STORTINGET

Stortingstidende
Referat fra møter i Stortinget

Nr. 47 · 9. februar
Sesjonen 2020–2021

Fra 1. oktober 2019 har Stortinget innført ny voteringsordning med faste voteringstidspunkter. Derfor vil saksreferat og tilhørende votering i perioder være i ulike hefter. Dette er markert i referatet.

Møte tirsdag den 9. februar 2021 kl. 10

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 47):

1. Stortingets vedtak til lov om endringar i deltakerloven og havressurslova (endringar i kvotesystemet)
   (Lovvedtak 64 (2020–2021), jf. Innst. 190 L (2020–2021) og Prop. 137 L (2019–2020))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i energiloven m.m. (endringer om funksjonelt skille for nettforetak)
   (Lovvedtak 65 (2020–2021), jf. Innst. 183 L (2020–2021) og Prop. 25 L (2020–2021))
3. Stortingets vedtak til lov om midlertidige endringer i smittevernloven (oppholdssted under innreisekarantene mv.)
   (Lovvedtak 66 (2020–2021), jf. Innst. 184 L (2020–2021) og Prop. 62 L (2020–2021))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger norsk arbeidsrettslig lovgivning, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 og Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre Wizz Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping
   (Innst. 194 S (2020–2021), jf. Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021) og Dokument 8:83 S (2020–2021))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Sivert Bjørnstad, Silje Hjemdal og Roy Steffensen om å fjerne kommuners rett til å kreve inn piggdekkgebyr på riksvei
   (Innst. 198 S (2020–2021), jf. Dokument 8:60 S (2020–2021))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen, Nicholas Wilkinson og Torgeir Knag Fylkesnes om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre
   (Innst. 195 S (2020–2021), jf. Dokument 8:79 S (2020–2021))
7. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg og Gisle Meininger Saudland om å legge til rette for at flere forsøker å stå i arbeid tross helseutfordringer
   (Innst. 204 S (2020–2021), jf. Dokument 8:29 S (2020–2021))
8. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Gisle Meininger Saudland og Jon Engen-Helgheim om at religiøse eller ideologiske reservasjoner mot arbeid skal gi reduksjon eller stans av ytelser
   (Innst. 203 S (2020–2021), jf. Dokument 8:30 S (2020–2021))
9. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Solfrid Lerbrekk, Torgeir Knag Fylkesnes, Nicholas Wilkinson og Freddy André Øvstegård om å styrke retten til heltid
   (Innst. 202 S (2020–2021), jf. Dokument 8:38 S (2020–2021))
10. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Solfrid Lerbrekk og Nicholas Wilkinson om å sikre hjelpestønad for barn under langvarige sykehusopphold
    (Innst. 201 S (2020–2021), jf. Dokument 8:44 S (2020–2021))
11. Referat

Presidenten: Presidenten vil av smittevernhensyn foreslå at publikumsgalleriet holdes stengt også under dagens møte. – Det anses vedtatt.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møter denne uken, og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Kari Henriksen. – Andre forslag foreligger ikke, og Kari Henriksen anses enstemmig valgt som settepresident for denne ukens møter.

Statsråd Knut Arild Hareide overbrakte 1 kgl. proposisjon (se under Referat).

Presidenten: Representanten Erlend Wiborg vil fremsette to representantforslag.

Erlend Wiborg (FrP) [10:01:16]: Det er en glede på vegne av stortingsrepresentantene Gisle Meininger Saudland, Sylvi Listhaug og meg selv å fremme forslag om å sikre rettigheter til dagpenger og sykepenger i tråd med forventet pensjonsalder i pensjonsreformen, og på vegne av representantene Gisle Meininger Saudland, Helge André Njåstad og meg selv fremme forslag om å sikre et helhetlig Nav.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

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

Sak nr. 1 [10:01:54]

Stortingets vedtak til lov om endringar i deltakerloven og havressurslova (endringar i kvotesystemet) (Lovvedtak 64 (2020–2021), jf. Innst. 190 L (2020–2021) og Prop. 137 L (2019–2020))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:02:05]

Stortingets vedtak til lov om endringer i energiloven m.m. (endringer om funksjonelt skille for nettforetak) (Lovvedtak 65 (2020–2021), jf. Innst. 183 L (2020–2021) og Prop. 25 L (2020–2021))

Ketil Kjenseth (V) [10:02:21]: Jeg ønsker å ta ordet til lovvedtak 65. Ved en inkurie har det blitt fremmet et endringsforslag til endringsloven, som allerede har trådt i kraft, fra 1. januar 2021. Endringsloven er dermed blitt konsumert i hovedloven, slik at endringen egentlig skulle blitt fremmet i hovedloven. Jeg fremmer derfor forslag om at lovvedtak 65 ikke blir bifalt, og foreslår at endringene i stedet gjøres i hovedloven. Vi gjør andre gangs vedtak på torsdag, ettersom jeg har skjønt.

Til opplysning: Dette gjelder saken om funksjonelt skille, og det er en lovteknisk sak, ikke en politisk sak. Den angår altså alle partiene som har fremmet forslaget.

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

Sak nr. 3 [10:03:12]

Stortingets vedtak til lov om midlertidige endringer i smittevernloven (oppholdssted under innreisekarantene mv.) (Lovvedtak 66 (2020–2021), jf. Innst. 184 L (2020–2021) og Prop. 62 L (2020–2021))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 4 [10:03:16]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger norsk arbeidsrettslig lovgivning, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 og Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre Wizz Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping (Innst. 194 S (2020–2021), jf. Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021) og Dokument 8:83 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra komiteen vil presidenten ordne debatten slik: 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Jonny Finstad (H) [10:04:54] (ordfører for saken): Jeg vil starte med å takke komiteen for samarbeidet. Jeg rakk akkurat å komme tilbake og overta som saksordfører.

I dag behandler Stortinget denne saken i en samleinnstilling fra transportkomiteen med fire representantforslag som omhandler vilkårene for norsk luftfart. Transportkomiteen er helt samstemt i at luftfarten er en viktig del av Norges infrastruktur som knytter Norge sammen og gir tilgang til verden rundt oss, og luftfarten er også en viktig del av kollektivtrafikken, særlig i Nord-Norge og på kortbanenettet i distriktene.

Så har koronapandemien rammet luftfarten hardt. Omsetningsfallet i bransjen på grunn av pandemien har i 2020 vært på om lag hele 26 mrd. kr og fortsetter inn i 2021. Reisemønsteret har endret seg, og bedrifter har uttalt at de vil kutte i antall flyreiser, også etter koronapandemien. Vi er også blitt vant til å jobbe på nye måter og har sett at noen møter like gjerne kan tas digitalt, og det er for tidlig å si hvordan dette vil utvikle seg på sikt. Men bransjen selv regner med at det vil ta flere år før luftfarten igjen er på et nivå som kan betraktes som normalt.

Høyre og regjeringspartiene viser bl.a. til at det gjennom koronakrisen er iverksatt flere tiltak for luftfarten, bl.a. ved å sikre et minimumstilbud i hele landet ved kjøp av ruter, ved å gi et avgiftsfritak, ved støtte til Avinor og private flyplasser og ved en lånegarantiordning. Høyre mener at regjeringens vurdering om ikke å gå inn med statsstøtte til Norwegian i en tidligere fase var klok, men vi er positive til å støtte et rekonstruert Norwegian.

Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Rødt drar i disse representantforslagene opp en rekke omfattende enkeltforslag som vi mener ikke tar inn over seg helheten og forutsigbarheten bransjen trenger framover.

I Høyre mener vi at utfordringen for luftfarten må tas på alvor. Det er viktig for landet vårt, og det er derfor avgjørende at ulike tiltak og perspektiver ses i sammenheng, nettopp for å sikre at Norge har et godt og framtidsrettet flytilbud.

Vi mener at tiden nå er inne for å trekke opp de lange linjene for norsk luftfart. Det handler om mer enn å komme seg ut av koronakrisen. Vi må bl.a. se på sikkerhet, utvikling av reisemønstre, FOT-rutesystemet og kommersiell lønnsomhet på kortbanenettet – likeledes grønn luftfart og framtidig avgiftsnivå samt konkurranse på like vilkår.

Derfor fremmer regjeringspartiene forslaget om å legge fram en egen stortingsmelding om luftfarten, noe som også en samlet komité har vært opptatt av. Forslaget lyder:

> «Stortinget ber regjeringen legge frem en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi hvor ambisjonene er å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart.»

Flere av bekymringene som dras opp rundt rettferdige lønns- og arbeidsvilkår i forslagene, kan Høyre også være enig i. Vi er opptatt av at vi skal ha en sunn konkurranse på like vilkår og rettferdige lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten. Vi mener imidlertid at man ikke løser dette ved å diskriminere enkeltaktører.

For det første er allerede retten til å organisere seg slått fast i Grunnloven, og jeg vil også minne om at den går begge veier. Man har rett til ikke å organisere seg. For det andre er luftfarten en internasjonal bransje som er regulert av internasjonale regler vi også er bundet av i Norge. Flyselskap med driftslisens fra et land i EØS har rett til å etablere flyvninger i Norge.

En samlet komité anmoder samferdselsministeren om å vurdere hvilket nasjonalt handlingsrom som finnes innenfor det internasjonale regelverket, med sikte på å sikre likeverdige konkurranse-, lønns- og arbeidsvilkår i det norske innenriksmarkedet. Komiteen har også samlet seg om å fremme følgende forslag:

> «Stortinget ber regjeringen sørge for flyrutetilbud Oslo–Stord t/r og Oslo–Ørland t/r, enten gjennom en midlertidig løsning gjennom ordningen med FOT-ruter eller gjennom direktekjøp eller andre avtaler med flyselskapene.»

Høyre mener at en åpen og god konkurranse i norsk luftfart har vært viktig for å sikre norske flypassasjerer et bedre, rimeligere og mer pålitelig flytilbud i hele landet. Så Stortinget ber regjeringen legge fram en stortingsmelding, og ellers er innstillingen at representantforslagene ikke vedtas.

Øystein Langholm Hansen (A) [10:09:48]: På plassene våre ligger det et ganske fyldig dokument som har utgangspunkt i hele fire forskjellige representantforslag fra representanter i fire forskjellige parti. De inneholder til sammen 28 forskjellige enkeltforslag, men det alle sammen har til felles, er at de foreslår endringer i regjeringens politikk for å trygge arbeidsplasser og framtiden for luftfartens aktører i Norge.

Som medforslagsstiller for forslaget fra Arbeiderpartiet må jeg beskjedent nok si at det er nok det som er det mest framtidsrettede og beste dokumentet. Forslagene er utarbeidet i nært samarbeid med de ansatte i luftfarten og tar opp i seg utfordringer som næringen opplever i disse merkelige, pandemiske tider. I tillegg inneholder det forslag som tar opp problemstillinger som er uavhengige av pandemien vi står midt oppi.

Som eksempel på det siste kan jeg nevne problemstillingen vi opplever innen innenlands helikoptertrafikk, og vi tar opp igjen et forslag om å utarbeide en nasjonal luftfartsstrategi i form av en sårt tiltrengt stortingsmelding som tar utgangspunkt i NOU-en som ble lagt fram i 2019, nemlig NOU 2019: 22. Vi foreslår også at virksomhetsstyringen av Avinor må sikre at Avinor-modellen bevares i framtiden. Det er en modell som langt på vei sørger for brukerfinansiering av lufthavnene i hele landet. Vi ser nå at innsparinger og effektiviseringsprogrammer er i ferd med å svekke Avinor, og selskapet setter stadig nye tjenester ut i en konkurranse, uten at regjeringen bruker sitt eierskap til å styre denne utviklingen.

Vi har som sagt tett kontakt med arbeidstakerorganisasjonene, og med både medlemmer som flyr, og medlemmer som utøver bakketjenester. De melder alle om at grensen er overskredet for lenge siden når det gjelder virksomhet som settes ut på anbud, og dermed privatiseres. De ansatte melder faktisk om at dette nå står i fare for å bryte ned sikkerheten som har preget norsk luftfart i nesten hele dens historie.

Som om ikke det er nok, har pandemien nå økt presset på hele næringen og alle deres ansatte. Vi registrerer nesten tomme lufthavner, og vi registrerer mini-

malt med flyavganger i hele landet. Samtidig melder nye aktører seg i et marked som i normale tider er veldig attraktivt for både eksisterende utenlandske selskap og et nystartet norsk selskap. Wizz Air, et ungarsk flyselskap, og det nystartede norske selskapet med navnet Flyr har enten startet flyvninger eller vil starte opp i løpet av to–tre måneder.

Disse to nye aktørene i Norge har vidt forskjellig utgangspunkt for sin virksomhet. Det ene selskapet vil ikke ha innblanding fra fagbevegelsen, mens det andre sier at de har hatt kontakt med ansattes organisasjoner nærmest fra dag én. Hva dette vil ha å si for norsk luftfart, vet vi ikke, men alle de fire forslagene vi behandler i dag, inneholder en uro for seriøsiteten i framtidens luftfart. Det er noe av grunnen til at Arbeiderpartiet har foreslått en stortingsmelding.

Statsråden viser i sitt svar til komiteen bare til at saken skal tas opp i forbindelse med NTP til våren, men det holder ikke. Heldigvis har regjeringspartiene på Stortinget skjønt at det er viktig med en stortingsmelding, og de har foreslått en melding, men med en annen ordlyd enn det Arbeiderpartiet har fremmet. De går altså ikke med på det forslaget Arbeiderpartiet har satt fram, men de går for en annen ordlyd som ikke viser til NOU-en og Luftfartsutvalgets anbefalinger. Det er for oss uforståelig.

Til slutt vil jeg bare ta opp de forslagene vi er del i i saken, og så vil jeg meddele at vi subsidiært støtter I i innstillingen.

Presidenten: Representanten Øystein Langholm Hansen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Bengt Fasteraune (Sp) [10:14:58]: Luftfarten utgjør en helt sentral del av transporttilbudet i hele landet og er spesielt viktig for store deler av Distrikts-Norge. Det er en arbeidsplass for om lag 16 000 arbeidstakere, det er spredt over hele landet, og fra midten av mars til slutten av september har over 80 pst. av trafikken blitt borte. Omsetningsfallet for bransjen i 2020 var om lag 26 mrd. kr, og om lag 16 mrd. kr av dette er knyttet til de tre norske flyselskapene Widerøe, SAS og Norwegian. Luftfarten er fremdeles inne i en dyp krise, både nasjonalt og globalt, og situasjonen vil være alvorlig også i 2021 – mest sannsynlig langt utover det også. Bransjen selv regner med at det vil ta flere år før den igjen er på et nivå som kan betraktes som normalt – hva nå enn det måtte bli.

Gjennom etablering av flyselskaper i Norge som opererer i et utpreget lavprissegment, har det utviklet seg et klart press på lønns- og arbeidsforhold i den norske luftfarten. Dette fører til at etablerte flyselskaper med lange tradisjoner i Skandinavia har måtte møte denne harde priskonkurransen med tiltak som rammer de ansatte ved at opparbeidede rettigheter blir borte. Vi ser en trend av at nye selskaper ser muligheten til å ta over markedsandeler når selskapene som er etablert i Norge, ligger nede. Dette skjer på mange måter, bl.a. gjennom kreative forretningsmodeller og ansettelsestilknytninger som undergraver ansattes rettigheter.

Reiserestriksjonene har ført til en stor reduksjon i etterspørselen etter reiser. Men vi ser også endringer i reisemønstre, noe som vil bety mye for framtiden. Etablering av nye flyselskaper viser bl.a. at behovet for forretningsreiser endrer seg når flere tar i bruk teknologiske løsninger. Flere bedrifter har uttalt at de vil kutte i antallet flyreiser også etter koronapandemien. Det er for tidlig å si hvordan dette vil påvirke vårt framtidige reisemønster. Det er nødvendig med kontinuerlige tiltakspakker til norsk luftfart så lenge det er behov. Man må henge på til enhver tid, for dette endrer seg fort.

Formålet med dette må være å bringe en samfunnskritisk næring gjennom krisen, slik at vi har en velfungerende luftfart også på den andre siden av pandemien. Det må stilles strenge krav for å motta statlige midler, som også må inkludere Avinor, gjennom drift av lufthavnene over hele landet. Men kravene må ikke være slik at man ikke har mulighet til å gjøre noe der og da, når det er behov for det.

Norske flyselskaper har fram til nå ikke fått kontantstøtte av den typen som øvrig norsk næringsliv har fått, men de har gjennom forlik i Stortinget fått tilgang til en låneordning. I tillegg har regjeringen kjøpt flyruter fra etablerte selskaper. Det har vært forventninger om at regjeringen skulle komme med ytterligere tiltak for å møte krisen i luftfarten, men det har ennå ikke funnet sin endelige løsning.

Det må snarest komme på plass en kriseplan som varer ut 2021, gjennom en kompensasjonsordning for luftfarten, som bidrar til at de norske flyselskapene forblir konkurransedyktige i et stadig tøffere luftfartsmarked framover, slik at norske arbeidsplasser blir ivaretatt, og slik at reisende får et godt og forutsigbart marked gjennom et sammenhengende flyrutenett i hele Norge. Norske arbeidsplasser skal sikres med en infrastruktur med norskregistrerte fly, norske flytillatelser og norsk tilhørighet. Alle forslagene som er samlet i disse representantforslagene, beskriver nettopp det som blir sagt nå.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets forslag framsatt den 18. november 2020:

> «Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Norwegian med sikte på å finne løsninger som kan redde selskapets norske arbeidsplasser og sikre selskapets rutetilbud i og til/fra Norge.»

Dette forslaget ble fremmet med det formål å sikre norske interesser, som Norwegians norske arbeidsplas-

ser. Det var en oppfordring til å gå i dialog med selskapet og finne praktiske måter for hvordan det skulle løses.

Senterpartiet er glad for at det etter mye press ble fattet et anmodningsvedtak den 19 januar 2021, hvor det bl.a. sto: «Stortinget ber regjeringen opprette en kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse som har drevet over tid i Norge.» Formålet med ordningen er også ganske tydelig beskrevet. Dette har dessverre ikke blitt fulgt opp i Prop. 79 S for 2020–2021, og det blir en jobb i det videre.

Arne Nævra (SV) [10:20:25]: Når luftfartsnæringen nå i stor grad ligger nede med brukket rygg, er det tid for å tenke seg om – kanskje ikke lenge og vel, men i hvert fall vel. Vi må ta noen framtidsrettede beslutninger. Det er vi nødt til, nå er tida inne for å gjøre akkurat det. Vi vet ikke hvordan luftfarten vil se ut om ett eller to år, men jeg vil minne om at det ligger et Dokument 8-forslag fra SV i transport- og kommunikasjonskomiteen som nettopp ber om en utredning av hvordan hele samferdselssektoren vil se ut etter koronaen. Det synes jeg er helt vesentlig, så det forslaget vil jeg sjølsagt komme tilbake til.

Vi i SV har registrert tre klare utviklingstendenser innen luftfarten før koronaen traff oss, og vi skal være obs på alle tre, ikke minst nå. For det første: Det er åpenbart at vi flyr mye i Norge – faktisk så mye som et land med nesten 50 millioner innbyggere, hvis vi hadde vært et vanlig gjennomsnittsland i Europa. Utenlandsflyvningene har økt voldsomt. Det er vel også en ganske grei observasjon, kan man vel si, at flyaktivitet ikke er bra for klimaet. Vi vil ha fossilt drivstoff i lang tid framover, dessverre, og kanskje er det derfor nettopp nå vi skal ta grep for å få en grønnere retning på luftfarten også.

For det andre: Med lavprisselskapenes inntog i det norske markedet – ikke bare Ryan Air og andre utenlandske, men også Norwegian – skjedde det noe i norsk luftfart. Vi så at de lave prisene og konkurransen førte til et stadig sterkere press på lønns- og arbeidsforholdene til de ansatte. Ja, vi så at medaljen hadde en bakside. Trodde man at disse lave prisene ikke skulle gå ut over noe – det har det gjort. Vi registrerte også snart at det etablerte selskapet SAS måtte bevege seg i samme retning. Hele bransjen ble endret. De ansatte måtte løpe fortere, lønningene ble fryst, pensjonsbetingelser ble dårligere, og opparbeidede rettigheter forsvant, én etter én. Dette så vi.

Det ble klekket ut finurlige løsninger, med underselskaper og bemanningsbyråer som man leide personale inn fra, i stedet for å ha direkte ansatte. Det ble konflikter og noen streiker, men de fleste ble kneblet på grunn av smarte grep knyttet til organisasjonsformen.

For det tredje ser vi at for dem som kanskje trenger fly aller mest, Nord-Norge og kortbanenettet, er prisene fortsatt de høyeste. Dette er den bakgrunnen vi gikk inn i koronasituasjonen med, og så kom pandemien. Det er neppe nødvendig å beskrive følgene av den – de aller fleste representantene vet hvordan dette har gått når det gjelder luftfarten.

SV og mange med oss var redde for hva som kom til å skje. Hvem ville kaste seg over denne askehaugen – for å si det sånn – for å leite etter verdier, materiell, ansatte og markeder i Norge, spesielt det siste? Så skjedde på et vis det vi fryktet: Aktører vi helst ikke ville hatt inn i det norske markedet, suste inn. Jeg tenker i første omgang på Wizz Air. Ja, som man reder, ligger man. Det er et greit uttrykk å bruke her. Lufta er for alle.

Flertallet her i salen har så hjertelig ønsket de fire frihetene i markedet, men mange av de forslagene som opposisjonen har fremmet her i salen og i forbindelse med saken her i dag, er et forsøk på å styre, temme eller stoppe dette selskapet i å drive fagforeningsfiendtlig virksomhet og sosial dumping. Da må vi prøve alle vinklinger i det handlingsrommet som vi har innenfor EØS. Det er mange forslag i denne saken for å få til akkurat det.

SV er opptatt av alle de ansatte i norsk luftfart – sjølsagt er vi det – men vi mener likevel at vi ikke nå kan gi betingelsesløs støtte til luftfartsnæringen, slik som regjeringa og stortingsflertallet hittil har gjort. Det er sjølsagt satt betingelser av økonomisk art, og det er strukturelle krav osv., som gjelder for Norwegian. Det er bra, men miljøbetingelser har stort sett vært fraværende. SV mener at vi nå må bruke muligheten til å plukke de rette løsningene og forberede næringen på framtida, altså ha en innretning som går i en konkurransedyktig, grønn retning. Det er derfor vi har mange forslag også om det.

På slutten av dette innlegget vil jeg ta opp de forslagene SV har alene, og så vil jeg komme tilbake med en stemmeforklaring når det gjelder Rødts løse forslag. Vi vil også stemme for I og II i komiteens tilråding.

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

Jon Gunnes (V) [10:25:55]: Det er snart ett år siden pandemien kom og nedstengningen skjedde, og det var ikke overraskende at det gikk sterkt ut over bedriftene og også tilbudet til folk når det gjelder å transportere seg selv. Jeg synes regjeringen har løst oppgaven på en meget god måte. Man har gått inn og kjøpt flyruter, slik at det faktisk har vært mulig å få en flytur fra Alta, fra Kirkenes, ja, fra hele landet. Også småflyplassene, som er så viktige for distriktene der man ikke har et alternativ, er blitt opprettholdt på et rimelig bra nivå. Jeg tror

ikke det er der det har skortet når det gjelder å kunne gi et tilbud til bedrifter og også til privatpersoner, helsekonsultasjoner og lignende.

Jeg flyr mye mellom Trondheim og Oslo. Før nedstengningen gikk det 27 fly én vei per dag, nå er det fem. Men det er bare halvfulle fly. Det var fulle fly da det var 27, nå er det halvfulle fly. Det er ikke noe problem å komme seg fra Trondheim til Oslo hvis man bare er noe fleksibel med tanke på når man kan reise, og det kan man være i disse tider.

Så er det selvfølgelig kommet sterk kritikk fra opposisjonen når det gjelder kriseplaner utover det å kjøpe flyruter. Det gjelder kontantstøtte, kompensasjon, som representanten fra Senterpartiet nevnte i sitt innlegg, og også hvordan man har håndtert saken rundt Norwegian. Norwegian viste seg å ha meget stor gjeld. De var under omstrukturering – ja, bedriftene og flyselskapene har gjort mye for å komme seg ut av den situasjonen de var i før pandemien, også, men det hadde slett ikke vært rett å kjøpe seg inn på det tidspunktet, som f.eks. Senterpartiet var ivrig talsparti for i sommer eller fjor høst. Jeg synes det har vært en klok vurdering av regjeringen. Man vurderer nå om man kanskje må inn og være med på en omstrukturering med noen statlige midler, men det kan ikke være slik at staten skal eie flyselskap i Norge.

Representanten Arne Nævra snakket mye om framtiden, og Venstre deler noen av synspunktene når det gjelder miljøaspektet ved fly. Jeg har håp om og tro på de moderne, kanskje litt mindre, flyene som kanskje også blir elektriske til slutt – ja, ikke bare kanskje, de blir jo det – men allikevel, det er hvilket årstall som gjelder, som er spørsmålet. Jeg håper nå at ikke forskningen og prøveopplegget rundt de elektriske flyene stopper opp. Men ingenting tyder på det ennå, og jeg håper at vi skal få et tilbud om tre eller kanskje åtte år. Det er det som er utfordringen her: Hvor lang tid tar det før disse flyene kan begynne å trafikkere, særlig på kortbanenettet? Det kan hende at vi, passasjerene, som søker fly, blir mer opptatt av frekvens, som i kollektivtrafikken, at vi kommer oss fra en destinasjon til en annen, i stedet for at det skal være så store fly. Det er da framtiden for elektriske fly ligger der, og jeg håper at det ikke stopper opp. Hvis det viser seg at det gjør det, må man kanskje være enda ivrigere etter å være med på den forskningsutviklingen.

Bjørnar Moxnes (R) [10:31:11]: Wizz Air har etablert seg i Norge på de mest lønnsomme innenriksrutene. På en pressekonferanse da de etablerte seg i Norge, avviste selskapet blankt at det er aktuelt å inngå tariffavtale med fagforeninger hvis selskapet skal ha ansatte i Norge. Vi er et flyselskap uten fagforeninger, sa Wizz Air-sjefen.

Det er mange eksempler på at selskapet er fagforeningsfiendtlig og aktivt motarbeider fagorganisering. Vi kunne lese i Fri Fagbevegelse om Mircea Constantin, som startet en fagforening for ansatte i Romania i 2014. Det kostet ham og 18 andre jobben. Etter mange års tap vant de ansatte fram i Høyesterett, og Wizz Air måtte gi Constantin jobben tilbake, men på dårligere lønn enn han hadde hatt tidligere. Og da Wizz Air sa opp mange ansatte, med koronakrisen som begrunnelse, var Constantin blant dem mistet jobben. Vi så flere lignende historier da A-magasinet skrev om saken i november. Der sto det bl.a.: «De hadde små uenigheter med ledelsen, prøvde å danne fagforening eller ta opp problemer. I dag er de alle uten jobb i Wizz Air.»

Av dem som A-magasinet da snakket med, var det mange som mente at Wizz Air brukte koronakrisen som påskudd for å kvitte seg med fagforeningsfolk, for kort tid etter at de mistet jobben, lyste selskapet ut nye stillinger.

I tillegg til fagforeningsknusing driver selskapet også med grov sosial dumping. Som DN skrev i november: Wizz Air-piloter «kan sies opp på dagen».

Det er åpenbart at Wizz Air bryter ILO-konvensjon nr. 87 om foreningsfrihet og beskyttelse av organisasjonsretten, og det alene gir Norge grunn til å nekte selskapet å fly på norske innenlandsruter. Statnett vil ikke benytte Wizz Air som leverandør av flytjenester for seg og sine ansatte og sier det sånn:

> «Det er ingen boikott, men så enkelt som at alle våre leverandører må forholde seg til et etisk regelverk for å være godkjent. I det regelverket er det blant annet bestemmelser om at en skal tillate organisering og legge til rette for tariffavtaler. Og det gjør ikke Wizz Air.»

Staten bør følge Statnetts eksempel og bruke sin makt og sitt eierskap til å begrense Wizz Airs virksomhet i Norge så mye som overhodet mulig så lenge de motarbeider fagorganisering. Regjeringen gjør det, regjeringen bruker eiermakten sin når den legger inn krav når staten kjøper flyruter gjennom krisepakkene. Det er vel og bra, og det kravet vil trolig også utelukke Wizz Air fra å få det anbudet, for de som deltar i anbudet, må sikre grunnleggende fagforeningsrettigheter.

Så mener vi at staten må følge opp kritikken av Wizz Air i media og være tøffere mot selskaper som bryter faglige rettigheter. Når staten kan stille krav til bruken av penger gjennom krisepakka, er det åpenbart at den også kan og bør stille lignende krav når man bestiller reiser til ansatte i staten og statlige virksomheter, som altså Rødt nå foreslår.

Så lenge Wizz Airs virksomhet undergraver den norske modellen, må regjeringen gjøre alt den kan for å begrense selskapets virksomhet. Det å sikre anstendige lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten er den viktigste oppgaven for Stortinget i dag, men vi må også, mener Rødt, ta hensyn til viktige lokalsamfunn, særlig når det gjelder den kritiske situasjonen for flyplassen i Haugesund. Den flyplassen er avgjørende for både industri og næringsliv i Nord-Rogaland og Sunnhordland. Nå står den i fare for å legges ned på grunn av koronasituasjonen. Den driftes per i dag av selskapet Lufthavndrift AS. Regjeringen bør gå i dialog med Lufthavndrift AS med mål om å kjøpe dem ut av den nåværende driftsavtalen på Haugesund lufthavn, Karmøy, så vi sikrer at både folk og næringsliv i regionen beholder denne viktige infrastrukturen også etter pandemien, og i trygg statlig drift og eie. Det bidrar til å gjøre det mulig å både bo, jobbe og skape verdier i hele landet vårt.

Jeg tar med dette opp Rødts forslag i saken.

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

Morten Stordalen (FrP) [10:36:15]: Når vi i dag behandler disse fire forskjellige representantforslagene, kan man jo legge godviljen til og tenke at tilsynelatende er flere av forslagene sikkert godt ment. Men når det gjelder luftfarten, er ikke det en vanlig, ordinær statlig geskjeft innenfor landets grenser. Det kan virke som om flere som nå tar til orde for en rekke forslag, er bekymret for luftfarten. Det tror jeg alle er. Men når det å begynne med inngripende tiltak kommer fra de samme partiene som også har tatt til orde for økte avgifter og nesten forbud mot luftfart, blir det litt spesielt og litt hult.

Særlig vil jeg peke på at Arbeiderpartiet og SV vil ha en minstepris. Da kan man lure på: Skal man også ha en makspris? Jeg synes det er veldig spesielt om staten skulle gå inn og regulere prissettinger i luftfarten, og hva en flyreise skal koste. Staten har vært eier av et selskap før, og da hadde vi et monopol – SAS. Da Norwegian kom på banen, var det, i hvert fall for Fremskrittspartiet, veldig bra. Det var en lykke, det ble konkurranse i luftfarten, noe som fikk prisene ned og økte mobiliteten nettopp til Distrikts-Norge, som også Senterpartiet er opptatt av. Det har Fremskrittspartiet vært opptatt av hele veien. Konkurranse har alltid virket.

Man kan jo tenke seg hvis man skulle begynne å gå inn, som Arbeiderpartiet og SV vil, og sette en minstepris på hva en flyreise skal koste, at storting og regjering skal begynne å definere det. Ja, hva skal egentlig klær koste? Jeg tror alle er for at man skal ha sunne, gode konkurransevilkår på likt grunnlag. Man må også huske på at luftfart er en internasjonal bransje, det er internasjonalt. Vi har selskaper som har bidratt til å få prisene ned i Norge, som også har flydd utenlands, og som tidvis kanskje også har vært omstridt blant andre partier – ikke Fremskrittspartiet, vi har vært for konkurranse.

Det er ikke noen tvil om at luftfarten står i en meget krevende situasjon og har gjort det lenge. Og ja, regjeringen har kommet med tiltak, noe Fremskrittspartiet mange ganger har ment har vært for sent. Luftfarten er så mangt. Det er ikke bare flyselskaper. Men hvordan skal man hjelpe flyselskapene? Det er ikke noen enhetlig struktur og organisering i selskapene. De er forskjellig organisert. Vi skal kanskje være glad for det også. Men at vi skal få til en løsning for å sørge for at det er luftfart også etter koronapandemien, det tror jeg alle er enige om.

Luftfart er i tillegg lufthavner og alle som leverer tjenester til dem. Og ja, Fremskrittspartiet har kritisert regjeringen gang på gang fordi man kom for sent, eller ikke kom med noe i det hele tatt – eksempelvis Torp lufthavn. Nå mener man tydeligvis at de har fått de pengene de trenger, og så vil man senere se om det er behov. Vi vet jo alle at behovet er der. Derfor er Fremskrittspartiet klare her: Vi er enig i at vi må komme med en strategi og er enig med regjeringspartiene i at vi må ha en plan for luftfarten videre.

Vi vil også støtte forslag nr. 14, der man ber regjeringen legge fram en kriseplan for luftfarten ut 2021. Det er ikke noen tvil om at denne krisen i luftfarten ikke stopper i sommer, den vil vare ut hele året. Så det forslaget vil vi støtte.

Jeg vil sterkt advare dem som ønsker at staten skal gripe inn og styre transportselskaper: Hva blir det neste? Det er de samme partiene som har kritisert selskaper i tungbilnæringen, der staten er indirekte eier. Dette vil man nå tydeligvis gjøre med luftfarten. Det vil jeg fraråde sterkt. Vi skal sørge for at det er en god ordning, at selskapene og luftfarten overlever pandemien, men vi skal holde oss langt unna å begynne med å styre og diktere selskapene.

Statsråd Knut Arild Hareide [10:40:30]: Det er ei krevjande tid for både norsk og internasjonal luftfart, og engasjementet på Stortinget er stort: Det er fire representantforslag med 28 forslag. Eg kjem til å konsentrere meg om hovudlinjene i dei forslaga som ligg her.

Det første er det som går på arbeidstakarane sine rettar, og i praksis handlar dette om konsekvensane av ultra-lågkostnadsselskap som forsøkjer å etablere seg i den norske innanlandsmarknaden for første gong. Me veit enno ikkje kva omfang dette vil eller kan få, men det handlar både om rettane til dei som jobbar i næringa, og om behovet for å sikre like konkurransevilkår mellom flyselskapa. Men berre dersom flyselskapa

respekterer dei spelereglane som gjeld, kan me snakke om rettferdig konkurranse. I ein bransje der fortenestemarginane sjølv under normale forhold er svært små, kan sjølv små forskjellar avgjere kven som vinn fram.

Derfor har regjeringa i Prop. 79 S for 2020–2021 annonsert at me vil greie ut reglane om løns- og arbeidsvilkår for flygande personell og andre rettsreglar som påverkar personalrelaterte kostnader. Kva er så dei mest sentrale problemstillingane i ei sånn utgreiing? For det første er det viktig å få klarleik i kor lenge personell må jobbe i Noreg før norske reglar gjeld for dei, dvs. før dei kan setje fram krav om norske rettar.

Nokre av dei mest sentrale reglane om rettar som representantforslaga tar opp, er reglane om tilsetjing, nærare bestemt om fast tilsetjing, om bruk av leigd personell og bruk av flygande personell som er sjølvstendig næringsdrivande. Og ved å bruke nye tilsetjingsformer som ikkje har vore vanlege i norsk luftfart til no, er det sannsynlegvis mogleg å redusere dei personalrelaterte kostnadene betydeleg, både permanent og ved sesongsvingingar.

Eg tar sikte på at ei utgreiing bl.a. skal gi oss betre kunnskap om det for personell som arbeider i den norske innanlandsmarknaden, blir betalt arbeidsgjevaravgift, trygdeavgift og personleg inntektsskatt til Noreg.

Representantforslaga tar òg opp retten til løn for flygande personell som arbeider i Noreg. Som de veit, har me ikkje valt å ha generelle statlege reglar om statleg fastsett minsteløn i Noreg, og eg oppfattar at dette er ei linje som fagforeiningane stiller seg bak. I staden bør retten til løn følgje tariffavtalar.

Representantforslaga tar også opp retten til å organisere seg. Eg har tidlegare gjort greie for mitt møte med sjefen i Wizz Air, der han gjorde det klart at retten til å organisere seg er grunnleggjande og vil bli respektert. Om Wizz Air ikkje held seg til det, er det svært alvorleg.

Eg vil til slutt nemne at Samferdselsdepartementet har stilt krav om at flyselskapa som får tildelt kontrakt om betjening av statleg støtta flyruter frå 1. mars, skal sørgje for å etterleve dei to viktigaste ILO-konvensjonane om arbeidstakarane sine rettar.

Eg vil òg seie noko om kompensasjonsordning for flyselskapa. Nokre av forslaga gjeld nettopp dette. Eg må først og fremst vise til det regjeringa har sagt i Prop. 79 S for 2020–2021. Kjernen i det som står der, er for det første at Norwegian må finne ei løysing med sine kreditorar før ytterlegare breie tiltak er på sin plass. Som Stortinget sjølv har uttrykt i sitt oppmodingsvedtak nr. 533, må ein unngå at statlege midlar går til selskapets kreditorar.

Dernest gir regjeringa ei oversikt over dei svært betydelege verdiane alle dei ulike sektorspesifikke og generelle statlege tiltaka har for norske flyselskap. Eg skal ikkje gå inn på alle desse no, men det dreier seg altså om titals milliardar kroner.

For det tredje: Staten fortset sine ekstraordinære kjøp av nødvendige flyruter. I tillegg til dei ordinære FOT-rutene kjøper me eit minstetilbod av ruter som samfunnet treng, og som akkurat no ikkje er kommersielt drivbare. Sjølv om formålet med desse ordningane er å sikre behova til dei reisande, har dei òg bidrege til å sikre overlevinga til norske flyselskap – og dermed òg til norske arbeidsplassar.

Og for det fjerde: Regjeringa vil gjere ei ny vurdering av innretninga på ei kompensasjonsordning for flyselskapa når behovet for minstetilbodskjøp er betydeleg redusert, og når rekonstruksjonen i Norwegian er gjennomført. Regjeringa føreslår at delar av midlane som er løyvde til kjøp av flyruter, kan nyttast til ei kompensasjonsordning for flyselskap dersom det blir vurdert som hensiktsmessig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øystein Langholm Hansen (A) [10:45:50]: Helikoptertransporten på norsk sokkel må vel sies å være den sikreste helikoptertrafikken i verden. Det er heldigvis veldig sjelden det skjer negative hendelser i forbindelse med transport til og fra installasjonene. Dessverre er ikke det tilfellet i det arbeidet som skjer i forbindelse med linjebygging, snørydding og annet arbeid i f.eks. innenlands energibransje. Der trumfer økonomien ofte sikkerheten. Luftfartsorganisasjonene kaller det sågar i enkelte tilfeller for cowboyvirksomhet.

Jeg lurer på om statsråden synes det er vanskelig å forbedre rutinene for innkjøp av innenlandske helikoptertjenester. Hvorfor er det så vanskelig å skape tilsvarende trygghet i den transporten som skjer i innlandstrafikken? Og hva kan og vil statsråden gjøre, bortsett fra «å ha dialog med Olje- og energidepartementet»?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:46:52]: Dette er ei problemstilling olje- og energiministeren og underteikna hadde møte med LO om i førre veke, for me ser at helikoptertransporten i offshorenæringa vår er fantastisk bra ut frå eit sikkerheitsperspektiv. Me trur me har noko å lære der, og me ønskjer derfor å sjå på kva moglegheiter me har, når det gjeld både regelendringar og kva krav dei som kjøper tenester, har. Eksempelvis har òg Statnett og Statkraft moglegheit til å gi nokre av dei føringane, som kjøpar av den typen teneste.

Eg opplever at det er ein god dialog. Dette er arbeid olje- og energiministeren og eg vil sjå på, t.d. korleis me kan ta lærdom frå offshoresektoren om nokre av dei same krava. Me er usikre på om det må ei lovendring til,

eller om det vil halde med at marknaden stiller nokre av dei same krava som me gjer innanfor offshorenæringa. Offshorenæringa er jo unntatt EØS-reglane, og det gjer det noko enklare.

Øystein Langholm Hansen (A) [10:47:55]: Jeg takker for svaret.

Så over til et spørsmål som jeg stilte skriftlig til statsråden, om en erklæring der åtte europeiske samferdsels- og sosialministre påpeker at krisen vi står i, viser at luftfarten har en stor grad av dysfunksjonalitet.

I svaret skriver statsråden at han deler synet på innholdet i erklæringen:

> «Det korte svaret er at innholdet i erklæringen (...) er helt sammenfallende med den politikken jeg legger til grunn for mitt arbeid på dette området: Rettferdig konkurranse og et anstendig arbeidsliv basert på den norske arbeidslivsmodellen er to sider av samme sak.»

Mener statsråden fortsatt, slik det framkom av hans svar til komiteen av 27. november, at det er en dårlig idé å utarbeide en stortingsmelding basert på luftfartsutvalgets anbefalinger i NOU 2019: 22?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:48:52]: Eg vil takke for det spørsmålet, for i manuset mitt skulle eg seie at me vil underteikne den internasjonale erklæringa. Me har blitt invitert til å underteikna den. Det ønskjer me å gjere. Og eg trur heile denne salen vil vere einig i det bodskapet som me er så tydelege på her.

Så til spørsmålet om luftfartsstrategi. Eg trur nettopp det å kome med den typen strategi hausten 2021/våren 2022 er eit riktig tidspunkt. Da håper eg at me ser ein annan situasjon knytt til covid-19.

Det var levert eit betydeleg arbeid gjennom NOU-en som me fekk hausten 2019. Så har me hatt ein unntakstilstand innanfor luftfarten, og eg trur det er eit riktig tidspunkt å teikne det framtidige bildet hausten 2021/våren 2022, ut frå kva bilde me ser nå. Eg trur me må over til ein meir normal situasjon før me kan danne det framtidige bildet for ein norsk luftfartsstrategi, og det stiller eg meg fullt ut bak.

Bengt Fasteraune (Sp) [10:50:11]: Stortinget vedtok 19. januar 2021 at det skal opprettes en kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse som har drevet over tid i Norge – vedtak 533. I proposisjonen som ble lagt fram 29. januar, var det noen beskrivelser av hvordan regjeringen ser for seg en slik ordning, bl.a. at den skal være «fremadskuende». Mener statsråden det er rettferdig at luftfarten, i motsetning til andre bransjer, ikke skal få kompensasjon for tap helt siden 12. mars?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:50:53]: Me har gitt betydeleg kompensasjon gjennom alle dei tiltaka me har kome med for luftfarten i 2020. Beløpa var på mellom 13 mrd. kr og 14 mrd. kr totalt sett. Det går sjølvsagt på tiltak for luftfarten for å oppretthalde flyplassar, det var avgiftslettar, det var ein eigen lånegarantifasilitet for selskapa og ikkje minst kjøp av flyruter. Eg meiner det er riktig at me ser framover på den kompensasjonsordninga som me meiner er naturleg, og det er naturleg å kome med den når me trappar ned flyrutekjøpa, når me kjem over i ein meir normal situasjon. Men det viktigaste er at me ikkje kjem med ei kompensasjonsordning som øydelegg for den restruktureringa som no er i gang i Norwegian.

Bård Hoksrud (FrP) [10:52:05]: Det var nok sånn at heller ikke vi i Fremskrittspartiet var helt fornøyd med at regjeringen ikke kom med en kompensasjonsordning som Stortinget hadde gitt klart uttrykk for at man ønsket å få på plass. Statsråden vet at det er noe Fremskrittspartiet er opptatt av at vi trenger, for vi ønsker å ha en luftfart som skal være der også i framtiden. Men jeg har lyst til å spørre statsråden om han er enig med meg i det som gjelder et av forslagene, nemlig forslag nr. 18, der et mindretall i komiteen, Arbeiderpartiet og SV, ønsker å sette en minimumspris på flyreiser. Hele hensikten er at man skal kvitte seg med en del av lavprisselskapene. Men er ikke statsråden enig i at så lenge man bare setter en minimumspris, betyr det at en del faktisk kan ha færre passasjerer, men like gode inntekter? Det betyr at en del av selskapene kan fly med færre passasjerer, og det er vel dårlig butikk hvis man er opptatt av å redusere utslipp? Det kunne vært interessant om statsråden ville sagt noe om hvordan han ser på det, så lenge man bare ønsker å sette en minimumspris, og at det ikke er avgifter til staten eller andre.

Statsråd Knut Arild Hareide [10:53:11]: Til det med kompensasjonsordning har eg lyst til å seie at det jobbar me med. Det blei gjort eit vedtak her 19. januar, men som òg var veldig tydeleg på ein ting: Den kompensasjonsordninga skal ikkje gå til kreditorar og til aksjonærar. Det me er opptatt av, er at den typen kompensasjonsordning skal gå til å sikre selskap og arbeidsplassar i Noreg. Me jobbar med det. Hovudgrunnen til at me ikkje har kome med dette, er at me ikkje vil øydeleggje for det viktige arbeidet Norwegian er inne i no. Det synest eg er ein viktig føresetnad.

Når det gjeld det representanten Hoksrud seier, trur eg at verken minimums- eller maksimumsprisar er den riktige måten å gjere dette på. Me har nokre føringar for FOT-rutene, der me har lagt eit regulerande maksprisnivå. Det trur eg er ein klok måte å gjere det på når me er inne frå staten si side, men eg trur det er

andre mekanismar me skal fokusere på. Eg er glad for at representanten Hoksrud er opptatt av miljøperspektivet for luftfarten.

Arne Nævra (SV) [10:54:25]: Jeg går ut fra at jeg ikke får replikk på representanten Hoksrud, så jeg får ta det på statsråden.

Det er ikke så lett å snakke om miljøavgifter i den tida vi er inne i. Det er et vanskelig arbeid, men vi må snakke om det likevel – framtida krever det, som jeg også sa i innlegget mitt nettopp. Det SV har prøvd på i lang tid, er å finne innganger til å skjerme kortbanenettet for avgiftsøkninger når vi tenker på miljøet. Vi er nødt til å tenke sånn etter koronaen, helt sikkert.

Så mitt spørsmål til statsråden er: Hvorfor kan ikke han og regjeringa vurdere å innføre forskjellige tiltak på avgiftssida som skjermer kortbanenettet og flygninger til Nord-Norge? Vi har flere forslag inne nå, bl.a. med tanke på antall tonn vekt og også avgiftsrabatten på 30 pst. Kan statsråden svare på det?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:55:30]: Eg deler representanten Nævra sin ståstad, at i den heilt spesielle situasjonen som er for luftfarten no, er det eigentleg vanskeleg å tenkje på avgiftsaukingar. Men me må tenkje lenger enn som så, på situasjonen me kjem til å ha etter koronaen.

Det har no kome ei klimamelding som peiker nettopp på auka CO_2-avgift. Eg synest det viser veldig godt kor vellukka det kan bli, for da vil det vere med på å tvinge fram nettopp elflytenkinga, som me veit at Noreg er heilt i front på. Da vil ei auka CO_2-avgift gjere at nettopp kortbanenettet vil vere heilt unikt og godt tilrettelagt for nettopp kanskje å få dei fyrste elflya i verda i Noreg. Dette er ikkje berre ord frå ein norsk samferdselsminister, dei europeiske organisasjonane ser at Noreg ligg heilt i front der. Me må berre setje trykk på det arbeidet. Det er det viktigaste, og eg trur auka CO_2-avgift i så måte er svært viktig.

Bjørnar Moxnes (R) [10:56:47]: Regjeringen la nylig inn krav om at selskaper som skal få delta i anbud når staten kjøper flyruter gjennom krisepakkene, må sikre grunnleggende fagforeningsrettigheter. Det er bra at staten tar i bruk sin eiermakt for å sikre grunnleggende rettigheter i arbeidslivet. Når vi kan stille krav til bruken av penger gjennom krisepakkene, bør staten åpenbart også kunne stille krav når man bestiller reiser til ansatte i staten og statlige virksomheter, som er det Rødt foreslår.

Vil Hareide følge opp det han sa etter møtet med Wizz Air, nemlig «jeg vil bruke handlingsrommet mitt fremover på at de tar arbeidstagerne på alvor»? Vil Hareide sørge for at de samme kravene som stilles i krisepakkene, også stilles når man bestiller reiser til ansatte i staten og statlige virksomheter?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:57:39]: Det er jo sånn at ein samferdselsminister har eit ansvar for transporttenester og korleis me får fram infrastrukturen, men det er klart at kva regelverk som gjeld for alle i staten for kva måte ein jobbar på, ligg nok under ansvarsområde til andre departement enn Samferdselsdepartementet. Me skulle gjerne hatt det ansvaret av og til, men eg trur det faktisk òg er ein fordel at me som står ansvarlege for transporten, eksempelvis ikkje har ansvaret for verken kommunar, fylke eller staten sin måte å reise på.

Eg har lagt merke til det statsministeren har sagt. Eg er heilt einig med henne. Eg vil ikkje reise med dei sjølv. Dei verksemdene får operere i tråd med det regelverket, men for meg var det viktig å leggje inn i dei krava nettopp ILO-konvensjonane om arbeidstakarane sine rettar. Det er ei utfordring at Wizz Air seier dei held seg til dette – men gjer dei det i praksis? Det er det store spørsmålet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:59:02]: I et langstrakt land som Norge er luftfarten helt avgjørende viktig. Jeg registrerte at representanten Gunnes mente at det ikke var så store utfordringer per nå, fordi antall flyvninger fra Trondheim til Oslo var tilstrekkelig for ham. Men situasjonen i luftfarten skaper utfordringer for folk og næringsliv i Norge hver eneste dag. Det er ikke sånn at industriarbeidere eller fisk som skal fram, kan overføres via Teams. Det er snakk om at vi må ha et velfungerende flytilbud i vårt langstrakte land. Luftfarten er hardt rammet. Den ble umiddelbart rammet gjennom nedstengningen av Norge i mars i fjor og kommer også til å være blant de næringene som blir hardest rammet over tid. Det er smått utrolig at en fortsatt ikke har fått på plass en kompensasjonsordning for luftfarten, sånn som en har for andre hardt rammede næringer i Norge.

Jeg hører nok en gang statsråden snakke om at en ikke skal putte penger i noe for å ivareta eiere og kreditorer. Nei, og det er det samme som gjelder for alle næringer. Men likevel må en ha en kompensasjonsordning for dem som er hardt rammet. Den 7. april i fjor behandlet vi en bred kompensasjonsordning som dekker titusenvis av bedrifter i ulike bransjer, der det også er viktig at pengene ikke skal gå til eiere eller kreditorer. Nei, de skal gå til å redde arbeidsplasser, de skal gå til å redde bedrifter. På samme måte er det viktig i luftfarten.

Jeg bor på Romerike og ser de store konsekvensene av situasjonen i luftfarten. Ullensaker og Nannestad har blant Norges høyeste arbeidsledighet nå på grunn av de som jobber i flyselskapene, men også på grunn av alle dem som er avhengig av aktiviteten på Gardermoen og ringvirkningene knyttet til det. Derfor er det avgjørende viktig å få på plass en kompensasjonsordning. Så er det også viktig å stille tydelige krav. Det som er interessant, er at regjeringspartiene og deres støtteparti Fremskrittspartiet for det første gang etter gang har nektet å innføre en kompensasjonsordning for luftfarten, men de har også stemt ned hvert eneste forslag i denne salen som har gått på å stille tydelige krav knyttet til krisetiltak for luftfarten. Det er litt påtagelig.

Det var bra at Fremskrittspartiet i januar omsider var med på å stille krav om at det nå skal komme en kompensasjonsordning for luftfarten. Men når vi i dag kommer med en rekke forslag til tydelige krav knyttet til ansattes rettigheter og at en ikke skal bruke bekvemmelighetsflagg, er ikke Fremskrittspartiet med. Nå må vi få på plass en kompensasjonsordning med tydelige krav.

Ingalill Olsen (A) [11:02:23]: Pandemien har snudd opp ned på mye av det norske samfunnet, og luftfarten er en bransje som virkelig har fått føle forandringens vinder. Det å si at det har vært turbulens, er ikke beskrivende nok.

Luftfarten ble hardt og brått rammet da Norge stengte ned. En av hovedinnstrammingene fra myndighetene var å unngå unødvendig mobilitet. Mobilitet er hovedkjernen i virksomheten til luftfarten – det å forflytte mennesker fra ett sted til et annet. Denne sjokknedstengingen fikk selvfølgelig store konsekvenser for både flyselskap, ansatte og passasjerer. Når kun helt nødvendige reiser skulle foretas, stupte passasjertallet.

Luftfarten er nødvendig for at landet skal henge sammen. Uten fly er det ikke mulig å reise til og fra Finnmark dersom ikke hele uka skal gå. Uten fly må vi gjøre som min bestefar, som kom inn på Stortinget i 1945, når han skulle hjem. Han tok tog til Trondheim første dag, og så Hurtigruta til Havøysund, som tok tre dager. Turen tok altså fire dager. Det betydde at han bare reiste hjem til jul, om sommeren og kanskje til påske. Slik er det heldigvis ikke nå. Vi har mobilitet, og vi har etter hvert teknologi til å gjøre denne mobiliteten mer miljøvennlig.

Myndighetene har i denne perioden kjøpt flyruter for å sikre et flytilbud i hele landet. Det har vært helt nødvendig for å opprettholde et minimumstilbud, ikke minst fra nord til sør. Og jeg kan med selvsyn se når jeg reiser med fly fra Alta til Oslo, at disse rutene ikke er lønnsomme. Det er bare noen få passasjerer. Vi er avhengig av at staten kjøper ruter for at landet skal henge sammen, slik situasjonen er nå. Nord-Norge er det området i landet som er mest avhengig av luftfart. Avstandene er lange, og alternative reisemåter er både få og mye mer tidkrevende.

Arbeiderpartiets utgangspunkt har vært å sikre et fortsatt tilfredsstillende rutetilbud i hele Norge, men også hensynet til flyselskapene, de ansatte og de som er permittert.

Flyselskapene som drev med norsk driftstillatelse før koronaepidemien, er i en særstilling. Vi hører argumenter fra nye aktører om rettferdig konkurranse, men hvor rettferdig er det hvis det ene selskapet eier en hel flåte med fly som står på bakken, og en nykommer kan lease fly som sikkert aldri har vært rimeligere enn nå? Vi skal ta hensyn til konkurranse, men vi skal aldri fire på kravene om norske lønns- og arbeidsvilkår, vårt høye sikkerhetsnivå og Avinor-modellen, som sikrer en flyplasstruktur som kan tjene hele landet.

Kirsti Leirtrø (A) [11:05:38]: Det kommer dager etter denne pandemien. Norges geografi og råvarebaserte verdiskaping og bosettingsmønster gjør oss langt mer avhengige av flytransport enn mange andre land. Luftfarten er av kritisk betydning for vårt næringsliv, og for eksportnæringene og reiselivet spesielt. Luftfarten representerer også betydelig sysselsetting, i form av både direkte og indirekte sysselsetting, om lag 60 000 personer i Norge. I tillegg er luftfarten viktig for folks velferd, gjennom reiser for medisinsk behandling og for å holde kontakt med familie.

SAS la ned crew-basene i Trondheim og Stavanger nå i januar. Nedleggelsene gjør det vanskelig for SAS-ansatte å fortsette å bo der de bor. Lavprisselskaper med bedre egenkapital og dårligere vilkår for ansatte tvinger seg fram. Det undergraver den norske modellen og markedet for de seriøse aktørene. Det må stilles krav fra myndighetene om retten til å organisere seg og skikkelige vilkår for de ansatte.

Vi står overfor en dramatisk omlegging av luftfarten. Det kommer til å bli en knallhard kamp om både flyruter innenlands og direkteruter til utlandet. Vi risikerer også at det blir vanskeligere å komme seg til og fra landsdelene våre etter pandemien. Etter 11. september tok det ett og et halvt år før trafikken var tilbake på tidligere nivå. Nå har det forsvunnet langt flere flights i Europa. I tillegg har vi fått nye møtevaner, og klimabevisstheten øker.

Vi skal altså legge om luftfarten i en periode med mindre solide selskaper, stort overskudd og sannsynligvis synkende trafikk på grunn av vaner og klimabevissthet. Det er derfor vanskelig å forstå at regjeringspartiene ikke vil gå inn på et eneste ett av våre forslag som

omhandler dette. Det haster, og vi må bygge Norge også etter pandemien. Norsk verdiskaping i framtiden er helt avhengig av at vi nå gjør de rette tingene.

Helge Orten (H) [11:08:32] (komiteens leder): Både norsk og internasjonal luftfart står i en helt ekstraordinær situasjon på grunn av pandemien. Det gjør det krevende på mange måter både for flyselskap, passasjerer og ansatte – alle som er avhengige av disse tjenestene i det daglige – og ikke minst for næringslivet vårt rundt omkring i det ganske land.

Siden mars har vi vært i en kontinuerlig krisehåndtering for norsk luftfart. Storting og regjering i godt samarbeid om forskjellige tiltak har gjennomført veldig mange typer ordninger som nettopp er en kraftig kompensasjon til luftfarten for å sørge for at vi opprettholder en så viktig infrastruktur. Det gjelder ikke minst likviditetsbistand i en tidlig fase, det gjelder støtte til Avinor, ekstra tilskudd til Avinor for å opprettholde en lufthavnstruktur i hele landet, det gjelder opprettholdelse av FOT-rutesystemet der det ikke er kommersielt lønnsomt å fly, det gjelder avgiftsfritak og avgiftslettelser som er gjennomført med stort omfang, og det gjelder ikke minst kjøp av minimumsruter for nettopp å sikre at vi i en krevende situasjon, der vesentlig færre flyr, opprettholder et minimum av infrastruktur og flyrutetilbud . Så her er det veldig mange typer kompensasjonstiltak som er gjennomført fortløpende, i en løpende krisehåndtering for denne næringen.

I tillegg har statsråden varslet at en kompensasjonsordning er til vurdering utover dette. Jeg mener at det kan være fornuftig, men jeg vil igjen påpeke at hadde vi fulgt Senterpartiets råd i dette, er det ikke sikkert vi hadde sett et restrukturert og bærekraftig Norwegian i etterkant av luftfartskrisen. Det må også være en avpasning av dette på en sånn måte at vi kan ha bærekraftige, oppegående flyselskap når denne pandemien gir seg.

Det er behov for en egen luftfartsmelding, det ser vi også. Det skjer så mye nå innenfor norsk luftfart. Det betyr at vi må ha en luftfartsmelding som har både økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft i seg – økonomisk for å sikre likeverdig, god konkurranse og opprettholde et godt tilbud der det ikke er grunnlag for konkurranse, sosialt for å sikre lønns- og arbeidsvilkår og gode forhold for de ansatte og dem som skal levere tjenester til luftfarten, og vi må også sikre en bærekraftig overgang til mer miljømessig luftfart. Alt dette ligger det til rette for i vårt forslag til vedtak. NOU-en som er laget, vil selvfølgelig være et godt utgangspunkt, men her er det behov for ytterligere utredninger for å danne seg et bilde av hvordan situasjonen er etter pandemien, for å få en helhetlig og god tilnærming til en sånn luftfartsmelding. Det arbeidet gleder jeg meg til å få lov til å være med på. Jeg ser at det absolutt er behov for det, og det vil danne et godt grunnlag for videreutvikling av en viktig infrastruktur for Norge.

Sverre Myrli (A) [11:11:55]: Denne debatten bør dreie seg om kortsiktige tiltak, fordi luftfarten er i en svært spesiell og helt ekstraordinær situasjon, og debatten bør dreie seg om mer langsiktig politikk og langsiktige målsettinger for luftfarten, som er en svært viktig næring.

I Norge har vi daglig ruteflygninger på mange og førti flyplasser. Det sier noe om luftfartens betydning i Norge. Luftfartspolitikk er samferdselspolitikk, det er næringspolitikk, og det er distriktspolitikk. Derfor har vi fra Arbeiderpartiet etterlyst en luftfartsstrategi fra regjeringen, altså en overordnet strategi og overordnede målsettinger for luftfarten, fordi vi må ha en fungerende luftfart. Det dreier seg selvsagt ikke om at staten skal overta og drive flyselskap, som jeg hørte noen nevne – nei, det dreier seg om hvilken politikk som skal føres, hvilke politiske rammebetingelser vi skal ha for at luftfarten skal fungere.

Danmark har en luftfartsstrategi. Jeg vil anbefale dem som deltar i debatten, å lese den danske luftfartsstrategien, for den er veldig interessant. Den er utarbeidet av Transportministeriet, Erhvervsministeriet, Udenrigsministeriet og Finansministeriet i samarbeid. Det er klart at når danskene ser at de har behov for en sånn strategi, burde vi også ha det i Norge. Jeg er derfor glad for at det i dag blir flertall for at regjeringen skal legge fram en slik strategi for Stortinget.

Så vil jeg si til representantene Stordalen og Hoksrud, som sier at det er foreslått at det skal være en minstepris på flybilletter: Nei, det har vi ikke foreslått, vi har foreslått at det utredes, slik en har gjort det i Østerrike. Jeg skal være ærlig og si at jeg er usikker på om det er et godt tiltak – det har fordeler, og det har ulemper. Jeg har f.eks. sett at fagforbundet Parat, som organiserer i luftfarten, er skeptiske til en slik minstepris. Andre fagforeninger er positive, og næringsorganisasjonene er også delt i synet. Jeg er usikker på om det et riktig virkemiddel, men det hadde vært interessant å se nærmere på det.

Så vil jeg til slutt si at det er veldig spesielt at regjeringen og regjeringspartiene ikke kan komme til enighet med opposisjonen om ett eneste forslag. Det er fremmet nesten 30 forslag i saken. Det eneste er forslaget om luftfartsstrategi, men til og med der må regjeringspartiene endre litt på formuleringene, en kan ikke gå med på formuleringene som ligger i det opprinnelige forslaget. Jeg synes det er synd at det vises så liten interesse for å lage brede allianser for å sikre gode løsninger for luftfarten.

Arne Nævra (SV) [11:15:22]: Jeg skal fortsette litt der jeg slapp i det første innlegget, og så skal jeg utdype lite grann replikken jeg hadde til statsråden.

Vi i SV synes vi må bruke muligheten til å tenke litt langsiktig og tenke på situasjonen etter koronaen også når det gjelder miljøavgifter i luftfarten. Derfor har vi altså fremmet flere forslag om dette, f.eks. å ta opp igjen forslaget som har versert i England, dette med «frequent flyer»-avgift, altså en slags progressiv avgift. Vi må ha med oss dette videre. Det kommer en tid etter koronaen, og jeg synes at dette skulle vært vurdert. Det ligger altså i forslag nr. 20 i saken i dag.

Vi kommer nok ikke utenom at flypassasjeravgiften må opp, og den må antakelig økes progressivt for å få reisevanene endret i luftfarten. Men samtidig må vi prøve å ta vare på de flyplassene og de passasjerene som er mest utsatt for høye priser, det gjelder bl.a. kortbanenettet og reiser til og fra Nord-Norge. Dette er åpenbart. Alle som har reist dit, vet at de prisene er høye nok.

Hvordan skal vi få til det? Det var det jeg egentlig spurte statsråden om i replikken. Han henviste da til elfly som kommer. Ja, kanskje om 10 år. Det er greit, vi er helt med på det, men hvordan skal vi klare å øke passasjeravgiftene og omgå denne tvangstrøyen vi har i EØS-sammenheng? Hvordan skal vi klare det? Vi har altså ikke lov til å differensiere avgiftene innad i landet. Det er den store utfordringen vår. Vi har prøvd å finne vinklinger på det, og vi har kommet med noen forslag. Det var de konkrete forslagene jeg hadde håpet at statsråden kunne svare på – om ikke embetsverket i hans departement kunne utrede det. Det var det store spørsmålet.

Jeg vet at mange her i salen er opptatt av flyprisene nordover. Hvorfor kan man ikke enes om å utrede det da, det som ligger i forslag nr. 19? Det ber jeg hele salen tenke på.

Så er det spørsmålet om eierskapet til viktig infrastruktur i Norge. Det er klart at her skiller en del partier lag. SV var av den oppfatning at vi heller ikke skulle selge oss ut av SAS' aksjepost da den siste delen ble solgt ut. Vi mener den sikreste måten å styre norsk luftfart på i en retning som er politisk ønsket, er å ha et statlig eierskap, og gjennom en aktiv eierstyring. Dette har vi ment i forskjellige sammenhenger, og vi har lagt inn et forslag der vi ber regjeringa ta noen grep og innlede forhandlinger i den retningen.

Jeg vil bare gi en stemmeforklaring – som er tydelig nok: SV vil stemme for alle Rødts forslag.

Bård Hoksrud (FrP) [11:18:37]: For Fremskrittspartiet er luftfarten utrolig viktig, og vi ønsker å ha god infrastruktur på alle samferdselsområder, i hele landet. Men det er jo ikke sånn at alle forslagene som opposisjonen kommer med, er gode.

Representanten Myrli sier nå at de bare skal utrede forslag om en minimumspris, og at det kanskje er en dårlig idé. Ja, da kan det hende man skjønner hvorfor man ikke stemmer for forslaget, når det er en grusomt dårlig idé.

Det er gøy at statsråden sier at han likte miljøengasjementet mitt. Mitt poeng er at jeg synes det er bra at det er passasjerer på flyene istedenfor at de skal kjøre tomme. Jeg tror det er bra for luftfarten og ikke minst for flyselskapene, men det er nok andre som er mer opptatt av det – jeg tror jeg også sa at det er andre som er mest opptatt av det. Da burde det være bra at det er folk på flyene.

Det er interessant å høre representantene fra Senterpartiet, og spesielt ute. Man sa altså for lang tid siden at man ville ha på plass en ordning for Norwegian. Jeg tror at det Norwegian har gjort og holder på med, er veldig bra, for selskapet trengte å gjøre noe med gjelden sin. Men for Senterpartiet er det tydeligvis sånn at man kan stå med bensinpumpa og bare pumpe penger inn på den ene siden som går rett ut på den andre siden, rett inn i obligasjonsselskaper og låneselskaper ute i den store verden, som ikke sikrer og sørger for at vi har norske arbeidsplasser, noe Fremskrittspartiet er opptatt av at vi skal ha i luftfarten. Derfor ønsker vi å få på plass gode ordninger for flyselskapene. Det er viktig.

Jeg har også lyst til å si til representanten Myrli at han ikke har fått med seg at det i hvert fall er ett forslag fra opposisjonen som regjeringspartiene støtter. Det er et forslag det er enighet om, nemlig at man nå skal sikre at Stord og Ørland også skal få rutetransport. Det er jeg glad for – spesielt for Stord – for det handler om næringslivet vårt, det handler om muligheten til å få transportert personer til og fra, og for næringslivet betyr det mye.

Så er det litt morsomt å høre den omtanken representanten Nævra og SV har. Det er egentlig et parti som gjerne skulle sett at det meste av flytransporten ble borte vekk. Men det er litt sånn at man gjør som mange gjør med hesten sin: Man putter litt mat oppi skåla, og når tiden bare har gått litt, og man har kommet over å bruke så mye penger – som SV nå er for at vi skal bruke for å sikre luftfarten – ja, da skal man ta livet av hesten. Det er en dårlig idé.

Fremskrittspartiet ønsker ikke å ta livet av luftfarten. Vi ønsker å ha luftfarten, og vi ønsker å legge til rette for og sikre at vi har en luftfart nå, for vi trenger det med den geografien vi har i Norge. Vi ønsker også at vi skal ha en luftfart som kan være framoverlent, med norske arbeidsplasser i luftfarten når vi kommer forbi pandemien.

Bengt Fasteraune (Sp) [11:22:02]: Som jeg sa i stad, er det å sikre en levedyktig luftfartsnæring med infrastruktur, arbeidsplasser og forutsigbare rammevilkår i hele landet det som er målet. Det er målet nå, og det er målet etter pandemien. Det kommer selvfølgelig til å bli en kjempeutfordring, for i deler av landet er det – uansett hvordan man vrir og vender på det – et begrenset kundegrunnlag, men de er 100 pst. avhengig av at luftfarten fungerer. Uansett om man er opptatt av et grønt skifte eller ikke, som vi også selvfølgelig er – elektrifisering av fly er bare positivt – er man dønn avhengig av den strukturen.

Skal vi ha en sjanse til å få det til, må det være en kontinuerlig dialog. Som samferdselsministeren sa: Han er ansvarlig for samferdselen, og det er selskapene som skal utøve det ansvaret ved at de skal levere tjenester. Da må det bare være ett mål her i verden, og det er å bevare de elementene vi kan operere med. Så kan vi selvfølgelig si at de kan vi hente inn fra hele verden, for de finnes jo. De leverer sikkert tjenestene billigere også. Men vi i Senterpartiet, og mange andre, er opptatt av at dette representerer arbeidsplasser vi må sikre for framtiden.

Da er spørsmålet hvilken risiko man skal leve med når det er en krise. Er det noen gang man må ta risiko, er det vel i en krise. Representanten Hoksrud mente at pengene bare blir sprøytet tvers igjennom og havner i Kina, mens representanten Orten hadde en litt annen måte å uttrykke seg på. Men det er vel ingen tvil om at allerede i høst hadde Norwegian lagt fram den ene pakken etter den andre for hvordan de skulle rekonstruere sitt eget selskap. At Senterpartiet dro i gang den diskusjonen, tror jeg både Norwegian og de andre kan være glade for, og for at man kanskje nå finner en løsning som er bra for selskapet.

Til slutt vil jeg bare si at de enighetene som har kommet fram her, bl.a. det som handler om Stord og Ørland, er vi svært glade for. Jeg tror det er viktig at vi viser omsorg også for disse små flyplassene – hvis man kan kalle dem det – og at de får rammevilkår som gjør at de kan fortsette.

Jonny Finstad (H) [11:25:21]: Jeg synes det har vært en veldig fin, saklig og god debatt om norsk luftfart her i salen i dag. Det synes jeg har vært kjempefint å høre på. Jeg synes at norsk luftfart fortjener en sånn gjennomgang også når vi ikke har koronakrise, for luftfarten er ufattelig viktig for store deler av landet vårt.

Vi i Høyre er ikke så fryktelig opptatt av å pålegge luftfartsselskapene økte avgifter eller for så vidt å senke folks mobilitet. Vi ønsker å ha et godt flytilbud også i framtiden. Jeg legger merke til at andre parti kanskje ikke er like opptatt av at folks mobilitet skal opprettholdes, men luftfarten er en viktig del av folks mobilitet, også i distriktene.

Vi mener også at en åpen og god konkurranse innenfor norsk luftfart har vært viktig for å sikre norske flypassasjerer et bedre tilbud. Vi har fått rimeligere billetter. Mange av oss, særlig vi som kommer fra Distrikts-Norge, husker da SAS hadde statlig monopol. Det var noen voldsomme priser. Vi vil ikke tilbake til den tiden. Vi har fått et rimeligere og mer pålitelig flytilbud i hele landet.

Det er to ting vi diskuterer i dag. Det er koronakrisen, og det er det langsiktige flytilbudet vi skal ha etter koronakrisen. Derfor er det viktig at vilkårene for luftfarten fortsatt legger til rette for at dette skal skje gjennom koronakrisen og etter koronakrisen. Det er også viktig med en gjennomgang av FOT-rutetilbudet når situasjonen begynner å normalisere seg. Da er det viktig også å sikre et godt flytilbud på den delen av kortbanenettet som ikke dekkes av kommersielle flyvninger. Det er der vi har utfordringer med tanke på at det ikke er lønnsomt.

I Høyre er vi opptatt av ryddige forhold i luftfarten og konkurranse på like vilkår. Når vi stemmer imot enkelte av representantforslagene, er det flere grunner til det. Noen forslag er allerede til vurdering i Samferdselsdepartementet, noen forslag er å slå inn åpne dører, og andre forslag er det naturlig å vurdere samlet og helhetlig i arbeidet med en stortingsmelding.

Vi ønsker at en stortingsmelding skal være mest mulig uavhengig, derfor ønsker vi ikke å knytte den til NOU-en, hvor det bl.a. står at man ønsker å se på nedlegging av enkelte distriktsflyplasser som ikke er lønnsomme, eller se det i sammenheng med koronakrisen som nå er kommet. Det har også kommet en stortingsmelding, klimameldingen, som må tas med.

Kirsti Leirtrø (A) [11:28:17]: Jeg bruker å si at jeg er født på beordring i Forsvaret, og at til slutt landet jeg på Ørlandet. Da skjønner vel salen hva jeg skal inn på.

Vår forsvarsevne avhenger av de ansattes kompetanse. Når et flytilbud ikke har blitt sett i sammenheng med nasjonale interesser og investeringer i en kampflybase, har dette vært utrolig frustrerende. I snart åtte år har kommunen brukt millioner på drift av en lufthavn, og Forsvaret har dekket tårntjeneste og stilt flystriper til disposisjon. Først i fjor, da fylket skulle ta over tilskudd til ikke-statlige lufthavner, fikk Arbeiderpartiet gjennomslag for fullfinansiering av driften av lufthavnen.

Med kampflybasevedtaket i 2012 ble det i påvente av innlemmelse i FOT-rutene og utlysning av det anbudet gitt et årlig tilskudd til lufthavnen og til kommunen, som var deleier i et flyselskap. Det tilskuddet kuttet dagens regjering ned på, og det har etter det vært to

anbudsrunder på FOT-ruter, der Ørland ikke engang er vurdert.

Arbeiderpartiet har gjennom årene fremmet flere forslag om at staten må ta ansvar og ikke overlate til kommuner, næringsliv og fylker hvordan Forsvaret skal sørve sine ansatte. Transportkomiteen har også vært på kampflybasen og sett på dette, og jeg er utrolig glad for at en enstemmig komité nå endelig ber regjeringen sørge for et flyrutetilbud både mellom Oslo og Stord og mellom Oslo og Ørland, enten som en del av FOT-rutene, eller gjennom direktekjøp eller direkte dialog med et flyselskap. Med det vedtaket som Stortinget gjør i dag, håper jeg at vi slipper nye runder, og at Ørland og Forsvaret får forutsigbarhet både under pandemien og etterpå. Forsvarsevnen vår kan ikke være avhengig av kommersiell lønnsomhet eller svekkes ved en pandemi.

Jeg merket meg at representanten Hoksrud nevnte Stord spesielt og ikke Ørland, men jeg takker likevel for støtten.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

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

Arne Nævra (SV) [11:31:21]: Representanten Hoksrud kan være fargerik og morsom, og han får noe fram i de fleste. Det fører stort sett til at debattene blir forlenget, og gjør at jeg alltid kommer opp på talerstolen sånn i siste liten.

Jeg er glad det snakkes om dyr i salen, og han nevnte at jeg sporer i vei en hest som etterpå skal avlives. Vi kan godt snakke om struts også. Strutsen stapper hodet langt ned i sanden og ser ikke noe som helst av miljøproblemene rundt oss – ser ingen ting! Jeg skal ikke da nevne hvem denne strutsen er.

Men jeg synes det er trist å tenke på det med prisnivå, når han f.eks. nevnte dette med at vi kanskje skulle hatt minimumspriser og foreslår en utredning på det. Ja, vi gjør det. Det er etter et forslag fra Østerrike, og vi ser at også flere land i Europa vurderer det. Mener representanten Hoksrud at man kan ha et prissystem som gjør at man kan reise til Tallinn og klippe håret, og at det vil lønne seg? Synes han det er et fornuftig prissystem?

Statsråd Knut Arild Hareide [11:32:43]: Eg synest det har vore ein god debatt som viser eit stort engasjement for norsk luftfart. Eg trur representanten Sverre Myrli har heilt rett: Me treng både kortsiktige tiltak og meir langsiktige tiltak, og det er meir dei langsiktige tiltaka me skal sjå på knytt til nettopp ein strategi.

Eg vil likevel ta ordet. Det var representanten Sigbjørn Gjelsvik og representanten Bengt Fasteraune som peika på at det berre er for oss å setje tydelege krav, berre å gå i dialog, berre å love kompensasjon. Det høyrest jo veldig greitt ut, men me veit korleis den typen selskap er organiserte i dag, og me veit at hadde me gjort det, hadde det vore ei utstrekt hand til kinesiske leasingselskap, til amerikanske bankar.

Derfor må eg gi honnør til Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og SV, som har opptredd på ein heilt annan måte, som har sikra at rekonstrueringa av Norwegian kan bli mykje meir vellukka enn om me hadde vore for utålmodige. Representanten Fasteraune seier at me må ta risiko. Ja, me kan gjerne ta risiko, men dette er våre felles midlar som me må ta ansvar for. Det kjenner eg eit stort ansvar for. Mitt ønske er nettopp at dei selskapa me hadde – Widerøe, SAS og Norwegian – skal vere der òg etter at me er ute av covid-19, men me må tenkje på kva måte det skjer på. Ingen av oss ønskjer vel at våre felles midlar ikkje skal gå til det me ønskjer, til desse selskapa, og da må me opptre på ein måte som sikrar det.

Eg har lyst til å vise til eit lite eksempel. Det er restruktureringa av SAS, som kunne blitt betydeleg betre hadde nettopp den danske regjeringa, eller Folketinget, opptredd på ein annan måte. Det er det dette handlar om.

Derfor skal me følgje opp det vedtaket som ligg i Stortinget om ei kompensasjonsordning, men det er viktig for meg å seie at det bør kome på eit seinare tidspunkt. Me jobbar for fullt med det, og det vil vere behov for tiltak, men det er så viktig at dei midlane me bruker her, treffer dei reelle formåla, og derfor er det ikkje så enkelt. I den augneblinken Stortinget hadde sagt: «Me skal ha ei kompensasjonsordning med tilbakeverkande kraft», kunne leasingselskapa og bankane lent seg tilbake og sagt: «Våre pengar er sikra.» Dei hadde ikkje hatt nokon insentiv til å vere med på å fornye og sikre eit berekraftig selskap.

Helge Orten (H) [11:35:58]: Takk for en god debatt. Dette er vanskelige, men også viktige problemstillinger vi nå drøfter i Stortinget.

Vi har kortsiktige utfordringer knyttet til krisehåndtering, som blir håndtert fortløpende. Det ligger et forslag her nå om å etablere en egen kriseplan for 2021. Vi kommer ikke til å støtte det forslaget, som vi for så vidt heller ikke har signalisert. Det er av den enkle grunn at vi mener at den kontinuerlige krisehåndteringen vi har hatt siden mars, og som vi fortsatt har, håndterer vi på den måten vi har gjort så langt både ved at

regjeringa kommer med sine forslag, og ved at Stortinget er tydelig på hva vi mener i disse sakene og legger til grunn en omforent – så omforent som mulig – satsing og håndtering av en vanskelig situasjon som landet står i. Det mener jeg er en god måte å gjøre det på. En egen plan kan jeg ikke se vil gi så mye merverdi utover det.

Representanten Myrli mener at vi ikke imøtekommer noen av forslagene. Det vil jeg faktisk være litt uenig i. For det første er det to forslag det ser ut til at en samlet komité kan slutte seg til. Det ene gjelder Stord og Ørland, som jeg er glad for at vi nå kan få på plass og sikre et flyrutetilbud for. Det andre gjelder en luftfartsstrategi, eller en egen stortingsmelding om luftfarten, der det er naturlig å trekke opp det mer langsiktige perspektivet.

Veldig mange av de forslagene som er løftet fram i disse fire representantforslagene, er forslag det er helt naturlig, synes jeg og vi, å vurdere i forbindelse med en slik luftfartsstrategi, en luftfartsmelding. Så er vi litt uenige om teksten på selve forslaget, men hele komiteen og et samlet storting vil jeg tro antakeligvis vil slutte seg til det faktum at vi skal utarbeide en slik stortingsmelding. Da er kanskje ikke teksten i selve formuleringen det aller viktigste.

Det som var poenget for oss, var at den NOU-en som ble laget og levert her tidligere, og som for så vidt har mange gode innspill i seg til en framtidig norsk luftfartsstrategi, må vurderes om ikke helt på nytt, så i alle fall delvis på nytt, rett og slett fordi pandemien antakeligvis har gitt noen varige endringer i norsk luftfart. Derfor mener jeg det er feil bare å ha en referanse til den NOU-en. Det er en del andre forhold i den NOU-en vi kan diskutere også, men jeg tror vi må ha en mye mer utvidet og åpnere tilnærming til en luftfartsstrategi og en egen stortingsmelding gitt hvordan vi ser utviklingen i etterkant av pandemien. Det er bakgrunnen for at vi legger oss der vi legger oss.

Så skal jeg ikke forfølge videre den diskusjonen om kompensasjonsordning. Jeg synes statsråden redegjorde veldig godt for det standpunktet vi også har når det gjelder det. Jeg bare gjentar at jeg synes at den tålmodigheten som er vist, og som også er lagt til grunn når det gjelder behandlingen av ytterligere kompensasjonsordninger, har bidratt til at vi nå kan se for oss et restrukturert Norwegian i andre enden.

Sverre Myrli (A) [11:39:20]: En gang til til representanten Hoksrud og Fremskrittspartiets talere, som sier at ja, nå snakker de om at forslaget om minstepris skal utredes. Det har stått hele tida i forslaget: «Stortinget ber regjeringen utrede om det kan settes en minstepris (...)»

Åpent og ærlig: Vi er usikre på om det er riktig. Det er fordeler, og det er ulemper. Vi har ikke løsningen på alle disse spørsmålene, men vi hadde ønsket at regjeringen kunne jobbe videre med det, slik en har gjort i Østerrike. Det må bli slutt på å tillegge folk andre meninger enn det en har gitt uttrykk for.

For øvrig la jeg merke til at representanten Hoksrud brukte begrepet «å fôre hest fra skål». Jeg vet ikke om hestene i Grenland har fine vaner, men i mine strøk bruker vi ikke å fôre hester fra skål.

Så til saken. Forslaget bl.a. om minstepris på flybilletter er ett av flere tiltak vi har vurdert og ønsker skal bli vurdert videre for å møte det vi har sett på som sykdomstegn i bransjen over lang tid, noe andre også har nevnt her i dag. Det er klart at når man kan ta fly fra Gardermoen eller andre steder i Norge til byer i Europa for 99 eller 149 kr, som er mindre enn det koster å ta flytoget til Gardermoen, er det noe riv ruskende galt. Det er et sykdomstegn, et tegn på at noe i bransjen ikke er som det skal være. Dette skjer samtidig som vi vet at det er stort press på de ansattes lønns- og arbeidsbetingelser. Det er rett og slett utstrakt bruk av sosial dumping i luftfarten. Det er dette vi må til livs. Vi skal ha en sunn og bærekraftig luftfart. Det skal være trygge flyruter, det skal være trygge arbeidsplasser for dem som jobber der, og myndighetene må bidra til at vi har oppegående flyselskaper som kan klare seg i framtida. Det bør være den politiske og overordnede målsettingen. Vi bør legge til rette for det og ha en langsiktig politikk. For eksempel bør ikke en flypassasjeravgift bare innføres over natta i en budsjettbehandling i Stortinget. Det er slike ting som er uheldig for bransjen. Dette bør vi ha en langsiktig politikk for, og vi imøteser at det nå blir en luftfartsstrategi, en stortingsmelding til Stortinget.

Det er bra at det blir flertall for det. Vi andre stemmer subsidiært for det, men regjeringspartiene kunne altså heller ikke på det punktet stemme for de forslagene som er fremmet av opposisjonspartiene.

Vi er veldig glade for at det ble flertall for forslaget om rutetilbud til Stord og Ørland. Jeg nevnte ikke det i det forrige innlegget, for det var ikke et av de opprinnelige forslagene som ble fremmet, det er fremmet underveis i behandlingen i Stortinget, men det er bra at Arbeiderpartiet nå får gjennomslag for det.

Bård Hoksrud (FrP) [11:42:39]: Først til representanten Myrli: Hester kan spise av mye rart, de, enten det er skåler, bøtter eller hender, for den sakens skyld – mulighetene er store.

Representanten Nævra var opptatt av struts. Nei, jeg liker ikke struts som stikker hodet i sanden, men jeg synes det er grusomt bra at de løper fort, og så trenger

de faktisk fly for å fly de også, for de kan ikke fly selv. Den debatten vi har nå, viser at luftfart er viktig. FrP-ere er folk som liker at ting går fort, at det er effektivitet, og at man løser utfordringene i folks hverdag.

Jeg hører hva representanten Myrli sier, at han er usikker, og at han vil vurdere, men han mener at det er et sykdomstegn hvis prisene er for lave. Jeg er ikke sikker på om jeg er helt enig i det. Representanten Nævra utfordret også når det gjelder dette med pris. Vi er for konkurranse, og jeg ønsker meg ikke tilbake til den situasjonen som var før, da det var monopol på luftfarten i Norge, og det var svindyrt å fly. Det at vi faktisk har fått konkurranse, har bidratt positivt.

Det er nok sånn at Fremskrittspartiet har en litt annen holdning til folk enn en del andre her, som liker å styre og bestemme og fortelle folk hva de kan gjøre, og hva de ikke kan gjøre. Vi tror faktisk på norske innbyggere og norsk befolkning. Mange av de problemstillingene som opposisjonen har fremmet i disse forslagene, som går på dette med arbeidsforhold osv., tror vi faktisk at kundene velger også å ha med seg når man bestemmer seg for hvem man skal fly med, eller ikke fly med. Jeg skjønner at noen andre ikke har den tilliten, jeg synes vi skal ha det. Jeg mener utgangspunktet er at vi skal legge til rette for god luftfart, at vi skal ha norske arbeidsplasser i luftfarten, og at vi skal ha flyselskaper som vi har i Norge.

Det er ikke tvil om at flere av partiene på venstresiden som nå viser en stor omsorg for luftfarten, i realiteten ikke har den samme omsorgen når man ser hva man ønsker å gjøre. Også konsekvensene av regjeringens politikk med å øke CO_2-avgiften betyr høyere priser for å fly i Norge og kan skape forskjellige rammebetingelser for utenlandske og norske flyselskaper.

Det er mange forhold her, og derfor er jeg veldig glad for at man nå blir enige om at man ønsker å se hvordan luftfarten også skal være framover. Det er viktig.

Hvis jeg glemte å si det i sted, jeg håper jeg sa det: Ja, Stord er viktig, og det er også Ørland. Jeg tror kanskje jeg glemte det, at jeg bare tenkte det i hodet, men glemte å si det. Jeg er definitivt glad for at man nå har kommet fram til en enighet, det har vært viktig å få på plass. Det var nok en liten provokasjon da vi behandlet budsjettet, at vi hadde en felles merknad om Stord med regjeringspartiene, men at den ikke kom på plass. Nå er den kommet på plass, og det er bra.

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

Bengt Fasteraune (Sp) [11:46:03]: Kompensasjonsordning, risiko, kriser og beslutninger kunne jeg nok snakket ganske mye om. Senterpartiet var opptatt av å finne løsninger allerede i høst. Regjeringen tar opp igjen tråden i februar, og de snakker nå som om saken er løst. Det er den ubetinget ikke. I anmodningsvedtaket er det massevis som henger igjen.

Så kan man gjerne si at dersom regjeringen er bekymret for at man dersom man gir penger tilbake i tid til tre flyselskaper, vil lene seg tilbake, da stiller jeg bare spørsmålet: Hva med den ordningen vi har for resten av selskap i Norge? Det er akkurat de ordningene man har, man får en kompensasjon tilbake i tid. Jeg tror ikke de lener seg tilbake, jeg tror de skjønner hva en krise er, og jeg tror de lener seg framover for at de skal overleve i framtiden. Det er altså mitt inntrykk.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [11:47:08]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Sivert Bjørnstad, Silje Hjemdal og Roy Steffensen om å fjerne kommuners rett til å kreve inn piggdekkgebyr på riksvei (Innst. 198 S (2020–2021), jf. Dokument 8:60 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ynske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemer av regjeringa.

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

Arne Nævra (SV) [11:48:00] (ordfører for saken): Vi har til behandling her et Dokument 8-forslag, et representantforslag fra Fremskrittspartiet, et forslag som kanskje mange vil si er en god signatur fra Fremskrittspartiet. I forslaget deres heter det:

> «Stortinget ber regjeringen endre forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr slik at det ikke kan innføres piggdekkgebyr på riksveier.»

Statsråden har selvfølgelig gitt sin vurdering av dette representantforslaget, og flertallet i komiteen henviser til svaret fra statsråden. Flertallet sier ganske klart at de går imot dette forslaget.

For å hoppe over til SVs syn ganske raskt: Jeg må på egne og SVs vegne si at dette er nok et forslag som er

miljøfiendtlig og signert Fremskrittspartiet. Fremskrittspartiet mener at det er et ulogisk system ut fra vedlikeholdsansvaret på riksveiene, og at «å betale ekstra for dette til noen andre enn dem som sitter med det økonomiske vedlikeholdsansvaret, er og blir ulogisk». Vel, svevestøv og forurensning fra biler er vel der uansett om det er fylkesveier, kommuneveier eller riksveier, og de som blir belastet av dette, dvs. de lokale kommunene, kan vel tenke seg at når prinsippet er at forurenser betaler, skal dette også komme kommunene til gode.

Så er det et poeng som Fremskrittspartiet her glemmer, og det er at man gjerne har sånne avgifter for å skape en atferdsendring, nemlig at man skal kjøre mindre med piggdekk, som forurenser, i byen. Det ser Fremskrittspartiet helt bort fra i denne saken.

Et annet poeng jeg noterer meg som er litt leit, er at Senterpartiet og Fremskrittspartiet nærmer seg hverandre litt her igjen – igjen i en miljøsak. Det har vi sett noen tendenser til, og jeg beklager veldig sterkt at det skjer. Jeg skjønner bakgrunnen for Senterpartiet, men jeg registrerer nå gang etter gang at disse partiene nærmer seg hverandre i en del saker som går på miljø, og spesielt forurensning fra transport.

Kirsti Leirtrø (A) [11:51:16]: Arbeiderpartiet er en del av det komitéflertallet som går imot det forslaget som her er fremmet. For Arbeiderpartiet er lokaldemokratiet viktig og at beslutninger tas nærmest mulig innbyggerne. Vi mener derfor at kommunene er de rette til å ta beslutninger om et eventuelt piggdekkgebyr basert på mengden helseskadelig svevestøv. De må også ha den muligheten i hele området, så det gjelder også riksveinettet. Vi mener det blir feil om Stortinget skal ta fra kommunene dette verktøyet til å ta vare på innbyggerne sine og lufta de puster inn, enten det er forbud eller forbud ved gjennomkjøring, sånn som henholdsvis Fremskrittspartiet og Senterpartiet foreslår i denne saken.

Nils Aage Jegstad (H) [11:52:35]: Fra 1. november innføres det hvert år kommunale gebyr for å kjøre med piggdekk i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Gebyret gjelder med noen unntak for alle biler som kjører på veier i eller gjennom de fire byene. Selv reiser som både starter og slutter utenfor byene, er gebyrpliktige. Gebyrene er per i dag 1 400 kr per sesong, 450 kr per måned og 35 kr per dag. Forslagsstillerne mener det er ulogisk at en kommune skal ha hjemmel til å kreve inn avgifter for gjennomgangstrafikk på veier som tilhører staten. Derfor må dette tas ut av gjeldende forskrift og kommuners rett til å kreve inn piggdekkavgift på riksveier fjernes.

Vi har en viss forståelse for representantforslaget. Det kan virke urimelig at de som har oppdrag på steder i landet hvor piggdekk kan utgjøre en forskjell med tanke på trafikksikkerhet, skal måtte betale piggdekkavgift for å kjøre gjennom disse byene. På den annen side utgjør svevestøv et alvorlig helseproblem for veldig mange mennesker. Det er et faktum at piggdekkavgiften har bidratt til at flere kjører piggfritt, og at byluften på den måten har blitt bedre. Dessuten kan det være vanskelig å administrere et skille mellom dem som skal kjøre i byen, og dem som skal kjøre gjennom.

Bruk av piggdekk fører også til asfaltslitasje, trafikkfarlige dype spor i asfalten og vesentlig forkortet levetid på veidekket. Det gjelder også kjøring på riksveiene. Innkreving av piggdekkgebyr er i tråd med forurenser betaler-prinsippet. I dette tilfellet innebærer det at man betaler for forurensning av luften og for skade som påføres asfalten som følge av kjøring med piggdekk.

Betaling av gebyr for bruk av piggdekk gir i dag inntekt til kommunene, og dette gjelder uavhengig av hvilke veinett kjøringen skjer på. Kommunene bruker inntekten bl.a. til å forsterke vinterdrift, støvdemping og økt renhold. Dette er noe bilistene har nytte av og gjør det enklere å velge piggfritt.

Det er dessverre slik at elbiler og andre utslippsfrie biler fortsatt bidrar til lokale problemer med svevestøv og støy fra dekkene. Det er derfor viktig å bygge opp under en bypolitikk som bidrar til at ulempene reduseres. Skinnegående kollektivtrafikk, sykkel og gange er viktig for å bidra til bedre byluft, men vi må ikke glemme at bussen er det største transportmiddelet i kollektivtrafikken, også i Oslo, og trenger økt framkommelighet. Det har derfor lenge vært et mål å få lagt gjennomgangstrafikken under bakken og bygge ut et effektivt veinett med god framkommelighet for kollektivtrafikk og annen lokal nyttetrafikk på overflaten, slik man nå gjør i Oslo, og er i gang med i Bærum. Det vil også bidra til å redusere støy- og støvplagene i byene.

Tor André Johnsen (FrP) [11:55:42]: I Norge har store deler av bilparken piggfrie vinterdekk. I byene er det et klart flertall som bruker piggfritt, mens på bygda er det mange flere som kjører med pigger. Det er naturlig sett i lys av vårt langstrakte land, med fjord og fjell og ganske forskjellig topografi. Det sier seg selv at i et land som Norge med lange og kalde vintre, med skiftende vær og kjøreforhold, med snø, sludd, regn og is og glatte veier, er piggdekk avgjørende viktig for trafikksikkerheten. På enkelte hovedveier, spesielt i sentrale strøk, hvor det brøytes og saltes ofte, er veiene stort sett tørre, bare og fine. I flere av storbyene er også veiene og vinterveivedlikeholdet så bra at det rett og slett ikke er nødvendig å bruke piggdekk.

Flere kommuner har innført piggdekkgebyr på sine egne kommunale veier. Hva kommunene gjør med sine egne veier, får være opp til lokaldemokratiet å avgjøre, men at kommunene også skal tvinge bilistene til å måtte betale piggdekkgebyr på statens veier, dvs. nasjonale riksveier og europaveier, er Fremskrittspartiet sterkt uenig i. Saken om at lokalpolitikere kan kreve piggdekkgebyr på riksveier blir enda verre siden det tydeligvis er et flertall på Stortinget for å gi lokalpolitikerne denne muligheten.

Det er sterkt urimelig at bilister fra andre deler av Norge, bilister fra landsbygda, skal bli tvunget til å betale en ekstra bilrelatert avgift bare for at de kjører gjennom eller kjører forbi en by. Argumentene for gebyret er slitasje på veien og svevestøv. Bilistene betaler allerede for mye i bilrelaterte avgifter, så da må man kunne forvente at staten klarer å ta ansvaret for vedlikeholdet på sine egne veier. Når det gjelder svevestøv, er det flere enn bilene som bidrar til det, men det beste virkemiddelet mot svevestøv er uansett bedre renhold og oftere kosting av gatene.

Det er hyggelig å se at Senterpartiet nå nærmer seg Fremskrittspartiets retorikk. Jeg ser at Senterpartiet igjen prøver seg med en merkelig form for dobbeltkommunikasjon. Det er tydelig at Senterpartiet ikke er helt enig med seg selv, for en del i partiet er enig med Fremskrittspartiet, dvs. at de er mot piggdekkgebyret, og en del i Senterpartiet er enig med alle de andre mørkerøde, mørkegrønne, lyserøde, gule eller rosa silkesosialistene som elsker forbud, påbud, restriksjoner, skatter, avgifter og høyest mulig bøter.

Jeg lurer på hvordan forslaget til Senterpartiet skal defineres og avgrenses. Hva er en såkalt bykjerne, og hvor stor er en bykjerne? Flere nasjonale hovedveier går gjennom flere byer, sentrum og sentrumsnære strøk. Jeg vil tro at det f.eks. i byer som Narvik og Steinkjer kan være aktuelt å måtte betale piggdekkavgift med Senterpartiets politikk, og kanskje også i Kristiansand, Trondheim, Oslo og mange flere byer.

Herved fremmer jeg forslaget til Fremskrittspartiet.

Presidenten: Representanten Tor André Johnsen har teke opp det forslaget han refererte til.

Bengt Fasteraune (Sp) [11:59:07]: For mange i Distrikts-Norge er piggdekk den absolutt beste løsningen for å komme seg fram på en sikker måte. Norsk vinterføre kan være særdeles krevende med lengre perioder med både snø og is. Ved krevende kjøreforhold på sideveier, fylkesveier og fjelloverganger er piggdekk absolutt å foretrekke og kanskje den eneste måten å komme seg fram på. Det ville være særdeles uklokt for mange å velge piggfritt dersom det ville føre til en større fare for sikkerheten i trafikken, og det blir feil om disse skal måtte betale en ekstra avgift bare fordi de kjører gjennom en by der veien ikke er en del av bykjernen.

Senterpartiet har stor forståelse for at byene med mye trafikk har en ekstrabelastning med svevestøv, og Senterpartiet støtter derfor målsettingen om at økt trafikk i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Det er det bred politisk enighet om. Det må likevel påpekes at det ikke er alle som kan benytte seg av kollektiv, sykkel og gange. Blant annet gjelder dette mange av bilistene som kjører gjennom de største byene, og mange av disse bilistene er også avhengige av piggdekk.

En god klima- og miljøpolitikk må ta hensyn til at folk har ulike behov, og disse medlemmene viser videre til at det i nullvekstmålet i byvekstavtalene er unntak for gjennomgangstrafikk. Det viser etter vår oppfatning at gjennomgangstrafikk kan vurderes spesielt, og Senterpartiet mener det er urimelig at gjennomgangstrafikk, bilister som verken starter eller stopper i den aktuelle kommunen, og som er avhengig av piggdekk, skal betale en ekstra avgift, som piggdekkgebyr innebærer. Valget disse bilistene har tatt om bruk av piggdekk, er en vurdering de må ta på grunnlag av framkommelighet og trafikksikkerhet.

Gjennomgangstrafikk har vi jo definert. Når vi snakker om en bykjerne, er vi rimelig sikre på at man med litt godvilje finner ut hva som er definert som en bykjerne i en by. Det problemet anser ikke vi som særlig stort, men jeg tror alle vet hva vi legger i hva en bykjerne er, og vårt utgangspunkt er at der må det da gjøres et unntak.

Så ser jeg noe i merknadene i innstillingen som jeg ikke helt skjønner hva har med saken å gjøre, der Fremskrittspartiet snakker om hva slags syn vi har på nullutslippssoner i Oslo. Det tror jeg ikke det skulle være noen tvil om. Vi er altså imot den symbolpolitikken som nullutslippssoner i Oslo innebærer. Og når det gjelder forbud mot nye bensin- og dieselbiler, som også på en eller annen måte er dratt inn i denne saken, tror jeg vi har vært ganske tydelige på hva vi mener om det også – for øvrig noe som var en målsetting Fremskrittspartiet lanserte med sin minister Solvik-Olsen.

Da tar jeg opp forslaget fra Senterpartiet.

Presidenten: Då har representanten Bengt Fasteraune teke opp det forslaget han refererte til.

Jon Gunnes (V) [12:02:31]: Jeg har stor respekt for at det er enkelte som ønsker å kjøre med piggdekk om vinteren. Det kan være forskjellige grunner til det, bl.a. at man trafikksikkerhetsmessig føler seg enda mer trygg. Til og med i byene er det en del som ønsker å gjøre det, og det er selvfølgelig fullt lovlig, men de må betale noe mer. De må betale en avgift for å kunne benytte piggdekk. Det er etter prinsippet om at forurenser skal

betale. Det er et godt prinsipp, og det bør gjelde over hele landet.

Vi vet at avgiftsnivå og brukerbetaling påvirker hvordan bilistene oppfører seg, og hvilke valg de gjør. I Trondheim har vi hatt perioder både med og uten piggdekkgebyr, og vi vet at svingningene i antall brukere av piggdekk var store – ned til 60 pst., opp til 80 pst. – avhengig av om det var avgift. Nå ligger den på et høyt og godt nivå.

De fleste har helt klart akseptert at de skal betale for dette, fordi man vet at det blir økt vedlikehold på veien. I Trondheim bruker man magnesiumklorid ganske utstrakt for å dempe svevestøv fra veiene, og det er meget effektivt. Folk ser at det er et ekstra tiltak for å få til den ordningen, og man vet at de pengene som kreves inn i form av piggdekkgebyr, brukes til dette formålet, altså økt vedlikehold. Da er det enklere for hver enkelt bilist å akseptere dette.

Jeg tror at det som er utfordringen i dag når det gjelder gjennomkjøring, er betalingsmåten, den har vært veldig tungvint. Man har tidligere måttet stoppe og putte penger på en automat, men nå har man fått helt nye ordninger. De som har årsabonnement, betaler for hele året, det er greit. De som bare skal en tur igjennom, bør få det enda enklere. Det har nå kommet en app som gjør det enklere å få betalt. For min del synes jeg det hadde vært enda bedre hvis man kunne ha tatt det gjennom bompengebrikken – at man kunne kjøpe den tjenesten av bompengeselskapene, og at de hadde krevd inn betalingen.

Statsråd Knut Arild Hareide [12:05:44]: Det var eit fargerikt innlegg representanten Johnsen hadde. Likevel er eg glad for at fleirtalet i komiteen høfleg takkar nei til forslaget hans i dag, for bruk av piggdekk bidrar til å produsere helseskadeleg svevestøv. Piggdekkbruk fører vidare til asfaltslitasje, trafikkfarlege djupe spor i asfalten og vesentleg forkorta levetid på vegdekket. Dette gjeld òg køyring på riksvegnettet, som bl.a. gjennomgangstrafikk på desse vegane.

Innkrevjing av piggdekkgebyr er òg i tråd med forureinar betalar-prinsippet, ved at ein betaler for forureining av lufta og for skade som blir påført asfalten som følgje av køyring med piggdekk.

Kommunane bruker inntekta frå piggdekkgebyret bl.a. til forsterka vinterdrift, støvdemping og auka reinhald. Dette er noko bilistane har nytte av, og som igjen bidrar til å gjere det enklare å velje piggfritt.

Unntak frå betaling av piggdekkgebyr er i dag avgrensa til køyretøy med høge krav til framkome, som f.eks. utrykkingskøyretøy og brøytebilar. Bilar med piggdekk i gjennomgangstrafikk har openbert ikkje tilsvarande behov.

Dagens forskrift krev at sonefråsegna skal vere praktikabel for bilistane. Eg meiner det er viktig at ein utformar og avgrensar ei piggdekkgebyrsone på ein slik måte at ein varetar både omsynet til at ordninga skal vere praktisk og la seg handheve og kontrollere, og omsynet til rettssikkerheita til sjåføren. Sonegrensa skal vere tydeleg markert og godt skilta, og det skal vere mogleg å kjøpe dagskort før køyring inn i sona.

Dersom riksvegen gjennom sona ikkje er inkludert i sona, vil i prinsippet alle avkøyringar frå denne vegen måtte skiltast med gebyrsone. Ein bilist som berre skal køyre gjennom sona, vil tilfeldigvis kunne kome over på eit anna vegnett og uforvarande kome til å bryte forskrifta. Dette er, sånn eg ser det, problematisk, både for kommunen som skal handheve, og for rettssikkerheita til sjåføren.

Eg meiner derfor at kommunane framleis må kunne inkludere riksvegnettet som ein del av piggdekkgebyrsonene for at ordninga skal verke etter si hensikt, og framleis påleggje gjennomgangstrafikken gebyr for bruk av piggdekk – dette for å støtte opp om forureinar betaler-prinsippet, og ikkje minst for å redusere helserisikoen høgt svevestøvnivå skaper, ikkje minst i byane våre.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:08:43]: Et enkelt spørsmål som jeg også var litt inne på i mitt innlegg, handler om at kjernen i byvekstavtalen som er inngått mellom staten og de største byområdene, er nullvekstmålet og at trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Likevel er jo gjennomgangstrafikken unntatt dette målet. Det er trafikk som ikke starter eller stopper i den aktuelle kommunen. Er det ikke da naturlig at denne trafikken også er unntatt piggdekkavgiften?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:09:12]: At gjennomgangstrafikken ikkje er ein del av byvekstavtalane, synest eg er naturleg med tanke på det målet. Det som er tanken bak byvekstavtalane, er at me skal få flest mogleg over på gange og sykkel, og gjennomgangstrafikken er det ikkje så lett for bypolitikarane i den regionen å gjere noko med.

Derfor meiner eg det blir ei anna prinsipiell tilnærming til spørsmålet om piggdekkgebyr. Her betaler ein for forureining ein er med på. Eg vil òg tenkje at om alternativet er at me skulle hatt ei eiga ordning for riksvegane våre, ville det heller ikkje ha vore så praktikabelt. Ikkje minst ville problemstillingane med skilting og føringar på alle typar avkøyringar frå alle riksvegar og moglegheita for å kome inn og ut av piggdekkgebyrsona ha vore problematiske. Eg synest ikkje dei to pro-

blemstillingane er dei same, så me vel ulike prinsipp for dei.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om replikk.

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

Bård Hoksrud (FrP) [12:10:42]: Jeg synes representanten Tor André Johnsen redegjorde veldig godt for hvorfor dette forslaget er bra. Jeg synes også det er viktig å ha med seg at det er bra med en viss andel – den behøver ikke være høy, men det må være en viss andel – piggdekk, med tanke på is på veien og trafikksikkerhetsperspektivet.

Men jeg må bare si at representanten Fasteraune sa det var veldig enkelt å forstå hva man mente med forslaget. Jeg synes ikke det er helt enkelt, for det spørsmålet er jo: Er E18, rv. 3, Ring 2 og Ring 3 definert som gjennomgang, eller er de ikke det? Så det kan bli mye tolkning med forslaget fra Senterpartiet.

Representanten Fasteraune sa at Senterpartiet var veldig tydelige og klare på hva de mente om dette med null salg av bensin- og dieselbiler. I oktober i fjor la altså Senterpartiet fram et forslag med 20 punkter for å forsterke klimasatsingen, hvor null salg av bensin- og dieselbiler var ett av de punktene. Det ble plutselig bare borte fra hjemmesiden til Senterpartiet da denne debatten begynte å komme. Fremskrittspartiet har vært tydelige hele veien: Vi ønsker det ikke.

Så var det dette med nullutslippssoner i Oslo. Der sier Senterpartiet at de er imot, men de stemmer for i bystyret. Det sier vel at det ikke er så veldig lett å forstå hva de egentlig mener.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [12:12:19]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen, Nicholas Wilkinson og Torgeir Knag Fylkesnes om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre (Innst. 195 S (2020–2021), jf. Dokument 8:79 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemer av regjeringa.

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

Bård Hoksrud (FrP) [12:13:01] (ordfører for saken): Jeg vil takke komiteen for samarbeidet om denne saken. Dette er en viktig sak for veldig mange eldre bilister, som i lang tid har prøvd å gjøre noe for å utvide grensen for når man må framvise helseattest i forbindelse med fornyelse av førerkortet.

Jeg regner med at de forskjellige partiene kommer til å redegjøre for sitt syn i saken.

Dette er en sak som Fremskrittspartiet har kjempet for i mange år. Det har gradvis blitt endringer. Grensen var 70 år under de rød-grønne. Den ble utvidet til 75 år. John Georg Dale utvidet den til 80 år da han var samferdselsminister. Så har SV nå fremmet et forslag om å utvide og fjerne hele aldersbegrensningen. Det er noe Fremskrittspartiet synes er veldig bra, og vi støtter fullt opp om det. Det er selvfølgelig delte syn, og som sagt regner jeg med at de andre partiene kommer til å redegjøre for sitt syn.

For oss handler det om at man bør likebehandle alle – uavhengig av alder. Derfor er vi for det forslaget som SV har fremmet. Fremskrittspartiet har fremmet likelydende forslag tidligere.

Dette er bra. Nå blir man kvitt det, og jeg mener at man fortsatt ivaretar trafikksikkerheten på en god måte. Det er helsepersonell som kan ta fra noen førerkortet hvis man ikke er skikket til å ha det. Det skjer i dag, og det skjer ikke bare med eldre – det skjer også med yngre. Men det oppleves av mange som diskriminering. Derfor er det mange som kommer til å bli glad for det vedtaket som Stortinget gjør i dag.

Sverre Myrli (A) [12:15:16]: Jeg må innrømme at i min tid som stortingsrepresentant er nok dette en av de sakene jeg har fått aller flest henvendelser om. Ordningen med at eldre bilførere må ha legeattest for å fornye førerkortet, er svært omdiskutert, og mange oppfatter det også som svært nedverdigende.

Jeg må si at jeg synes ikke dette er en veldig enkel sak. Det er fordeler, og det er ulemper. Jeg skal selvsagt ikke utelukke at dagens ganske kompliserte kontrollregime luker ut noen som ikke bør kjøre bil, men rettferdiggjør et slikt – jeg vil si – tungvint og omfattende testregime at vi viderefører ordningen av den grunn? Er det riktig at alle som er over 80 år, skal gjennom disse omfattende testene, når vi vet at de aller, aller fleste av dem er spreke og gode sjåfører?

Statistikk kan brukes, og den kan misbrukes. Ja, det er høyere ulykkesrisiko blant de aller eldste, men de aller eldste kjører i antall kilometer lite bil, og derfor er det også få alvorlige ulykker blant de aller eldste.

Hvis vi tar en titt på ulykkesstatistikken, er det mange grupper som er overrepresentert på den. De unge, altså de yngste sjåførene, er overrepresentert, og en del innvandrergrupper er f.eks. overrepresentert, men det kunne jo ikke falle oss inn å ha egne testregimer for alle unge eller for innvandrere fra spesielle land av den grunn. Det må være sjåføren og menneskets individuelle ferdigheter og individuelle helse som skal vurderes, ikke gruppa som sådan.

Den som ikke er skikket til å kjøre bil, skal selvsagt ikke ha førerkort, og slik er det også i dag. Det er regulert både i førerkortforskriften og i lov om helsepersonell.

I 2018 fremmet Arbeiderpartiet og Senterpartiet et forslag om å gå bort fra testregimet. Det fikk dessverre ikke flertall. Siden 2018 er grensen endret fra 75 til 80 år, og nå er det altså dem som er over 80 år, som må ha den type test.

Så har det skjedd en ting til, og det er at Senterpartiet har skiftet mening. Det er helt greit, det kan Senterpartiet redegjøre for selv, men nå, med SV og Fremskrittspartiet, er det altså flertall for det Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmet i 2018. Det er gledelig, og da vil jeg også ta opp forslaget fra Arbeiderpartiet og SV i innstillingen.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har teke opp det forslaget han refererte til.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [12:18:36]: Å køyre bil gjev ei kjensle av fridom som betyr mykje for veldig mange, særleg i distrikta, der kollektivtilbodet ikkje er så godt. Då er det godt å kunne setje seg i bilen og køyre. Det er viktig for mobilitet og for opplevinga av å vere uavhengig av andre.

I 2019 kom ei forskriftsendring frå Samferdselsdepartementet, der aldersgrensa for krav om helseattest for førarkort blei heva til 80 år. Bakgrunnen var ei fagleg utgreiing gjord av Helsedirektoratet og Vegdirektoratet, der tilrådinga var at aldersgrensa burde hevast frå 75 til 80 år. I tillegg skulle den kognitive testen ikkje lenger vere obligatorisk. Behovet for ein slik test skulle vurderast i kvart tilfelle. Det er altså under to år sidan det blei gjort ei fagleg vurdering av om det var forsvarleg å fjerne den obligatoriske helseattesten.

Høgre er av den oppfatninga at det var eit fornuftig vedtak, og meiner det er viktig å la denne endringa, som blei innført i 2019, få verke lenger, for så eventuelt å gjere ytterlegare endringar. Å miste retten til å køyre bil er for mange eit tungt tap, og eg kjenner til fleire eldre som aktivt har prøvd å overprøve avgjerda til legen. Eg kjenner til mange søner og døtrer som fortvilt prøver å få foreldra sine til å avstå frå køyring fordi dei ser at det ikkje er forsvarleg av omsyn til trafikktryggleiken, sjåføren og medtrafikantane. Omsynet til trafikktryggleiken må kome fyrst.

Om eg vil det eller ikkje, er det no eingong slik at dess eldre me blir, dess større er sjansen for at sansane våre blir svekte. Det skjer fysiologiske endringar bl.a. knytte til syn, kognitiv funksjon, reaksjonsevne og førlegheit. Eg vil vise til innspelet frå Trygg Trafikk, som sterkt rår frå å fjerne kravet om helseattest for eldre. Dei skriv bl.a.:

> Mange eldre førere slutter å kjøre bil fordi de selv velger dette, fordi de ikke har helseattest fra fastlegen, eller fordi førerkortet er blitt inndratt. Disse havner naturlig nok ikke i ulykkesstatistikken. Kravet til helseattest ved fylte 80 år har derfor sannsynligvis en betydelig trafikksikkerhetseffekt i seg selv, dvs. at ulykkesstatistikken blant eldre ville sett langt verre ut uten denne ordningen.

Det er eit fleirtal i komiteen for å oppheve kravet til helseattest for eldre førarar. Høgre synest det er beklageleg at ein vedtek så store endringar trass i faglege anbefalingar og utan at ein har vurdert endringane som blei gjorde i 2019. Høgre meiner at ein bør ha eit kunnskapsbasert grunnlag for avgjerder. Slik er det dessverre ikkje i denne saka.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:21:49]: Senterpartiet har stor forståelse for at det for mange oppleves som inngripende å måtte ha helseattest for å fornye førerkortet etter passerte 80 år. Uansett hva slags krav man setter i en fase av livet, vil mange føle at det er inngripende. Det er klart at når man er 80 år og kanskje har kjørt bil i 60 av dem, er det ikke noen tvil om at det kan føles slik.

Det er avgjørende at fornying av førerkort er en enkel og ubyråkratisk ordning, og det er viktig å finne gode praktiske løsninger som gjør at fornyelse av førerkort ikke blir en mer komplisert affære enn nødvendig. Da snakker jeg ikke om antall mennesker som skal gjennomføre dette, men hvordan det blir gjennomført. Da er jeg inne på kjernen i hvorfor Senterpartiet nå har et litt annet syn, for det har nemlig skjedd mye på dette området de siste årene, mye på grunn av et målrettet arbeid fra flere eldre som har påpekt at ordningen ikke fungerte godt slik den ble praktisert i helsevesenet. Det dreide seg ikke bare om årstallet for helseattesten, men det dreide seg om hvordan disse testene blir gjennomført. Vi har dessverre ennå ikke kommet i mål, og det er fortsatt mange ubesvarte spørsmål, spesielt om det er helsevesenet alene som skal være suverene, eller om gjennomføring og godkjente testkjøringer kan tillegges vekt. Og dialogen mellom legen og eventuelt en spesialist, og om det skal gjennomføres en kjøretest, det sier jo ikke dette forslaget noe om i dag. Dette er jo egentlig

statsråden kjent med, vil jeg anta, og jeg mener at man bør følge opp dette i et eget initiativ.

Det er likevel på sin plass å framheve forenklinger som er gjort i førerkortforskriften de siste årene, som at kravet for helseattest for fornyelse av førerkort er hevet til 80 år, samt at den omstridte kognitive testen ikke lenger skulle være obligatorisk. Dette skulle gjøre hverdagen for landets eldre bilførere enklere og sørge for at det ble mindre byråkratisk og tidkrevende for fastlegene, uten at det gikk ut over trafikksikkerheten. Våre forslag om å vurdere å øke alderen for helseattest til 85 år, samt tydeliggjøre i Førerkortveilederen at de kognitive testene kun skal benyttes ved mistanke om kognitiv svikt, er en naturlig fortsettelse og forsterkning av forenklingene som ble gjennomført i 2019. Jeg tar derfor opp forslagene som Senterpartiet har fremmet i denne saken.

Så vil vi understreke at de kognitive testene som har vært gjennomført for helseattesten, i svært liten grad måler kjøreevne og kjøreferdigheter. Når det gjelder mange av disse testene, har dette ført til usikkerhet og blitt oppfattet som nedverdigende. Det er akkurat den delen av testen som det er viktig å påpeke.

Presidenten: Då har representanten Bengt Fasteraune teke opp dei forslaga han viste til.

Arne Nævra (SV) [12:25:10]: SV er et helseparti og et parti som ønsker trygge veier. Det var nok derfor mange som sperret øynene litt opp, tror jeg, da SV fremmet dette forslaget, og lurte på om dette hadde vært noe slags arbeidsuhell eller noe sånt, noe venstrehåndsarbeid, noe vi hadde gjort i farta. Jeg kan berolige alle med at det er det altså ikke. SV hadde aldri gått inn for et sånt forslag dersom vi mente at det ikke var faglig dekning for det.

Litt om bakgrunnen: SVs bekymring er at vi har registrert at det har blitt større og større sentralisering her i landet. I distriktene må man nå reise lenger og lenger for å komme til f.eks. nærbutikken i tettstedet sitt, eller for å ha omgang med andre i sin sosiale krets i nærmeste tettsted. Dette har som flertall samfunnet gjennomført, og ikke minst den sittende regjering.

Så har vi også en annen bakgrunn. Det er at de kognitive testene som blir gjennomført for dem som er over 80 år – som ikke skulle være obligatoriske, men som legen ved mistanke om kognitiv svikt skulle gjennomføre – i stor grad blir oppfattet som nedverdigende, og at det ikke er respektfullt i det hele tatt overfor den aldersgruppa, for de menneskene det gjelder. Dette må vi ta inn over oss – vi behandler da en gruppe mennesker helt spesielt.

Så har vi gått gjennom rapportene. Vi har gått inn i rapport etter rapport etter rapport i Europa – Danmark, Sverige, Tyskland, EU-rapporten. De er litt overrepresentert i ulykker, men det måles gjerne i antall kjørte kilometer, og eldre kjører veldig lite, som representanten Myrli framhevet. De har en tendens til å unngå mørket og glatte veier, de kjører gjerne på kjente veier, og den atferden gjør at vi faktisk har fått resultater som i den svenske rapporten fra 2018, fra Transportstyrelsen, som er utrolig viktig. De gikk gjennom 13 700 ulykker der eldre bilførere var involvert – 13 700 ulykker – og de hadde en kontrollgruppe på 26 500 personer. Hva sa de resultatene? De gikk gjennom flere grupper av bilførere med forskjellige typer diagnoser, og rapporten konkluderer entydig med at resultatene ikke taler for å innføre obligatorisk helsekontroll for eldre bilførere, fordi de fant at det ikke var større sannsynlighet for å bli involvert i ulykker hvis du hadde en demensdiagnose enn det var uten. Det er sterke tall. Jeg vil komme tilbake til noen andre argumenter i neste innlegg.

Carl-Erik Grimstad (V) [12:28:33]: Det er med en viss forbauselse at jeg ser at min komité, helse- og omsorgskomiteen, ikke har fått denne saken til uttalelse, slik komiteen fikk seg den forelagt i 2018. Det kunne gitt saken en grundigere belysning fra et helsemessig perspektiv. Nå er det for så vidt ikke noe nytt at dagens opposisjon overprøver klare helsefaglige råd, men i dette tilfellet – som av og til ellers – har Stortinget tiltatt seg en rolle som jeg vil advare mot. Det er nok å vise til det ulykksalige vedtaket om å oppheve de nasjonale skjenkebestemmelsene for tre uker siden.

Det må være lov til å minne om at da Nordre Follo bestemte seg for å følge helsebestemmelsene, i realiteten innført av opposisjonen, tok det tolv timer før kommunen opplevde utbruddet av det muterte viruset. Jeg registrerer at representanter fra opposisjonen har problemer med å holde rødmen tilbake når de minnes på flertallsvedtaket i Stortinget, mot helsefaglige råd klart uttrykt av helseministeren.

Jeg er stygt redd for at det å gå på tvers av helsefaglige råd i det foreliggende forslaget kan komme til å lide samme skjebne. Helsedirektoratet var i sin felles faglige tilrådning med Vegdirektoratet fra 2019 entydig på at aldersgrensen for helseerklæring kunne heves fra 75 til 80 år. Det skjedde i juni 2019. Både Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet har tett fulgt konsekvensene av denne aldersendringen, men har ennå ikke konkludert.

Det dreier seg altså om det vanskelige begrepet frihet – et yndet tema for et liberalt parti som Venstre, men det er grunn til å minne om at et menneskes frihet slutter der et annet menneskes frihet begynner. Sikkerhet i trafikken er en slik frihet. I motsetning til forslagsstillerne stoler jeg på vurderingen fra den helsefaglige

kompetansen når den entydig fastslår at det er for tidlig å fastslå, 1,5 år etter, konsekvensene av å heve aldersgrensen for obligatorisk helseattest fra 75 til 80 år.

Så er det to sider ved det foreliggende forslaget som vi ikke kan forbigå i denne saken: hensynet til fastlegenes arbeid og hensynet til de pårørende. Jeg har det fra flere fastleger at noe av deres vanskeligste arbeid er å bidra til at eldre av nødvendige årsaker fratas sitt førerkort. Ved å beholde obligatoriske tester gjør vi deres arbeid enklere.

Hensynet til de pårørende dreier seg om at barn og barnebarn ofte oppdager kognitiv og motorisk svikt lenge før en fastlege gjør det. Derfor er samarbeidet mellom pårørende og fastlege spesielt viktig. Vi har mange eksempler på fastleger som har blitt advart av de pårørende, til dels med bønn om at legen automatisk må gripe inn. En obligatorisk helseattest vil kunne bidra til at spørsmål om bilførerkompetanse blir satt på agendaen i møtet mellom pasient og lege, før fatale ulykker oppstår. Slik kan også opprivende og vanskelige oppgjør i familien om ikke unngås, så i hvert fall bli litt enklere å bære for alle parter.

Statsråd Knut Arild Hareide [12:31:58]: Eg har ikkje så lang fartstid som statsråd, men det er inga sak eg har fått så tydelege føringar på, frå fagfolka mine i Samferdselsdepartementet og frå fagmyndigheitene på helsesida, som denne saka, med sterke åtvaringar mot det vedtaket Stortinget no eventuelt skal fatte. Det kjem til å få konsekvensar for trafikksikkerheita, det seier fagfolk på både helsesida og trafikksikkerheitssida.

Me har ein nullvisjon for trafikksikkerheit, som me skal markere 20-årsjubileet for i neste veke. Dette er kanskje det sterkaste skotet for baugen for det arbeidet i løpet av dei 20 åra.

Det å køyre bil er komplekst. Det kan vere krevjande. Og me veit at demensutfordringane aukar med alderen. Me veit òg at for aldersgruppa 80–85 år er demensutfordringane dobbelt så store som for aldersgruppa 75–79 år, og tredobbelt så store som for aldersgruppa 85–89 år.

Det som er tydeleg, er at sjukdom og helse er vesentleg meir utbreidd som medverkande årsak til dødsulykker blant eldre enn i andre aldersgrupper. Med det vedtaket Stortinget her gjer, legg Stortinget eit veldig stort ansvar på nære pårørande i det arbeidet dei må gjere når obligatorisk helseattest vil falle bort.

Det blir vist til den svenske rapporten. Eg har lyst til å seie at han har samanlikna førarar med demensdiagnose på sjukehus som kontrollgruppe. Dei fleste som får diagnostisert demens på sjukehus, er allereie så prega av demens at dei køyrer mindre, og det er derfor ikkje rart at ein ikkje fann forskjell i ulykkesrisiko i denne rapporten. Det er altså betydelege svakheiter i den svenske rapporten.

Lat meg vise til eit eksempel. Hans Petter er 75 år og har nettopp fornya førarkortet sitt. Med dagens reglar må han fornye førarkortet sitt med gyldig helseattest når han vert 80 år. Han må gå til legen, få ein helseattest og vise han fram på trafikkstasjonen. Det må han gjere kvart tredje år etter fylte 80 år. Dette gir ei sikkerheit for Hans Petter sjølv, medtrafikantane og trafikkmyndigheitene om at helsa er vurdert, og helsekrava er oppfylte. Med dei føreslåtte endringane vil Hans Petter framleis ha førarrett til han vert 90 år, men utan at myndigheitene har noka sikkerheit, slik ein har i dag, for at helsetilstanden er vurdert fram til han er 90 år. Når me samtidig veit at endringane i helsetilstanden aukar jo eldre ein vert, og førekomsten av demens aukar vesentleg frå 80 år, er dette svært bekymringsfullt.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [12:35:23]: Samferdselsministeren sa noe sånt som at hvis forslaget blir vedtatt, kommer det til å få følger for trafikksikkerheten. Det er en ganske bastant konklusjon. Jeg sa i mitt innlegg at saken ikke er entydig. Det er fordeler og ulemper med ulike systemer, og det er rapporter som går både den ene og den andre veien. Men hvis samferdselsministeren er så kategorisk, går jeg ut fra at han har tall på det, når grensa for når helseattest kreves, først ble økt fra 70 til 75 år, og så fra 75 til 80 år. I hvert fall den første økningen begynner det nå å bli ganske mange år siden. Der vil jeg tro at en har gode tall. Har det medført at det har blitt mange flere trafikkulykker blant eldre sjåfører, altså de mellom 70 og 80 år, som vi nå snakker om?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:36:19]: Det me veit, er at TØI har gjort forsking, og det dei seier, er at ved dødsulykker som eldre er innblanda i, er helse og sjukdom ein langt større faktor enn for andre aldersgrupper. Så er det gjort endringar her. Men når me går så langt som eventuelt å fjerne kravet, er det sett ei grense ved 80 år. Me veit at demensutfordringa er betydeleg større etter at ein har passert 80 år. I aldersgruppa 80–85 år er det dobbelt så stor demensfaktor som for den aldersgruppa som er fem år yngre.

Eg la merke til at representanten Myrli sa i innlegget sitt at testane skal vere for alle. Dei testane som blir brukte i Sverige og Danmark for kognitiv helsetilstand, blir ikkje tatt for alle som blir kalla inn til helsetest. Det er ei vurdering fastlegen gjer i dag.

Sverre Myrli (A) [12:37:23]: Meg bekjent har verken Sverige, Danmark eller Tyskland, som vi i hvert fall

brukte mye tid på i 2018 da vi diskuterte dette forrige gang – med mindre reglene er endret i mellomtida – den typen testregimer hvor en tester eldre som gruppe. Danmark har tidligere hatt noe tilsvarende det norske, men har gått bort fra det. Jeg går ut fra at samferdselsministeren og departementet har satt seg godt inn i hvordan dette fungerer i Sverige og Danmark, f.eks. Meg bekjent er det ikke flere ulykker blant eldre sjåfører verken i Sverige eller i Danmark. Har samferdselsministeren tall som indikerer noe annet?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:38:05]: Det som var mitt poeng, er at den typen testar som me bruker, kognitive testar, også blir brukte i Danmark og Sverige. Så er det riktig, som representanten Myrli seier, at dei ikkje har obligatoriske testar. Det har ikkje me heller. Me har ein helseattest, og så er det fastlegen som bestemmer om det er behov for å gjennomføre den typen testar. Eg ser at den typen testar kan vere krevjande, men som eg viste med mitt eksempel, kan ein person som blir 75 år, ha sertifikatet fram til ein blir 90 år, utan at helsemyndigheitene har nokon kontroll på det. Det stortingsfleirtalet her gjer, er å leggje eit veldig stort ansvar på dei pårørande, dei næraste, om at dei må følgje opp dette. Me har ikkje noko betre grunnlag for å sikre trafikksikkerheita enn det me har i dag.

Bård Hoksrud (FrP) [12:39:22]: Jeg tror alle er enige om at her er det ting som kan tale både for og imot, men jeg registrerer at statsråden sier det er veldig klare tilbakemeldinger både fra fagmiljøene og fra departementet. Da tør jeg minne om at da vi utvidet fartsgrensen fra 100 km/t til 110 km/t, var det de samme som var veldig bekymret for konsekvensene av en sånn utvidelse. Resultatet er vel ganske klart og tydelig – det skjedde ikke, det man trodde. Det har ikke vært noen markant økning i ulykker fordi man gjorde det.

Litt av utfordringen er den kognitive testen, som veldig mange opplever som svært urimelig. Som statsråden sa i stad, er den ikke obligatorisk, men av veldig mange brukes den slik. For alle som er 80 år, eller er over 80 år i dag, blir det foretatt en sånn kognitiv test som en obligatorisk test. Det er kanskje også noe av det som har gjort at denne problematikken blir rar, og veldig mange eldre føler at de blir diskriminert.

Statsråd Knut Arild Hareide [12:40:26]: Det er ikkje tvil om at det er blitt gjort faglege vurderingar som ikkje alltid har vore riktige. Eg synest likevel at eg har ei opplysingsplikt overfor Stortinget til å vere tydeleg på at her er dei faglege råda, frå både helsemyndigheitene og trafikksikkerheitsmyndigheitene, krystallklare. Dei anbefaler å ikkje gjere dette vedtaket. Eg legg også merke til at bl.a. i eit forslag frå Senterpartiet og Arbeidarpartiet seier ein at me må sjå på andre kontrollrutinar for å vareta det. Det har me ikkje klart, og det var det som var mitt eksempel. Me får eksempelvis ein del grupperingar som me har hatt gode kontrollrutinar med. Eg kan forstå at for nokre er desse testane krevjande, men det mest krevjande er likevel å vere ein del av trafikkbildet når ein ikkje er eigna til det, og å vere årsak til ei ulykke anten for deg sjølv eller for andre. Når det gjeld demens, veit me òg at den faktoren som er mest krevjande, er når demensen er i ein startfase, når ein ikkje sjølv er bevisst på det, når ikkje omgjevnadene er bevisste på det, og det er derfor denne helseattesten har så stor effekt.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:42:04]: Statsråden var vel litt inne på det i slutten av replikkordskiftet med representanten Hoksrud, men et av forslagene som skal behandles i denne saken – det får i og for seg ikke flertall – er underbygget med en flertallsmerknad. Der står det:

> «Stortinget ber regjeringen sørge for at det er gode kontrollmekanismer, slik at de som ikke er skikket til å kjøre bil, fratas førerkortet, og at dette gjøres uavhengig av alder.»

Jeg vil presisere at Senterpartiet verken er inne i forslaget eller i den flertallsmerknaden, men den står nå der.

Har statsråden noen tanker om hvordan en slik kontrollmekanisme kan se ut, og som er enklere og oppleves mindre diskriminerende enn dagens helseattester, som er knyttet til alder?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:43:00]: Eg synest det er eit godt spørsmål, og eg har lagt merke til at representantar frå både Senterpartiet, SV, Arbeidarpartiet og Framstegspartiet har peikt på at dette er ei krevjande sak. Eg trur også me som går imot endringa, ser at det er ei krevjande sak for dei enkelte eldre. Det blir vår jobb nettopp å følgje opp vedtaket som er gjort, og å sørgje for å greie ut om det er andre, gode kontrollmekanismar me kan sjå på. Det er derfor eg synest det er så krevjande å gå for eit sånt vedtak, slik det ligg føre no. Me burde så absolutt tatt oss tid, både til å sjå effekten av dei endringane me har gjort, og eventuelt greidd ut andre kontrollmekanismar, før me går for eit så alvorleg vedtak. Men eg skal gjere det eg kan for å følgje opp den fleirtalsmerknaden som ligg der, for å sjå på kva løysingar me kan ha. Det er trafikksikkerheita eg er opptatt av, og det som er best for dei eldre.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:44:05]: Senterpartiet ønsker heller ikke å fjerne den aldersbestemte helseattesten. Det Senterpartiet er opptatt av – og jeg har personlig vært i dialog med mange mennesker som føler at dette er komplisert og vanskelig – er hvordan det blir

gjennomført i praksis. Det er jo der vi ikke har kommet i mål. Det er mange ubesvarte spørsmål, spesielt om det er helsevesenet alene som gjennom Helsedirektoratet skal være suveren i vurderingen av skikkethet til å kjøre bil, eller om en gjennomføring av godkjente testkjøringer skal tillegges mer vekt, gjennom Vegdirektoratet. Dette er momenter som statsråden er gjort kjent med tidligere, vil jeg anta, og det har vært en diskusjon som har pågått over lengre tid. Jeg føler at mange eldre er mer opptatt av det – av hvordan det gjøres. De føler at de blir urettferdig behandlet. Har vi noen mulighet til å gjøre dette på en bedre måte i framtiden?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:45:12]: Det trur eg me har. Eg trur òg at me kan ta lærdom. Eg er heilt sikker på at det finst enkeltpersonar som har opplevd at dette kan vere urimeleg, men eg trur òg at helsemyndigheitene er dei beste til å vurdere helse, og dette er jo eit spørsmål om helse. Men det er òg noko veldig naturleg. Dette er noko som skjer med oss alle, at me blir svekte med alderen. Når det gjeld nettopp det å køyre bil, kan jo trøysta vere at den typen bilar som kjem no, som både blir sjølvkøyrande og har sensorkamera, kanskje gjer at når representanten Fasteraune og eg er i den alderen, er ikkje dette eit problem for oss, for me kan setje oss fullt ut demente inn i bilen og køyre (munterheit i salen), og det vil vere trafikksikkert. Men fram til me er der, meiner eg me må tenkje trafikksikkerheit og leggje det til grunn. Så kan me heilt sikkert, som representanten seier, gjere ein del ting for å få denne ordninga betre.

Arne Nævra (SV) [12:46:29]: Det var interessante vyer statsråden hadde om autonomi, må jeg si. Jeg la merke til at statsråden kommenterte rapporten fra Sverige som jeg henviste til, og den er veldig viktig. Han påpekte noen svakheter ved den, det tror jeg nesten alle rapporter har, men det var et enormt utvalg. Det var i alle fall en av de rapportene jeg og SV lente oss på, sammen med de andre fra Europa.

Det rapporten konkluderer med, er at resultatene ikke taler for å innføre obligatorisk helsekontroll for eldre bilførere. Jeg fant at førere med demensdiagnose som gruppe ikke hadde større sannsynlighet for å bli involvert i ulykker enn førere uten diagnosen. Dette er jo en veldig sterk konklusjon. Derimot pekte jeg på at det var grupper som kanskje burde vært til screening litt tidligere: de som er rusmisbrukere, er psykisk syke, har epilepsi, har diabetes osv.

Ser statsråden at det kanskje blir andre grupper en også må screene, og som er en fare i trafikkbildet?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:47:39]: For personar som har epilepsi, er det eksempelvis veldig strenge reglar. Ein må ha hatt eitt år utan anfall før ein i det heile blir vurdert. Ein kan òg få inndratt førarkortet i etterkant av det.

Det eg meiner er utfordrande med rapporten frå Sverige, er at ein samanliknar førarar med demensdiagnose som er på sjukehus, og den gruppa med demens er veldig sjuk og køyrer veldig lite bil. Dermed blir ulykkestala ikkje relevante.

Det me ønskjer å avdekkje med desse helseattestane, er først og fremst personar som er i ein startfase med demens. Det er nettopp det som er hovudoppgåva til helseattesten – å avdekkje det. Dermed skil tenkinga bak helseattesten vår seg veldig frå det den svenske rapporten i realiteten avdekkjer. Det får me kome tilbake til i det vidare ordskiftet.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed avslutta.

Guro Angell Gimse (H) [12:48:58]: Førerkort betyr frihet og mobilitet for mange eldre, og for dem som etterhvert kjenner at de bør legge førerkortet på hylla, er det faktisk en stor sorg. Men jeg er veldig glad for at noen har selvinnsikt og er i stand til å vurdere at ens syn og andre egenskaper er så svekket at de er til fare for både seg selv og andre. Førerkortet er derimot så viktig for mange eldre at den enkelte ofte ser bort fra at man faktisk er blitt svekket.

Jeg har jobbet som operativt politi i tolv år og har måttet ta førerkortet fra mange eldre, bl.a. i forbindelse med ulykker. Og jeg har opplevd at eldre har bedt på sine knær etter en ulykke om å få beholde førerkortet sitt. Selv om førerkort er viktig, må det ikke være noen tvil om at trafikksikkerheten må stå i høysetet. Jeg har også, da jeg var politi, blitt oppringt av pårørende som har bedt om hjelp til å få sine eldre til ikke å kjøre bil lenger. Dette er et tema som er ømtålig i mange familier.

Vi mener det er mange viktige grunner som tilsier at kravet om helseattest bør beholdes. Risikoen for å bli involvert i en personskadeulykke øker etter fylte 75 år, og eldre bilførere er særlig utsatt for de mest alvorlige skadene. Det er ingen tvil om at reaksjonsevne, kognitive evner, syn m.m., som er av stor betydning når man kjører bil, svekkes med alderen.

Jeg kunne ikke vært mer uenig i det forslaget som foreligger her i dag om å ta bort kravet om helseattest for førerkort for eldre. Dette kan jeg rett og slett ikke ta ansvar for, og jeg toer mine hender.

Tor André Johnsen (FrP) [12:51:25]: Det er ikke så ofte SV og Fremskrittspartiet finner sammen, men vi har gjort det noen få ganger. Det begynte med de veldig unge, små unger som gikk i barnehagen. Der ble vi enige om å ta et løft for barnehagene og ungene. Nå har vi

vært enige flere ganger om å ta et løft for pensjonister, for minstepensjonister, og øke pensjonene. Igjen finner vi nå felles front for å ta vare på de eldre og sørge for at livskvaliteten deres kan opprettholdes i størst mulig grad.

Når det gjelder helseattest for eldre og den kognitive testen, som er mye av diskusjonstemaet her, er det som Sverre Myrli sa på en fin måte tidligere i dag, sjelden man får så mange henvendelser i saker som i denne saken. Vi i Fremskrittspartiet har i hvert fall fått veldig mange henvendelser.

Mange av tilbakemeldingene går på at mange av de eldre rett og slett har fått jernteppe. De må ta en test. De har kanskje nesten ikke gått på skolen siden før krigen, og så må de ta en test, i tillegg på tid, og man står der med en klokke. De blir stresset, de blir ukomfortable, de får jernteppe, og det påvirker rett og slett testresultatet. Det er ikke noen fysisk prøve de skal gjennom, de skal ikke ut og teste om de kan kjøre bil, de skal ta en teoretisk test på legekontoret.

For eldre er livskvaliteten veldig viktig med tanke på å ha kontakt med venner, familie og naboer. Det er ikke slik man kanskje skulle tro, og som noen i salen kanskje frykter, at Oslo nå blir fylt opp av biler med pensjonister og eldre bilsjåfører – det er jo snart ikke lov til å kjøre bil i Oslo, så hit kommer de ikke uansett. De fleste kjører kanskje til butikken, det er snakk om en liten kjøretur på bygda, til familien, nærmeste venner og slekt, fra den ene gården til nabogården, kanskje. Det er det nivået vi snakker om, og da er det en fordel at de eldre selvfølgelig kan få beholde mobiliteten sin. Det er i hvert fall vi i Fremskrittspartiet veldig opptatt av.

Når det gjelder ulykker, synes jeg Sverre Myrli igjen glimtet til med gode poenger. Det er sjelden jeg er så enig med både SV og Arbeiderpartiet i en sak. Sverre Myrli tillot seg å si det jeg nesten ikke turte å si, for det opplever jeg kan bli tolket som politisk ukorrekt, men innvandrere er dessverre også overrepresentert i statistikken. Ungdommen er overrepresentert, og det er innført en del restriksjoner, som doble bøtesatser og prikker, men for innvandrere er det ikke noen særtesting basert på at de er innvandrere. Det er kun eldre som blir utsatt for en sånn diskriminering. Det er heller ikke noe som tilsier at det skulle bli en voldsom økning i ulykker nå, selv om eldre skal fortsette å kjøre bil. Det føler vi i Fremskrittspartiet nok er en litt mer teoretisk frykt enn frykt basert på virkeligheten.

Det er mye mer jeg kunne sagt her, men jeg får følge debatten litt, så kanskje jeg kommer tilbake etterpå. Takk så lenge.

Helge Orten (H) [12:54:45] (komiteens leder): Jeg vil bare si at dette ikke er en debatt om hvorvidt eldre skal få kjøre bil eller ikke. Det er heller en debatt om hvilke krav vi skal stille til at man er egnet til å kjøre bil. Vi kjenner til at etter hvert som vi eldes, mister vi en del av sansene. Det er større risiko for at vi ikke tilfredsstiller de kravene som blir satt til å ha førerkort. Derfor har vi også hatt et krav om helseattest. Vi endret disse reglene i 2019. Da hevet vi aldersgrensen for krav til helseattest fra 75 til 80 år, og det er for så vidt en del av en naturlig utvikling, siden vi blir eldre og har god helse lenger.

Samtidig er ikke de kognitive testene lenger obligatoriske. De skal kun nyttes når det er absolutt nødvendig. Jeg føler at mye av denne diskusjonen egentlig handler om kognitive tester, som vi nå har redusert bruken av, og som kun skal nyttes når det er absolutt nødvendig. Jeg mener at å skrote en hel ordning med helseattest fordi man er imot kognitive tester, virker pussig.

Det er mange argumenter som nyttes for dette, og jeg opplever at om de faglige rådene ikke er entydige, er de iallfall ganske klare på at det å fjerne helseattesten ikke anbefales. Så blir det brukt som argument at ordningen med helseattest er byråkratisk – at det krever av kommunelegenes tid. Ja, det gjør det nok. Men da er jeg litt spent på hvordan Arbeiderpartiet og SV stiller seg til forslag nr. 1 i saken:

> «Stortinget ber regjeringen sørge for at det er gode kontrollmekanismer, slik at de som ikke er skikket til å kjøre bil, fratas førerkortet, og at dette gjøres uavhengig av alder.»

Hvordan skal et slikt forslag følges opp? Hvor byråkratisk vil det eventuelt kunne bli når vi skal ha et eller annet alternativ for å sikre at alle tilfredsstiller kravene til førerkort? Jeg synes det er litt pussig at når vi da fjerner helseattesten, ønsker man å innføre et eller annet system, som er helt udefinerbart, og som ikke er utredet på noen måte.

Noe annet som jeg også synes er litt pussig, er at distriktsargumentet blir brukt. Jeg bor i Distrikts-Norge selv. Jeg er for mobilitet i distriktene, men trafikksikkerhet er ikke av mindre betydning i Distrikts-Norge enn det er i byen. Trafikksikkerhet er viktig også for oss som bor på bygda. Jeg forventer at de som kjører bil i mitt nabolag, faktisk er skikket til å kjøre bil. Derfor synes jeg at distriktsargumentet er dårlig. Det finnes andre måter å bidra til at eldre kan komme seg til og fra butikken eller kulturarrangement eller andre ting de måtte ønske.

Likedan synes jeg ikke at å kreve helseattest er diskriminerende. Vi kjenner til at etter hvert som vi eldes, får vi svekket helse. Ergo er det et godt argument for å kreve helseattest for dem over 80 år, og vi bør la den ordningen fungere noe lenger før det eventuelt blir gjort endringer.

Arne Nævra (SV) [12:58:09]: Jeg må stille spørsmål om hva som er grunnlaget for at land som Sverige, Danmark, Storbritannia og Tyskland ikke har krav til helseattest for eldre, slik vi har. Hvorfor er det sånn? Har de et veldig dårlig byråkrati eller et dårlig tilsyn? Er helsevesenet der dårligere? Er trafikksikkerhetskontrollen dårligere? Hvorfor er det sånn?

Jeg synes ikke statsråden svarte godt på det spørsmålet som også representanten Sverre Myrli stilte, om statsråden hadde data fra disse landene som tilsa at det hadde økt ulykkesfrekvensen eller blitt mer usikkert på veiene i de landene som har hatt dette systemet i mange år – altså ikke helseattest for eldre. Det synes jeg vi skulle fått et svar på. Det burde kanskje statsråden hatt med seg i lomma til denne debatten.

Det danskene bygde på, var en omfattende studie fra 2015. De gikk gjennom en masse litteratur og data fra organisasjoner i Europa for å se om det var noen effekt av aldersbaserte tester, og det fant de ikke. Det var derfor de opphevet kravet om aldersbegrunnet helseattest ved fornying fra 1. juli 2017. De endte opp med det etter en lang og grundig studie. Så dette har vært gjort i flere land. Vi er da ikke så forskjellige fra svensker og dansker.

Det blir sagt at vi må avvente resultatet av det som ble foretatt i 2019 her i landet, da vi hevet aldersgrensen fra 75 år til 80 år, men vi har erfaring fra andre land å lene oss på. En stor rapport fra EU, også fra 2016, konkluderte omtrent med det samme. Det var en ekspertgruppe som danskene hadde satt ned, og det kom enda en rapport. Jeg har også henvist til den svenske.

Det som er det store spørsmålet her, er om de eldre skal behandles spesifikt, som en egen gruppe. Det er en stigmatisering av en gruppe som vi har hatt en tendens til å stigmatisere de siste årene. Jeg synes ikke det har blitt bedre. Det er en tendens til at eldre får stadig mindre respekt i dette samfunnet. Det er trist å se. Det gir seg utslag i at det er akkurat som om de eldres stemme teller mindre enn yngre stemmer i dette samfunnet. Vi har en kultur som i stor grad hyller ungdomsidealet. Det gjør SV også, vi er et ungdomsparti. Men vi skal ikke glemme de eldres stemmer. Vi har gjort det ved flere vedtak i Stortinget. Jeg tenker på digitaliseringen, hvor de eldre ikke henger med. Det er kanskje 300 000 som ikke er på digitale plattformer. Vi har postlevering, nærpolitireformen osv. Alt dette vitner om det.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [13:01:25]: Representantane frå Sosialistisk Venstreparti skriv i forslaget at helseattestane har store samfunnsmessige kostnader og skaper press på legekapasiteten. Men det er eit viktig førebyggjande arbeid som fastlegane gjer i møte med eldre som skal ha helseattest. Spørsmålet no er kven som skal overta det ansvaret og den sikkerheitsventilen som ligg i kravet om helseattest for dei over 80 år. Er det pårørande som må ta eit større ansvar for å følgje med, eller blir det forventa at legen skal vurdere førarkort når ein person kjem til lege av andre grunnar enn for å få helseattest? Spørsmålet er altså: Kven sit med ansvaret for å fange opp dei eldre med sviktande helse med tanke på bilkøyring?

I utgreiinga frå 2019 var det sterk fagleg motstand frå Statens vegvesen, politi, fylkesmannsembetet, Legeforeningen, trafikkorganisasjonar mfl., som rådde frå avvikling av aldersbestemt helseattest. Alder i seg sjølv er ikkje avgjerande for helsetilstanden, men risikoen aukar med alderen.

Ein relativt fersk rapport frå Transportøkonomisk institutt, «Risiko i veitrafikken 2017/18», viser at risikoen for ulykkesinvolvering og skadar aukar betydeleg ved fylte 75 år. Denne risikoen er om lag like høg som hos unge førarar, 18–24 år. Rapporten beskriv dette på følgjande måte:

> «Det kanskje riktigste målet på hvor «farlig» ulike bilførere er i trafikken er risikoen for å bli innblandet i en ulykke uavhengig av om man selv eller en annen blir skadet (...). Samlet sett, når vi ser på risikoen for de ulike typene skader, ser vi at de eldste bilførerne er mest utsatt uansett type skade, både for å bli innblandet i ulykker og for selv å bli skadet.»

Ein temaanalyse av vegtrafikkulykker med eldre trafikantar frå Statens vegvesen i 2013 viser at eldre førarar ofte er skyldig part i uhell dei blir innblanda i. Eldre sjåførar er overrepresenterte i kryssulykker og ulykker ved feltskifte. Ulykker med eldre har relativt ofte si årsak i brot på vikeplikt eller stopplikt. Blant eldre har kvinner høgare risiko enn menn for å bli innblanda i ei ulykke, og denne kjønnsforskjellen synest særleg å gjelde kryssulykker.

Me har forplikta oss til ein nullvisjon: null drepne og null hardt skadde. Denne endringa er ikkje med på å styrkje det førebyggjande trafikksikkerheitsarbeidet. Eg synest rett og slett det er ein trist dag med tanke på trafikksikkerheit.

Jon Gunnes (V) [13:04:25]: Da Venstre gikk inn i denne saken, mente vi at dette var like mye en helsepolitisk sak som en samferdselspolitisk sak. Det var derfor vi valgte å ha en helsepolitiker som hovedtaler i denne saken. Men det er helt klart at det er begge deler.

Jeg tror alle i denne salen som er med i denne debatten, har en egen historie rundt opplevelser når det gjelder om eldre bør kjøre bil eller ikke. Det snakkes mye om å ta en test. For min del var det den opplevel-

sen som avslørte min mors alzheimer. Det er ikke bare til skade, for å si det sånn, det er faktisk en lur test. Det var ikke noe enkelt – vi pårørende hadde mistanke om at hun var blitt veldig dement, legen sa ikke det i den fasen, men denne testen avslørte det. Da fikk hun hjelp, hun ble medisinert, og vi pårørende fikk hjelp til å ha en helt annen opptreden overfor en alzheimerpasient enn overfor en vanlig eldre kvinne.

Vi må ta med oss disse helsepolitiske temaene inn i denne debatten. Jeg synes vi flere ganger her har vist at det er viktig å lytte til fagkompetansen på dette feltet. I går var representanten Arne Nævra med på mange debatter i flere radiosendinger. Jeg vet ikke om jeg ble noe mer overbevist etter de debattene om at det er et riktig vedtak vi gjør i dag. Nei, jeg er mer og mer overbevist, også nå etter denne debatten, om at dette helt sikkert kommer for tidlig.

Vi sa for to år siden, da vi diskuterte dette forrige gang, at vi må vente tre–fem år, og så kan vi ta en evaluering og se om dette faktisk har hatt virkning med tanke på trafikksikkerhet. Nå har det altså gått et og et halvt år, og så tar vi dette på strak arm. Det er ikke bra at vi vedtar det som vi gjør i dag, på dette grunnlaget. Jeg håpet egentlig at SV hadde trukket dette, men det er det vel ikke håp om.

Nils Aage Jegstad (H) [13:07:42]: Jeg tenkte jeg skulle ta ordet siden jeg er i nærheten av å tilhøre den stigmatiserte gruppa eldre. Jeg har rundet 70, og jeg skjønner nå at folk var mye eldre når de rundet 70, før i tiden. Noe av problemet er at vi som er eldre, er mindre opptatt av alderen vår jo eldre vi blir. Vi tror vi er ungdommer helt til noen forteller oss at vi ikke er det lenger, eller vi opplever ting i trafikken som vi skjønner at vi ikke burde vært borti.

Jeg er så heldig at jeg får helseattest hvert femte år fordi jeg har mulighet til å kjøre lastebil. Det er kona mi veldig glad for, for når jeg kommer til legen for å få helseattest for sertifikat, tar jeg alle de prøvene jeg ikke tar ellers. Det er blodprøver, og det er sjekk av prostata og alt mulig. Kjerringa er veldig opptatt av at jeg skal gjøre det, så jeg er virkelig frisk når jeg går ut fra legekontoret.

Det er ikke noe stigmatiserende å gå til lege. Når jeg blir 80 år, skal jeg gå enda oftere til lege, for de kan oppdage de sykdommene jeg selv ikke oppdager, og som jeg kanskje kommer til å dø av. Det er ikke sånn at det å gå til lege er noe negativt. Hvis jeg ikke må ha helseattest i forbindelse med sertifikatet, kommer jeg ikke til å gå til lege før jeg er nesten død. Det er der vi mannfolk er. Vi synes ikke det er noen grunn til å gå til lege hvis vi ikke føler oss veldig ille, og da er det kanskje for sent. Når man gjør et grep som dette og kutter ut helseattest, hvem er det da som skal si til meg at nå får jeg ikke lov til å kjøre lenger? Er det kona, som sitter ved siden av og er vettskremt når jeg kjører? Jeg tror hun kommer til å si det. Men er det riktig? Det er noen koner som sitter ved siden av mannen sin og er vettskremte og ikke tør si at tigeren ved siden av ikke er noen tiger lenger.

Det som skjer, er jo at det som stopper oss, er dette: «Jeg kjørte visst over en i fotgjengerfeltet i dag.» «Jeg så ikke den mannen som gikk langs den mørke veien.» «Mørkesynet mitt er ikke så godt at jeg kjører langs en mørk vei utenfor tettbebygd strøk.» «Jeg så ikke den mannen.» «Jeg så ikke han som gikk der.» «Jeg så ikke henne som gikk der.» Er det det som skal bestemme når sertifikatet blir tatt? Eller er det noen som skal si til meg: «Du, pappa, nå roter du så fælt at nå må du slutte å kjøre.» Det er alternativet, nemlig. Det er det vi snakker om. Jeg tror at de eldre er innblandet i ulykker der de ikke er involvert selv, men har bidratt til det. De kjører ikke fort nok i trafikken. De har ikke oversikten.

Sverre Myrli (A) [13:11:00]: Det var interessant å høre de eldres talsperson i debatten, men jeg prater med flere eldre enn Jegstad, og veldig mange eldre er «gærne» på den ordningen, for å si det rett ut, og føler at dette ikke er riktig, og at de som gruppe blir stigmatisert og mistenkeliggjort. La oss i alle fall være enige om at dagens ordning med helseattest er en svært omdiskutert ordning.

Jeg har blitt fortalt historier om eldre som på disse testene har fått regnestykker fra legen, og som på så og så kort tid skal gjøre ganske avanserte regnestykker i hodet. Jeg er sikker på at veldig mange unge sjåfører ikke hadde klart de regnestykkene som de eldre får på disse testene. Det er også faglig omdiskutert om den typen tester sier noe om et menneskes egnethet til å føre bil.

Det har tidligere blitt sagt at de kognitive testene skulle utgå, og at de bare skulle brukes i spesielle tilfeller, men tilbakemeldingene som i alle fall jeg får, er at den typen tester brukes i stor grad av fastlegene. Så det er absolutt grunn til å se på dette.

Vi får ingen svar fra statsråden og regjeringspartiene på hvordan dette fungerer i Sverige og Danmark. Det synes jeg det hadde vært interessant om vi kunne få. Så vidt jeg vet, har en i Sverige et system der en har en gyldighetstid på førerkortet på ti år – det må fornyes hvert tiende år – for alle. Danmark har en gyldighetstid på 15 år for alle, og etter 15 år må førerkortet fornyes. Det kan jo være en grunn til at de systemene de har, fungerer veldig bra. Derfor kunne vi sett på om vi skulle gjøre det slik som i Sverige og Danmark, altså at en har en motsatt tankegang av det en har nå, hvor én spesiell gruppe i befolkningen må bevise at en er skikket til å ha førerkort. En kan snu på det og tenke at man har fører-

kortet til en ikke lenger er skikket til å ha førerkort, og da mister en det.

Til representanten Sundbø Abrahamsen: Ja, selvsagt skal legene kontrollere om en er egnet til å kjøre bil. Det skal legene gjøre i dag også. Det kan faktisk hende at en har fått helseattest for noen måneder siden, og så begynner det å svikte. Det er regulert i både førerkortforskriften og i lov om helsepersonell. Er en ikke skikket til å kjøre bil, skal en ikke ha førerkort. Da skal legen ta fra deg førerkortet, og sånn må det være. Sånn må det være om en er 20 år, 40 år, 60 år eller 80 år. Dette går det an å finne systemer for, uten at vi trenger et tungvint og komplisert system bare for de eldre bilførerne.

Carl-Erik Grimstad (V) [13:14:17]: Statsråden nevnte at vi i framtiden kan sette oss i bilen og kjøre selv om vi er demente. Vel, det er jeg uenig i, for vi må i det minste huske hvor vi skal. Akkurat det kommer jeg tilbake til, da i politisk sammenheng.

Nå har statsråden berørt helsestatistikken, men jeg mener det er en fordel at det kan forsterkes. I en risiko- og ulykkesstatistikk fra Transportøkonomisk institutt fra oktober 2020 blir det vist til at eldre bilførere, de over 75 år, ikke bare har en større sjanse for å skade seg selv, men også andre. Tallene er helt entydige og burde skremme dem som i dag foreslår å utvanne muligheten for å holde et bedre helsemessig øye med denne aldersgruppen. Så ville jeg vel generelt være litt forsiktig med å trekke svenske helsestrategier inn i denne debatten, spesielt i disse dager.

Man må selvsagt være forsiktig med å bruke usystematisk bearbeidede enkelteksempler til å belyse et allment problem. Jeg har likevel lyst til for illustrasjonens skyld å dele to erfaringer jeg har et visst personlig forhold til.

Det ene dreier seg om en mann, 83 år gammel, som ble fratatt førerkortet etter at en bilfører ringte politiet, forfulgte mannen og hans bil og fikk stanset ham etter at han nær hadde kjørt på en kvinne med barnevogn. I mange år hadde mannens familie advart mot at han skulle få beholde sitt førerkort, og hadde nektet ham å ha barnebarna i bilen.

Den andre dreier seg om en pårørende som måtte advare en fastlege om hvilket personlig ansvar han kunne komme til å måtte bære dersom legen ikke øyeblikkelig fratok mannen førerkortet.

En utdypende samtale med fastlegen vil ikke kunne avdekke alle former for kognitiv svikt eller uskikkethet i trafikken. Mange eldre skjerper seg betydelig i møte med fastlegen, og fastlegen har ofte et personlig og nært forhold til pasienten, noe som vanskeliggjør en objektiv helserelasjon, men møtet med fastlegen er et godt steg på veien.

Jeg kan forstå Fremskrittspartiets holdning i denne saken. Folk gjør så mangt når de slipper ut av fengsel etter en seks–syv år, hvilket så spektakulært ble illustrert ved representanten Johnsens innlegg. Men at SV, som var så tydelig på å støtte holdningen til Trygg Trafikk og Nasjonalforeningen for folkehelsen under debatten i 2018, ikke gjør det i dag, det skjønner jeg ikke. SV må – for å komme tilbake til utgangspunktet – vite hvor de vil hen med dette forslaget.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:17:30]: Som sagt er det rundt 60 000 personer over 80 år med førerkort. Selv om det er flere eldre som kjører bil, viser statistikken at antall drepte eller skadde eldre førere går ned. Statistikken viser også at dette er en gledelig utvikling som har vært i hele Norge. Fra 2000 til 2020 var reduksjonen i antall drepte på 72 pst. totalt sett, og for gruppen over 75 år var det en reduksjon på 77 pst. Det viser i prinsippet hvor mye man har lagt vekt på trafikksikkerhet.

Statistikken kan også leses slik at når tallet var høyere for dem over 75, var det fordi man hadde en helseattest enten ved 75 eller 80 år. Så statistikken brukes litt sånn som man selv vil. Men det er viktig å understreke at legene har meldeplikt uansett alder på pasienten dersom det ved konsultasjoner er mistanke om at pasienten ikke oppfyller helsekravene i førerkortforskriften.

Dersom det er slik at man i enkelte land har valgt ikke å ha en helseattest, men samtidig har en levetid på førerkortet på 10 eller 15 år, vil det i praksis bety at de har kontrollmekanismer som fanger opp dette, og som sikkert for mange kan virke mer rettferdig. Det var litt det spørsmålet jeg stilte statsråden i replikkordskiftet: Er det egentlig det vi vil, når man snakker om kontrollmekanismer? Er det det som skal erstatte en helseattest ved 80 år, eller det vi har foreslått, at man kan utrede opp til 85 år? Det er vel egentlig ikke det debatten dreier seg om. Det er ikke det folk snakker om. Når man sier at ingen skal kjøre bil når de ikke bør gjøre det, og at dette skal fanges opp av et system, og så ber om å utrede et bedre system enn i dag, er vi inne på en helt annen del av debatten.

Uansett er det brutalt for alle når man blir fratatt førerkortet på grunn av helsesvikt eller andre forhold. De samtaler jeg har hatt med personer som har følt dette på kroppen, handler om akkurat dette: De synes det er vanskelig. De synes det er vanskelig å innse det selv, og de synes det er vanskelig å ta det opp med dem de har rundt seg. Da er det viktig at vi har et helsevesen der fastlegen møter sine pasienter med respekt og klok-

skap, når nervene er i helspenn fordi konsekvensene er så store.

Jeg har ingen tro på ytterligere kontrollmekanismer. Da er det bedre å vurdere å sette opp grensen til 85 år for helseattest for en stadig friskere eldre befolkning, samtidig som førerkortet er en naturlig del av samtalen mellom lege og pasient.

Tor André Johnsen (FrP) [13:20:47]: Når det gjelder trafikksikkerhetsarbeidet og nullvisjonsarbeidet, føler jeg at samferdselsministeren har stor troverdighet og stor tillit. Jeg opplever det i hvert fall slik, og jeg må si at fra Fremskrittspartiets ståsted opplever vi det på den måten.

Men jeg blir litt forundret når en ser debatten, bare den siste uka, om trafikksikkerhet og arbeidet med nullvisjonen. Jeg føler vel at det blir litt selektivt fokusert på trafikksikkerhet fra ministerens side. Da må jeg tillate meg å nevne to tragiske dødsulykker på rv. 3 rett før jul, der det har vært en diskusjon om for dårlig vintervedlikehold. Det var dessverre snø, det var sludd, det var is, det var glatt, og bilen fikk sleng. En samlet hedmarksbenk krever at ministeren skal ta affære og sørge for at en går tilbake til det vedlikeholdsarbeidet som ble gjort før, med vinterdriftsklasse B istedenfor C. Det har dessverre ministeren avvist. Sett i lys av den meget krasse retorikken som kommer fra ministeren her, der det nesten blir påstått at dette forslaget fra Arbeiderpartiet, SV og Fremskrittspartiet vil føre til flere dødsulykker eller kanskje flere ulykker i trafikken, blir jeg noe forundret over at det fokuseres så sterkt på denne saken, mens det i andre saker der vi dessverre har hatt tragisk utfall – og egentlig er en enkel sak, nemlig å ha et bedre vedlikehold om vinteren – ikke er noe ønske om å rydde opp. Det synes vi er trist.

Når det gjelder legene, har også Sverre Myrli påpekt det flere ganger. Jeg hadde ikke trodd jeg skulle skryte av Arbeiderpartiet og også litt av SV to ganger i samme sak og samme debatt, men jeg må bare si at jeg slutter meg til det som ble sagt fra både SV og Arbeiderpartiet her. Legene har fortsatt et selvstendig ansvar. De har et stort ansvar for å følge opp pasientene sine uavhengig av om de må ta en obligatorisk test eller ikke. Og til det som har vært utgangspunktet for oss i Fremskrittspartiet: Vi var jo med på den endringen som skjedde fra 2019, med å øke fra 75 til 80 år og at den kognitive testen kun skulle brukes ved såkalt mistanke om kognitiv svikt. Så har vi sett at den testen har blitt brukt generelt, dessverre. En del leger har tydeligvis ikke fått med seg at testen ikke skal brukes generelt, og flere som ikke skulle ta testen, har da måttet ta den. Derfor er vi veldig glade for at både Arbeiderpartiet og SV er med på et forslag fra Fremskrittspartiet om at alle skal få en ny sjanse. De som nå har mistet førerkortet, sannsynligvis urettmessig, skal få en ny mulighet.

For øvrig synes vi det er synd at Senterpartiet har falt av lasset, og at de vingler litt fram og tilbake. Det synes vi er veldig synd. Det er dessverre ikke helt uvanlig om dagen. De mener én ting en dag og noe annet en annen dag. Men vi er i hvert fall veldig glad for at vi uansett har flertall med Arbeiderpartiet og SV for at eldre nå skal slippe å måtte ta en slik diskriminerende test, og at de kan fortsette å kjøre bil.

Statsråd Knut Arild Hareide [13:24:03]: Eg vil svare på nokre av dei spørsmåla som er komne. Det eine gjeld dei kognitive testane som blir nytta, og som eg òg kan forstå blir opplevde som inngripande. Eg har lyst til å understreke at desse testane berre skal brukast når legen har mistanke om kognitiv svikt, og ikkje som generell screening basert på alder. Det skreiv eg i svaret til Stortinget, og helsemyndigheitene har òg tydeleggjort dette overfor legar og statsforvaltarar etter at aldersgrensa blei heva i 2019. Legen skal altså gjere ei heilskapleg vurdering, og ved tvil kan det gjerast praktisk køyrevurdering hos Statens vegvesen.

Men me veit altså at meir enn ein av tre eldre over 80 år har ein mild kognitiv svikt, og det er bl.a. der ein er usikker, at en opplever risikoen som stor.

Så til Sverige: Sverige har aldri hatt obligatorisk helseattest, men dei gjennomfører kognitive testar sånn som me gjer det i dag. Danmark bruker òg den typen testar. Dei hadde ein obligatorisk helseattest fram til 2017, da dei avvikla han. Det er for kort tid til å vurdere effektane av det. Det trur eg òg me skal vere bevisste på. Vel Stortinget å gjere dette, vil det jo ta tid før me ser dei alvorlege effektane av det, men det me veit, er at Noreg er i verdstoppen på trafikksikkerheit i dag. Det er ingen som er i nærleiken av oss. Det er ikkje utan grunn, for me har valt å halde eit regime. Me har hatt ein nullvisjon, men med den typen tenking som fleirtalet gjer i dag, vel me på mange måtar å bryte med han.

Eg synest Solveig Sundbø Abrahamsen stiller eit veldig godt spørsmål: Kven er det som skal ta over ansvaret? Er det dei pårørande, eller er det fastlegen som skal følgje opp det ansvaret? Det me veit, er at dei einaste kontaktpunkta med eldre bilførarar da blir politi eller kontrollar. Det er det me har.

Så er det nokre som peiker på at mange eldre køyrer i Distrikts-Noreg. Ja, men i dei store tala me opplever på trafikksikkerheit no, er det jo meir alvorlege tal i Nordland fylke enn i Oslo. Og til at det er diskriminerande: Det einaste som er sikkert, er vel at denne helseattesten må me alle ta viss me blir 80 år. Det er altså ingen som ikkje opplever å bli diskriminert. Dette er jo noko som gjeld alle.

Til slutt vil eg gi honnør til Senterpartiet, som har sett nettopp det heilskaplege perspektivet som eg synest det er all grunn til å ha. At Senterpartiet vel å lytte til dei faglege råda frå både trafikksikkerheitsmiljøa og helsemyndigheitene, fortener dei honnør for.

Kirsti Leirtrø (A) [13:27:17]: En skulle jo tro at det var sånn at dagens ordning fungerte veldig bra, og med det forslaget som er fremmet her, blir det veldig mye verre. Det er et utrolig vanskelig område, men det er helt klart at dagens ordning også har veldig mange utfordringer.

Ved obligatorisk helsetest blir ikke alle som ikke burde hatt førerkort, fratatt førerkortet. I min bekjentskapskrets har vi henne som fikk alzheimer så raskt at hun ikke fikk med seg at førerkortet var gått ut på dato. Hun kjørte i to år uten gyldig førerkort. Det er fullt mulig. De pårørende måtte ta kontakt med fastlegen. En annen i samme bekjentskapskrets var hos legen og fikk fornyet førerkortet, med helseattest og kognitiv test, selv om han var dement. Familien måtte også her gripe inn.

Kravet om helseattest fanger ikke opp alle som på grunn av sviktende helse ikke skulle hatt førerkort. Presset på legestanden er stort på grunn av det. Det må være viktigere å få til en god ordning som ikke diskriminerer de eldre, eller som bruker store ressurser når det ikke fungerer. Vi trenger god kontroll og kontrollmekanismer, sånn at de som ikke er skikket til å kjøre bil, fratas førerkortet – uavhengig av alder.

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

Arne Nævra (SV) [13:29:23]: Til representanten Grimstad, som er litt fortørnet over SVs holdning – som har endret seg, blir det sagt: Ja vel. I 2018 fremmet vi forslag om utredning av dette spørsmålet. Det ble selvfølgelig nedstemt, men regjeringen utredet likevel. De kom med en utredning, og det er bl.a. den utredningen fra Helsedirektoratet og Statens vegvesen som vi har lent oss på. Det er mange konklusjoner der som heller i vår retning, men de endte altså med en konklusjon som sa at de skulle heve aldersgrensen til 80 år, fra 75 år.

SV har altså gått langt inn i denne materien, og vi har sett på mange av de rapportene, og det er kun faglige argumenter vi lener oss på. Selvfølgelig har det ikke vært lett for oss heller. Vi har hatt to-tre runder i fullt gruppemøte på det, så dette har ikke vært tatt lett på. Vi innser argumentene begge veier, kanskje spesielt for de familiene som alltid vil slite med en eller annen som er nær og som er litt sta, og som tar med seg litt av hjørnet på garasjen når han rygger ut. Men det er ikke dermed sagt at ulykkesfrekvensen øker på norske veier. Det er den vi tar.

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

Sak nr. 7 [13:30:37]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg og Gisle Meininger Saudland om å legge til rette for at flere forsøker å stå i arbeid tross helseutfordringer (Innst. 204 S (2020–2021), jf. Dokument 8:29 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten ordne debatten slik:

3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Solfrid Lerbrekk (SV) [13:31:24] (ordførar for saka): Eg vil på vegner av komiteen takka forslagsstillarane for eit godt forslag. Dette er ein viktig debatt å ta med jamne mellomrom, vil eg seia.

Som saksordførar vil eg takka komiteen for eit godt samarbeid. Eg tenkjer at medlemene av komiteen kan gjera greie for sitt eige syn. Herifrå vil eg gjera greie for SVs ståstad.

La oss først presisera at folk helst vil jobba. Men så er det ein god del som trass i at dei vil, ikkje kan eller ikkje får jobba. Veldig mange av dei me her snakkar om, kunne hatt ein jobb om det vart meir tilrettelagt for dei helseutfordringane som er inne i biletet. Arbeid er trass alt meir helsefremjande enn veldig mykje anna.

Men det ser ikkje ut som me vil koma til den dagen då absolutt alle har ein jobb, rett og slett fordi nokon ikkje vil kunna jobba fordi helsa er for dårleg, eller fordi helsa ikkje er føreseieleg.

Denne saka handlar om kva grunnlag uføretrygda til desse folka skal bereknast ut frå. Det er ulike fordelar med ulike berekningsgrunnlag. I denne saka har me i SV landa på at me vil be regjeringa greia ut og fremja forslag om at berekningsgrunnlaget skal reknast ut frå dei tre beste av dei ti siste åra, i motsetning til i dag, då det er dei tre beste av dei fem siste åra.

Berekningsgrunnlaget i seg sjølv er eit nokså passivt verkemiddel viss ein ser isolert på det som eit insentiv til å få folk til å forsøkja å stå lenger i arbeid.

Det er likevel eit verkemiddel, og me har i denne saka òg trekt inn nokre andre verkemiddel som passar inn.

Med det fremjar eg forslaga som SV står bak i saka.

Presidenten: Da har representanten Solfrid Lerbrekk tatt opp de forslagene hun refererte til.

Lise Christoffersen (A) [13:34:42]: Takk til saksordføreren for godt arbeid, takk også til Fremskrittspartiet for å løfte en viktig problemstilling. Alle er enige om at det må legges bedre til rette for at personer med helseutfordringer og nedsatt arbeidsevne kan beholde sin tilknytning til arbeidslivet, helt eller delvis. Én av begrunnelsene for uførereformen som trådte i kraft i 2015, var nettopp at det skulle bli enklere å kombinere arbeid og trygd for dem som 100 pst. uføretrygd ikke var det rette for. Vi husker tidligere tiders regelverk med sterke terskelvirkninger, der kun noen få kroner tjent utover fribeløpet på 1G førte til redusert uføregrad og kraftig reduksjon i framtidig uførepensjon.

Det nye regelverket skulle altså bidra, gjennom økonomiske insentiver til den enkelte om å øke sin arbeidsdeltakelse – økonomiske insentiver. Så ser vi at slik har det ikke blitt. Tvert imot viser Navs analyser at det nye uføreregelverket i liten grad har påvirket hvor stor andel av de uføretrygdede som jobber ved siden av – 5 pst. av dem med 100 pst. uføregrad og 75 pst. av dem med gradert trygd, nå som før. Insentiver – økonomiske sådanne – på det individuelle nivå virker ikke å være rett medisin.

Noen har en lidelse som vanskelig lar seg kombinere med arbeid, men det gjelder ikke alle med uføretrygd. 18 pst. av personer i yrkesaktiv alder har en form for nedsatt funksjonsevne. Svært mange av dem uttrykker ønske om å jobbe, helt eller delvis. Funksjonsnedsettelser er i utgangspunktet ingen sykdom, men sysselsettingsandelen blant disse personene er bare 40,6 pst. Det skyldes ikke manglende vilje, som enkelt lar seg påvirke av endringer i beregningsgrunnlaget for uføretrygd. Det handler om noe helt annet. Det handler om holdninger og diskriminering, det handler om manglende tilrettelegging, det handler om en tøff konkurranse i arbeidsmarkedet, det handler om et samfunn som ennå ikke er universelt utformet, for å nevne noe.

Arbeiderpartiet er altså ikke enig i at Fremskrittspartiet her forskriver rett medisin. Det er heller ikke Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, som har gitt innspill i saken. De virker å være mer på linje med Arbeiderpartiet: tiltak mot diskriminering, for tilrettelagte arbeidsplasser, økt bruk av lønnstilskudd, jobbgaranti for unge med arbeidsevne, utdanning, veiledning og kompetanse i Nav osv. Fremskrittspartiets forslag er vurdert før og forkastet. Det treffer ikke dem Fremskrittspartiet sier de vil nå, personer med svak tilknytning til arbeidslivet vil ikke komme spesielt godt ut, men det vil derimot menn med inntekt rundt og over gjennomsnittet. Arbeid til alle er jobb nummer én for Arbeiderpartiet, men da må det sterkere lut til enn det Fremskrittspartiet presterer her.

Margret Hagerup (H) [13:37:57]: Jobb kan være friskliv, og forskning og erfaringer viser at vanlige helseproblemer ikke behøver å forhindre arbeid. Tvert imot er det sånn at det har en rekke positive virkninger for helsen hvis en kan være i jobb.

I dag står altfor mange utenfor arbeidslivet. Dette er mennesker som både kan og vil bidra. Vår evne til å skape gode og lønnsomme arbeidsplasser og få flere i arbeid vil være avgjørende for den velferdsstaten vi skal ha i framtiden. Men utenforskap er ikke først og fremst dårlig nytt for bunnlinjen på statsbudsjettet, det er også en belastning for dem det gjelder. Arbeid og livskvalitet henger nært sammen. Arbeid skaper fellesskap, deltakelse og inkludering. Mange som står utenfor, drømmer om å få bidra, bare de får sjansen, og den muligheten vil vi at de skal få. Et velfungerende arbeidsmarked er avgjørende for at hver enkelt skal kunne realisere sine drømmer og ambisjoner.

Det må alltid lønne seg å jobbe, samtidig som vi skal ta vare på dem som ikke kan jobbe. Det må også være mulig å kunne jobbe selv om man ikke kan jobbe i full stilling – som vi skal debattere litt senere når vi snakker om arbeidstid. Et av hovedmålene med uførereformen fra 2015 var nettopp at det skulle bli lettere å kombinere arbeid og trygd. Dagens regler om uføretrygd er innrettet med tanke på å ivareta situasjoner der personer har en gradvis nedgang i inntekt som følge av sykdom.

Forslaget om å utvide antallet år som legges til grunn ved beregningsgrunnlaget for uføretrygd, vil innebære en større omlegging av uføreordningen, og den vil antagelig treffe en bredere gruppe enn den forslaget sikter på å treffe. Periodene som legges til grunn, er også grundig vurdert tidligere, mellom 2010 og 2012, der regjeringen bl.a. pekte på at den enkeltes inntekt i mange tilfeller vil kunne variere fra år til år, og at tilfeldige inntektssvingninger i liten grad bør påvirke en ytelse en skal motta i lang tid. Departementet vurderte også den gangen at gjennomsnittet av inntekten i tre kalenderår ville gi et representativt bilde av den bortfalte inntekten, noe vi også støtter.

Det er viktig å påpeke at hvis sykdommen har redusert inntektsevnen gradvis over flere år, følger det allerede av folketrygdloven at det ved vurdering av nedsatt inntektsevne kan tas utgangspunkt i inntektsevnen før sykdommen, skaden eller lytet oppsto. I slike saker kan

inntekt før uførhet vurderes ut fra det tidspunktet sykdommen medførte en inntektsreduksjon, og dermed få betydning for hvilke kalenderår beregningsgrunnlaget for uføretrygd hentes fra. Vi mener at gjeldende regler, og spesielt denne adgangen, i tilstrekkelig grad ivaretar intensjonen med forslaget, og vi kommer av den grunn til å stemme imot dette.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [13:40:59]: Det har vært et tilbakevendende tema og problem at vi opplever en stadig økning i antallet uføre. Det er bekymringsfullt, og det er et tema jeg opplever at det er et tverrpolitisk engasjement for å få gjort noe med.

Uførereformen ble enstemmig vedtatt og innført i 2015, og regelverket er i dag bedre på den måten at en i større grad enn før reformen kan kombinere uføretrygd og arbeid. Likevel fortsetter antallet uføre å øke jevnt og trutt. Jeg vet at flere vil hevde at noe av årsaken ligger i endrede AAP-regler, men det er etter mitt og Fremskrittspartiets syn en debatt som går litt på siden av det forslaget vi behandler her, og er ikke nødvendigvis noe som henger sammen.

Fremskrittspartiet har fremmet forslag om å se på muligheten for å endre beregningsgrunnlaget, slik at flere som opplever helseutfordringer, skal kunne redusere sin stilling når det oppstår, istedenfor å presse seg selv til å stå i fullt arbeid til de møter veggen. Dessverre har flertallet sagt nei til å be regjeringen om å se på en sånn innretning, noe som overrasker meg.

I tillegg til dette forslaget har SV og Fremskrittspartiet i saken fremmet to fellesforslag som bygger videre på representantforslagets intensjon, nemlig å be regjeringen om å se på tiltak som kan bidra til at flere kan jobbe noe, istedenfor å ende opp som helt ufør. Heller ikke disse forslagene får flertall i dag, noe som også overrasker meg.

Skal vi lykkes med å snu trenden med et stadig økende antall uføre, må vi være villige til å snu hver stein. De forslagene vi fremmer i saken, kunne i så måte ha vært et bidrag til å finne fram til nye tiltak og beholde flere personer med helserelaterte utfordringer i arbeid.

Med det vil jeg ta opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Gisle Meininger Saudland har tatt opp det forslaget han refererte til.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [13:43:11]: Dette er et viktig tema. Det er veldig bra at Fremskrittspartiet nå har lagt seg på en ny linje og er svært interessert i arbeids- og sosialkomité-saker.

Hovedproblemet med å kunne stå lenger i arbeid ved helseproblemer er at vi har et langt hardere arbeidsliv. Det er hardere konkurranse om arbeidsplassene enn tidligere. Det å endre beregningsgrunnlaget for uføretrygd til de beste fem årene av de siste ti årene, er blitt vurdert tidligere. I forbindelse med saken om ny uføretrygd og alderspensjon til uføre, Innst. 80 L for 2011–2012, der ulike perioder skulle legges til grunn for beregning av uføretrygd, ble dette grundig vurdert og endelig fastsatt til gjennomsnittsinntekt i de tre beste av de fem siste årene før uføretidspunktet.

Å gå vekk fra det ville være en fordel for menn, for uføre i høy alder og for dem som har inntekt over gjennomsnittet, slik som representanten Lise Christoffersen på en god måte var inne på. Ved samme utgift over uføretrygden ville også endringen Fremskrittspartiet foreslår, innebære at uføredekningen ville bli et par prosent lavere enn den er i dag.

Det er personer med svak tilknytning til arbeidslivet som ville kommet dårligere ut med denne ordningen, etter vår vurdering. Det innspillet som har kommet fra Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, peker på andre virkemidler som kan utredes – mer aktive tiltak av holdningsskapende karakter og satsing på det inkluderende arbeidslivet.

Når det er sagt, vil jeg avslutte med å si at dagens regelverk må justeres med mer omfattende unntaksmuligheter i de tilfellene det er fornuftig å redusere arbeidsinnsatsen for ikke å få enda svakere helse. Altså: Vi beholder dagens system, men ser det som nødvendig å se på mer omfattende unntaksmuligheter i de tilfellene det er riktig, slik at ikke helsesituasjonen blir vanskeligere når en reduserer sin arbeidsinnsats.

Torill Selsvold Nyborg (KrF) [13:46:08]: Utviklinga med eit aukande antal uføretrygda er viktig å ta på alvor. Det er ein trend i feil retning, og det er viktig at vi finn ut kvifor det er slik. Som samfunn må vi leggja til rette for at færre fell utanfor arbeidslivet. Det gjeld ikkje minst å fanga opp kvifor mange unge vert uføre i tidleg alder. Det er også stor variasjon i talet på uføre ut frå kvar i landet dei bur. Det er ein tendens vi må sjå nærmare på.

Det er enkelt å vera samd med forslagsstillarane i at det er viktig å sikra at flest mogleg deltek i arbeidslivet. Det gjeld både dei med full og dei med redusert arbeidsevne. Representantforslaget legg til grunn at mange søkjer uføretrygd før dei har forsøkt å redusera stillinga si på grunn av redusert helse. Løysinga som vert føreslått i saka, er ei endring i berekningsgrunnlaget, som ikkje aleine vil gje færre uføretrygda.

Berekningsgrunnlaget vart grundig vurdert ved omlegging til ny uføretrygd, gjeldande frå 1. januar 2015. Berekninga viser at lang berekningsperiode er til gunst for dei som vert uføre i høg alder og har hatt ei

inntekt rundt gjennomsnittet eller meir. Personar med svakare tilknyting til arbeidslivet kjem ikkje spesielt godt ut med ein slik berekningsmodell som den som representantforslaget inneheld.

Kristeleg Folkeparti er samd i at målet er at så mange som mogleg skal delta i arbeidslivet, også dei med redusert helse, men vi er ikkje samde i at verkemiddelet for å nå dette målet er å endra berekningsgrunnlaget. Difor vil ikkje Kristeleg Folkeparti støtta det framlagde forslaget.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [13:48:17]: Forslagene vi behandler i dag, handler om å legge til rette for at personer med helseutfordringer skal ha incentiver til å stå i arbeid. Arbeidslinja er et viktig prinsipp. Høy deltakelse i arbeidslivet er lønnsomt for samfunnet og kan bidra til helse og livskvalitet for den enkelte.

Uføretrygd beregnes som hovedregel på bakgrunn av inntekten de tre beste av de fem siste årene, før inntekten ble redusert med halvparten. Fra dette utgangspunktet er det gitt flere unntak. En slik særregel gjelder personer som har en gradvis nedgang i inntekten over flere år på grunn av sykdom eller skade. I disse sakene kan inntekten som uføretrygden skal kompensere for, hentes fra årene før sykdommen medførte en inntektsreduksjon.

Jeg stiller meg selvfølgelig bak den vurderingen som Henrik Asheim gjorde da han var arbeids- og sosialminister, om at dagens regler i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til at personer som har en gradvis nedgang i inntekt som følge av sin sykdom, kan forsøke en redusert stilling uten å tape på dette dersom de på et senere tidspunkt får innvilget uføretrygd.

I flere av forslagene bes regjeringen utrede og fremme forslag om utvidelse av perioden beregningsgrunnlaget for uføretrygd hentes fra. Når vi drøfter innrettingen av reglene for uføretrygd, er det viktig å huske på at det er flere hensyn og vanskelige avveininger vi må ta. Hvilken periode beregningsgrunnlaget skal hentes fra, ble nøye utredet og behandlet før innføringen av ny uføretrygd fra 1. januar 2015. Det var bred politisk enighet på Stortinget da lovendringene ble vedtatt.

Jeg vil fremheve at departementet i lovforslaget konstaterte at de som spesielt kommer godt ut av en lengre beregningsperiode, ikke er personer med svak tilknytning til arbeidsmarkedet, som flere andre også har påpekt, at de økonomiske konsekvensene ved å sette beregningsperioden til åtte år i stedet for fem år var høy, og at hvis det skulle gjøres innenfor en provenynøytral ramme, måtte kompensasjonsgraden for alle uføre settes vel 2 prosentpoeng lavere enn 66 pst.

Et av hovedformålene med uførereformen var å gjøre det enklere å kombinere arbeid og uføretrygd. Det ble gjort flere grep for å sikre dette. Samtidig er uføreandelen i befolkning historisk høy. Tallene viser at antall mottakere har økt over flere år, både uføre som helhet og unge uføre. Dette er svært bekymringsfullt. Regjeringen har derfor iverksatt flere tiltak for få flere i arbeid.

Jeg vil også nevne at vi i januar 2018 satte ned et ekspertutvalg som skal utrede tiltak for å øke sysselsettingen. Rapporten fra fase 2, hvor også partene har deltatt, leveres innen kort tid. Jeg tror det er klokt å avvente den rapporten før vi utreder om det bør gjøres større endringer i uføreordningen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [13:51:24]: I framtidens velferdssamfunn er vi avhengig av at flere jobber, om enn bare litt, hvis det er det man kan. Fremskrittspartiet og SV fremmer forslag om å utrede muligheten for å kunne ha en lavere uføregrad enn 50 pst.

Ser ikke statsråden at det kan være enklere å kombinere arbeid og uføretrygd hvis man kan få en uføregrad på under 50 pst.?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [13:51:50]: Som med alle andre spørsmål vil det der være både fordeler og ulemper. Det kan være at det for noen vil gjøre det lettere å kombinere arbeid og uføretrygd. På den annen side kan det gjøre at flere kommer inn i uføreordningen. Det kan også gjøre at det blir vanskeligere å skille mellom årsaker til uføretrygd som gir uføretrygd, og annet. Uføretrygd er ikke en ordning som skal gi kompensasjon for enhver tilstand som gjør at man ikke kan jobbe fullt ut. Det er primært knyttet til sykdom, selv om man også kan ta andre forhold i betraktning. Den distinksjonen kan bli vanskeligere hvis man har en lavere grad enn 50 pst.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [13:53:07]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Gisle Meininger Saudland og Jon Engen-Helgheim om at religiøse eller ideologiske reservasjoner mot arbeid skal gi reduksjon eller stans av ytelser (Innst. 203 S (2020–2021), jf. Dokument 8:30 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra komiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen. Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil 3 replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten

utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [13:54:03] (ordfører for saken): Representantforslaget vi behandler her i dag, handler om religiøse eller ideologiske reservasjoner mot arbeid og reduksjon eller stans i ytelser.

Det er et hovedvilkår for å få rett til dagpenger at man anses som en reell arbeidssøker. Det er ikke anledning til generelt å reservere seg mot å ta visse typer jobber av religiøse eller av ideologiske grunner. Det skal gjøres en konkret vurdering av hva som er høvelig arbeid for stønadsmottakeren. Dersom en dagpengemottaker unnlater å søke på eller takker nei til en konkret jobb i tilfeller der arbeidet er passende, kan det gis midlertidig bortfall av dagpenger.

En samlet komité viser i innstillingen til Stortingets behandling av Meld. St. 30 for 2015–2016, Fra mottak til arbeidsliv – en effektiv integreringspolitikk. Ved behandling av denne stortingsmeldingen stilte et enstemmig storting seg bak anmodningsvedtak 927. Vedtaket som ble fattet den gang, er følgende:

> «Stortinget ber regjeringen utarbeide tydeligere retningslinjer for Nav som sikrer at fellesskapet ikke betaler livsopphold til personer som kan, men ikke vil delta i arbeid eller aktivitet av religiøse eller ideologiske årsaker.»

Det er bred enighet om at fellesskapet ikke skal betale livsopphold til personer som kan, men ikke vil delta i arbeid eller aktivitet.

En samlet komité understreker viktigheten av en lik praktisering av regelverket. Flertallet i komiteen støtter ikke representantforslaget. Arbeiderpartiet støtter intensjonen til forslagsstillerne, men vi vil understreke at det ikke foreligger informasjon som tyder på at problemstillingen om å reservere seg mot arbeid av religiøse eller ideologiske årsaker er et utbredt problem. Svaret fra statsråden bygger ikke opp under representantene fra Fremskrittspartiets virkelighetsforståelse.

Arbeiderpartiets standpunkt ligger fast: Kan du jobbe, så skal du jobbe. Fellesskapet skal ikke betale hvis man reserverer seg av religiøse eller ideologiske grunner. Fremskrittspartiets forslag slår inn åpne dører. Denne problemstillingen har Stortinget tatt stilling til før. Den gang endte vi med et enstemmig vedtak.

Vi må forvente at regjeringen følger opp vedtaket og ivaretar en lik praksis. Derfor støtter ikke Arbeiderpartiet forslaget her i dag.

Kristian Tonning Riise (H) [13:57:10]: Representantforslaget ber om en tydeliggjøring av regelverket for å sikre at reservasjon mot arbeid av religiøse eller ideologiske årsaker skal gi stans eller reduksjon av ytelse. Det er viktig å understreke at det er bred enighet om at fellesskapet ikke skal betale livsopphold til personer som kan, men ikke vil delta i arbeid eller aktivitet av religiøse eller ideologiske årsaker. Det er som representanten Bjørnebekk-Waagen påpekte, og som også framgår av svaret fra statsråden, slik i dag at det er et hovedvilkår for å få rett til dagpenger at man anses for å være reell arbeidssøker. Det er ikke anledning til generelt å reservere seg mot å ta visse typer jobber av religiøse eller ideologiske grunner i dag.

Om en dagpengemottaker unnlater å søke på eller takker nei til en konkret jobb, skal det gjøres en konkret vurdering av om den aktuelle jobben er høvelig arbeid for mottakeren, og om han eller hun hadde en rimelig grunn til å takke nei. Var arbeidet passende og det ikke var rimelig grunn til å avslå, vil det kunne gis et midlertidig bortfall av dagpenger i henhold til folketrygdloven. Fra 1. januar i år er også denne tiden forlenget, fra 12 til 18 uker, slik at de som uten rimelig grunn takker nei til tilbud om jobb, kan miste dagpenger i 18 uker.

Svaret fra statsråden understreker også at det har vært få saker i Trygderetten knyttet til dagpengemottakere som ikke vil ta arbeid på grunn av religiøse reservasjoner, noe som kan tyde på at det knapt er problemer knyttet til arbeids- og velferdsetatens praktisering av disse reglene, og at dette er noe som allerede følges med på i dag.

Det er også gitt en generell instruks i tildelingsbrevet til arbeids- og velferdsetaten for 2020 om at kravet til aktivitet og mobilitet skal praktiseres konsekvent og strengt. Statsråden understreker også i sitt brev at det vil bli fulgt opp av departementet.

Jeg vil understreke at hvis det var slik at det var et stort problem med stønadsmottakere som ikke tar arbeid på grunn av religiøse reservasjoner, eller det var slik at det ikke fantes måter å følge dette opp i dagens regelverk i de tilfeller der det skjer, ville vi ikke hatt noe problem med å støtte forslaget fra Fremskrittspartiet. Når vi ikke stemmer for dette forslaget, er det altså fordi vi mener at forslagsstillernes intensjon er ivaretatt av dagens praksis, og at det ikke er nødvendig med ytterligere tydeliggjøring av et regelverk som allerede fanger opp det representantforslaget ber om – ikke fordi vi er uenig i de prinsipielle begrunnelsene for saken slik de er formulert av Fremskrittspartiet.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [14:00:01]: Dette er en sak der Fremskrittspartiet står mutters alene. Samtlige andre partier stemmer i dag ned vårt forslag om at religiøse eller ideologiske reservasjoner mot arbeid skal gi reduksjon i eller stans av ytelser. De andre partiene sier at det skal gjøres en konkret vurdering av hva som

er høvelig arbeid for stønadsmottakeren, dersom en dagpengemottaker unnlater å søke på eller takker nei til en konkret jobb.

Jeg er sikker på at de fleste er enig med Fremskrittspartiet i at man ikke skal kunne reservere seg mot arbeid som ikke tilfredsstiller ens religiøse overbevisning. Alle partiene, unntatt Fremskrittspartiet, argumenterer med at det har vært få saker i Trygderetten knyttet til dagpengemottakere som ikke vil ta arbeid på grunn av religiøse reservasjoner, og at man dermed ikke bør lage noe regelverk. Men kjære vene, det er jo ikke antall saker i Trygderetten som bestemmer norsk politikk. Grunnen til at det er få saker i Trygderetten, kan jo være at det er lite uenighet og konflikt på dette området. Det er jo ingen personer som vil klage til Trygderetten om at de får ytelser når de selv har takket nei til en jobb av religiøse årsaker.

En religionsviter ved Universitetet i Sørøst-Norge presenterte i Vårt Land 30. juli flere eksempler på at personer som mottar ytelser fra Nav, reserverer seg mot arbeid av religiøse årsaker, at Nav ikke håndterer dette helhetlig, og at det er store forskjeller innad i Nav.

For meg og Fremskrittspartiet spiller det ikke noen rolle om en er kristen, muslim eller ateist. Det er ikke det debatten handler om. Den handler om hvorvidt man skal forskjellsbehandle basert på religiøs overbevisning, om man som en regel skal kunne reservere seg mot å ta jobb basert på religiøs overbevisning i Norge i 2021.

Med det vil jeg ta opp forslagene fra Fremskrittspartiet.

Presidenten: Da har representanten Gisle Meininger Saudland tatt opp de forslagene han refererte til.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:02:26]: Som saksordføreren var inne på, ser ikke dette ut til å være et utbredt problem. Det er det heller ikke slik Senterpartiet vurderer det.

Når det er sagt, vil jeg bare understreke at her må vi være helt tydelige. Vi må være helt tydelige fra de folkevalgtes side, fra regjeringas side og fra Navs side på hvor skapet skal stå. Det må være en helt entydig praksis at fellesskapet ikke skal betale for livsopphold for personer som kan, men ikke vil delta i arbeid eller aktivitet av religiøse eller ideologiske årsaker.

Når det er sagt, må det samtidig gjøres en konkret vurdering av hva som er høvelig arbeid for stønadsmottakerne i disse tilfellene, altså for folk som har slike – hva skal man si – begrensninger i hva de ser på som naturlig arbeid for seg. En må altså gjøre en konkret vurdering og ta hensyn til at vi er forskjellige.

Men at linja er klar, må være meget poengtert og klart. Arbeidsføre mennesker skal ikke kunne nekte å utføre inntektsbringende arbeid i sitt nærmiljø – jeg vil understreke det: i sitt nærmiljø – for dermed å bli berettiget til offentlige ytelser. Sjølsagt må en her være forsiktig med å kreve at en skal reise langt, derfor understreker jeg veldig tydelig at en ikke skal kunne nekte å utføre inntektsbringende arbeid i sitt nærmiljø.

Senterpartiet støtter innstillinga, som går ut på at en ikke skal vedta forslaget.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [14:04:29]: Som flere har sagt her, er det et hovedvilkår for å motta dagpenger at man anses for å være reell arbeidssøker. Det betyr som hovedregel at man må være i stand til og villig til å ta ethvert arbeid som er lønnet etter tariff eller sedvane, hvor som helst i Norge og uavhengig av om det er på heltid eller deltid. Det betyr i klartekst at det ikke er anledning til generelt å reservere seg mot å ta visse typer jobber, heller ikke av religiøse grunner.

Det ble sagt at her sto Fremskrittspartiet mutters alene. Jeg må si at jeg leser debatten litt annerledes. Det jeg hører, er at alle partier er enig i intensjonen bak Fremskrittspartiets forslag. Men Fremskrittspartiet insisterer fortsatt på at de står mutters alene.

La meg forsøke å forklare hva som er forskjellen på de to innfallsvinklene. Det flertallet sier, og som også jeg legger til grunn, er at det generelt ikke finnes noen unntakshjemler i regelverket – ikke basert på lyst, ikke basert på ideologi, ikke basert på religion eller tro. Den typen generelle unntakshjemler finnes ikke, og da dekker det alle mulige tenkelige og utenkelige situasjoner. Så kommer det forslag om at vi skal begynne å spesifisere alle de grunnene som er dekket av det. Men det er jo ikke bare religiøse og ideologiske – det kan være et utall andre grunner som heller ikke er dekket av det, og som heller ikke gir noen generell rett til å reservere seg. At man ikke liker en bestemt type arbeid, at man ikke føler for det – alle de grunnene er ikke opplistet av en grunn, for at lovverket og prinsippet skal være klart og tydelig. Det betyr at om en dagpengemottaker unnlater å søke på eller takker nei til en konkret jobb, som flere har påpekt, kan han eller hun altså miste dagpengerettighetene hvis man vurderer at det er et høvelig arbeid.

Det betyr i klartekst at hvis man er vegetarianer, kan man ikke si nei til å jobbe et sted der det serveres kjøtt, bare fordi man er prinsipielt imot det. En rekke andre konkrete eksempler kan vi helt sikkert lage, men alt dette skal dekkes av generelle hjemler.

Det er likevel verdt å merke seg, og det er det fine ved at et slikt forslag kommer opp til diskusjon, at dette selvfølgelig kan være utfordrende for den enkelte saksbehandler i Nav, for det innebærer jo at det må være en vurdering – det kan jo tenkes at det er noen ekstreme unntakstilfeller der det ikke er høvelig arbeid for den

enkelte deltaker, men svaret på det tror jeg ikke er å lage veldig detaljerte regler eller forskrifter fra Stortingets side. Svaret på det er at Nav må bruke enda mer tid på både å diskutere, drøfte og finne en god og enhetlig praksis for dette, derav også det vi har lagt inn i tildelingsbrevet til etaten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [14:07:46]: Regjeringen viser til, og det står også i svarbrevet fra regjeringen, at det er få saker i Trygderetten knyttet til dagpengemottakere som ikke vil ta arbeid på grunn av religiøse reservasjoner – som om det liksom er Trygderetten som skal være retningsgivende. Men hvis vi legger Trygderetten til grunn, hvor mange saker må det være i Trygderetten for at statsråden hadde støttet dette forslaget?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [14:08:16]: Eksemplet med Trygderetten er bare for å belyse at dette sannsynligvis ikke er en veldig stor problemstilling, men det betyr jo ikke at det ikke er en viktig og aktuell problemstilling, og derfor har Stortinget også diskutert det før. Jeg tror egentlig uenigheten her ikke dreier seg om prinsippet. Det dreier seg om – for å eksemplifisere på en litt annen måte – at hvis man har en regel som sier at du skal ikke stjele, som vi kjenner fra bl.a. Den gode bok, behøver man jo ikke lekse opp absolutt alle tingene man ikke skal stjele, fra hårfønere til penger til din nestes asen. Da holder det å ha et overordnet, generelt prinsipp. Så må jo nøkkelen i god forvaltning være at man har mest mulig likebehandling. Det er vanskelig å detaljstyre hvilke skjønnsvurderinger som skal ligge der, men det som er mulig å si, er at det skal praktiseres konsekvent og strengt, og det er også viktig at man ikke har en generell rett til å reservere seg verken av ideologiske eller av religiøse grunner når man er dagpengemottaker.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [14:09:18]: Jeg takker for svaret. Jeg likte spesielt historien om Den gode bok, for siden jeg kommer fra Sørlandet, er det relevant. Men jeg fikk allikevel ikke svar på saken når det gjelder Trygderetten. La oss nå si at dette hadde vært et utbredt problem, og det hadde vært mange saker i Trygderetten. Hadde statsråden da støttet forslaget?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [14:09:41]: For det første må jeg si at det ikke var tilfeldig at Den gode bok-eksemplet kom til en representant fra Sørlandet. Men, hypotetisk, hvis det viser seg at dette vokser frem som et stort problem, og så kommer det beskjed fra førstelinjen i Nav, som sitter og behandler dette, at her har vi et problem, vi ser at dette vokser, vi trenger en klargjøring av regelverket, selvfølgelig skal vi da gå inn på en praktisk og pragmatisk måte og se om det trengs noe ekstra. Men det er jo ikke det som er utgangspunktet her. Her peker det vi vet så langt, etter beste vitende, mot at vi har et overordnet regelverk som sier at det finnes ingen generelle grunner til å reservere seg. Du kan ikke si at jeg er vegetarianer og vil ikke servere kjøtt, eller jeg er muslim og vil ikke servere svin, eller jeg er kristen avholdsmann og vil ikke servere alkohol eller jobbe et sted hvor det serveres alkohol. Da er også dette en unødvendig presisering.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Erlend Wiborg (FrP) [14:11:01] (komiteens leder): Dette er en litt underlig debatt å følge, for hvis kart og terreng ikke stemmer, bør man endre kartet. Det er også sånn at selv om noen sier at jorden er flat, er den ikke flat. Alle sier at man her er enig i intensjonen, men hvis alle er enig i intensjonen, er det jo underlig at forslaget til Fremskrittspartiet blir nedstemt.

Man hører flere snakke om at det finnes noen unntak, at det kan være grunner til at man ikke skal. Representanten Per Olaf Lundteigen mente at det er viktig å ta hensyn til at vi er forskjellige, og at det må være høvelig arbeid. For Fremskrittspartiet er denne saken veldig enkel. Hvis du takker nei til arbeid av religiøse eller ideologiske grunner, har du ikke rett til støtte fra skattebetalerne. Mange her legger opp til at det er dagpenger dette skal gjelde, men for Fremskrittspartiet vil det gjelde alle offentlige ytelser, både kommunale og statlige.

Så hevder man at det er et lite problem. Ja, men uavhengig av om det er veldig mange eller veldig få, er det greit å slå fast hvilken praksis vi ønsker at det skal være. Det at skattebetalere i Norge skal betale folk for ikke å jobbe på grunn av at de har takket nei til jobb av religiøse eller ideologiske grunner, hører ikke hjemme.

Vi vet at selv Nav-kontorene har forskjellig praksis, så det er tydeligvis ikke så åpenbart her. Ja, Nav-kontorene har forskjellig praksis, og som min gode kollega Meininger Saudland sa så godt: Religionsviter Ragnhild Laird Iversen har vist at problemet eksisterer. Da mener jeg det er veldig spesielt at stortingsflertallet her i dag har en berøringsangst istedenfor å slå fast det helt åpenbare prinsippet, at hvis du ikke har jobb i Norge, må du faktisk ta den jobben du blir tilbudt, sånn at du kan være selvforsørgende. Det holder ikke å skylde på religiøse eller ideologiske grunner for å takke nei til en jobb og samtidig forvente at skattebetalerne skal finansiere ditt liv.

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

Sak nr. 9 [14:13:41]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Solfrid Lerbrekk, Torgeir Knag Fylkesnes, Nicholas Wilkinson og Freddy André Øvstegård om å styrke retten til heltid (Innst. 202 S (2020–2021), jf. Dokument 8:38 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Margret Hagerup (H) [14:14:31] (ordfører for saken): Jeg vil starte med å takke komiteen for godt samarbeid om et stadig tilbakevendende, men viktig, tema. Ofte snakker vi om kvinners rett til å jobbe i hele stillinger, men det handler også om hvilke tjenester vi vil ha, og kvaliteten på disse. Små stillinger kan virke negativt på tjenestekvaliteten når omfanget er stort, og hele, fulle stillinger sikrer en større kompetanse i utførelse av arbeidet.

Det er gledelig at deltidsandelen blant sysselsatte kvinner har falt markert siden første halvdel av 1980-tallet, og at kvinner over 30 år, særlig med høyere utdanning, nå jobber mindre deltid.

Faste, hele stillinger gir en lønn å leve av og trygghet i hverdagen. Komiteen er samstemt i at vi ønsker en høyere andel heltid, men vi er ikke enige om virkelighetsbeskrivelsen og virkemidler.

Jeg vil i det videre redegjøre for Høyres ståsted.

Det meste av deltidsarbeidet i Norge er frivillig. Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at kun rundt 10 pst. av de som jobbet deltid i 2019, gjorde det ufrivillig. Ikke alle arbeidstakere kan jobbe fulltid eller ønsker å jobbe fulltid, og deltidsstillinger kan være et alternativ som sikrer at de får delta i arbeidslivet. Noe deltid oppstår også som følge av rettigheter som arbeidstakere har, som rett til redusert stilling, rett til fritak fra nattarbeid og tariffavtaler med større begrensninger i helgearbeid.

Mye er allerede gjort for å fremme mer heltid. Siden 2005 har det vært en rett for deltidsansatte å øke sin stilling framfor at det blir gjort nyansettelser, og i 2019 kom en lovendring som presiserer at en også kan ha fortrinnsrett til del av en stilling. I 2014 ble det krav om at arbeidsgiver skal drøfte behovet for deltidsstillinger med de tillitsvalgte, og at Arbeidstilsynet skal føre tilsyn med at dette overholdes. Videre ble det innført rett for deltidsansatte til stilling tilsvarende faktisk arbeidstid, og uenighet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker kan nå bringes inn for rask avklaring i Tvisteløsningsnemnda. I 2015 ble det åpnet for at partene lokalt enklere kunne avtale langvakter opp til 12,5 timer, ved adgang til å arbeide flere søn- og helligdager etter hverandre. Dette gjør at turnusene i større grad går opp, og det gir et bedre tjenestetilbud gjennom flere hele stillinger.

Styrking av en heltidskultur har vært en forutsetning for bedre kvalitet på helsehjelpen, økt pasientsikkerhet og bedre pasientoppfølging, både i sykehus og i den kommunale helse- og omsorgstjenesten.

Vi skal derfor fortsette å stimulere til at virksomhetene i størst mulig grad benytter seg av hele, faste stillinger. Partene i arbeidslivet og partssamarbeidet lokalt har et viktig ansvar, og vi er glad for at det er enighet blant partene om å jobbe holdningsbasert med dette for å finne gode løsninger. For dette handler om både kultur og struktur, og det fordrer at man klarer å finne de gode løsningene lokalt. Skal vi ha de gode tjenestene som vi alle ønsker, fordrer det hele, faste stillinger.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [14:17:39]: Jeg vil takke forslagsstillerne for å løfte en viktig debatt. Altfor mange jobber ufrivillig deltid i Norge. Ufrivillig deltid rammer den enkelte, men også samfunnet. Personer i små stillinger forteller om uforutsigbarhet og en evig logistikk med ekstravakter.

Norge er helt avhengig av å ha flere i jobb dersom vi skal ha råd til å finansiere det økte velferdsbehovet i årene som kommer. Det innebærer at vi må skape flere jobber, vi må få flere i arbeid, men vi må også få flere som jobber deltid, over i heltid.

Heltid handler om trygghet for den enkelte, men også om kvalitet i tjenestene. Hele, faste stillinger bidrar til trygghet og forutsigbarhet ikke bare for den ansatte, men også for brukere. For en kort stund siden kunne vi lese om 47 år gamle Martine Hægland som jobber som helsefagarbeider i Tønsberg kommune. Hun har en stillingsprosent på 62,11. For å spe på inntekten har hun tatt ekstravakter på et sykehjem i nabokommunen, men nå tar hun kun vakter i Tønsberg fordi hun synes det er dårlig smittevern å jobbe flere steder. Hun går glipp av inntekt, og hun står i et etisk dilemma.

Syv av ti helsefagarbeidere jobber deltid, og hver fjerde ansatt jobber flere steder for å få en inntekt å leve av. Flere sykehjem har hatt smitte og dødsfall blant beboere i løpet av pandemien, og flere steder har smit-

ten dessverre kommet inn med ansatte. Pandemien viser oss at det er livsviktig å få på plass hele, faste stillinger.

Arbeiderpartiet mener det er nødvendig med lovendringer for å styrke retten til heltid. Hvis vi vinner valget i år, vil Arbeiderpartiet invitere partene inn til en storstilt heltidssatsing. Vi vil sammen finne de gode, forpliktende løsningene, for vi ser at dette er et reelt problem.

Det er forskjell på partiene når det kommer til kampen mot deltid. I merknadene til saken skriver Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti at de mener vi har et godt regelverk som legger til rette for en heltidskultur i norsk arbeidsliv. Syv av ti helsefagarbeidere som jobber deltid, taler for seg selv.

Arbeiderpartiet er langt fra fornøyd. Vi må gjøre mer, og vi krever og trenger en lovendring. Med det vil jeg ta opp forslaget Arbeiderpartiet er inne i i saken.

Presidenten: Representanten Elise Bjørnebekk-Waagen har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [14:20:50]: Jeg tror alle her er enige om at hele, faste stillinger skal være hovedregelen i norsk arbeidsliv. Det gir en lønn å leve av og trygghet i hverdagen. Og de som ønsker å jobbe mer enn de gjør, der hvor de jobber ufrivillig deltid, bør kunne få jobbe mer. Det er mange færre som jobber deltid nå enn tidligere, og økningen i fulltidsansatte har vært markant. Det er en tydelig samfunnstrend. Men jeg kjøper ikke argumentasjonen om at all deltid er ufrivillig. Hvis man mener det, mener man jo at 25 pst. av den norske arbeidsstokken blir tvunget til å jobbe deltid, mot sin vilje. Det hadde jo vært helt absurd.

I mine år i arbeidslivet før jeg kom på Stortinget, jobbet jeg både heltid og deltid. Riktignok var det i offentlig sektor jeg jobbet deltid. I kommunen er det lokalpolitikerne som bestemmer hvor mange og hvor store stillinger man skal ha, men hvem er det som styrer de aller fleste kommunene i dette landet? Det er ikke Fremskrittspartiet, eller regjeringspartiene, for den saks skyld. Fremskrittspartiet har tre ordførere i dette landet. De aller, aller fleste kommunene styres nettopp av de rød-grønne selv.

Så er det ikke sånn at alle i dette landet jobber i en stor bedrift med hundrevis av ansatte hvor det er enkelt å få heltid. Da jeg jobbet i butikk før jeg kom på Stortinget, og det er ikke mer enn fire år siden, var vi 2,7 årsverk i den butikken, og det er umulig – det går rett og slett ikke an, uansett hvordan du vrir og vender på det – å få 2,7 årsverk til å gå opp i 100-prosentstillinger. Og det går i hvert fall ikke an å få det til å gå opp hvis man i tillegg legger strenge begrensninger på hvordan man skal jobbe – om det er kveld, om det er helg, osv. En av de beste måtene å få ned deltid på, er større fleksibilitet rundt arbeidstid og turnus, som bl.a. Fremskrittspartiet har lyst til å ha.

Fremskrittspartiet er også tydelig på at vi ønsker å ha frivillig heltid. Derfor har vi vært med på flere grep som gjør at flere kan jobbe heltid om de ønsker det – med endringer i arbeidsmiljøloven, og ved at man har forrang framfor nyansatte. Vi har også satt i gang en reform, Leve hele livet, hvor det er mulighet for å prøve å ut forskjellige turnusordninger, osv.

Til slutt vil jeg si at det er viktig at kommunene, som er den største arbeidsgiveren, og hvor mange jobber deltid, kartlegger og jobber for at man der hvor det er flere som ønsker å jobbe heltid, eller jobbe i en større stillingsprosent, får den muligheten.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:23:45]: Først vil jeg understreke at for dem som er lønnsmottakere, har deltidsarbeid vært en naturlig tilpasning for mange, og det kommer det til å være for mange. Det er noe vi trenger, og det er noe arbeidstakerne er interessert i. Det vi imidlertid diskuterer her, er ufrivillig deltid. Ufrivillig deltid er noe annet. Det gir en uforutsigbar arbeidsinntekt. Det gir et uforutsigbart arbeid, slik det fungerer, og det blir utrygghet.

Det er mange bransjer med ufrivillig deltid. Det er i renhold, hotell, uteliv og helse- og omsorgssektoren. Ufrivillig deltid innenfor renhold, hotell og uteliv er noe vi bl.a. må møte med en bevisst satsing på en sterkere fagorganisering i de bransjene. Det er en skremmende lav fagorganisering innenfor hotell- og reiselivssektoren. I de store turistområdene i mitt hjemfylke, Buskerud, er det altfor svak fagorganisering. Jeg reiser rundt og appellerer til at de som er ledere i bedriftene, må stimulere til fagorganisering. Det er også i deres interesse at det er mer på stell.

For de folkevalgte er ufrivillig deltid i helse- og omsorgssektoren det store. Det er riktig at Fremskrittspartiet har bare tre ordførere. Senterpartiet har langt over 100, og derfor har vi et mye større ansvar. Jeg kan forsikre om at Senterpartiets folkevalgte i kommunene, i samarbeid med kommuneledelsen og de tillitsvalgte i fagforeningene, arbeider for å realisere en heltidskultur, ikke minst innenfor helse og omsorg – altså mindre ufrivillig deltid.

For andre fagfolk som har døgnturnus, er ikke dette med ufrivillig deltid et stort spørsmål. Innenfor politiet er det, så langt jeg har fått greie på, rimelig på stell. Så det er noe spesielt med helse- og omsorgssektoren, som har døgnkontinuerlig drift, og som vi virkelig må ta tak i.

Skal vi få større framgang i dette arbeidet – for det er riktig, som har blitt sagt, at dette er en gjenganger – kreves det både tydeligere lovregler, politisk og admi-

nistrativ overbevisende vilje til å gjøre det samt, ikke minst, tillitsfullt samarbeid og sterk oppslutning fra fagforeningsledere og ansatte på alle plan, slik at turnusarbeid kan gjennomføres med flere ansatte i heltidsjobb. Det krever altså en felles virkelighetsforståelse, grundig planlegging og nødvendige faglige og økonomiske ressurser til tjenesten, bl.a. en bedre grunnbemanning.

Men jeg vil appellere til fagforeningene om å være med i dette arbeidet. Fagforbundet har gjort en god jobb. Jeg ønsker at også Sykepleierforbundet skal bli sterkere med, slik at de også kan bidra til en sterkere heltidskultur. Det skal ikke stå på Senterpartiet.

Solfrid Lerbrekk (SV) [14:27:05]: Retten til heiltid har lenge vore ei kampsak for Sosialistisk Venstreparti. Det er i enkelte sektorar meir vanleg med deltid enn med heiltid, og det er sånn sett eit strukturelt samfunnsproblem. Dei sektorane der dette problemet er størst, er hotell og restaurant, butikk, oppvekst, og helse- og omsorgssektoren. Dette er stort sett kvinnedominerte sektorar, og dermed vert det òg eit strukturelt likestillingsproblem.

For å gje eit litt meir konkret bilete av problemet kan me setja søkjelyset på ein sjukeheim og eit fengsel. På denne sjukeheimen florerer det av deltidstilsette, men i fengselet er det stort sett berre heiltidstilsette. Far min jobbar i fengsel, og han seier at han ikkje kan spørja om å gå ned til 80 pst. stilling, sjølv om han er 67 år, for det er ingen andre i fengselet som gjer det.

Det er vanskeleg å sjå andre årsaker til at det er sånn på desse arbeidsplassane enn at den eine er kvinnedominert og den andre er mannsdominert. Dette er sjølvsagt strukturar som sit godt gjennom mange år. Den eine plassen er det veldig vanleg med heiltid, den andre plassen er det veldig vanleg med deltid, og sånn sett går dette inn i vanane til folk og òg i leiinga. Dette har sett sine spor i haldningane.

Haldningsendring er som kjent eit langtidsprosjekt, men det må begynna ein plass. I mange år no har det vorte forsøkt teke tak i på kommunalt nivå, i fagforeiningar og i prosjekt. Dette har vist nokon resultat, det er sant, men det går for seint. Det er på tide at loven gjer seg meir gjeldande i arbeidet med å få bukt med deltidsproblemet. Difor har me fremja dette forslaget.

Eg ser i innstillinga at fleire av partia gøymer seg bak at det berre er ufrivillig deltid som er eit problem. Det er i aller høgste grad feil. Det er deltidsorganiseringa av arbeidet som er eit problem. Då vil eg spørja: Korleis har desse partia tenkt å definera kva som er ufrivillig og frivillig deltid? Dersom ein tilsett takkar nei til høgare stillingsprosent på grunn av at jobben på sjukeheimen er altfor tung, det er for mykje løfting, sjukefråværet er for høgt, og det er for få på jobb når det trengst fleire – ja, dei spring stort sett ein halvmaraton kvar einaste vakt – er dette då ufrivillig eller frivillig deltid?

Ingjerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

Torill Selsvold Nyborg (KrF) [14:30:23]: Forslagsstillarane legg til grunn at fleire arbeider deltid enn heiltid i Noreg. Det stemmer ikkje. Her må vi skilja mellom dei som ønskjer å arbeida deltid. Det gjeld eit stort tal studentar, pensjonistar, personar med redusert funksjonsevne og til og med småbarnsfamiliar, som kan velja at den eine er heime i redusert stilling ein periode. Noko heilt anna er det med dei som ønskjer seg fulltidsstilling, men som berre får tilbod om redusert jobb.

Andelen ufrivillig deltid utgjer ca. 10 pst. av dei deltidstilsette, altså ikkje 10 pst. av alle tilsette, men av dei deltidstilsette, som igjen utgjer 25. pst. av arbeidstokken. Det vert difor misvisande når dette vert framstilt som eit stort problem i alle bransjar. Det som er ei reell utfordring, og som vi må sjå nærare på, er dei sektorane der deltidsstillingar er særleg nytta, som t.d. helse- og omsorgssektoren, som har vore nemnd her fleire gonger. Løysinga er ikkje å gjera det forbode med deltidsstillingar i alle sektorar, men å auka talet på heiltidsstillingar i bransjar som nettopp helse- og omsorgssektoren. Dette er stillingar som inngår i eit turnussystem, og det krev god planlegging når ein skal setja opp ein arbeidsplan for fleire hundre eller tusen tilsette, samstundes som verksemda må sørgja for tilstrekkeleg bemanning med naudsynt kompetanse til kvar tid. Det lèt seg gjera i Nordsjøen, men det er ikkje gjennomført ved helseinstitusjonane våre. Det må det verta.

Det er utruleg viktig å leggja til rette for heiltidskultur, noko som også er nedfelt i Granavolden-plattforma, og som er grunnlaget for Kristeleg Folkepartis politikk i regjeringa. Faste stillingar er viktig for å behalda kompetente arbeidarar, for redusert sjukefråvær og for å styrkja pensjonsoppteninga. Det vart i 2019 innført ein fortrinnsrett for deltidstilsette ved utlysing av heiltidsstillingar. Det er også innført ein rett for deltidstilsette til stillingar tilsvarande den faktiske arbeidstida. I 2015 endra regjeringa dessutan arbeidsmiljølova, slik at det vart mogleg å avtala lange vakter i helgene. Det vart løyvd 23 mill. kr i statsbudsjettet for 2020 til utvikling av gode modellar nettopp for å forbetra kompetanse og kontinuitet i omsorgstenestene. Dette er i tråd med Leve hele livet-reforma, som vi har høyrt om tidlegare i dag, og som gjer det mogleg å testa ut turnusordningar nettopp for å auka talet på heiltidsstillingar. Også Kompetanseløftet vil vera med og bidra til det.

Vi håpar at dei regionale helseføretaka også vil gjera sitt for å ordna opp i desse problema.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [14:33:45]: Det er viktig at vi legger til rette for en heltidskultur i arbeidslivet. Tallene viser at vi er på rett vei. Vi er på ingen måte i mål, men andelen deltidsansatte har gått ned i nesten alle aldersgrupper de siste 15 årene.

Regjeringen er opptatt av å redusere bruken av deltid og at det etableres en heltidskultur bl.a. i helse- og omsorgstjenesten. Derfor har kollega Bent Høie stilt krav til de regionale helseforetakene om at arbeidet med utviklingen av en heltidskultur skal videreføres.

Vi har nylig lansert Kompetanseløft 2025, der målet bl.a. er å sikre at den kommunale helse- og omsorgstjenesten og den fylkeskommunale tannhelsetjenesten har tilstrekkelig og kompetent bemanning. For å nå disse målene har helse- og omsorgsministeren invitert Norsk sykepleierforbund, Fagforbundet, Delta og KS til deltakelse i et nytt samarbeidsforum. Forumet vil bl.a. drøfte problemstillinger knyttet til heltid og deltid. De samme partene samarbeider også om et FoU-prosjekt som i 2020–2021 skal kartlegge utlysningspraksis i kommunal helse- og omsorgssektor for å se hvordan man kan lykkes med å utlyse flere heltidsstillinger.

For å styrke og klargjøre rettighetene til dem som faktisk ønsker og kan jobbe mer, har regjeringen vedtatt flere endringer i arbeidsmiljøloven de senere årene. For deltidsansatte er fortrinnsretten til utvidet stilling styrket fremfor at det blir gjort nyansettelser i virksomheten, og deltidsansatte har også rett til å utvide stillingen sin tilsvarende faktisk arbeidstid.

Jeg mener at rammeverket vi har i arbeidsmiljøloven, er godt. Fremfor nye regler mener jeg det er viktig å jobbe videre med de mange gode prosessene som er iverksatt for å styrke heltidskulturen i arbeidslivet. Vi skal fortsatt være pådrivere for å få virksomhetene til i størst mulig grad å benytte seg av hele, faste stillinger og bruke de verktøyene som er gitt. Partene i arbeidslivet, og partssamarbeidet lokalt, har et viktig ansvar.

Til slutt vil jeg minne om at vi ikke må glemme at ikke alle kan eller ønsker å arbeide heltid. For unge under utdanning eller for dem som ellers ville ha falt ut av arbeidslivet, kan deltid være det alternativet som gjør at de kan være i arbeid. Derfor er det viktig, som flere har gjort her, å presisere at det er uønsket deltid vi vil komme til livs.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [14:36:15]: Det har vært brukt litt forskjellige tall her om hva som er uønsket deltid. Men det er viktig å fokusere på de områdene der problemene er størst. I kommunene ser vi at hele 33 pst. oppgir at de ønsker å jobbe mer – de jobber ufrivillig deltid. Vi skal ikke kamuflere problemet med tall som viser en større sektor.

Det går sakte, veldig sakte, selv om det går riktig vei. I Norge vil vi mangle 18 000 helsefagarbeidere i 2035, og vi vil mangle 28 000 sykepleiere. Vi vet altså at vi kommer til å mangle arbeidskraft. Samtidig vet vi at det som venter nyutdannede, i en del tilfeller er små stillingsbrøker og uforutsigbarhet. Venter regjeringen på at andelen heltid skal fikse seg selv, og hvordan skal man da møte behovet for arbeidskraft?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [14:37:19]: Nei, vi venter ikke på det. Som flere andre har nevnt i sine innlegg her, er også arbeidsmiljøloven endret i flere runder. Senest i 2019 trådte en lovendring i kraft for å styrke retten til heltid eller større stilling for dem som er deltidsarbeidende, og som ønsker å jobbe mer.

Jeg er i og for seg enig med representanten i at det kan være litt misvisende når man bruker SSBs arbeidskraftundersøkelse, som viser at om lag 10 pst. av dem som jobbet deltid i 2019, gjorde det ufrivillig, for i noen sektorer, særlig i helse- og omsorgssektoren i kommunene, er det langt flere. Det vet vi. Da er det også viktig å si at regjeringens standpunkt ikke er at nå er vi ferdig – snarere tvert imot. Vi må gjøre mye mer. Men da er det også viktig å understreke at de som har makten i kommunene – inkludert de kommunene hvor Høyre har ordfører, det er dessverre ikke så mange lenger – har en veldig viktig jobb å gjøre, sammen med partene i arbeidslivet.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [14:38:22]: Det er jeg helt enig med statsråden i. Samtidig kan ikke regjeringen lene seg tilbake og peke på kommunene og partene i arbeidslivet. Staten som tredje part er viktig og må være med og dra lasset. Regjeringens mantra er å skape mer, men med hele stillinger hadde vi skapt mer. Innen helsesektoren hadde vi kunnet gi mer omsorg og mer trygghet. Finansdepartementet har tidligere svart at hele det beregnede inndekningsbehovet i statsbudsjettet ville vært løst dersom alle som i dag jobber deltid, gikk over til heltidsstillinger. Nå er selvfølgelig ikke det sannsynlig, siden det er en del som jobber frivillig deltid, men det gir likevel et riktig bilde. Når vi vet dette – hvordan har regjeringen råd til å lene seg tilbake og ikke gjøre mer for å få ned andelen ufrivillig deltid?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [14:39:16]: Uten at det er basert på en nøyaktig beregning, vil jeg si at jeg er enig i 99 pst. av representantens replikk. Det er bare spørsmålet og påstanden om at regjeringen lener seg tilbake, jeg ikke er enig i. Jeg har akkurat i mitt innlegg sagt noe om alle tiltakene, sagt noe om hvilke lovendringer som har vært i arbeidsmiljøloven – altså den

juridiske veien. Jeg har sagt noe om prosjekter sammen med partene, hvor også kommunesektoren er inkludert. Jeg er helt enig i at hvis vi f.eks. skal løse det store bemanningsbehovet vi har i pleie- og omsorgssektoren, er det å ha flere heltidsstillinger helt avgjørende. Så er det noen særegne utfordringer også innen pleie- og omsorgssektoren, bl.a. fordi man har helgejobbing, som igjen gjør at det kan være mer utfordrende for kommunene. Men jeg mener at mange kommuner for lenge har gjemt seg bak dette. Det er mange kommuner i Norge – for øvrig med forskjellig flertall, også kommuner hvor Arbeiderpartiet styrer – som viser at det mulig å få til flere heltidsstillinger, og det vil regjeringen være med på.

Solfrid Lerbrekk (SV) [14:40:27]: Eg vil gjerne stilla statsråden dette spørsmålet sidan Høgre er eit av partia som i innstillinga definerer berre ufrivillig deltid som eit problem. Eg vil då utfordra på definisjonen av ufrivillig deltid.

Dersom ein tilsett takkar nei til høgare stillingsprosent på grunn av at ho ikkje orkar, at jobben er for tung – la oss seia at dette er på ein sjukeheim, der dei tilsette spring ein halvmaraton på kvar einaste vakt – er dette frivillig, eller er det ikkje det? Hadde statsråden sjølv orka å springa ein halvmaraton kvar dag på jobb i ein 100-prosentstilling, som veldig mange damer i helse- og omsorgssektoren føler at dei gjer?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [14:41:16]: La meg forsøke å svare stykkevis. For det første: Når man skal se på hva som er ufrivillig deltid på individnivå, er den letteste måten å spørre ansatte i virksomheten, enten den er kommunal eller noe annet, om de har lyst til å jobbe mer. Så har man funnet ut hva som er ufrivillig deltid og ikke.

Punkt to: I dette tilfellet, hvis man har perspektivet fra arbeidstakeren, er det først og fremst ufrivillig deltid som er et problem. For samfunnet kan også frivillig deltid være et problem. Jeg har sagt noe om at det er viktig at vi har et samfunn hvor også noen kan jobbe deltid, enten av hensyn til familie eller fordi de kanskje ikke har full arbeidsevne. Men det er klart at hvis man jobber deltid, selv om det er frivillig, taper man pensjonsrettigheter, f.eks., og man står dårligere rustet i fremtiden, ikke minst hvis man skulle bli alene. Det er et valg flere kvinner enn menn tar, og det rammer da også kvinner hardere.

Det står ganske godt beskrevet i AKU-undersøkelsen hva som er utgangspunktet for definisjonen av ufrivillig deltid. Det er strengt definert. (Presidenten klubber.) Jeg har ikke tid til å utdype det nå, siden presidenten klubber.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Margret Hagerup (H) [14:42:43]: Jeg vil benytte anledningen til å takke for en god debatt. Jeg var også saksordfører for denne saken da vi hadde den i forrige runde. Det er en viktig debatt, som har pågått i 20 år, som noen sa her.

Under Arendalsuka i fjor var jeg på en debatt om heltid og deltid der Fafo var med. Representanten fra Fafo sa at nå har vi snakket i 20 år om hvordan vi skal få flere kvinner ut i arbeidslivet, det har ikke skjedd noe, og kanskje må vi snakke mer om kvaliteten i tjenestene.

Stiftelsen SOR var involvert innenfor psykisk helsevern på 2000-tallet, og da skjedde det en endring i arbeidstidsordningen og kulturen der som kanskje kan være til etterfølgelse.

Det er interessant å høre SV snakke om de fengselsansatte, for det var jo press fra de fengselsansatte som gjorde at en fikk endringer i arbeidsmiljøloven i 2015 som gjorde det enklere å ha både søndagsarbeid og helgearbeid. Det var også noe som møtte hindringer, men nå ser vi at det fungerer veldig godt. Det fungerer også godt i kommuner og på sykehjem der de benytter seg av denne anledningen. Dette stemte venstresiden imot den gangen, men vi er selvfølgelig villige til å diskutere hvordan vi kan gjøre dette på en bedre måte.

Jeg vil henvise til Moland og Bråthen fra Fafo, som i 2019 så på kommuner for å se hvordan en kunne løse nettopp dette med heltidskultur. Moland har jobbet med dette i mange år og er veldig opptatt av dette området. Det var også han som mente at vi burde snakke mer om kvaliteten i tjenestene. De så på åtte kommuner i relasjon til dette prosjektet. Alle kommunene begrunnet prosjektet sitt med en heltidskultur, med behovet for en bedre drift, bedre tilgang til og bruk av kompetente medarbeidere, bedre tjenestekvalitet og arbeidsmiljø og økt evne til å møte nye tjenesteutfordringer. De gjorde følgende funn:

> «Tjenestesteder som benytter samarbeidsturnus og langvakter både helg og hverdag, har færre arbeidstakere som er slitne og flere som er involverte i arbeids- og arbeidstidsplanleggingen. Dette forsterker jobbengasjementet, samtidig som det blir lettere å tilpasse arbeidstiden til familie- og fritidsaktiviteter.»

Jeg vil avslutte med det jeg sa i mitt forrige innlegg: Skal vi ha gode tjenester i framtiden, trenger vi flere hele og faste stillinger.

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

Sak nr. 10 [14:45:05]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Solfrid Lerbrekk og Nicholas Wilkinson om å sikre hjelpestønad for barn under langvarige sykehusopphold (Innst. 201 S (2020–2021), jf. Dokument 8:44 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Kristian Tonning Riise (H) [14:45:55] (ordfører for saken): Jeg vil begynne med å takke forslagsstillerne i saken og komiteen for samarbeidet.

Det er tverrpolitisk enighet om at samfunnet skal stille opp for dem som har ekstrautgifter knyttet til barn med store omsorgs- og pleiebehov, og det er en helt reell problemstilling SV tar opp i denne saken knyttet til trekk i grunn- og hjelpestønad som følge av langvarige sykehusopphold og den merbelastningen det fører til for familien. Det er et viktig mål å redusere de utfordringene foreldre til barn med behov for sammensatte tjenester har i møte med hjelpeapparatet.

Som det framgår av svaret fra statsråden, er dette også en problemstilling man har vært kjent med, og som det ble varslet at regjeringen i utgangspunktet hadde tenkt å komme tilbake til i forbindelse med likeverdsreformen, der nettopp ivaretaking og inkludering av pårørende er et viktig innsatsområde. Vi må legge til rette for at alle familier skal kunne skape trygge rammer rundt livene sine, og at pårørende skal få støtte, veiledning og avlastning ved behov. Nå kommer det imidlertid også som en konkret bestilling fra Stortinget i denne saken, som en enstemmig komité stiller seg bak, og det lever Høyre helt fint med.

Så er det ikke noe poeng i å legge skjul på at vi har hatt noen betenkeligheter underveis i denne saken slik den er formulert i forslaget fra SV. Det har ikke så mye å gjøre med de prinsipielle sidene av saken, men dreier seg mer om praktiske sider ved hvordan denne konkrete bestillingen til regjeringen skal rammes inn, eksempelvis hvilke merutgifter som skal dekkes av grunnstønaden ved sykehusopphold, sammenlignet med den individuelle vurderingen som også gjøres i dag, eller hvorvidt hjelpestønadssatsen skal være fast under sykehusoppholdets varighet uavhengig av om pleien økes eller reduseres, eller om den skal kunne revurderes, og hva som i så fall skal være kriteriene for å få rett til de forskjellige satsene.

Disse betenkelighetene framgår tydelig av våre merknader i saken, men vi har samtidig valgt å stille oss bak den enstemmige innstillingen:

> «Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige lovforslag for å sørge for at barn under 18 år ikke trekkes i grunn- eller hjelpestønad som følge av langvarige sykehusopphold.»

Det er derfor en tydelig prinsipiell beskjed Stortinget gir i dag, og så regner vi med at problemstillingene knyttet til innrammingen vil bli kyndig behandlet av regjeringen.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [14:48:36]: Jeg vil takke forslagsstillerne for å fremme denne saken.

Gjennom organisasjonen Løvemammaene har vi blitt kjent med familier som har fått urimelige tilbakebetalingskrav fra Nav etter at barnet deres har vært innlagt mer enn tre måneder på sykehus. For Arbeiderpartiet er det ingen tvil: Loven må endres. Vi kan ikke være bekjent av at familier og barn skal miste økonomisk støtte fordi barnet er innlagt mer enn tre måneder på sykehus.

I statsrådens svarbrev til komiteen står det:

> «En sykehusinnleggelse vil normalt medføre at foreldrenes tilsyn og pleieoppgaver overfor barnet blir endret og/eller redusert.»

Det er en virkelighetsbeskrivelse som foreldre av syke barn ikke kjenner seg igjen i. De som står tett på familiene, vet at pleiebehovet ikke reduseres. Belastningen øker for alle. Camilla Rindahl fra Løvemammaene sier det så godt:

> «Det er vanskelig å forklare hvor mye det kreves av foreldre å stå i en slik situasjon over tid. Det handler om å gi alt hele tiden, hele døgnet. Sykepleiere og leger går av vakt – det gjør ikke foreldrene. Det finnes ikke noe vaktskifte, bare dager og netter som glir over i den neste.»

Et sykehusopphold er ikke en avlastning. Det er en urimelig begrunnelse for at et barn skal miste den økonomisk støtten som hjelpestønad er.

Det er verdt å merke seg at i en del av tilfellene er årsaken til at sykehusoppholdet forlenges, at vi som fellesskap i velferdstjenestene ikke har klart å mobilisere de nødvendige tjenestene for at barnet kan få komme tilbake til hjemmet sitt eller til kommunen. Man blir straffet fordi det offentlige bruker tid.

Regjeringen har hatt flere anledninger til å ta standpunkt i saken. I svar på skriftlig spørsmål sier statsråden at han vil «ikke foreslå en endring av reglene om hjelpestønad». Allikevel går en enstemmig komité i dag inn for å be regjeringen om å endre loven. Det er bra og helt

nødvendig. Jeg forventer at regjeringen følger opp vedtaket straks.

Presidenten: Da tar Stortinget en pause i debatten for å votere.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget går først til votering over gjenstående saker på dagsorden nr. 46 fra torsdag den 4. februar, som er sakene nr. 4–6.

Votering i sak nr. 4, debattert 4. februar 2021

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om demokratisk forankring av Norges arbeid i FNs sikkerhetsråd (Innst. 178 S (2020–2021), jf. Dokument 8:39 S (2020–2021))

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

– forslagene nr. 1 og 2, fra Petter Eide på vegne av Sosialistisk Venstreparti
– forslag nr. 3, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt

Ved en inkurie ble Fremskrittspartiet i innstillingen stående som forslagsstillere til forslag nr. 1.

Det voteres over forslag nr. 3 fra Rødt. Forslaget lyder:

> «Stortinget ber regjeringen framlegge et politisk totalregnskap over de stemmebytteavtaler og andre typer forpliktelser eller forståelser som er påløpt i forbindelse med kampanjen for Norges sete i Sikkerhetsrådet.»

Votering:

Forslaget fra Rødt ble med 85 mot 2 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.06)

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

> «Stortinget ber regjeringen orientere Stortinget om de stemmebytteavtaler og andre typer mellomstatlige forpliktelser eller forståelser som er inngått i forbindelse med kampanjen for Norges sete i Sikkerhetsrådet.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 80 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.26)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

> «Det opprettes en midlertidig ordning etter modell av Europautvalget om foreleggelse av saker av viktighet for Norge, med varighet så lenge Norge er medlem av FNs sikkerhetsråd. Ordningen har til hensikt å sikre offentlig debatt, demokratisk forankring og legitimitet til regjeringens politikk i Sikkerhetsrådet.»

Fremskrittspartiet, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 65 mot 21 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.47)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen, ut over den faste årlige utenrikspolitiske redegjørelse for Stortinget, om å avholde en åpen redegjørelse som omhandler norske satsingsområder og sentrale saker som har vært og kan antas å komme til behandling i Sikkerhetsrådet i den tiden Norge er medlem av rådet. Det bes også om at disse tema inngår i den faste årlige utenrikspolitiske redegjørelse.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

II

Dokument 8:39 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om demokratisk forankring av Norges arbeid i FNs sikkerhetsråd – vedtas ikke.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt var varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 78 mot 7 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.32)

Votering i sak nr. 5, debattert 4. februar 2021

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om ratifikasjon av tillegg til Roma-vedtektene om straffeforfølgelse av folkerettsstridig angrepskrig og kriminalisering av folkerettsstridig angrepskrig i norsk straffelov (Innst. 164 S (2020–2021), jf. Dokument 8:63 S (2019–2020))

Presidenten: Under debatten er satt fram to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Petter Eide på vegne av Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag til ratifikasjon av Roma-vedtektenes tillegg om aggresjonsforbrytelse (Kampala-tillegget).»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om en ny bestemmelse i straffeloven kapittel 16 som kriminaliserer angrepskrig, i tråd med Kampala-tillegget til Roma-vedtektene.»

Det voteres alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:63 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om ratifikasjon av tillegg til Roma-vedtektene om straffeforfølgelse av folkerettsstridig angrepskrig og kriminalisering av folkerettsstridig angrepskrig i norsk straffelov – vedtas ikke.

Presidenten: Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 80 mot 7 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.42)

Votering i sak nr. 6, debattert 4. februar 2021

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Petter Eide, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen og Marius Meisfjord Jøsevold om sikring av politiressurser til arbeid med voldtekt og vold i nære relasjoner (Innst. 148 S (2020–2021), jf. Dokument 8:71 S (2019–2020))

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt fire forslag. Det er forslagene nr. 1–4, fra Petter Eide på vegne av Sosialistisk Venstreparti.

Det voteres over forslag nr. 2. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere et styringsverktøy i politiet som inkluderer bruk av måltall for politiets arbeid med vold i nære relasjoner.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 81 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.18)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1, 3 og 4, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre en finansieringsmodell gjennom tildelingsbrevet til Politidirektoratet, hvor det sikres øremerking av midler til etterforskning av anmeldt familievold, voldtekt i nære relasjoner og seksualovergrep mot barn i nære relasjoner.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere spesialiserte team ved hvert politidistrikt, som utelukkende arbeider med vold i nære relasjoner.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide kapasiteten for tilrettelagte avhør med etablering av flere barnehus.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 80 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.07)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen sørge for at verktøyene PATRIARK og SARA er tilstrekkelig implementert i politidistriktene, at de faktisk er i bruk, og at politibetjentene har mottatt tilstrekkelig opplæring.

Presidenten: Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

Voteringstavlene viste at det ble avgitt 45 stemmer for innstillingen og 42 stemmer mot.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.43)

Presidenten: Her tror jeg det er noe feil. Er det noen som har noen bekjennelser?

Himanshu Gulati (FrP) (fra salen): Ja, jeg stemte feil.

Presidenten: Det bør være et par til. Jeg tror vi tar voteringen en gang til.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 45 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.25)

Presidenten: Sakene nr. 7 og 8 var interpellasjoner.

Stortinget går da til votering over sakene 1–7 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 9. februar 2021

Stortingets vedtak til lov om endringar i deltakartloven og havressurslova (endringer i kvotesystemet) (Lovvedtak 64 (2020–2021), jf. Innst. 190 L (2020–2021) og Prop. 137 L (2019–2020))

Presidenten: Sak nr. 1 er andre gangs behandling av lovsak og gjelder lovvedtak 64.

Det foreligger ingen forslag til anmerkning. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved andre gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Votering i sak nr. 2, debattert 9. februar 2021

Stortingets vedtak til lov om endringer i energiloven m.m. (endringer om funksjonelt skille for nettforetak) (Lovvedtak 65 (2020–2021), jf. Innst. 183 L (2020–2021) og Prop. 25 L (2020–2021))

Presidenten: Sak nr. 2 er andre gangs behandling av lovsak og gjelder lovvedtak 65.

Under debatten har Ketil Kjenseth satt fram et forslag på vegne av energi- og miljøkomiteen.

Forslaget lyder:

«Stortinget behandlet 4. februar 2021:

Lov om endringer i energiloven m.m. (endringer om funksjonelt skille for nettforetak)

Stortinget besluttet:

Lovvedtaket bifalles ikke.

Anmerkning:

Lovens tittel antas å skulle lyde:

lov om endringer i energiloven (endringer om funksjonelt skille for nettforetak)

Romertall I antas å skulle lyde:

I

I lov 29. juni 1990 nr. 50 om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. gjøres følgende endringer:

§ 4-1 annet ledd nr. 10 oppheves.

§ 4-7 skal lyde:

§ 4-7. (Krav om funksjonelt skille)

Personer i ledelsen i nettforetak kan ikke delta i ledelsen i foretak som driver annen virksomhet innenfor det integrerte foretaket.

Morselskap eller kontrollerende eier i det integrerte foretaket skal ikke gi instrukser til nettforetak om den daglige driften eller om avgjørelser vedrørende utbygging eller oppgradering av nettet. Dette er ikke til hinder for overordnet styring med nettforetakets økonomiske rammer.

Kravene i første og annet ledd gjelder ikke for nettforetak med 10 000 eller færre nettkunder.

Departementet kan gi dispensasjon fra hele eller deler av kravet til funksjonelt skille.

Departementet kan gi forskrift om funksjonelt skille.

Romertall II antas å skulle lyde:

II

Loven trer i kraft straks.»

Votering:

Forslaget fra energi- og miljøkomiteen ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Anmerkningen til lovvedtak 65 er dermed bifalt.

Lovvedtaket, med den vedtatte anmerkning, vil bli ført opp til tredje gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 3, debattert 9. februar 2021

Stortingets vedtak til lov om midlertidige endringer i smittevernloven (oppholdssted under innreisekarantene) (Lovvedtak 66 (2020–2021), jf. Innst. 184 L (2020–2021) og Prop. 62 L (2020–2021))

Presidenten: Sak nr. 3 er andre gangs behandling av lovsak og gjelder lovvedtak 66.

Det foreligger ingen forslag til anmerkning. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved andre gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Votering i sak nr. 4, debattert 9. februar 2021

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger norsk arbeidsrettslig lovgivning, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 og Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre Wizz Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping (Innst. 194 S (2020–2021), jf. Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021) og Dokument 8:83 S (2020–2021))

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 32 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–12, fra Øystein Langholm Hansen på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 13–16, fra Øystein Langholm Hansen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 17 og 18, fra Øystein Langholm Hansen på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 19–25, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 26–32, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt

Det voteres over forslagene nr. 26–29 og 32, fra Rødt.

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen pålegge Wizz Air å stanse sine innenriks flygninger i Norge, fordi de bryter med ILO-konvensjon nr. 87 om foreningsfrihet og beskyttelse av organisasjonsretten.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bruke eierskapet i Avinor til å nekte Wizz Air å bruke Avinors flyplasser, så lenge Wizz Air ikke lar ansatte organisere seg og inngå tariffavtale.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utelukke Wizz Air som leverandør av tjenestereiser for ansatte i staten.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å bruke det statlige eierskapet til å jobbe for at Wizz Air utelukkes som leverandør av tjenestereiser for ansatte i statlig eide selskaper.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Lufthavndrift AS med mål om å kjøpe dem ut av avtalen om drift av Haugesund lufthavn Karmøy.»

Arne Nævra (SV) (fra salen): President! SV skal støtte alle forslagene fra Rødt.

Presidenten: Ja vel.

Votering:

Forslagene fra Rødt ble med 81 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.24)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 31, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen inkludere grove eller systematiske krenkelser av arbeidstakerrettigheter som kriterium for observasjon og utelukkelse fra Statens pensjonsfond utland, og ta inn retten til å føre kollektive forhandlinger og henvisning til ILO-konvensjon nr. 87 om foreningsfrihet og beskyttelse av organisasjonsretten som grunnlag for Statens pensjonsfond utlands etiske retningslinjer for investeringer.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Rødt ble med 80 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.44)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 30, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen forsikre seg om at kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår og retten til å inngå norsk tariffavtale etterleves for Wizz Airs ansatte på innenriks flygninger i Norge.»

Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Rødt ble med 71 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.06)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 19 og 25, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede løsninger for å skjerme kortbanenettet og strekninger mellom Nord- og Sør-Norge mot prisøkning på flybilletter, og komme tilbake til Stortinget med en sak senest i revidert nasjonalbudsjett 2021, der det blant annet skal vurderes:

å pålegge Avinor å fjerne startavgiften på flyplasser med 30 pst. rabatt i dag og dekke inn inntektstapet gjennom tilsvarende økte avgifter på de andre flyplassene.

å fjerne flypassasjeravgiften for flygninger med flytyper under 20 tonn og dekke provenytapet ved å øke av avgiften på øvrige flygninger.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre norske arbeidsplasser, kompetanse og samfunnskritisk infrastruktur i norsk luftfart gjennom statlig eierskap. Eierskapet skal målrettet bli brukt til å sikre norske arbeidsplasser og seriøsitet i norsk luftfart samt redusere klimautslipp og bygge en grønn luftfartsindustri. Eierskapet skal ut over det ha som mål å sikre flytrafikken i de delene av landet hvor det ikke finnes miljøvennlige alternativ.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 81 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.26)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 20–24, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å innføre en «frequent flyer levy» eller «air miles duty» i norsk luftfart. Utredningen skal inneholde en vurdering av hvordan en slik avgift kan differensieres mellom hhv. utenriksflyvninger, innenriksflyvninger og flyvninger på kortbanenettet.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for å sikre nødvendige investeringer for å redusere utslippene i norsk luftfart generelt gjennom satsing på nullutslippsteknologier. Planen må beskrive hvordan dette kan bidra til å gi Norge en ledende industriell rolle i utviklingen av nullutslippsløsninger for fremtidens luftfart.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innrette alle tiltak som gjelder infrastruktur på flyplassene, avgifter, insentiver og annet med mål om at kortbanenettets fly skal være utslippsfrie innen 2030.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i alle forhandlinger med flyselskaper om økonomisk støtte sette betingelser om utslippskutt av klimagasser og at den norske modellen for arbeidslivet følges.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å opprette kompetanseoverføringsprogrammer og jobbsikringsprogrammer, for eksempel etter modell fra tidligere etablerte bransjeprogrammer, for ansatte i norsk luftfart og aktivt inkludere fagforeningene i dette arbeidet.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 79 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.46)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 17 og 18, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal luftfartsstrategi i form av en stortingsmelding med utgangspunkt i Luftfartsutvalgets anbefalinger i NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede om det kan settes en minstepris for flybilletter etter modell fra Østerrike, som minst skal dekke selskapets kostnader for transport av en passasjer, og komme tilbake til Stortinget med en sak på egnet måte.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 34 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.08)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 13 og 15, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen raskt legge fram en kompensasjonsordning for flyselskap med norsk driftstillatelse.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Norwegian med sikte på å finne løsninger som kan redde selskapets norske arbeidsplasser og sikre selskapets rutetilbud i og til/fra Norge.»

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 52 mot 35 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.24)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 16, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Avinor kompenseres for inntektsbortfallet fra flytrafikken som følge av reiserestriksjoner i tilknytning til virusutbruddet.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

Voteringstavlene viste at det ble avgitt 49 stemmer for forslaget og 37 stemmer mot.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.43)

Ketil Kjenseth (V) (fra salen): President! Jeg stemte feil.

Elin Rodum Agdestein (H) (fra salen): President! Jeg stemte også feil.

Presidenten: Da tar vi voteringen om igjen.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 51 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.21)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 3 og 8, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram tiltak som sikrer et godt flytilbud i hele Norge, og som bidrar til at flyselskaper med norsk driftstillatelse kan videreføre ansvarlig drift. En kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse må bidra til å sikre norske arbeidsplasser og drift med norske lønns- og arbeidsvilkår.»

Forslag nr. 8 lyder

«Stortinget ber regjeringen sikre at Avinor-modellen videreføres for drift og videreutvikling av lufthavner i hele landet.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 46 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.44)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1, 2, 4–7 og 9–12, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det i forbindelse med nye krisetiltak rettet mot norske flyselskaper blir stilt krav som styrker selskapenes forpliktelser når det gjelder arbeidet mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Dette innebærer:

- krav om faste stillinger med direkte ansettelser og støtte til fagorganisering av arbeidstakere
- et påbud om ansattkontrakter med tydelig definert hjemmebase som definerer arbeidsgiveransvaret, for alle selskaper som flyr inn til Norge
- tydelig avvisning av bruk av bekvemmelighetsflagg
- en forskriftsendring som stopper muligheten for å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide tiltak som stanser utviklingen av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i luftfartssektoren, for å hindre at lønns- og arbeidsvilkårene utvikler seg til en potensiell sikkerhetsrisiko.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for en luftfart som er preget av sunn og rettferdig konkurranse på like vilkår tuftet på den norske modellen, herunder:

- faste stillinger med direkte ansettelser og krav om at flyselskaper som flyr i Norge, aksepterer fagorganisering

- tydelige hjemmebaseregler som klart definerer arbeidsgiveransvaret

- hindre bruk av bekvemmelighetsflagg

- reversere forskriftsendringen som gjør det mulig å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk

- en målsetting om å forby «pay to fly» internasjonalt.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Luftfartstilsynet har nødvendige ressurser og virkemidler til å ivareta et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten.

Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet må gjennomføre tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge, og gjennomføre flere uanmeldte tilsyn for å kunne avdekke om det forekommer brudd på regelverket.

Videre bes regjeringen sørge for at grenseoppgangen mellom tilsynene tydeliggjøres.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige innkjøpere av innenlands helikoptertjenester stiller strengere flysikkerhetskrav.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen forberede en lovgivning som gjør det mulig å kreve at norsk arbeidslovgivning med tariffavtaler skal legges til grunn ved utlysing av anbud på FOT-rutene, også etter overføring til fylkeskommunalt ansvar, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor sørge for at konkurranseutsetting av drifts- og beredskapstjenester stanses.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor tydeliggjøre at virksomhetsoverdragelse legges til grunn ved skifte av underleverandører innen luftfartens bakketjenester etter samme mal som for andre deler av transportsektoren.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette ned et partssammensatt og hurtigarbeidende utvalg som gjennomgår og foreslår tiltak for satsing på utvikling av alternative drivstoffløsninger for luftfarten for å kutte i klimagassutslipp, herunder avansert biojetdrivstoff, alternative energikilder og elektrifisering av luftfarten i Norge.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen undersøke alle muligheter for handlingsrom i EØS-avtalen for å stanse flyselskapers virksomhet i Norge når deres virksomhet medfører brudd på den norske arbeidsretten eller har store distriktsmessige eller miljømessige konsekvenser i strid med norsk politisk målsetting.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 45 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.12)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 14, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en kriseplan for norsk luftfart som skal vare ut 2021.»

Fremskrittspartiet og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble bifalt med 49 mot 38 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.33)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen legge frem en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi, hvor ambisjonene er å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart.

Presidenten: Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 77 mot 9 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.14)

Videre var innstilt:

II

Stortinget ber regjeringen sørge for flyrutetilbud Oslo–Stord t/r og Oslo–Ørland t/r, enten gjennom en midlertidig løsning gjennom ordningen med FOT-ruter eller gjennom direktekjøp eller andre avtaler med flyselskapene.

Presidenten: Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Une Bastholm (MDG) (fra salen): Vi ønsker nå å stemme for.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 87 mot 0 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.03)

Videre var innstilt:

III

Dokument 8:50 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger norsk arbeidsrettslig lovgivning – vedtas ikke.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 46 mot 40 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.30)

Videre var innstilt:

IV

Dokument 8:57 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart – vedtas ikke.

V

Dokument 8:58 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 – vedtas ikke.

VI

Dokument 8:83 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre Wizz Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping – vedtas ikke.

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

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 44 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.53)

Votering i sak nr. 5, debattert 9. februar 2021

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Sivert Bjørnstad, Silje Hjemdal og Roy Steffensen om å fjerne kommuners rett til å kreve inn piggdekkgebyr på riksvei (Innst. 198 S (2020–2021), jf. Dokument 8:60 S (2020–2021))

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

– forslag nr. 1, fra Tor André Johnsen på vegne av Fremskrittspartiet
– forslag nr. 2, fra Bengt Fasteraune på vegne av Senterpartiet

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

> «Stortinget ber regjeringen endre forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr slik at det ikke kan innføres piggdekkgebyr for gjennomgangstrafikk utenfor bykjernen i en kommune med piggdekkgebyr.»

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 78 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.28)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:60 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Sivert Bjørnstad, Silje Hjemdal og Roy Steffensen om å fjerne kommuners rett til å kreve inn piggdekkgebyr på riksvei – vedtas ikke.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr slik at det ikke kan innføres piggdekkgebyr på riksveier.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 71 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.19.12)

Votering i sak nr. 6, debattert 9. februar 2021

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen, Nicholas Wilkinson og Torgeir Knag Fylkesnes om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre (Innst. 195 S (2020–2021), jf. Dokument 8:79 S (2020–2021))

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

– forslag nr. 1, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
– forslagene nr. 2 og 3, fra Bengt Fasteraune på vegne av Senterpartiet

Det voteres over forslag nr. 3, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen tydeliggjøre i Førerkortveilederen at de kognitive testene kun skal benyttes ved mistanke om kognitiv svikt.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 77 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.20.15)

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

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av hvordan dagens ordning for obligatorisk helsetest for fornyelse av førerkort fungerer, og utrede om det er forsvarlig å heve aldersgrensen for obligatorisk helsetest til 85 år.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 77 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.20.35)

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

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det er gode kontrollmekanismer, slik at de som ikke er skikket til å kjøre bil, fratas førerkortet, og at dette gjøres uavhengig av alder.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 54 mot 32 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.20.56)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen fjerne kravet om obligatorisk, aldersbestemt helseattest for eldre som grunnlag for førerkort.

Presidenten: Høyre, Senterpartiet, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 47 mot 40 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.21.22)

Videre var innstilt:

II

Stortinget ber regjeringen se på muligheter for hvordan de som allerede har blitt fratatt førerkortet som følge av de kognitive testene, kan få mulighet til å få en ny vurdering av sin egnethet til å kjøre bil, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til løsning i løpet av våren 2021.

Presidenten: Høyre, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 48 mot 38 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.21.44)

Votering i sak nr. 7, debattert 9. februar 2021

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg og Gisle Meininger Saudland om å legge til rette for at flere forsøker å stå i arbeid tross helseutfordringer (Innst. 204 S (2020–2021), jf. Dokument 8:29 S (2020–2021))

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

– forslagene nr. 1 og 2, fra Solfrid Lerbrekk på vegne av Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti
– forslag nr. 3, fra Gisle Meininger Saudland på vegne av Fremskrittspartiet
– forslagene nr. 4 og 5, fra Solfrid Lerbrekk på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres over forslagene nr. 4 og 5, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om utvidelse av beregningsgrunnlaget for uføretrygd, der det legges til grunn gjennomsnittlig inntekt i de tre beste av de siste ti årene.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at uføre får samme fribeløpsgrense som de som har en VTA-plass.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 79 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.22.32)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om utvidelse av beregningsgrunnlaget for uføretrygd, der man eksempelvis legger til grunn gjennomsnittlig inntekt i de fem beste av de siste ti årene, for å gi incitamenter til å forsøke redusert stilling før en vurderer avklaring mot uføretrygd.»

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

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 63 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.23.20)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak

vedtak:

Dokument 8:29 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg og Gisle Meininger Saudland om å legge til rette for at flere forsøker å stå i arbeid tross helseutfordringer – vedtas ikke.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslagene nr. 1 og 2, fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede modeller for å gi bedre insentiv til å forsøke redusert stilling før en vurderer avklaring mot uføretrygd.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en mulighet for å kunne ha en lavere grad enn 50 pst. uføretrygd.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 63 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.24.09)

Sak nr. 11 [15:24:22]

Referat

1. (238) Lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvistene mellom Parat/YS og NHO og Fagforbundet/

LO og NHO i forbindelse med hovedtariffoppgjøret 2020 (Prop. 80 L (2020–2021))
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.

2. (239) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski og Lars Haltbrekken om statlig vern av Ekebergsletta (Dokument 8:102 S (2020–2021))
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
3. (240) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jenny Klinge, Sandra Borch og Emilie Enger Mehl om kompensasjon på grunn av lovforbud med tilbakevirkende kraft (Dokument 8:103 S (2020–2021))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
4. (241) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marit Arnstad, Aud Hove, Siv Mossleth og Willfred Nordlund om reetablering av høyere utdanning på Nesna (Dokument 8:101 S (2020–2021))
Enst.: Sendes utdannings- og forskningskomiteen.

Man fortsatte behandlingen av

sak nr. 10 [15:24:49]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Solfrid Lerbrekk og Nicholas Wilkinson om å sikre hjelpestønad for barn under langvarige sykehusopphold (Innst. 201 S (2020–2021), jf. Dokument 8:44 S (2020–2021))

Presidenten: Stortinget går dermed tilbake til debatten i sak nr. 10.

Første taler er Gisle Meininger Saudland.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [15:25:24]: Dette er en viktig sak, ikke bare for dem det gjelder, men fordi det rører ved noe større i oss. Det norske velferdssamfunnet er bygd opp rundt at de som trenger ekstra hjelp, får det hvis de har behov. Så er det legitime politiske diskusjoner om hvor omfattende velferdssamfunnet skal være, og det er helt greit, men for meg handler dette om noe helt annet. Det handler om hva vi vet er riktig, og om hvordan vi vil at det skal være i Norge i 2021.

Det å ta vare på de svakeste, syke barn, handler ikke om høyre- eller venstresiden i norsk politikk. Det handler om å legge det som for staten er relativt små beløp, på bordet og si at vi skal opptre anstendig. Samfunnet skal opptre sånn som vi ønsker at vi selv ville bli møtt hvis vi var i den situasjonen. Da er jeg ikke i tvil om at Stortinget gjør det som er riktig, i dag.

Grunn- og hjelpestønad skal gi en økonomisk kompensasjon for å dekke nødvendige ekstrautgifter på bakgrunn av varig sykdom, skade eller lyte. Det betyr at foreldre til barn med store omsorgsbehov får en ekstra støtte. Vi synes alle her at det er rett. Men når barn er innlagt for langtidsopphold, risikerer man å miste denne støtten, for da sier man at medlemmets hjelpebehov blir ivaretatt av det offentlige. Selv om man etter folketrygdloven kan miste retten til grunn- og hjelpestønad, har det ikke blitt praktisert før, men konsekvensen er at man risikerer å miste hjelpestønad jo større hjelpebehovet er, fordi man er på sykehus, noe som reelt sett og egentlig ikke er noen avlastning.

Jeg er av den oppfatning at et sykehusopphold ikke er avlastende. Jeg kan egentlig ikke under noen omstendighet se hva som er avlastende med det. Mange foreldre er fortvilet. De bor på sykehuset sammen med barna. Noen sier opp jobben, noen blir syke selv.

Hvis man ikke stiller opp for dem som åpenbart trenger det, for barn og foreldre i den mest sårbare situasjonen, vil det være en fallitterklæring for verdens rikeste land. Jeg kan ikke se for meg noe mer underlig enn at et land som har 10 000 mrd. kr på bok og oljepenger flommende inn, sender en faktura til foreldre med syke barn på sykehus, med avsender Statens innkrevingssentral. Alvorlig talt – jeg tror de fleste av oss får vondt i magen bare ved tanken. Men heldigvis sier et samlet storting nei til det i dag.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [15:28:12]: Jeg vil først takke SV for deres utrettelige arbeid for å ta opp regelverket som er viktig for foreldre med alvorlig syke barn. SV har vært i front på det tidligere og greier nå å lykkes nok en gang.

Jeg vil være helt kort. Høyre og Kristelig Folkeparti trakk motstanden mot forslaget gjennom komiteens behandling da det ble klart at regjeringa ville bli nedstemt i saken. Jeg la merke til at representanten Tonning Riise sa at regjeringa lever godt med det. Ja, jeg håper virkelig regjeringa lever godt med at en fikk en enstemmig innstilling.

Jeg vil bare legge vekt på at merknadene som Høyre har lagt fram, i stor grad er beholdt. Det er merknader som «se nærmere på enkelte sider av hjelpestønaden», «ta stilling til en rekke andre problemstillinger» og til slutt «krever nærmere avklaring» når det gjelder lov, kostnad og prinsipper. Jeg vil for protokollen si at disse merknadene ikke kan hensyntas i regjeringas videre arbeid med å realisere forslaget, for merknadene fra Høyre er ikke dekkende for Stortingets flertall. Stortingets flertall støtter fullt og helt, uten forbehold, det som er forslaget fra SV.

Solfrid Lerbrekk (SV) [15:30:00]: I dag er ein god dag for familiar som er avhengige av hjelpestønaden når ungane deira er innlagde på sjukehus. I dag vedtek

Stortinget samrøystes SV sitt forslag om at alvorleg sjuke barn som er langvarig innlagde på sjukehus, ikkje skal verta trekte i hjelpestønaden. Hjelpestønaden er ein stønad som vert gjeven til familiane som pleier og tek vare på sjuke ungar, og som har nokså tunge pleie- og omsorgsoppgåver på sjukehus. Han er viktig for familiane som er heilt avhengige av at ordningane er tilpassa deira behov, og at velferdsstaten stiller opp for dei som treng det aller, aller mest.

Det vert i dag opplevd som ei straff for nokon å ha så sjuke barn, fordi dei har ungar som er innlagde på sjukehus over lang tid, samtidig som dei mottek eit tilbakebetalingskrav frå Nav på mange tusen kroner fordi dagens lovverk er urettferdig og tillèt Nav å gjera det. Det er dei aller mest sårbare blant oss som treng det vedtaket Stortinget gjer i dag. Dei som allereie har tunge oppgåver og mykje ansvar frå før av, treng at me fjernar noko av den ekstra belastinga i kvardagen som me gjer i dag.

Sårbare familiar som har alvorleg sjuke ungar som er innlagde på sjukehus i meir enn tre månadar, må òg ha moglegheita og retten til å kunna ta vare på ungane sine og samtidig klara seg økonomisk med dei utgiftene dei har månad for månad. Det er opp til oss som politikarar, som er ansvarlege for å leggja til rette for dette.

I denne saka er det veldig gledeleg at regjeringa omsider har snudd, etter at dei sjølve gjekk ut i media og sa at dei ikkje kom til å gjera det. Regjeringa meinte fyrst at ungane får avlasting på sjukehus og difor ikkje har behov for hjelpestønaden. For dei det gjeld, er verkelegheita ei heilt anna enn det regjeringa gjekk ut med då. Pleieoppgåvene vert gjerne fleire og tyngre med innlegging, det fører med seg meir ansvar og fleire bekymringar, og samtidig har ein ofte søsken heime som òg krev sitt.

Det er godt at eit samla storting i dag kan vera einige om at sjukehusinnlegging for desse alvorleg sjuke ungane ikkje er avlasting, og at det er ei sjølvfølgje at me skal lytta til familiane og Løvemammaenes kamp for betre rettar for desse familiane.

Torill Selsvold Nyborg (KrF) [15:33:14]: Å oppleva at eins eige barn er alvorleg sjukt eller skada, er i seg sjølv ei påkjenning for den nære familien. Det å vita at ein får stønad til å dekkja dei ekstra utgiftene ein har i samband med pleie og tilsyn, er svært viktig i ein slik situasjon. Det gjev økonomisk tryggleik for familiar med store omsorgs- og pleiebehov.

Dagens ordning, der ein ikkje mistar støtte i tilfelle der opphaldet på sjukehus eller institusjon er kortare enn tre månader, viser seg å ikkje treffa i alle tilfelle. Målet med støtta er å dekkja faktiske ekstrakostnader. For å kunna gjennomføra dette i praksis har ein valt ein tremånadersregel som skulle skilja kortvarige opphald frå langvarige. Det var berre for dei langvarige opphalda ein såg føre seg at ekstrautgifter for pleie og omsorg ville verta overtekne av institusjonen.

Dette er eit sentralt tema i likeverdsreforma, som regjeringa arbeider med no, der nettopp familiar med store omsorgsbehov står sentralt. Når saka om hjelpestønad under sjukehusopphald likevel kjem opp før dette arbeidet er ferdig, er det fordi vi har sett at unntaket knytt til langvarige sjukehusopphald ikkje fungerer etter intensjonen for alle.

Mange barn som er innlagde på sjukehus eller institusjon, treng i stor grad same pleie og omsorg frå foreldra der som heime. Dette vil sjølvsagt variera ut frå kva alder barnet har, tilstand og kor alvorleg sjukdomen er. Likevel ser vi at det vert for generelt og enkelt å konkludera med at ingen barn treng pleie og omsorg utover det institusjonen kan tilby. Bemanninga på det enkelte sjukehuset eller den enkelte institusjonen vil variera og kan vera avgjerande for kva ekstra behov det er nødvendig å dekkja. I tillegg gjev det stor tryggleik for barna at mor og far er til stades i ein vanskeleg livssituasjon. Det gjev også tryggleik å vita at den økonomiske stønaden ikkje fell bort dersom opphaldet viser seg å gå utover tre månader.

Kristeleg Folkeparti er difor svært glad for at ein samla komité har stilt seg bak dette forslaget, som sikrar denne gruppa tryggleik under svært krevjande omstende, som det er å ha eit sjukt eller skada barn.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [15:35:58]: Forslaget vi diskuterer i dag, gjelder hjelpestønad og grunnstønad. Hjelpestønad gis til personer som trenger særskilt tilsyn og pleie på grunn av varig sykdom eller skade, slik at de kan betale en privatperson for tilsynet og/eller pleien.

Det kan gis forhøyet hjelpestønad til barn under 18 år ved særlig behov for tilsyn og pleie, og der stønaden gir barnet bedre muligheter til å bli boende i familiehjemmet.

Grunnstønaden skal dekke bestemte løpende ekstrautgifter som følge av varig sykdom, skade eller lyte.

Det er nå en samlet komité som ber regjeringen fremme de nødvendige lovforslag for å sørge for at barn under 18 år ikke trekkes i grunn- eller hjelpestønad som følge av langvarige sykehusopphold. Det skal jeg selvfølgelig følge opp på egnet måte.

Foreldre til barn med behov for sammensatte tjenester har mange utfordringer, også i møte med hjelpeapparatet. Jeg er helt enig i at det er viktig at familiene til barn med behov for sammensatte tjenester har gode, trygge og forutsigbare rammer for sine liv.

Som noen av representantene har nevnt, arbeider regjeringen med en likeverdsreform. Målet med likeverdsreformen er nettopp at familier og barn med behov for sammensatte tjenester skal få oppleve et samfunn som stiller opp og har bruk for alle. Et av formålene med likeverdsreformen er bedre koordinering og sammenheng mellom de ulike ordningene og tjenestene til foreldre til barn med behov for sammensatte tjenester. I forbindelse med likeverdsreformen er det også naturlig å diskutere en del av ordningene vi har for å avlaste familiene, både med tjenester og økonomisk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [15:38:09]: Et flertall i komiteen ber regjeringen om å endre loven, men hvordan loven endres, og hvordan dette gjøres i praksis, har stor betydning. Statsråden sa selv at han vil følge opp på egnet måte.

I brevet til komiteen skriver statsråden at dersom selve satsen skal kunne revurderes, må det avklares om det skal stilles krav til den faktisk utførte pleien. Av det kan man forstå det sånn at regjeringen ønsker at Nav skal kunne kontrollere om foreldrene er der og faktisk gir barna sine denne omsorgen. Det virker på meg helt urimelig.

Hvilke signaler mener statsråden dette sender til familier med alvorlig syke barn? Er det sånn at regjeringen ønsker å følge opp på den måten, ved at man får et slags rapporteringsregime for foreldre som er på sykehuset med sine syke barn?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [15:39:10]: Når statsråder svarer stortingskomiteene, er ikke poenget bare å si hva statsråden mener, poenget er også å opplyse en sak. Det betyr å peke på forskjellige praktiske problemstillinger og valg som stortingsflertallet enten må gjøre eksplisitt – det gjør man oftest gjennom merknader – eller som man må gi signaler om eller overlate til regjeringen å ta.

Så kan jeg si hva som er mitt utgangspunkt for dette. Utgangspunktet, opprinnelig, er at vi jobber med en større likeverdsreform, og at det kan være flere forskjellige støtteordninger som det er naturlig å se i sammenheng. Men når ikke bare et flertall, men en enstemmig komité, har sagt dette, er det noe vi må gjennomføre, og vi må gjøre det på en enkel og ubyråkratisk måte. Da er det også sånn at det i merknadene fra komiteen vil være noen veiledninger til regjeringen.

Jeg har ikke noe ønske om å innføre et nitid kontrollsystem. Poenget her er vel at vi skal gjøre det enklere for foreldrene, ikke vanskeligere.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [15:40:14]: Det høres ut som gode signaler. Jeg håper og forutsetter at regjeringen følger opp i de baner.

Denne saken er egentlig ganske spesiell, for ut fra de tilbakemeldingene vi har fått, virker det som om det har vært en praksisendring – at loven har vært der hele tiden, men at Nav har begynt å praktisere det annerledes.

Er statsråden kjent med at det har vært en praksisendring i Nav, og om de praksisendringene er en bestilling?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [15:40:50]: Nå må jeg svare sånn at det blir ordentlig, og da må jeg også ta høyde for at det har vært en annen statsråd i tre måneder: Jeg er ikke kjent med at det har vært beordret eller bestilt noen praksisendring fra Nav. Men noen ganger er det slik at Nav har praksisendringer, og det kan også være tilfellet i denne saken. Det kan også være en av grunnene til at en enstemmig komité nå sier at her må man endre regelverket, sånn at man ikke får en avkorting eller mister hjelpestønaden hvis man er mer enn tre måneder på sykehus.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed over.

Flere har heller ikke bedt om ordet til sak nr. 10.

Dermed er sakene på dagens kart ferdigbehandlet. Ber noen om ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.42.

Svanemerket trykksak, 2041 0654