:

(2) Hvis styret ikke finner grunnlag for å foreslå tiltak som nevnt i første ledd *trede* punktum, eller slike tiltak ikke lar seg gjennomføre, skal det foreslå selskapet oppløst.

§ 6-14 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

*Har selskapet ikke daglig leder, står styret for den daglige ledelse.*

§ 6-15 første ledd skal lyde:

(1) Daglig leder skal minst hver fjerde *måned* gi styret underretning om selskapets virksomhet, stilling og resultatutvikling.

§ 8-2 a første ledd skal lyde:

(1) Selskapet kan dele ut ekstraordinært utbytte på grunnlag av en mellombalanse som er *fastsatt* og revidert etter reglene for *årsregnskap*. *Balansedagen* kan ikke ligge lenger tilbake i tid enn seks måneder før dagen det treffes beslutning om ekstraordinært utbytte. *Kravet i første punktum om at mellombalansen skal være revidert, gjelder ikke for selskaper som har registrert beslutning i Foretaksregisteret om å unnlate revisjon etter § 7-6.*

§ 8-2 a nytt fjerde og femte ledd skal lyde:

(4) *Beslutes det å dele ut ekstraordinært utbytte, skal mellombalansen sendes til Regnskapsregisteret.*

(5) *Utdeling til aksjeeierne kan foretas først når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.*

Ny § 8-2 b skal lyde:

§ 8-2 b. *Innsending av mellombalanser til Regnskapsregisteret*

(1) *Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om innsending av mellombalanser til Regnskapsregisteret og bestemmelser som pålegger selskapet elektronisk innsending.*

(2) *Departementet kan i forskrift gi bestemmelser som pålegger gebyr for å registrere mellombalanser i Regnskapsregisteret og om gebyrets størrelse og innkreving.*

Ny § 8-2 c skal lyde:

§ 8-2 c. *Innsynsrett i mellombalanser registrert i Regnskapsregisteret*

(1) *Enhver har rett til å gjøre seg kjent med innholdet av mellombalansen hos Regnskapsregisteret.*

(2) *Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hvordan innholdet av mellombalanser skal gjøres tilgjengelig og om betaling av gebyr for innsyn.*

§ 8-7 første ledd annet punktum oppheves. Nåværende tredje punktum blir annet punktum.

§ 8-7 nytt annet ledd skal lyde:

(2) *Beregningen av selskapets frie egenkapital etter første ledd første punktum kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende. Er beregningen foretatt på grunnlag av en mellombalanse, kan kredittgivningen eller sikkerhetsstillelsen foretas av selskapet først når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.*

Nåværende annet og tredje ledd blir tredje og fjerde ledd.

§ 8-10 første ledd annet punktum oppheves. Nåværende tredje og fjerde punktum blir annet og tredje punktum.

§ 8-10 nytt annet ledd skal lyde:

(2) *Beregningen av selskapets frie egenkapital etter første ledd første punktum kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende. Er beregningen foretatt på grunnlag av en mellombalanse, kan den finansielle bistanden ytes av selskapet først når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.*

Nåværende annet til femte ledd blir tredje til sjette ledd.

§ 8-10 sjette ledd første punktum skal lyde:

Kongen kan ved forskrift eller enkeltvedtak gjøre unntak fra reglene i første til *femte* ledd.

§ 9-3 skal lyde:

§ 9-3. *Krav til fri egenkapital mv*

(1) Et aksjeselskap kan bare erverve egne aksjer dersom vederlaget som skal ytes for aksjene, ligger innenfor rammen av de midler selskapet kan benytte til utdeling av utbytte etter § 8-1.

(2) *Beregningen av selskapets frie egenkapital etter første ledd kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende. Er beregningen foretatt på grunnlag av en mellombalanse, kan aksjene erverves av selskapet først når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.*

§ 10-20 første ledd annet punktum oppheves.

§ 10-20 nytt annet ledd skal lyde:

(2) *Beregningen av selskapets frie egenkapital etter første ledd kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende.*

Nåværende annet og tredje ledd blir tredje og fjerde ledd.

§ 10-22 skal lyde:

§ 10-22. *Melding til Foretaksregisteret*

(1) Generalforsamlingens beslutning om kapitalforhøyelsen skal meldes til Foretaksregisteret. *Meldingen skal inneholde opplysninger om hvorvidt beslutningen er basert på sist godkjente årsregnskap eller en mellombalanse og datoen for fastsettelsen av årsregnskapet eller mellombalansen.*

(2) *Aksjekapitalen anses forhøyd med det meldte beløp når kapitalforhøyelsen er registrert i Foretaksregisteret. Er beslutningen om kapitalforhøyelse basert på en mellombalanse, kan kapitalforhøyelsen tidligst registreres i Foretaksregisteret når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.*

§ 12-2 skal lyde:

§ 12-2. *Beregning av tap. Krav til egenkapital mv*

(1) Ved beregningen av selskapets tap etter § 12-1 første ledd nr 1, skal balansen i selskapets sist godkjente årsregnskap legges til grunn.

(2) Beslutning som nevnt i § 12-1 første ledd nr 2 og 3 kan ikke gjelde større beløp enn at selskapet etter nedsettingen har tilbake netto eiendeler som gir dekning for selskapets aksjekapital og øvrig bundet egenkapital etter §§ 3-2 og 3-3. Beregningen skal foretas på grunnlag av balansen i selskapets sist godkjente årsregnskap, likevel slik at det er den registrerte aksjekapitalen på beslutningstidspunktet som skal legges til grunn. § 8-1 annet til fjerde ledd gjelder *tilsvarende*.

(3) *Beregningen av selskapets tap etter første ledd og krav til fri egenkapital etter annet ledd kan foretas på*

*grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende.*

§ 12-4 skal lyde:

§ 12-4. *Melding til Foretaksregisteret*

(1) Generalforsamlingens beslutning om å nedsette aksjekapitalen skal meldes til Foretaksregisteret. *Meldingen skal inneholde opplysninger om hvorvidt beregningen etter § 12-2 er basert på sist godkjente årsregnskap eller en mellombalanse og datoen for fastsettelsen av årsregnskapet eller mellombalansen. Er beslutningen om kapitalnedsetting basert på en mellombalanse, kan beslutningen tidligst registreres i Foretaksregisteret når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.*

(2) Er kapitalnedsettingen ikke meldt til Foretaksregisteret innen to måneder etter at beslutningen ble truffet, bortfaller kapitalnedsettingen.

§ 12-6 nr. 1 skal lyde:

1. Foretaksregisteret skal, så snart beslutningen om kapitalnedsetting er registrert, kunngjøre beslutningen i Brønnøysundregistrenes elektroniske kunngjøringspublikasjon og varsle selskapets kreditorer om at innsigelse mot at nedsettingen settes i kraft, må meldes til selskapet innen seks uker fra kunngjøringen. *Det skal fremgå av kunngjøringen om hvorvidt beslutningen om kapitalnedsetting er basert på sist godkjente årsregnskap eller en mellombalanse. Kunngjøringen skal angi datoen for fastsettelsen av årsregnskapet eller mellombalansen.*

§ 12-6 nr. 5 skal lyde:

5. Kapitalnedsettingen faller bort dersom melding etter nr 3 ikke er *sendt* senest ett år etter at nedsettingen ble besluttet.

§ 16-2. skal lyde:

§ 16-2. *Styrets ansvar for å avvikle selskapet. Selskapets øvrige organer*

(1) *Avviklingen av selskapet hører under styret.*

(2) Når selskapet er besluttet oppløst, *trer styret i stedet for daglig leder.*

(3) Bestemmelsene om styret i kapittel 6, herunder reglene om ansattes rett til å velge medlemmer av styret, gjelder tilsvarende *under avviklingen*.

(4) Reglene om generalforsamlingen og bedriftsforamlingen gjelder under avviklingen så langt de passer.

§ 16-3 annet punktum oppheves.

§ 16-4 første ledd skal lyde:

(1) Ved registrering av meldingen om oppløsning skal Foretaksregisteret kunngjøre beslutningen om å

oppløse selskapet i Brønnøysundregistrenes elektroniske kunngjøringspublikasjon. I kunngjøringen skal selskapets kreditorer varsles om at de må melde sine krav til styrets leder innen seks uker fra kunngjøringen. Navn og adresse til styrets leder skal fremgå av kunngjøringen.

§ 16-5 tredje ledd skal lyde:

(3) Under avviklingen skal årsregnskap avlegges, revideres og sendes til Regnskapsregisteret etter samme regler som ellers. *Kravet om at årsregnskap under avviklingen skal revideres, gjelder ikke for selskap som har registrert beslutning i Foretaksregisteret om å unnlate revisjon etter § 7-6.*

§ 16-6 skal lyde:

§ 16-6. *Avviklingsbalanse mv*

(1) Styret skal lage en *oversikt* over selskapets eendeler, rettigheter og forpliktelser, og gjøre opp en balanse med henblikk på avviklingen.

(2) *Oversikten og balansen skal revideres. Dette gjelder likevel ikke for selskap som har registrert beslutning i Foretaksregisteret om å unnlate revisjon etter § 7-6.*

(3) *Oversikten og balansen skal legges ut på selskapets kontor til ettersyn for aksjeeierne. Skal oversikten og balansen revideres etter annet ledd, skal disse legges ut i revidert stand. Det samme gjelder dersom oversikten og balansen er revidert.*

(4) *Kopi av balansen skal sendes til alle aksjeeiere med kjent adresse. Det samme gjelder revisors erklæring dersom balansen skal revideres etter annet ledd eller den er revidert.*

§ 16-7 første ledd skal lyde:

(1) Styret skal sørge for at selskapets forpliktelser dekkes i den utstrekning ikke kreditor har frafalt sitt krav eller samtykker i å ta en annen som debitor i stedet.

§ 16-10 skal lyde:

§ 16-10. *Endelig oppløsning*

(1) Etter avsluttet *utdeling*, skal styret *legge frem et revidert sluttoppgjør* for generalforsamlingen. *Kravet om at sluttoppgjøret skal være revidert, gjelder ikke for selskap som har registrert beslutning i Foretaksregisteret om å unnlate revisjon etter § 7-6.*

(2) Når *sluttoppgjøret* er godkjent av generalforsamlingen, skal det meldes til Foretaksregisteret at selskapet er endelig oppløst.

(3) Bestemmelsene i §§ 17-3 til 17-5 gjelder også etter endelig oppløsning.

(4) Styret skal sørge for at selskapsdokumentasjonen oppbevares i minst ti år etter regnskapsårets slutt det året selskapet er endelig oppløst, jf. § 1-6.

(5) Styret skal sørge for at selskapets oppbevaringspliktige regnskapsmateriale oppbevares i samsvar med bokføringslovens bestemmelser.

§ 16-11 annet punktum skal lyde:

Er beløpet så lite at en etterutlodning ville *medføre* uforholdsmessig ulempe eller kostnad, kan styret i stedet anvende det til *veldedige, humanitære eller miljømessige formål*.

§ 16-12 første ledd annet punktum skal lyde:

Overfor slik kreditor hefter dessuten *styrets* medlemmer solidarisk uten begrensning, hvis det ikke godtgjøres at de har opptrådt med tilbørlig aktsomhet.

§ 16-13 tredje ledd skal lyde:

(3) Omgjøringen av en beslutning om *oppløsning* skal straks meldes til Foretaksregisteret.

§ 16-14 annet ledd første punktum skal lyde:

*Styret skal* gis anledning til å uttale seg før avgjørelsen treffes.

## II

I lov 13. juni 1997 nr. 45 om allmennaksjeselskaper gjøres følgende endringer:

§ 6-7 første ledd første punktum skal lyde:

Et styremedlem har rett til å tre tilbake før tjenestetiden er ute.

§ 6-15 første ledd skal lyde:

(1) Daglig leder skal minst hver *måned* gi styret underretning om selskapets virksomhet, stilling og resultatutvikling.

§ 8-2 a første ledd skal lyde:

(1) Selskapet kan dele ut ekstraordinært utbytte på grunnlag av en mellombalanse som er *fastsatt* og revidert etter reglene for *årsregnskap*. *Balansedagen* kan ikke ligge lenger tilbake i tid enn seks måneder før dagen det treffes beslutning om ekstraordinært utbytte.

§ 8-2 a nytt fjerde og femte ledd skal lyde:

(4) *Beslattes det å dele ut ekstraordinært utbytte, skal mellombalansen sendes til Regnskapsregisteret.*

(5) *Utdeling til aksjeeierne kan foretas først når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.*

Ny § 8-2 b skal lyde:

§ 8-2 b. *Innsending av mellombalanser til Regnskapsregisteret*

(1) Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om innsending av mellombalanser til Regnskapsregisteret og bestemmelser som pålegger selskapet elektronisk innsending.

(2) Departementet kan i forskrift gi bestemmelser som pålegger gebyr for å registrere mellombalanser i Regnskapsregisteret og om gebyrets størrelse og innkreving.

Ny § 8-2 c skal lyde:

§ 8-2 c. Innsynsrett i mellombalanser registrert i Regnskapsregisteret

(1) Enhver har rett til å gjøre seg kjent med innholdet av mellombalansen hos Regnskapsregisteret.

(2) Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hvordan innholdet av mellombalanser skal gjøres tilgjengelig og om betaling av gebyr for innsyn.

§ 8-7 første ledd annet punktum oppheves. Nåværende tredje punktum blir annet punktum.

§ 8-7 nytt annet ledd skal lyde:

(2) Beregningen av selskapets frie egenkapital etter første ledd første punktum kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende. Er beregningen foretatt på grunnlag av en mellombalanse, kan kredittgivningen eller sikkerhetsstillelsen foretas av selskapet først når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.

Nåværende annet og tredje ledd blir nye tredje og fjerde ledd.

§ 8-10 første ledd annet punktum oppheves. Nåværende tredje og fjerde punktum blir annet og tredje punktum.

§ 8-10 nytt annet ledd skal lyde:

(2) Beregningen av selskapets frie egenkapital etter første ledd første punktum kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende. Er beregningen foretatt på grunnlag av en mellombalanse, kan den finansielle bistanden ytes av selskapet først når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.

Nåværende annet til femte ledd blir tredje til sjettede ledd.

§ 8-10 sjettede ledd skal lyde:

(6) Kongen kan ved forskrift eller enkeltvedtak gjøre unntak fra reglene i første til femte ledd for erverv av aksjer av eller for ansatte i selskapet eller i selskap i samme konsern.

§ 9-3 skal lyde:

§ 9-3. Krav til fri egenkapital mv

(1) Et allmennaksjeselskap kan bare erverve egne aksjer dersom vederlaget som skal ytes for aksjene, ligger innenfor rammen av de midler selskapet kan benytte til utdeling av utbytte etter § 8-1.

(2) Beregningen av selskapets frie egenkapital etter første ledd kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende. Er beregningen foretatt på grunnlag av en mellombalanse, kan aksjene erverves av selskapet først når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.

§ 10-20 første ledd annet punktum oppheves.

§ 10-20 nytt annet ledd skal lyde:

(2) Beregningen av selskapets frie egenkapital etter første ledd kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende.

Nåværende annet og tredje ledd blir tredje og fjerde ledd.

§ 10-22 skal lyde:

§ 10-22. Melding til Foretaksregisteret

(1) Generalforsamlingens beslutning om kapitalforhøyelsen skal meldes til Foretaksregisteret. Meldingen skal inneholde opplysninger om hvorvidt beslutningen er basert på sist godkjente årsregnskap eller en mellombalanse og datoen for fastsettelsen av årsregnskapet eller mellombalansen.

(2) Aksjekapitalen anses forhøyd med det meldte beløp når kapitalforhøyelsen er registrert i Foretaksregisteret. Er beslutningen om kapitalforhøyelse basert på en mellombalanse, kan kapitalforhøyelsen tidligst registreres i Foretaksregisteret når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.

§ 12-2 skal lyde:

§ 12-2. Beregning av tap. Krav til egenkapital mv

(1) Ved beregningen av selskapets tap etter § 12-1 første ledd nr 1, skal balansen i selskapets sist godkjente årsregnskap legges til grunn.

(2) Beslutning som nevnt i § 12-1 første ledd nr 2 og 3 kan ikke gjelde større beløp enn at selskapet etter nedsettingen har tilbake netto eiendeler som gir dekning for selskapets aksjekapital og øvrig bundet egenkapital etter §§ 3-2 og 3-3. Beregningen skal foretas på grunnlag av balansen i selskapets sist godkjente årsregnskap, likevel slik at det er den registrerte aksjekapitalen på beslutningstidspunktet som skal legges til grunn. § 8-1 annet til fjerde ledd gjelder tilsvarende. Revisor skal bekrefte at det etter nedsettingen vil være full dekning for selskapets bundne egenkapital.

(3) Beregningen av selskapets tap etter første ledd og krav til fri egenkapital etter annet ledd kan foretas på grunnlag av en mellombalanse. I så fall gjelder § 8-2 a første og fjerde ledd tilsvarende.

§ 12-4 skal lyde:

§ 12-4. *Melding til Foretaksregisteret*

(1) Generalforsamlingens beslutning om å nedsette aksjekapitalen skal meldes til Foretaksregisteret. Meldingen skal inneholde opplysninger om hvorvidt beregningen etter § 12-2 er basert på sist godkjente årsregnskap eller en mellombalanse og datoen for fastsettelsen av årsregnskapet eller mellombalansen. Er beslutningen om kapitalnedsetting basert på en mellombalanse, kan beslutningen tidligst registreres i Foretaksregisteret når mellombalansen er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.

(2) Er kapitalnedsettingen ikke meldt til Foretaksregisteret innen to måneder etter at beslutningen ble truffet, bortfaller kapitalnedsettingen.

§ 12-6 nr. 1 skal lyde:

1. Foretaksregisteret skal, så snart beslutningen om kapitalnedsetting er registrert, kunngjøre beslutningen i Brønnøysundregistrenes elektroniske kunngjøringspublikasjon og varsle selskapets kreditorer om at innsigelse mot at nedsettingen settes i kraft, må meldes til selskapet innen seks uker fra kunngjøringen. Det skal fremgå av kunngjøringen om hvorvidt beslutningen om kapitalnedsetting er basert på sist godkjente årsregnskap eller en mellombalanse. Kunngjøringen skal også angi datoen for fastsettelsen av årsregnskapet eller mellombalansen.

§ 12-6 nr. 5 skal lyde:

5. Kapitalnedsettingen faller bort dersom melding etter nr 3 ikke er sendt senest ett år etter at nedsettingen ble besluttet.

§ 13-8 nr. 3 nytt fjerde punktum skal lyde:

*Mellombalansene skal sendes til Regnskapsregisteret.*

Nåværende fjerde punktum blir femte punktum.

§ 13-14 skal lyde:

§ 13-14. *Melding av fusjonsbeslutningene til Foretaksregisteret*

(1) Senest en måned etter at fusjonsplanen er godkjent av generalforsamlingene, og eventuelt av styret, i alle de selskapene som deltar i fusjonen, skal beslutningene meldes til Foretaksregisteret. Oversettes fristen, bortfaller beslutningen.

(2) I meldingen til Foretaksregisteret etter første ledd skal det opplyses om hvorvidt det er utarbeidet mellom-

balanser etter § 13-8 nr. 3 og datoen for fastsettelsen av mellombalansene. Er det utarbeidet mellombalanser, kan melding av fusjonsbeslutningene etter første ledd tidligst registreres i Foretaksregisteret når mellombalansene er registrert i og kunngjort av Regnskapsregisteret.

§ 13-15 nytt annet og tredje punktum skal lyde:

*Det skal fremgå av kunngjøringen om hvorvidt det er utarbeidet mellombalanser etter § 13-8 nr. 3. Kunngjøringen skal i så fall også angi datoen for fastsettelsen av mellombalansene.*

§ 13-32 første ledd nr. 1 skal lyde:

1. alle utenlandske selskaper som deltar i fusjonen, har meldt fusjonsattesten fra den ansvarlige myndigheten i den EØS-staten selskapet er registrert, innen seks måneder etter tidspunktet for utstedelse av attesten, sammen med en kopi av fusjonsplanen som er godkjent av generalforsamlingen i selskapet,

§ 16-2 skal lyde:

§ 16-2. *Styrets ansvar for å avvikle selskapet. Selskapets øvrige organer*

(1) *Avviklingen av selskapet hører under styret.*

(2) Når selskapet er besluttet oppløst, trer styret i stedet for daglig leder.

(3) Bestemmelsene om styret i kapittel 6, herunder reglene om ansattes rett til å velge medlemmer av styret, gjelder tilsvarende under avviklingen.

(4) Reglene om generalforsamlingen og bedriftsforsamlingen gjelder under avviklingen så langt de passer.

§ 16-3 annet punktum oppheves.

§ 16-4 første ledd skal lyde:

(1) Ved registrering av meldingen om oppløsning skal Foretaksregisteret kunngjøre beslutningen om å oppløse selskapet i Brønnøysundregistrenes elektroniske kunngjøringspublikasjon. I kunngjøringen skal selskapets kreditorer varsles om at de må melde sine krav til styrets leder innen seks uker fra kunngjøringen. Navn og adresse til styrets leder skal fremgå av kunngjøringen.

§ 16-6 skal lyde:

§ 16-6. *Avviklingsbalanse mv*

(1) Styret skal lage en oversikt over selskapets eendeler, rettigheter og forpliktelser, og gjøre opp en balanse med henblikk på avviklingen.

(2) *Oversikten og balansen skal revideres.*

(3) *Oversikten og balansen skal i revidert stand legges ut på selskapets kontor til ettersyn for aksjeeierne.*

(4) *Kopi av balansen med revisors erklæring skal sendes til alle aksjeeiere med kjent adresse.*



§ 16-7 første ledd skal lyde:

(1) *Styret* skal sørge for at selskapets forpliktelser dekkes i den utstrekning ikke kreditor har frafalt sitt krav eller samtykker i å ta en annen som debitor i stedet.

§ 16-10 skal lyde:

§ 16-10. *Endelig oppløsning*

(1) Etter avsluttet *utdeling*, skal *styret* legge frem et *revidert sluttoppgjør* for generalforsamlingen.

(2) Når *sluttoppgjøret* er godkjent av *generalforsamlingen*, skal det meldes til Foretaksregisteret at selskapet er endelig oppløst.

(3) Bestemmelsene i §§ 17-3 til 17-5 gjelder også etter endelig oppløsning.

(4) *Styret* skal sørge for at selskapsdokumentasjonen oppbevares i minst ti år etter regnskapsårets slutt det året selskapet er endelig oppløst, jf. § 1-6. *Styret* skal også sørge for at kopi av aksjeeierregisteret oppbevares i minst ti år etter regnskapsårets slutt det året selskapet er endelig oppløst, slik dette er når selskapet registreres som endelig oppløst.

(5) *Styret* skal sørge for at selskapets oppbevaringspliktige regnskapsmateriale oppbevares i samsvar med bokføringslovens bestemmelser.

§ 16-11 annet punktum skal lyde:

Er beløpet så lite at en etterutlodning ville *medføre* uforholdsmessig ulempe eller kostnad, kan *styret* i stedet anvende det til veldedige, humanitære eller miljømessige formål.

§ 16-12 første ledd annet punktum skal lyde:

Overfor slik kreditor hefter dessuten *styrets* medlemmer solidarisk uten begrensning, hvis det ikke godtgjøres at de har opptrådt med tilbørlig aktsomhet.

§ 16-13 tredje ledd skal lyde:

(3) Omgjøringen av en beslutning om *oppløsning skal* straks meldes til Foretaksregisteret.

§ 16-14 annet ledd første punktum skal lyde:

*Styret skal* gis anledning til å uttale seg før avgjørelsen treffes.

### III

I lov 21. juni 1985 nr. 78 om registrering av foretak gjøres følgende endringer:

§ 3-1 første ledd nr. 3 skal lyde:

3. Selskapets *forretningskontor i riket*.

§ 9-2 første ledd skal lyde:

Den som har fått melding i samsvar med § 5-3 første ledd, kan ikke reise søksmål om registerførerens vedtak uten å ha nyttet sin rett til å klage over vedtaket etter § 9-1 og klage er avgjort av departementet. *Forvaltningsloven § 27 tredje ledd og § 27 b* får tilsvarende anvendelse.

### IV

I lov 21. juni 1985 nr. 83 om ansvarlige selskaper og kommandittselskaper gjøres følgende endringer:

§ 1-5 første ledd skal lyde:

(1) Hvis ikke noe annet følger av loven her, kan selskapet bruke elektronisk kommunikasjon når det skal gi meldinger, varsler, informasjon, dokumenter, underretninger og *liknende* etter denne loven til en deltaker, dersom deltakeren uttrykkelig har godtatt dette.

§ 2-28 skal lyde:

Når ikke annet er avtalt kan selskapsandel bare gå over til ny eier med samtykke fra alle de øvrige deltakere. Som vilkår for samtykke kan deltakerne kreve sikkerhet for selskapets rettigheter etter *skattebetalingsloven § 16-1 tredje ledd*.

§ 2-34 annet ledd skal lyde:

(2) Som vilkår for utbetaling etter første ledd kan selskapet og de øvrige deltakere kreve sikkerhet for selskapets rettigheter etter *skattebetalingsloven § 16-1 tredje ledd*.

### V

I lov 1. april 2005 nr. 14 om europeiske selskaper ved gjennomføring av EØS-avtalen vedlegg XXII nr. 10a (rådsforordning (EF) nr. 2157/2001) gjøres følgende endringer:

§ 2 annet ledd annet punktum skal lyde:

Kongen kan også gi forskrift om ledelsesorganene i europeiske selskaper som driver virksomhet etter *finansforetaksloven*, og kan i en slik forskrift gjøre unntak fra bestemmelser i *loven* i den utstrekning dette innebærer nødvendige tilpasninger til SE-forordningen og direktivet om arbeidstakernes innflytelse nevnt i forordningen artikkel 1 nr. 4.

§ 7 annet ledd tredje punktum skal lyde:

For selskaper som driver virksomhet som faller inn under de lover som er nevnt i bokstav a og b, gjelder i tillegg krav om godkjennelse eller tillatelse etter følgende bestemmelser:

- a) *finansforetaksloven § 12-1*,
- b) *verdipapirhandelloven § 11-4*.

## VI

I lov 23. mai 2003 nr. 35 om visse sider av elektronisk handel og andre informasjonssamfunnstjenester gjøres følgende endringer:

§ 2 bokstav b skal lyde:

- b) behandling av personopplysninger etter personopplysningsloven med *forskrifter*, ekomloven med *forskrifter* og *lov 9. september 2016 nr. 80 om reservasjonssystemer for flyreiser mv.*,

§ 6 bokstav g og h skal lyde:

- g) markedsføring av andeler i verdipapirfond, jf. *verdi-papirfondloven*,  
h) utstedelse av elektroniske penger av en institusjon som går inn under et unntak gitt i medhold av *finansforetaksloven § 2-10 fjerde ledd*, og

Ny § 21 skal lyde:

§ 21. *Ikrafttredelse*

*Loven trer i kraft 1. juli 2003.*

## VII

I lov 16. juni 2017 nr. 71 om endringer i aksjelovgivningen mv. (modernisering og forenkling) oppheves i del I nye nr. 1 og 2 i aksjeloven § 7-6 annet ledd annet punktum.

## VIII

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelser til forskjellig tid.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsbestemmelser.

**Presidenten:** Det voteres over I § 2-2 første ledd nr. 2 og III § 3-1 første ledd nr. 3.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

## Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 50 mot 39 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.21.16)

**Presidenten:** Det voteres over resten av I og III samt øvrige romertall og samtlige paragrafer.

## Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

## Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Sak nr. 10 [15:21:48]

## Referat

1. (113) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Sheida Sangtarash og Solfrid Lerbrekk om tiltak for familier med store pleie- og omsorgsbehov (Dokument 8:50 S (2018–2019))  
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen, som foretter sitt utkast til innstilling for helse- og omsorgskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
2. (114) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski, Solfrid Lerbrekk, Arne Nævra og Karin Andersen om å legge til rette for at utføre får de beste muligheter til å ha en tilknytning til arbeidslivet (Dokument 8:51 S (2018–2019))
3. (115) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jonas Gahr Støre, Hadia Tajik, Arild Grande, Leif Audun Sande og Lise Christoffersen om forbedringer i regelverket for yrkesskadeerstatning (Dokument 8:53 S (2018–2019))
4. (116) Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om tiltak mot seksuell trakassering i arbeidslivet (Dokument 8:54 S (2018–2019))  
Enst.: Nr. 2–4 sendes arbeids- og sosialkomiteen.
5. (117) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sheida Sangtarash, Kari Elisabeth Kaski og Lars Haltbrekken om å kreve åpenhet om honorarer fra legemiddelindustrien til helsepersonell (Dokument 8:52 S (2018–2019))  
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
6. (118) Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å innføre straffebestemmelser i Lov om kommunal forkjøpsrett til leiegårder (Dokument 8:55 S (2018–2019))  
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
7. (119) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Sigbjørn Gjelsvik, Geir Pollestad og Willfred Nordlund om en stortingsmelding om nasjonalt eierskap i strategisk viktige bedrifter, infrastruktur og teknologier (Dokument 8:56 S (2018–2019))  
Enst.: Sendes næringskomiteen.

**Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.23.









