



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 65 · 8. april
Sesjonen 2020–2021

Møte torsdag den 8. april 2021 kl. 10

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 65):

1. Stortingets vedtak til lov om gjennomføring av internasjonale sanksjoner (sanksjonsloven) (Lovvedtak 81 (2020–2021), jf. Innst. 290 L (2020–2021) og Prop. 69 L (2020–2021))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i EØS-vareloven (gjensidig godkjenning av varer mv.) (Lovvedtak 82 (2020–2021), jf. Innst. 294 L (2020–2021) og Prop. 71 LS (2020–2021))
3. Stortingets vedtak til lov om endringer i arbeidsmiljøloven (lovens anvendelse for yrkesdykking og losing) (Lovvedtak 83 (2020–2021), jf. Innst. 282 L (2020–2021) og Prop. 68 L (2020–2021))
4. Stortingets vedtak til lov om endringer i skadeserstatningsloven (kapitaliseringsrente ved utmåling av personskadeerstatning) (Lovvedtak 84 (2020–2021), jf. Innst. 280 L (2020–2021) og Prop. 73 L (2020–2021))
5. Stortingets vedtak til lov om endringer i konkursloven og panteloven mv. (registrering av konkursåpning og legalpant for boomkostninger) (Lovvedtak 85 (2020–2021), jf. Innst. 283 L (2020–2021) og Prop. 74 L (2020–2021))
6. Stortingets vedtak til lov om endringer i finansforetaksloven mv. (verdipapirisering og kreditorhierarki) (Lovvedtak 86 (2020–2021), jf. Innst. 301 L (2020–2021) og Prop. 57 LS (2020–2021), L-delen)
7. Stortingets vedtak til lov om endringer i verdipapirhandeloven og regnskapsloven mv. (periodisk rapportering og direktivgjennomføring) (Lovvedtak 87 (2020–2021), jf. Innst. 303 L (2020–2021) og Prop. 66 LS (2020–2021), L-delen)
8. Stortingets vedtak til lov om endringer i lovgjevinga som følge av innføring av kjønnsnøytral tittel på fylkesmannen (Lovvedtak 88 (2020–2021), jf. Innst. 296 L (2020–2021) og Prop. 77 L (2020–2021))
9. Stortingets vedtak til lov om språk (språklova) (Lovvedtak 89 (2020–2021), jf. Innst. 253 L (2020–2021) og Prop. 108 L (2019–2020))
10. Stortingets vedtak til midlertidig lov om endringer i valgloven og kommuneloven (tiltak for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19) (Lovvedtak 90 (2020–2021), jf. Innst. 328 L (2020–2021) og Prop. 89 L (2020–2021))
11. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2021 under Arbeids- og sosialdepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien: kompensasjon til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner og opprettelse av ordning for forhåndsgodkjenning av lokaler for karanteneinnkvartering i regi av arbeidsgiver eller oppdragsgiver) (Innst. 327 S (2020–2021), jf. Prop. 93 LS (2020–2021), S-delen)
12. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i folketrygdloven (ny ordning med forskutteringsplikt for arbeidsgiver ved kompensasjon til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner) (Innst. 326 L (2020–2021), jf. Prop. 93 LS (2020–2021), L-delen)
13. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Klimaplan for 2021–2030 (Innst. 325 S (2020–2021), jf. Meld. St. 13 (2020–2021))
14. Redegjørelse av utenriksministeren om viktige EU- og EØS-saker
15. Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2020 av 11. desember 2020 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2016/429 om smittsomme dyresykdommer og om endring og oppheving av visse rettsakter på dyrehelseområdet (dyrehelseforordningen) (Innst. 308 S (2020–2021), jf. Prop. 76 S (2020–2021))
16. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Hans Andreas Limi, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland om noen kjøretøYTEKniske forenklinger (Innst. 311 S (2020–2021), jf. Dokument 8:106 S (2020–2021))
17. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder og om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Gisle Meininger Saudland, Bård Hoksrud, Morten Stordalen og Tor André Johnsen om nedskalering av Gartnerløkka og helhetlig samferdselsplanlegging i Kristiansand (Innst. 320 S (2020–2021), jf. Prop. 95 S (2020–2021) og Dokument 8:109 S (2020–2021))
18. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Solveig Horne, Terje Halleland og Roy Steffensen om tilslutning til forskuttering av prosjektet E39 Hove-Osli og om Representantforslag fra stortingsrepresentantene

Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø og Torstein Tvedt Solberg om å legge til rette for forskuttering av utbyggingen av E39 Hove-Osli (Innst. 310 S (2020–2021), jf. Dokument 8:112 S (2020–2021) og Dokument 8:113 S (2020–2021))

19. Referat

Presidenten: Presidenten vil av smittevern hensyn 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 møte i dag – og anser det som vedtatt.

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

Representanten Mona Fagerås vil fremsette tre representantforslag.

Mona Fagerås (SV) [10:00:51]: Da vil jeg på vegne av stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Freddy André Øvstegård, Lars Haltbrekken, Karin Andersen, Eirik Faret Sakariassen og meg selv fremme et representantforslag om gratis SFO.

Videre er det et representantforslag om en mer praktisk og variert skoledag, som framsettes av stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Karin Andersen, Freddy André Øvstegård, Nicholas Wilkinson, Eirik Faret Sakariassen, Petter Eide og meg selv.

Til slutt ønsker jeg å fremme et representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Nicholas Wilkinson, Kari Elisabeth Kaski og meg selv om fullføringsrett for elever som har hatt mye fravær og digital skole grunnet covid-19.

Presidenten: Representanten Hans Andreas Limi vil fremsette to representantforslag.

Hans Andreas Limi (FrP) [10:02:00]: På vegne av stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Morten Ørsal Johansen, Helge André Njåstad, Jon Engen-Helgheim, Silje Hjemdal, Bengt Rune Strifeldt, Tor André Johnsen og meg selv vil jeg fremme et forslag om et enklere og bedre boligmarked.

Så vil jeg på vegne av stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Per-Willy Amundsen, Kjell-Børge Freiberg, Helge André Njåstad og meg selv fremme et forslag om å sikre mer forutsigbare regler for krav til sløkkevann.

Presidenten: Representanten Bjørnar Moxnes vil fremsette ni representantforslag.

Bjørnar Moxnes (R) [10:02:59]: På vegne av Rødt fremmer jeg forslag om profittfri velferd.

Jeg fremmer forslag om å erstatte helseforetaksmodellen med demokratisk styrte sykehus der pasientenes behov kommer først.

Jeg fremmer et forslag om lokalsykehusene i Innlandet.

Jeg fremmer et forslag om at Riksrevisjonen foretar en særskilt undersøkelse av anskaffelsesprosessen og grunnlaget for valg av kampflyet F-35.

Jeg fremmer et forslag om å stanse nedbygging av natur.

Jeg fremmer et forslag om å stoppe subsidielekasje og sikre økt aktivitet og arbeid i Norge.

Videre fremmer jeg et forslag om et sterkere sosialt sikkerhetsnett med varige forbedringer i dagpengeordningen.

Dernest fremmer jeg et forslag om å øke organisasjonsgraden i arbeidslivet og sikre flere fast jobb.

Til slutt fremmer jeg et forslag om å sikre bedre rammebetingelser for en slagkraftig fagbevegelse.

Presidenten: Representanten Lars Haltbrekken vil fremsette to representantforslag.

Lars Haltbrekken (SV) [10:04:18]: På vegne av stortingsrepresentantene Karin Andersen, Audun Lysbakken, Freddy André Øvstegård, Mona Fagerås, Arne Nævra og meg selv vil jeg framsette et forslag om å evakuere flere asylsøkere fra Hellas i 2021 og forsterke bistanden i Bosnia.

I tillegg vil jeg på vegne av stortingsrepresentantene Karin Andersen, Arne Nævra, Eirik Faret Sakariassen, Kari Elisabeth Kaski og meg selv framsette et forslag om nødvendige tiltak for å sikre vann og avløp.

Presidenten: Representanten Morten Stordalen vil fremsette tre representantforslag.

Morten Stordalen (FrP) [10:05:09]: På vegne av representantene Sylvi Listhaug, Kari Kjønaas Kjos og meg selv vil jeg framsette et representantforslag om å sikre at ALS-syke, demenspasienter og andre med alvorlige diagnoser får en «right to try».

Dernest vil jeg på vegne av representantene Sylvi Listhaug, Kari Kjønaas Kjos, Silje Hjemdal og meg selv fremme et forslag om nasjonale retningslinjer og meldeplikt i eldreomsorgen for å motvirke vold og overgrep mot eldre.

Til slutt vil jeg fremme et forslag på vegne av representantene Himanshu Gulati, Sylvi Listhaug, Kari Kjønaas Kjos og meg selv om å sikre at MS-pasienter får tilbud om stamcellebehandling, enten i Norge eller i utlandet, finansiert av staten.

Presidenten: Representanten Åshild Bruun-Gundersen vil fremsette et representantforslag.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [10:06:06]: Jeg har gleden av å framsette et representantforslag på vegne av representantene Morten Stordalen, Kari Kjønaas Kjos, Hans Andreas Limi og meg selv om å gi offentlig autorisasjon til naprapater, osteopater, paramedisin og logopeder.

Presidenten: Representanten Geir Pollestad vil fremsette fem representantforslag.

Geir Pollestad (Sp) [10:06:36]: På vegner av stortingsrepresentantane Marit Arnstad, Sandra Borch, Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen, Siv Mossleth, Ole André Myhrvold, Liv Signe Navarsete, Marit Knutsdatter Strand og meg sjølv vil eg leggja fram eit representantforslag om auka verdiskaping og sysselsetjing i norsk næringsmiddelindustri.

På vegner av stortingsrepresentantane Marit Arnstad, Nils T. Bjørke, Heidi Greni, Geir Adelsten Iversen, Siv Mossleth, Liv Signe Navarsete, Åslaug Sem-Jacobsen, Marit Knutsdatter Strand og meg sjølv vil eg leggja fram eit forslag om å styrkja norsk reiseliv i etterkant av koronapandemien og sikra norsk eigarskap til reiselivsbedrifter i Noreg.

På vegner av stortingsrepresentantane Heidi Greni, Siv Mossleth, Kjersti Toppe, Jan Bøhler og meg sjølv vil eg leggja fram eit representantforslag om klassifisering av el-sparkesyklar og kommunane sin rett til å regulera verksemda til el-sparkesykkelfirmaa.

På vegner av stortingsrepresentantane Geir Adelsten Iversen, Siv Mossleth og meg sjølv vil eg leggja fram eit representantforslag om å oppheva forbodet mot nydyrking av myr.

På vegner av stortingsrepresentantane Åslaug Sem-Jacobsen, Ole André Myhrvold, Sandra Borch, Siv Mossleth og meg sjølv vil eg leggja fram eit representantforslag om å satsa på norsk filmproduksjon, i Noreg.

Presidenten: Representanten Torgeir Knag Fylkesnes vil fremsette tre representantforslag.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:08:09]: På vegner av representantane Karin Andersen, Arne Nævra og meg sjølv har eg gleda av å setje fram representantforslag om å sikre rekeindustrien råstoff.

På vegner av representantane Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken og meg sjølv har eg gleda av å leggje fram forslag om etablering av MiljøFUNN.

Og til slutt: På vegner av representantane Per-Willy Amundsen, Bjørnar Moxnes, Per Espen Stoknes, Arne Nævra og meg sjølv har eg gleda av å leggje fram forslag

om å setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Noregbanen.

Presidenten: Representanten Erlend Wiborg vil fremsette et representantforslag.

Erlend Wiborg (FrP) [10:09:07]: På vegne av stortingsrepresentantene Sivert Bjørnstad, Jon Georg Dale og meg selv har jeg gleden av å fremme et representantforslag om mer uavhengighet i domstolene ved behandlingen av stillingsvern sakene.

Presidenten: Representanten Siv Mossleth vil fremsette fire representantforslag.

Siv Mossleth (Sp) [10:09:37]: På vegne av stortingsrepresentantene Kari Anne Bøkestad Andreassen, Bengt Fasteraune, Ole André Myhrvold, Sandra Borch og meg selv vil jeg fremme forslag om økte lokale ringvirkninger av verneområdene og Norges nasjonalparker.

På vegne av stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Marit Knutsdatter Strand og meg selv vil jeg fremme forslag om rekruttering av helsefagarbeidere og sykepleiere til den kommunale helse- og omsorgstjenesten.

Så vil jeg fremme forslag fra representanten Kjersti Toppe og meg selv om en forsterket innsats for å behandle beinskjørhet og forebygge brudd hos eldre.

Og så vil jeg fremme forslag fra representantene Marit Arnstad, Marit Knutsdatter Strand, Åslaug Sem-Jacobsen, Kjersti Toppe og meg selv om videre oppfølging av seksårsreformen for en bedre overgang mellom barnehage og skole og avviking av kontroversielle kartlegginger.

Presidenten: Representanten Terje Halleland vil fremsette et representantforslag.

Terje Halleland (FrP) [10:11:13]: Da vil jeg på vegne av stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Hanne Dyveke Søttar, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Gisle Meininger Saudland og meg selv fremme et representantforslag om å fjerne de statlige barrierene for økt produksjon og bruk av biogass.

Presidenten: Representanten Silje Hjemdal vil fremsette et representantforslag.

Silje Hjemdal (FrP) [10:11:43]: På vegne av Tor André Johnsen, Morten Ørsal Johansen, Helge André Njåstad, Hanne Dyveke Søttar, Bård Hoksrud, Himanshu Gulati, Morten Wold og meg selv har jeg gleden av å framsette et representantforslag om støtte til familie-eide, historiske hotell og spisesteder.

Presidenten: Representanten Sivert Bjørnstad vil fremsette tre representantforslag.

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:12:20]: På vegne av stortingsrepresentantene Bengt Rune Strifeldt, Hans Andreas Limi og meg selv ønsker jeg å fremme et forslag om et mer investeringsvennlig Norge.

På vegne av representantene Bengt Rune Strifeldt, Erlend Wiborg, Hans Andreas Limi, Himanshu Gulati og meg selv vil jeg fremme et forslag om å redusere næringslivets administrative kostnader med 20 pst. innen 2025.

Og på vegne av representantene Tor André Johnsen, Erlend Wiborg, Silje Hjemdal, Himanshu Gulati og meg selv vil jeg fremme forslag om å tillate at personer over 16 år får selge alkohol og tobakksvarer.

Presidenten: Representanten Gisle Meininger Saudland vil fremsette to representantforslag.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [10:13:17]: På vegne av stortingsrepresentantene Helge André Njåstad, Kari Kjønås Kjos, Erlend Wiborg, Himanshu Gulati og meg selv vil jeg fremme forslag om å sikre at hjelpemiddelordningen er brukerorientert.

Og på vegne av stortingsrepresentantene Helge André Njåstad, Himanshu Gulati, Hanne Dyveke Søttar, Terje Halleland og meg selv vil jeg fremme forslag om globale og nasjonale tiltak for renere hav og håndtering av plast.

Presidenten: Representanten Sigbjørn Gjelsvik vil fremsette tre representantforslag.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:14:04]: På vegne av representantene Per Olaf Lundteigen, Ole André Myhrvold, Geir Pollestad, Åslaug Sem-Jacobsen og meg selv vil jeg fremme forslag om grønt statlig investeringselskap for industri basert på grønt karbon.

På vegne av representantene Heidi Greni, Ole André Myhrvold, Marit Knutsdatter Strand og meg selv vil jeg legge fram et forslag om å styrke norske sparebanker.

Og på vegne av representantene Bengt Fasteraune, Ole André Myhrvold og meg selv vil jeg legge fram et forslag om en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området og luftfartøyvernsenter på Kjeller.

Presidenten: Representanten Christian Tybring-Gjedde vil fremsette et representantforslag.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [10:15:05]: På vegne av stortingsrepresentantene Jon Engen-Helgheim, Erlend Wiborg og meg selv ønsker jeg å fremsette et representantforslag om initiativ til å endre loven slik at

kommuner og fylkeskommuner ikke skal ha anledning til å utøve lokal utenrikspolitikk.

Presidenten: Representanten Geir Adelsten Iversen vil fremsette et representantforslag.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [10:15:39]: På vegne av stortingsrepresentantene Sandra Borch, Per Olaf Lundteigen, Siv Mossleth, Geir Pollestad, Trygve Slagsvold Vedum og meg selv vil jeg legge fram et representantforslag om å sikre at fiskerilovgivningens distriktspolitiske mål gjennomføres i praksis.

Presidenten: Representanten Nicholas Wilkinson vil fremsette fem representantforslag.

Nicholas Wilkinson (SV) [10:16:15]: På vegne av representantene Audun Lysbakken, Karin Andersen, Freddy André Øvstegård, Kari Elisabeth Kaski, Torgeir Knag Fylkesnes, Lars Haltbrekken, Eirik Faret Sakariassen og meg selv vil jeg fremme et forslag om å gjennomføre en tannhelsereform for at alle kan smile bredt, ved å likestille tannhelsetjenester med andre helsetjenester.

På vegne av representantene Freddy André Øvstegård, Mona Fagerås og meg selv vil jeg fremme et forslag om et offentlig utvalg som skal utrede et nytt opptakssystem for høyere utdanning.

På vegne av representantene Eirik Faret Sakariassen, Karin Andersen og meg selv vil jeg fremme et forslag om likhet for loven på rus, psykiatri og somatikk under innleggelse i behandlingsinstitusjoner.

På vegne av representantene Audun Lysbakken, Freddy André Øvstegård, Arne Nævra, Mona Fagerås, Eirik Faret Sakariassen og meg selv vil jeg fremme et forslag om arbeidsinkludering foran profitt og anbud i Navs tiltaksapparat.

Til slutt vil jeg fremme et forslag på vegne av stortingsrepresentantene Eirik Faret Sakariassen, Torgeir Knag Fylkesnes, Kari Elisabeth Kaski, Freddy André Øvstegård, Mona Fagerås, Karin Andersen og meg selv om å rette opp i usosiale velferdsnett.

Presidenten: Representanten Tor André Johnsen vil fremsette fire representantforslag.

Tor André Johnsen (FrP) [10:18:02]: Jeg har gleden av å legge fram flere gladsaker.

Det første er et forslag fra representantene Bård Hoksrud, Åshild Bruun-Gundersen, Terje Halleland og meg selv om å bygge enklere og billigere sykkel- og gangveier.

Det andre forslaget er fra representantene Bård Hoksrud, Åshild Bruun-Gundersen, Helge André Njå-

stad, Erlend Wiborg og meg selv om å gjøre det enklere å montere informasjonsskilt langs norske veier.

Så vil jeg legge fram et representantforslag fra Bård Hoksrud, Åshild Bruun-Gundersen og meg selv om å innføre førerkort klasse B for firehjuls motorsykkel for 16-åringer.

Den siste gladsaken er et representantforslag fra Bård Hoksrud og meg selv om å øke tillatt hastighet for mopeder.

Presidenten: Representanten Freddy André Øvstegård vil fremsette to representantforslag.

Freddy André Øvstegård (SV) [10:18:54]: Jeg vil først fremme et forslag på vegne av representantene Audun Lysbakken, Petter Eide, Arne Nævra, Karin Andersen, Nicholas Wilkinson, Mona Fagerås og meg selv om omsorg, ikke omsetning i barnevernet.

Så har jeg gleden av å fremme et forslag på vegne av representantene Karin Andersen, Mona Fagerås og meg selv om en sterk og uavhengig kulturforvaltning.

Presidenten: Representanten Per Olaf Lundteigen vil fremsette fire representantforslag.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [10:19:57]: På vegne av Kjersti Toppe og meg sjøl vil jeg sette fram et representantforslag om nødvendige endringer i venteliste-registreringen og fristbruddordningen.

Videre vil jeg på vegne av representantene Kjersti Toppe, Ole André Myhrvold og meg sjøl sette fram et forslag om verdier for den norske helsetjenesten.

På vegne av representantene Ole André Myhrvold, Jan Böhler og meg sjøl vil jeg legge fram et forslag om statlig delfinansiering av det arbeidet som Maridalens Venner i Oslo gjør for å realisere den statlig vedtatte forvaltningsplanen for Maridalen landskapsvernområde.

Til slutt vil jeg legge fram et representantforslag fra Liv Signe Navarsete, Ole André Myhrvold, Sigbjørn Gjelsvik, Nils T. Bjørke og meg sjøl om at mentorordningen i Nav utvides til å gjelde jordbruksvirksomheter som ansetter arbeidstakere bosatt i Norge.

Presidenten: Representanten Kari Anne Bøkestad Andreassen vil fremsette to representantforslag.

Kari Anne Bøkestad Andreassen (Sp) [10:21:05]: På vegne av representanten Kjersti Toppe og meg selv vil jeg legge fram et forslag om økt rekruttering av kommunepsykologer.

Dernest vil jeg på vegne av representantene Kjersti Toppe, Per Olaf Lundteigen, Ole André Myhrvold og meg selv legge fram et forslag om økt styrket nasjonal og internasjonal satsing på arbeidet mot spredning av antibiotikaresistente bakterier.

Presidenten: Representanten Terje Aasland vil fremsette to representantforslag.

Terje Aasland (A) [10:21:34]: Jeg vil på vegne av stortingsrepresentantene Rigmor Aasrud, Lise Christoffersen, Åsunn Lyngedal, Tellef Inge Mørland, Kari Henriksen og meg selv framsette et representantforslag om et pilotprogram for industri 4.0.

Jeg vil på vegne av stortingsrepresentantene Eigil Knutsen, Åsunn Lyngedal og Cecilie Terese Myrseth og meg selv sette fram et representantforslag om rettferdighet i de økonomiske krisetiltakene for næringslivet.

Presidenten: Representanten Per Espen Stoknes vil fremsette to representantforslag.

Per Espen Stoknes (MDG) [10:22:17]: Det som trengs nå, er to forslag til, særlig ett om at Norge skal få mer bærekraftig mat, økt selvforsyning og lavere kjøttforbruk.

Det andre jeg har gleden av å legge fram, er et forslag om at Norge skal kunne bli en global ledestjerne i klimaomstilling.

Presidenten: Representanten Per-Willy Amundsen vil fremsette to representantforslag.

Per-Willy Amundsen (FrP) [10:23:16]: På vegne av stortingsrepresentanten Sylvi Listhaug og meg selv har jeg den glede å fremsette et representantforslag om å gi politiet adgang til å innføre visitasjonssoner i særlig kriminalitetsutsatte områder.

Videre vil jeg på vegne av stortingsrepresentantene Solveig Horne, Kari Kjønaas Kjos, Silje Hjemdal og meg selv fremsette et forslag om å fjerne foreldelsesfristen for seksualforbrytelser rettet mot barn.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud vil fremsette to representantforslag.

Bård Hoksrud (FrP) [10:24:11]: På vegne av stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg, Christian Tybring-Gjedde, Jon Engen-Helgheim, Silje Hjemdal og meg selv har jeg gleden av å fremme forslag om å forby bruk av bompenger på sykkelvei, kollektivtrafikk og byutvikling.

På vegne av representantene Tor André Johnsen, Himanshu Gulati, Helge André Njåstad, Silje Hjemdal, Erlend Wiborg og meg selv vil jeg legge fram et forslag om å slette opparbeidet bompengegjeld.

Presidenten: Representanten Liv Signe Navarsete vil fremsette tre representantforslag.

Liv Signe Navarsete (Sp) [10:24:44]: På vegner av representantane Per Olaf Lundteigen, Åslaug Sem-Jacobsen og meg sjølv har eg gleda av å setje fram eit forslag om å utarbeide ein heilskapleg plan for Forsvaret for å nå målsetjingane som er nedfelte i FN sin Agenda for kvinner, fred og sikkerheit, lov om likestilling og forbod mot diskriminering og arbeidsmiljølova.

Dernest vil eg setje fram eit forslag på vegner av representantane Emilie Enger Mehl, Geir Adelsten Iversen og meg sjølv om å greie ut situasjonen for NH90 med mål om å finne ei løysing som sikrar Kystvakta tilstrekkeleg kapasitet av helikopter.

Til slutt vil eg setje fram eit forslag på vegner av representantane Åslaug Sem-Jacobsen, Jan Böhler og meg sjølv om statleg bidrag til istandsetjing av den gamle krigsskulen i Oslo.

Presidenten: Representanten Roy Steffensen vil fremsette tre representantforslag.

Roy Steffensen (FrP) [10:26:00]: På vegne av representantane Silje Hjemdal, Hanne Dyveke Søttar, Terje Halleland og meg selv vil jeg legge fram et representantforslag om forutsigbarhet og trygghet for petroleumsforskning.

På vegne av representantene Åshild Bruun-Gundersen, Bengt Rune Strifeldt, Morten Stordalen, Hanne Dyveke Søttar, Silje Hjemdal, Himanshu Gulati og meg selv vil jeg legge fram et representantforslag om opptrappingsplan for helseutdanningene.

På vegne av representantene Hanne Dyveke Søttar, Silje Hjemdal, Terje Halleland, Hans Andreas Limi og meg selv vil jeg legge fram et representantforslag om yrkesfagløft for verdiskaping.

Presidenten: Representanten Audun Lysbakken vil fremsette et representantforslag.

Audun Lysbakken (SV) [10:26:50]: På vegne av representantane Petter Eide, Nicholas Wilkinson, Lars Haltbrekken og meg selv vil jeg framsette et forslag om at Norge må innta en lederrolle i kampen mot dødelige autonome våpensystemer, drapsroboter.

Presidenten: Representanten Heidi Greni vil fremsette to representantforslag.

Heidi Greni (Sp) [10:27:28]: På vegne av representantane Sigbjørn Gjelsvik, Kari Anne Bøkestad Andreassen, Liv Signe Navarsete, Nils T. Bjørke, Ole André Myhrvold, Geir Pollestad og meg selv har jeg gleden av å legge fram et forslag om endring av de statlige planretningslinjene for å legge til rette for vekst og utvikling i hele Norge.

Så har jeg på vegne av representantene Per Olaf Lundteigen, Kari Anne Bøkestad Andreassen, Sigbjørn Gjelsvik, Jan Böhler, Nils T. Bjørke og meg selv gleden av å legge fram et forslag om en rettferdig boligpolitikk i bygd og by.

Presidenten: Da ville det selvfølgelig være fristende for presidenten å spørre om det skulle være noe mer før vi stenger. (Munterhet i salen.) – Det spør hun ikke om, men presidenten bekrefter at disse 79 forslagene blir 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.

Sakene nr. 1–10 er andre gangs behandling av lovsaker, og presidenten vil foreslå at sakene behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:28:49]

Stortingets vedtak til lov om gjennomføring av internasjonale sanksjoner (sanksjonsloven) (Lovvedtak 81 (2020–2021), jf. Innst. 290 L (2020–2021) og Prop. 69 L (2020–2021))

Sak nr. 2 [10:28:52]

Stortingets vedtak til lov om endringer i EØS-vareloven (gjensidig godkjenning av varer mv.) (Lovvedtak 82 (2020–2021), jf. Innst. 294 L (2020–2021) og Prop. 71 LS (2020–2021))

Sak nr. 3 [10:28:52]

Stortingets vedtak til lov om endringer i arbeidsmiljøloven (lovens anvendelse for yrkesdykking og losing) (Lovvedtak 83 (2020–2021), jf. Innst. 282 L (2020–2021) og Prop. 68 L (2020–2021))

Sak nr. 4 [10:28:52]

Stortingets vedtak til lov om endringer i skadeserstatningsloven (kapitaliseringsrente ved utmåling av personskadeerstatning) (Lovvedtak 84 (2020–2021), jf. Innst. 280 L (2020–2021) og Prop. 73 L (2020–2021))

Sak nr. 5 [10:28:52]

Stortingets vedtak til lov om endringer i konkursloven og panteloven mv. (registrering av konkursåpning og legalpant for boomkostninger) (Lovvedtak 85 (2020–2021), jf. Innst. 283 L (2020–2021) og Prop. 74 L (2020–2021))

Sak nr. 6 [10:28:52]

Stortingets vedtak til lov om endringer i finansforetaksloven mv. (verdipapirisering og kreditorhierarki) (Lovvedtak 86 (2020–2021), jf. Innst. 301 L (2020–2021) og Prop. 57 LS (2020–2021), L-delen)

Sak nr. 7 [10:28:52]

Stortingets vedtak til lov om endringer i verdipapirhandelloven og regnskapsloven mv. (periodisk rapportering og direktivgjennomføring) (Lovvedtak 87 (2020–2021), jf. Innst. 303 L (2020–2021) og Prop. 66 LS (2020–2021), L-delen)

Sak nr. 8 [10:28:52]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lovgjevinga som følge av innføring av kjønnsnøytral tittel på fylkesmannen (Lovvedtak 88 (2020–2021), jf. Innst. 296 L (2020–2021) og Prop. 77 L (2020–2021))

Sak nr. 9 [10:28:52]

Stortingets vedtak til lov om språk (språkløva) (Lovvedtak 89 (2020–2021), jf. Innst. 253 L (2020–2021) og Prop. 108 L (2019–2020))

Sak nr. 10 [10:28:52]

Stortingets vedtak til midlertidig lov om endringer i valgloven og kommuneloven (tiltak for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19) (Lovvedtak 90 (2020–2021), jf. Innst. 328 L (2020–2021) og Prop. 89 L (2020–2021))

Svein Roald Hansen (A) [10:28:55]: Det gjelder lovvedtak 87, hvor det under behandlingen ble en språklig unøyaktighet i en av paragrafene.

På vegne av finanskomiteen vil jeg derfor foreslå at lovvedtak 87 ikke bifalles.

Presidenten: Representanten Svein Roald Hansen har tatt opp forslaget til lovanmerkning.

Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1–10.

Sakene nr. 11 og 12 vil bli behandlet under ett.

Sak nr. 11 [10:29:30]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2021 under Arbeids- og sosialdepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien: kompensasjon til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner og opprettelse av ordning for for-

håndsgodkjenning av lokaler for karanteneinnkvartering i regi av arbeidsgiver eller oppdragsgiver) (Innst. 327 S (2020–2021), jf. Prop. 93 LS (2020–2021), S-delen)

Sak nr. 12 [10:29:30]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i folketrygdloven (ny ordning med forskuttingsplikt for arbeidsgiver ved kompensasjon til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner) (Innst. 326 L (2020–2021), jf. Prop. 93 LS (2020–2021), L-delen)

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen 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 fem 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.

Rigmor Aasrud (A) [10:30:41]: På vegne av saksordfører Bjørnebekk-Waagen vil jeg redegjøre for innstillingene. Bakgrunnen for saken er at i januar stengte regjeringen grensene til Norge. Formålet var å hindre import av smitte og begrense risikoen for spredning av den betydelig mer smittsomme varianten av koronaviruset. Konsekvensen av stengte grenser var at folk som bor i utlandet og jobber i Norge, ikke har kunnet reise på jobb. Mange utenlandske arbeidstakere står derfor uten inntekt som følge av innreiserestriksjonene. Fra 1. mars ble det åpnet opp for innreise for utlendinger bosatt i Sverige og Finland som dagpendler til arbeid i Norge.

I proposisjonen vi behandler her i dag, foreslår regjeringen å innføre en ny ordning, med økonomisk kompensasjon for utenlandske arbeidstakere som er rammet av innreiseforbudet. Ytelsen vil bli utbetalt som sykepenger og følge sykepengereglene så langt det passer, men med en kompensasjonsgrad på 70 pst. Det foreslås at arbeidsgiverne forskutterer ytelsen til arbeidstakerne og krever refusjon fra arbeids- og velferdsetaten. Regjeringen har hjemmel i folketrygdloven til å gi midlertidige særregler til folketrygden i forskrift. En kompensasjon til arbeidstakere i form av sykepenger kan derfor reguleres i forskriften. I proposisjonen som vi behandler i dag, foreslås det lovhjemmel til å innføre en plikt for arbeidsgiver til å forskuttere sykepenger til arbeidstakerne som rammes av innreiserestriksjonene, for så å få refusjon fra trygden.

I proposisjonen foreslås det også å øke bevilgningen til Arbeidstilsynet, som følge av at Arbeidstilsynet har fått nye oppgaver knyttet til oppfølging av arbeids- eller

oppdragsgivers smittevern. Arbeidstilsynet er også gitt i oppdrag å etablere og drifte en ordning med forhåndsgodkjenning av lokaler for karanteneinnkvartering i regi av arbeidsgiver eller oppdragsgiver.

Som det framgår, er det forskjellige flertall som står bak de forskjellige delene av tilrådingen i sakene. Jeg vil heretter redegjøre for Arbeiderpartiets standpunkt i sakene.

Arbeiderpartiet har lenge etterspurt en ordning med økonomisk kompensasjon for arbeidstakere som er hindret i å komme på jobb på grunn av stengte grenser. 18. februar ble Arbeiderpartiet stemt ned da vi sammen med Senterpartiet og SV foreslo en ordning med økonomisk kompensasjon. Regjeringspartiene og Fremskrittspartiet stemte imot. Over natta sto arbeidstakerne uten inntekt. Dette er personer som har jobbet, betalt trygdeavgift og skattet i Norge. De har bidratt til vårt sikkerhetsnett. I andre situasjoner hadde arbeidstakerne hatt rettigheter i Norge: Ved sykdom hadde de hatt rett til sykepenger, ved permittering hadde de hatt rett til dagpenger. Det har vært unødvendig at regjeringen ikke tidligere har fått på plass en ordning som har sikret trygghet for inntekt for arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjonene. Stenging av grenser har vært debattert lenge. Men regjeringen har på ingen måte hatt det travelt i denne saken. Prisen betaler arbeidstakere som har stått uten trygghet for inntekt. Når regjeringen stenger grensene, burde det vært selvsagt at norske myndigheter sikrer trygghet for inntekt for arbeidstakere som har opparbeidet rettigheter i Norge. Belastningen arbeidstakerne er blitt påført, kunne vært unngått om regjeringen hadde vært bedre forberedt. Å stenge grensene har dessverre ikke vært et usannsynlig tiltak. Likevel har ikke regjeringen sikret at ordningene med økonomisk kompensasjon var på plass da grensene stengte.

Jeg er glad for at denne ordningen omsider kommer på plass. Enkeltpersoner og familier har stått i en svært krevende situasjon siden grensene stengte. Regningene har kommet, men uten mulighet til å reise på jobb i Norge har mange havnet i en økonomisk krise. En kompensasjon til arbeidstakerne i form av sykepenger vil reguleres i forskrift. Her må regjeringen sørge for at det kommer på plass en sikkerhetsventil som sikrer arbeidstakere som ikke får utbetalt kompensasjon fra sin arbeidsgiver. Når arbeidsgiver nå får en forskutteringsplikt, er det viktig at den blir kortvarig. Vi forutsetter derfor at regjeringen ikke påfører bedriftene unødvendig økonomisk byrde.

Statsråden har i et svar til oss presisert hva som er adgangen til å nekte ytelse. Arbeiderpartiet mener den presiseringen som statsråden har gitt, er viktig og er enig

i at unødvendige reiser ikke skal gi rett til ytelser, og at dette presiseres i forskrift.

Heidi Nordby Lunde (H) [10:36:01]: For å begrense spredningen av den muterte og betydelig mer smittsomme varianten av koronaviruset innførte regjeringen nødvendige innstramminger i innreise til Norge i januar i år. Det førte til at arbeidstakere som bor i utlandet, men jobber i Norge, ikke har kunnet reise på jobb. Det er arbeidstakere som har opptjente rettigheter i Norge, som bidrar til norsk økonomi og sørger for nødvendig arbeidskraft i norsk næringsliv. I sin ytterste konsekvens bidrar disse arbeidstakerne til å sikre nordmenns arbeidsplasser, da norske bedrifter nettopp er avhengige av denne arbeidskraften for å sikre vekst og verdiskaping. Det er altså riktig og viktig å sikre lønnskompensasjon til grensearbeiderne, og jeg er glad for at denne nå er på plass.

Takk også for redegjørelsen på vegne av saksordføreren, selv om jeg er uenig i at regjeringen ikke har vært i dialog med partene i arbeidslivet for å finne en løsning her.

Men jeg har også merket meg at noen forsøker å skape en falsk motsetning mellom en inntektssikring for utenlandske arbeidstakere og norske næringslivsinteresser. La meg understreke at det er i norsk næringslivs interesse å beholde grensependlende, kompetente arbeidstakere så de kan fortsette å bidra til norsk verdiskaping som trygger norske arbeidsplasser, også for nordmenn, i Norge.

Det er altså fullt mulig å være for å gjøre endringer i eksempelvis permitteringsregelverket – selv om jeg fraråder det – og å stemme for denne løsningen. En bedrift i eksempelvis Østfold, som har arbeidstakere som pendler fra Sverige, trenger jo denne arbeidskraften for å opprettholde egen produksjon. Disse arbeidstakerne bidrar med andre ord til å trygge arbeidsplassene til de andre ansatte i bedriften. Denne produksjonen er i tillegg kanskje avhengig av innkjøp av andre varer og tjenester lokalt i Østfold, og bidrar dermed til å sikre andre arbeidsplasser lokalt i Østfold.

Alle norske bedrifter er en del av integrerte økosystemer av varer og tjenester som er avhengig av hverandre for å fungere. Jeg pleier å kalle dette en sunn markedsøkonomi. Men når staten tvinges til å gripe inn i dette økosystemet for å redde liv og hindre smittespredning, griper man også inn i forutsetningene for nettopp en sunn markedsøkonomi, og bedriftenes sjanse for å overleve. Regjeringen og Stortinget har kompensert for dette på nesten alle mulige områder, nettopp for å redde arbeidsplasser og sikre framtidig verdiskaping over hele landet, nå også for dem som er avhengig av grensependlerne i Østfold.

Grenseområdene fungerer som et felles arbeidsmarked, og myndighetene i Norden har nettopp lagt til rette for mobilitet og arbeidskraft siden 1954. Den gang framhevet de nordiske regjeringene at det er en grunnleggende rettighet for nordiske borgere fritt å ta arbeid og bosette seg i et annet nordisk land, og at dette lønner seg både for den enkelte og for samfunnet for øvrig. Dette ble ytterligere styrket gjennom EØS-avtalen.

Flere norske og svenske studier av regional konkurransekraft konkluderer med at regioners evne til regionforstørrelse og regionsammenkobling er viktig for å stimulere økonomisk aktivitet, og for å gjøre regionen mer attraktiv for personer og bedrifter. Å ivareta grensependlere som jobber i Norge, er med andre ord ikke bare å investere i norske bedrifters framtidige konkurranseevne, men også å investere i regionen grensependlerne pendler til.

Regjeringen gikk tidlig i dialog med partene i arbeidslivet for å prøve å finne en ordning for grensependlerne. Jeg har forståelse for kritikken om at ordningen kommer sent på plass, men det er jo også slik at arbeidstakerne som permitteres som følge av innreisestriksjonene, kan få dagpenger. Men dette har partene i arbeidslivet ikke ønsket å benytte seg av ved stengte grenser.

En annen kritikk jeg har forståelse for, er at bedriftene som allerede kan ha utfordringer med likviditeten, skal forskuttede pengene. Men rask saksbehandling skal sørge for at dette gjøres så smertefritt som mulig.

Men det er jo også arbeidsgivere som har valgt å betale ut lønn til sine arbeidstakere, på tross av at de ikke har fått krysse grensen for å jobbe. De vil nå få refusjon for det arbeidstakerne har hatt krav på, og det er bra. Det er også bra at ordningen som kommer, kommer med strenge rammer for kontroll, med krav til dokumentasjon generelt og knytting til testing og bosted spesielt. Det vil også bli gjennomført kontroller i ettertid for å avdekke misbruk av ordningen, og Høyre mener det er viktig for å sikre at ekstraordinære krisetiltak ikke blir utnyttet.

Så har jeg bare lyst til å avslutte med å gjenta det jeg sa: Det å ivareta grensependlere som jobber i Norge, er med andre ord ikke bare å investere i norske bedrifters framtidige konkurranseevne, men også å investere i regionen grensependlerne pendler til. Det er bra for den enkelte, og det er bra for Norge.

Erlend Wiborg (FrP) [10:40:44] (komiteens leder): Politikk handler om å prioritere. Selv i disse tider vi har vært gjennom det siste året, må det prioriteres.

Fremskrittspartiet har lenge ført en kamp mot velferdseksport. Det har også vært en kamp flere partier i denne sal har delt. De har vært enig med oss i at vi må

begrense eksporten av norske velferdsytelser. Grunnleggende for Fremskrittspartiet er at norske velferdsytelser skal gå til norske statsborgere og andre som bor og arbeider i Norge. For det er sånn at ethvert land har ansvar for sine borgere. Man har i utgangspunktet ikke ansvar for borgere bosatt i andre land. Hvor du velger å bosette deg, har selvfølgelig konsekvenser – både fordeler og ulemper.

Så har vi denne saken til behandling i dag. Jeg vil begynne med å gratulere Senterpartiet, Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti med å ha fått regjeringen til å snu – for i februar stemte regjeringspartiene sammen med Fremskrittspartiet ned forslaget til Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV om å innføre en ordning som dette. Det er jo spesielt: Her legger man opp til å bruke over en kvart milliard kroner hver eneste måned, som skal overføres til Romania, til Latvia, til Polen, til Sverige, til Spania.

Samtidig ser vi episoder med Ulrik på fire år som trenger en operasjon og behandling for ikke å bli blind. Men nei da, det tar man seg ikke råd til. Stortinget sier flere ganger nei til å styrke permitteringsreglene, selv om det kan trygge og sikre norske arbeidsplasser, men nei da, det tar man seg ikke råd til.

Vi har et hardt presset næringsliv, og man velger å skyve kostnaden over på næringslivet, at de skal forskuttede over en kvart milliard kroner hver eneste måned. Dette er et norsk næringsliv som allerede er hardt presset. Man sier at man skal få refusjon og få dette refundert fra Nav. Ja, en gang i fremtiden vil de få de pengene tilbake. Men det er forskjell på politikk og næringsliv. Næringslivet lever fra dag til dag – de trenger inntektene fra dag til dag. Når inntektene svikter og likviditeten er anstrengt, er det komplisert å få en regning på over en kvart milliard kroner hver eneste måned, som næringslivet må forskuttede.

Så medfører dette også en betydelig økt belastning hos Nav. Statsråden og regjeringen skriver selv i proposisjonen at dette medfører betydelige, store ressurser til manuell saksbehandling. 500 nye søknader hver eneste dag, i en situasjon der vi vet at Nav allerede har urimelig lange køer. Dette er mennesker som er avhengig av å få vedtakene på plass for å ha penger til sitt livsopphold, eller bedrifter som trenger å få refundert utlegg de har hatt. De skal nå skyves bakover i køen, på grunn av at stortingsflertallet velger ikke å prioritere norske arbeidstakere eller nordmenn som har behov for hjelp og støtte fra Nav. Man velger altså å prioritere arbeidstakere som bor i utlandet – jeg ser man prøver å kamuflere det med at det i stor grad er grensependlere. Selv om statsråden ikke informerte Stortinget direkte om det, har Fremskrittspartiet på spørsmål fått svar fra statsråden om hvem som vil nyte godt av dette. Det store fler-

tallet av disse pengene vil gå direkte til Øst-Europa – da over 63 pst. av de 80 000 man regner med vil motta disse pengene, er bosatt i Øst-Europa. Da handler det om, som jeg innledet med, prioriteringer. Fremskrittspartiet mener det er galt å bruke over en kvart milliard kroner på arbeidstakere bosatt i Romania, Polen, Latvia, Spania og Sverige. Det er deres land som er ansvarlige for dem, og så er vårt ansvar å ta vare på norske statsborgere og andre som bor og arbeider i Norge.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [10:45:49]: Først vil jeg ta opp Senterpartiets forslag.

Fremskrittspartiet er for ukontrollert arbeidsinnvandring, de er sterke tilhengere av å få inn billig arbeidskraft fra Øst-Europa, så det representanten Wiborg sa, har ingen troverdighet, når vi ser helheten i Fremskrittspartiets politikk.

Det som har skjedd, er at vi har gjort oss avhengige av flinke, flittige arbeidsfolk bosatt i utlandet for å få gjort praktisk arbeid i Norge. Dette gjelder både faglærte og ufaglærte. Hovedårsaken er altså ukontrollert arbeidsinnvandring fra EØS-området, fra land med mye dårligere lønns- og arbeidsvilkår og stor arbeidsledighet. Dette har i løpet av de siste 10–20 årene ført til at omfanget av utenlands bosatte arbeidsfolk er svært stort i mange praktiske yrker, spesielt i lavlønnsyrkene. Mange av disse dyktige arbeidsfolka karakteriseres i dag av regjering og NHO som kritisk viktig arbeidskraft, og dette er et godt eksempel på vår svekkede beredskap for å få gjort det vi trenger her i landet.

Regjeringa innførte 29. januar strenge innreise-restriksjoner til Norge for å hindre importsmitte, og 26. mars fastsatte Justis- og beredskapsdepartementet et revidert rundskriv om ikraftttredelse av forskrift om innreiserestriksjoner for utlendinger av hensyn til folkehelse.

Innreiserestriksjonene og den krevende smittesituasjonen i mange land gjør at situasjonen i de bransjer som har gjort seg avhengig av utenlands bosatte arbeidsfolk, i dag er svært krevende. Samtidig fører innreiserestriksjonene til at arbeidsfolk med ansettelsesforhold til arbeid i Norge i mange tilfeller blir utestengt fra sitt arbeid. Dermed mister de all arbeidsinntekt. Senterpartiet fremmer derfor forslag om at regjeringa sørger for at kompensasjonsordningen gjelder for ansatte arbeidsfolk som var utenfor Norges grenser 29. januar i år, og som våre myndigheter ikke gir innreisetilattelse for å utføre sitt arbeid. Det betyr at dersom den utenlands bosatte arbeidstakeren uten særlig grunn har valgt å reise til sitt hjemland etter 29. januar i år og så ikke har fått innreisetilattelse for å komme tilbake til sitt arbeid, er det ikke rimelig at vedkommende kommer inn under kompensasjonsordningen.

For å nyansere det noe fremmer vi også et forslag om at arbeidsfolk som av særlige grunner, f.eks. sykdom, fødsel og begravelse i nær familie, må reise tilbake til sitt hjemland, skal kunne få innreise til Norge når den oppståtte situasjonen er over, og dermed altså ikke trenger kompensasjonsordningen. Begrunnelsen for Senterpartiets holdning er åpenbar: Den ansatte er kjent med de strenge innreiserestriksjonene og må derfor vite at utreise kan innebære at en ikke kan komme tilbake på jobb. Og videre: For arbeidsgivere med utenlands bosatte arbeidstakere vil regjeringas forslag innebære at de mister arbeidsfolk uten at de kan få erstattet dem innen rimelig tid. Ved en kompensasjonsordning på 70 pst. av lønn vil inntektstapet for den som reiser hjem og ikke kan få ny innreisetilattelse, bli lite byrdefullt når en kjenner kostnadsnivået i mange østeuropeiske land.

Senterpartiet støtter endringene i folketrygdloven som gir forskutteringsplikt ved kompensasjon til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjonene. Men vi har altså en streng avgrensning, i motsetning til Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti. Etter Senterpartiets mening må følgende forhold være oppfylt for at bedrifter og ansatte skal komme inn under kompensasjonsordningen: skriftlig arbeidskontrakt fra før 29. januar i år, arbeidstaker må ha vært i arbeid i minst fire uker før 29. januar, arbeidsforholdet må være registrert i Aa-registeret, og arbeidstaker må ha betalt eller skal betale skatt til Norge.

Senterpartiet kan ikke se at denne kompensasjonsordningen er begrunnet i EØS-avtalen. Regjeringas begrunnelse synes å være at en vurderer det som rimelig at personer som er en del av det norske velferdssystemet, men bosatt i andre land, og ikke bare i EØS-land, blir kompensert for inntektsbortfall som skyldes innreiserestriksjoner. Etter Senterpartiets vurdering er EØS-avtalen, EØS-retten, slik at den verken krever eller er til hinder for en slik ordning. Senterpartiet er uenig med regjeringa og Arbeiderpartiet i at ordningen er en del av det norske velferdssystemet gjennom EØS-avtalen eller andre bilaterale trygdeavtaler.

Til slutt: Senterpartiet mener det er urimelig at arbeidsgiver skal måtte betale saksbehandlingsgebyr for den pålagte søknadsordningen for de tilfeller hvor arbeidsgiver legger til rette for bolig som er egnet for gjennomføring av karantene. Arbeidsgiver har allerede tunge byrder under pandemien, og et slikt gebyr vil være feil. Vi går derfor imot at gebyret på en godkjenningsordning til innkvartering skal gi 20 mill. kr til statsbudsjettet.

Presidenten: Representanten Per Olaf Lundteigen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Eirik Faret Sakariassen (SV) [10:51:04]: Då grensene stengde, ramma det både arbeidslivet og arbeidsfolk

hardt. Noko me har høyrte spesielt mykje om, er grensependlarane, dei som jobbar i Noreg, men som bur på andre sida av grensa, og som på grunn av grensestenginga ikkje fekk moglegheit til å møte opp på jobb. Denne gruppa fall mellom alle stolar og vart ståande utan inntektssikring fordi dei verken var permitterte eller sjuke. Men dei fekk ikkje reisa på jobb.

Gong på gong har SV teke til orde for at denne gruppa tilsette, som altså jobbar i det norske helsevesenet, i skolar og barnehagar og i bygg- og anleggsbransjen, må få rett på ei inntekt å leva av. Difor fremja SV òg forslag tidlegare i år om at grensependlarar som ikkje kunne reisa inn i landet for å jobba på grunn av stengde grenser, måtte verta omfatta av ordningar som sikra økonomisk kompensasjon. Men regjeringa stemde oss ned og svarte fleire gonger at dei vurderte situasjonen fortløpande.

Det begynner å verta beskrivande for korleis regjeringa handterer denne krisa, at dei no omsider, etter fleire månader, kjem etter og nettopp innfører ei slik ordning som partia på venstresida har etterspurt i lang tid. Det er bra at det kjem på plass ei løysing for å sikra at arbeidstakarar ikkje vert ståande utan inntektssikring frå januar, men det burde ha kome før.

Grensependlarane utgjer ingen stor smitterisiko, men har likevel ikkje hatt nokon rettar etter at grensene stengde. Det har ramma hardt både dei tilsette, kommunane og ikkje minst dei som er heilt avhengige av at grensependlarane kjem seg på jobb. Behandlinga av denne gruppa står i sterk kontrast til behandlinga av arbeidsinnvandrarar, som faktisk har utgjort ein smitterisiko samanlikna med dei som bur på andre sida av grensa og jobbar her. Det verkar som om regjeringa har vore heilt blind for behova i grensekommunane. Difor fremja SV i samband med krisepakken forslag om fyrst og fremst å sikra inntekt for dei som ikkje får reisa på jobb, og å gjera unntak for dei som dagleg pendlar til jobb i Noreg. Det er Noreg som har stengt grensene, og det er Noreg som har ansvaret.

Det er bra at det kjem ei løysing, men ho kjem langt på overtid og er ikkje god nok. SV meiner grensependlarane må få kompensert for tapt inntekt frå då dei vert nekta å reisa på jobb. Situasjonen for grensependlarane har vore alvorleg lenge, og regjeringa har ikkje gjort noko som helst for å finna ei løysing. Mange av dei stod plutsleg utan både inntekt og rett til økonomisk kompensasjon trass i at dei har arbeidd og skatta til Noreg og bidratt til det norske samfunnet. Det er grunn til å vera kritisk til at dei ikkje vart sikra tidlegare.

Dette var ei sak som den nyleg avdøde LO-leiaren Hans-Christian Gabrielsen engasjerte seg sterkt i. For litt over ein månad sidan uttalte han til FriFagbevegelse:

«På tross av at vi har startet med vaksinerings, kan vi komme i en lignende situasjon igjen. Det er ikke utenkelig. Selv om det nå er åpnet for at svenske dagpendlere kan komme på jobb i Norge, er ikke dette over. I en måned har flere tusen stått i en uverdig situasjon helt uten inntekt. Dette har selv sagt vært en stor belastning for mange av våre medlemmer som jobber og betaler skatt i Norge. Nå må de grensependlerne som har stått helt uten inntekt, fordi de ikke har fått lov til å reise på jobb, bli kompensert.»

SV er sjølvsagt heilt einig i dette. Det er bra at me i dag, etter altfor mykje somling, kjem til ei løysing. Men dette er me nøydde til å læra av. Dersom me i framtida skulle stå i ein liknande situasjon, trengst det system og løysingar på plass – både for den enkelte arbeidstakaren og for bedrifter og lokalsamfunn som er avhengige av grensependlarar.

Torill Selsvold Nyborg (KrF) [10:55:23]: Koronapandemien har medført mange ulemper og problem i året som har gått. Mange arbeidarar frå EØS-land har vorte hindra i å venda tilbake til Noreg på grunn av innreiserestriksjonar som er innførte. Det har vore avgjerande for regjeringa at ei ordning som sikrar denne gruppa, no kjem raskt på plass. Difor vert det føreslått at lovheimel og forskrifter vert vedtekne utan høyring.

Den nye føresegna gjev heimel til å innføra ei plikt for arbeidsgjevaren til å forskottera sjukepengar til arbeidstakarar som vert ramma av innreiserestriksjonar, for så å få refusjon av trygda. Dette vil gje ei raskare utbetaling til den einskilde. Ytinga vil verta utbetalt som sjukepengar, men med ein kompensasjonsgrad på 75 pst.

Tilgang til innreise til Noreg vart vesentleg stramma inn frå 29. januar 2021. Mange utanlandske arbeidstakarar står difor utan inntekt som ei direkte fylgje av smitteverntiltaket. Det vert føreslått at kompensasjonen vert gjeven frå det tidspunkt då innstramminga skjedde. Omsynet til den einskilde arbeidaren har her vege tungt.

Arbeidsfolk som arbeider i Noreg, men er busett i eit EØS-land, vert med dette sikra å kunna føreta ei nødvendig heimreise utan å mista retten til yting. Kompensasjon skal difor verta gjeven i dei høva der utestenging frå landet er ufrivillig.

Det er også viktig at forskotteringsperioden ikkje vert for lang. Mange arbeidsgjevarar opplever ein stram økonomi som fylgje av den langvarige situasjonen. Det kan difor vera svært krevjande for mange å forskottera kompensasjon til dei tilsette som bur i utlandet. Det er også ein fare for at bransjar vil verta tappa for arbeidskraft, som i særleg stor grad har basert seg på arbeidstakarar frå andre land.

Det er mange omsyn å ta under krevjande tilhøve, som ein langvarig pandemi. Her har omsynet til den einskilde arbeidstakaren som vert nekta innreise til arbeidet, vege tyngst. Samstundes bør det vera ein sikkerheitsventil i dei høva der arbeidsgjevaren ikkje har mogelegheit til å forskottera. Det vil verta nødvendig å føreta evaluering og kontrollar i ettertid for å avdekkja eventuelt misbruk.

Kostnadane ved denne mellombelse kompensasjonsordninga er rekna til om lag 850 mill. kr. Det er då lagt til grunn at innreiserestriksjonane varer ut april 2021.

Kristeleg Folkeparti støttar denne spesielle ordninga som vil gje tryggleik for arbeidstakarar og familiane deira. Denne gruppa vert dermed sikra ei yting som er basert på den arbeidsavtalen dei har med arbeidsgjevaren i Noreg.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [10:58:42]: Proposisjonen som behandles i dag, omhandler endringer i folketrygden. Nærmere bestemt omhandler den hjemmel til å gi forskrifter om forskutteringsplikt for arbeidsgiver ved kompensasjon i form av sykepenger til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner. Videre foreslås det endringer i statsbudsjettet 2021 som følge av ein slik kompensasjonsordning. Det foreslås også endringer knyttet til opprettelse av godkjenningsordning i regi av Arbeidstilsynet for karanteneinnkvartering som arbeidsgiver stiller til disposisjon.

De strenge innreiserestriksjonene som ble innført fra 29. januar, er nødvendige for å begrense risikoen for importsmitte til Norge. Samtidig har de medført en svært vanskelig situasjon for en del arbeidstakere som jobber i Norge og bor i andre land. De har ikke kommet seg på jobb og har dermed mistet inntekter.

Regjeringen har som utgangspunkt at inntektssikring for arbeidstakere skulle løses ved hjelp av permitteringsinstituttet. Enkelte utenlandske arbeidstakere har blitt permittert og fått dagpenger, men det gjelder ikke alle. Vurderingene av permitteringsgrunnlaget ligger også hos partene i arbeidslivet og den enkelte arbeidsgiver.

Fra midnatt 1. mars lettet vi noe på restriksjonene ved å åpne for at dagpendlere fra Sverige og Finland igjen kan komme på jobb i Norge under et strengt test- og kontrollregime. Samtidig er det fortsatt mange som berøres av forbudet, og som også har opptjent rettigheter i folketrygden.

Regjeringen foreslår derfor å innføre en ny ordning som delvis kompensasjon for arbeidstakere som ikke kan møte på jobb i Norge på grunn av innreiserestriksjonene. Ytelsen vil bli utbetalt som sykepenger og følge sykepengereglene så langt de passer, men med en kom-

pensasjonsgrad på 70 pst. Den blir i sin helhet finansiert av folketrygden. Merutgiftene for folketrygden vil avhenge av hvor lenge innreiserestriksjonene vil bli gjeldende, men er anslått til om lag 280 mill. kr per måned.

For å sikre en rask igangsetting av ordningen og lette den administrative gjennomføringen er det hensiktsmessig at arbeidsgiver forskutterer ytelsen til arbeidstakeren og krever refusjon fra arbeids- og velferdsetaten.

Det er verdt å merke seg at dette er en automatisert ordning hos arbeids- og velferdsetaten, og at det tallet som har blitt nevnt på 500 søknader, dreier seg om den andre ordningen som det er et bevilgningsvedtak knyttet til, nemlig godkjenningsordningen for karantenefasiliteter som arbeidsgiver har ansvaret for, altså en annen ordning.

Arbeids- og velferdsetaten må kunne stole på opplysninger fra arbeidsgiver, og det vil ikke være mulig å føre fortløpende kontroll med refusjonskravene, men samtidig vil vi kunne ha kontroller i ettertid og informere om det. Det er viktig for å forebygge misbruk av ordningen.

Videre vil det bli gitt regler om å nekte ytelser til personer som har reist til utlandet enten nå, eller ved fremtidige endringer i innreisereglene i strid med nasjonale myndigheters reiseråd. Regjeringen foreslår derfor en hjemmel i folketrygdloven § 25-16 til å kunne fastsette i forskrift en slik plikt for arbeidsgiver. Arbeidsgiver skal med dette forskuttere en kompensasjon i form av sykepenger når en arbeidstaker ikke kan møte på jobb som følge av innreiserestriksjoner når det foreligger utbrudd eller fare for utbrudd av allmennfarlig smittsom sykdom.

Regjeringen foreslår at endringen trer i kraft straks og gis virkning fra 29. januar 2021. Virkningstidspunktet tilbake i tid innebærer at endringen gis tilbakevirkende kraft overfor arbeidsgiver som må forskuttere 70 pst. av lønn for perioden tilbake til 29. januar.

Endringen som her foreslås, innebærer en forskuttering for arbeidsgiver av et beløp som er betydelig lavere enn en ordinær lønnsutbetaling. Arbeidsgiver vil også bli gitt full kompensasjon fra trygden, og det legges opp til en betydelig grad av automatisert saksbehandling, noe som bidrar til at refusjonskravene kommer til snarlig utbetaling. Her har vi lagt vekt på å ha systemer som i minst mulig grad gir likviditetsmessige utfordringer for arbeidsgiverne.

Tiltaket må ses i lys av den alvorlige situasjonen vi befinner oss i, hensynet til et effektivt smittevern og hensynet til en arbeidstakergruppe som er rammet av innreiseforbudet og befinner seg i en vanskelig økonomisk situasjon. På denne bakgrunn legges det til grunn at endringene er innenfor lovgivers handlefrihet og ikke

kommer i konflikt med forbudet mot å gi lover tilbakevirkende kraft i Grunnloven § 97.

Det har vært spørsmål om retten til ytelsen kun skal gis til de personer som oppholdt seg i utlandet per 29. januar, og ikke til personer som har reist ut etter dette. I forskriften vil det legges opp til at personer som bryter nasjonale myndigheters reiseråd, skal kunne nektes rett til kompensasjonssytelse. Myndighetene fraråder som kjent reiser som ikke er strengt nødvendige. Departementet er i gang med å detaljere det nærmere innholdet i ordningen i forskriften.

Når det gjelder Arbeidstilsynets godkjenningsordning av karanteneinnkvartering, er det et tiltak for bedre etterlevelse av karantenereglene. Det er likevel slik at hovedregelen er at alle som kommer inn til landet for å utføre arbeid, skal gjennomføre karantene på karantenehotell. Det er altså gitt et unntak, som er en snever unntaksbestemmelse, hvor det må være forhåndsgodkjent av Arbeidstilsynet. Det er arbeidsgiver, eller oppdragsgiver, som søker om det.

Jeg er glad for at flertallet i komiteen støtter forslagene i proposisjonen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Rigmor Aasrud (A) [11:03:41]: I hele høst har det vært diskusjoner om å innføre stengning av grensen og innreisebegrensninger. Da er mitt spørsmål til statsråden: Hvilke forberedelser var gjort i departementet før den 29. januar, og hvilken dialog hadde man med partene før den 29. januar?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [11:03:59]: I løpet av høsten hadde departementet, sammen med andre departementer, en gjennomgang av flere forskjellige scenarioer. Men som jeg har sagt her tidligere også, vil det alltid i en uoversiktlig situasjon som dette være konkrete enkeltsituasjoner som vi ikke har fanget opp. – Det er det ene.

Så har vi gjennom hele denne krisen hatt løpende kontakt med partene i arbeidslivet. Som sagt var det en antakelse i departementet at permitteringsreglene her ville kunne komme til bruk. Dette er personer som har opptjent rettigheter. Hvis de blir permittert, har de dagpengerettigheter, blir de syke, har de sykepengerettigheter. Dette er ikke noe som departementet eller staten kan bestemme på egen hånd, det er det partene som avgjør. Og det viste seg å være en løsning som det ikke var mulig å få til.

Rigmor Aasrud (A) [11:04:54]: Takk for svaret.

Det jeg forstår av statsråden da, er at man ikke hadde avklart med partene den 29. januar om permitteringsregelverket var det man kunne bruke. For det kun-

ne ikke komme overraskende at det var 80 000 arbeidstakere som pendlet inn til Norge, og som norske bedrifter var helt avhengige av. Da hadde man altså ikke gjort noe for å avklare med partene i arbeidslivet om permitteringsordningen var løsningen.

Jeg skjønner at det kan være enkelte småting som glipper, men dette er ganske vesentlig når man går til det skritt å stenge grensene. Da hadde jeg nok forventet at statsråden hadde forberedt seg og brukt den forskriftshjemmelen som han fikk i mars 2020, for å kunne lage en løsning som var på plass da man stengte grensene, og ikke nå, to og en halv måned etterpå. Hvorfor har man ikke brukt forskriftshjemmelen, og hvorfor hadde man ikke forberedt seg på det før man faktisk stengte ned?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [11:05:57]: Jeg må egentlig bare gjenta svaret mitt: I løpet av høsten, hvor det i hvert fall var en litt bedre smittevernsituasjon, var det i flere departementer gjentatte runder hvor man forberedte seg på forskjellige typer scenarioer.

Når det gjelder permitteringsregelverket, er forutsetningen der at partene sier noe om permitteringsgrunnlaget, og i og for seg også den enkelte arbeidsgiver. Men det er riktig at det ikke var en avklart avtale – det sier seg vel litt selv – med partene før grensestengningen 29. januar, for da hadde vi kunnet bruke permitteringsregelverket.

Grunnen til at regjeringspartiene også stemte mot dette tidlig, var at vi så på forskjellige typer løsninger. Men det har vist seg at dette var den eneste løsningen som sto igjen som realistisk å gjennomføre.

Erlend Wiborg (FrP) [11:07:00]: Jeg synes det er trist at regjeringen og spesielt Høyre ikke lenger nødvendigvis er en god alliert i kampen mot trygde- og velferdsekspert, og at regjeringen her har latt seg presse av Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV til at man nå skal begynne å gi sykepenger til friske folk så lenge man er bosatt i utlandet.

I sitt innlegg var statsråden også tydelig på at regjeringen primært ønsket å endre og forbedre permitteringsreglene for utenlandske arbeidstakere bosatt i Romania, Polen og Latvia. Det ønsket hadde regjeringen samtidig som de to ganger har stemt ned forslag i denne sal om å styrke permitteringsreglene, som kan være med på å trygge norske arbeidsplasser. Synes statsråden det er en god prioritering?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [11:07:54]: Ikke sånn som representanten formulerer det, så polemisk og retorisk, men jeg mener at begge de to tingene er riktig, også når man ser sakene i sammenheng.

En ting er hvis man stenger grensene noen uker, men her er det en situasjon hvor grensene fortsatt er

stengt etter lang tid, og folk som har tjent opp rettigheter i Norge, får ikke lønn. Noen får kanskje lønn fordi arbeidsgiveren deres velger å gi dem det allikevel, men det er begrenset hvor lenge norsk næringsliv kan betale lønn til folk som staten sier ikke får lov til å komme på jobb. Dette rammer mange deler av næringslivet, ikke minst deler av arbeidslivet i grensetraktene, i fylker som Østfold og Trøndelag f.eks., for å nevne noen, hvor vi også har fått historier om industribedrifter som er frustret over dette.

Så er jeg enig i at i en ideell verden ville det vært andre løsninger på dette, men dette er den løsningen som står igjen, og da er det også den riktige.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:09:09]: Ved komiteens behandling fikk vi skriftlig innspill fra NHO, og der sier NHO at det er viktig å stenge for at ordningen dekker tilfeller der

«[d]en ansatte har forlatt landet bevisst, vel vitende om at man ikke vil kunne komme tilbake og arbeide. Dette kan åpne for spekulasjon og for at virksomhetene mister verdifull arbeidskraft som uten ordningen ville valgt å bli i landet.»

I statsrådens svar til Senterpartiet den 22. mars sier statsråden at det er greit å reise tilbake til sin familie i utlandet, sjøl om de ikke får innreisetillatelse tilbake.

Senterpartiet har fulgt opp NHOs opplagte innvendinger. Statsråden velger i sitt innlegg ikke å kommentere dem engang. Regjeringa velger å ikke følge det opp. Hva er grunnen til at regjeringa ikke følger opp NHOs opplagte innvending mot det som regjeringa nå gjennomfører?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [11:10:12]: Det er vel samme grunn som at Senterpartiet ikke alltid gjør det NHO ønsker. Vi er ikke enig med NHO i dette standpunktet rett og slett, og det er det flere grunner til.

For det første til unødvendige reiser: Da kan du nektes denne ordningen. Så er det et rimelighetsspørsmål hva som er nødvendig og unødvendig. Med en langvarig grensestengning vil vi mene at det å reise hvis man har f.eks. familie og små barn, kan falle innenfor «nødvendig».

Det andre er praktiseringen. Dette må være mulig faktisk å praktisere. Mange av de kriteriene som representanten Lundteigen tok opp i sitt innlegg, kunne vært fine å ha, men det er ikke mulig eller praktisk gjennomførbart å lage et system som har alt dette på plass, uten at det blir enormt byråkratisk, dyrere og mer komplisert.

Det siste er at det er verdt å huske at dette ikke er konsekvensløst. Her får man 70 pst. av sykepengegrunnlaget. Det vil si at hvis man reiser ut for å besøke familie, og ikke kommer inn igjen, taper man store deler av inn-

tekten sin. Husk at sykepengegrunnlaget heller ikke er 100 pst. av tidligere lønn hvis man har høy inntekt.

Eirik Faret Sakariassen (SV) [11:11:28]: I løpet av denne pandemien har det i sak etter sak vore nødvendig for opposisjonen å pressa regjeringa for å sikra gode løysingar for vanlege folk. Denne saka er heller ikkje noko unntak.

Tidlegare fremja Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV eit forslag om at

«Stortinget ber regjeringen sikre at grensependlere som nå ikke kan reise inn i landet for å jobbe på grunn av stengte grenser, blir omfattet av ordninger som sikrer økonomisk kompensasjon.»

Det vart altså nedstemt for ikkje lenge sidan. Då er spørsmålet mitt til statsråden: Kvifor stemte regjeringspartia dette ned når ein no meiner det er ei god ordning?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [11:12:10]: Dette har jeg også svart på tidligere, men jeg gjentar det gjerne: Vi stemte det ned fordi vi ønsket å se på andre mulige løsninger. Selv om Stortinget, og det er i og for seg også et enstemmig storting, mange ganger i denne pandemien har gjort slik at vi må innføre helt nye ordninger, er ikke det spesielt ideelt. Det er ofte arbeidskrevende, det er stor usikkerhet, og misbruksmulighetene er store. Det gjelder også for denne ordningen, som for alle disse særegne koronaordningene. Det har vi vært helt åpne om. Det kan ofte føre til unødvendig ventetid og forlengelse. Nå blir dette en enkel og ubyråkratisk ordning, så jeg er ikke så redd for det her.

Vi har ønsket å se på alle mulige andre ordninger før vi landet på denne, men til slutt var det ingen alternativer igjen – verken permittering, å gjøre noe for en utvalgt gruppe av disse, eller å gjøre noe via kommunene var gode ordninger.

Det må også legges til, med all respekt for Stortinget, at det er forskjell på å skrive et anmodningsvedtak og å utrede og gjennomføre en løsning i praksis.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

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

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:13:38]: Pandemien har rammet det norske samfunnet hardt, og det har vært helt nødvendig for Stortinget å gå inn og sikre kraftfulle tiltak både for å kompensere bedrifter, selvstendig næringsdrivende og frilansere og også for å ivareta arbeidsfolk som har sitt arbeid i Norge. Gang etter gang har de ordningene som har kommet fra regjeringen, ikke vært gode nok, eller de har ikke dukket opp i det hele tatt. Dette er nok et eksempel på et slikt tiltak.

Det handler om arbeidsfolk fra utlandet som har sitt arbeid i Norge, og som hvis de hadde blitt syke, ville hatt rett til sykepenger, og hvis de hadde blitt permittert, hadde hatt rett til dagpenger. Men da grensene ble stengt, hadde ikke regjeringen planlagt en løsning for dem.

Jeg må jo si at det er ganske spesielt å lytte til Fremskrittspartiet i denne saken. De har altså vært de fremste talspersoner for EØS-avtalen og fri flyt av arbeidskraft – at vi skal tiltrekke oss billig arbeidskraft fra utlandet til å utføre arbeid i Norge – men når en stenger grensene under en pandemi, skal en altså ikke gi kompensasjon til de folkene som har bidratt til verdiskaping og betalt skatt i Norge. Det er selvsagt urimelig.

Det som også blir ganske spesielt når en lytter til Fremskrittspartiet, er deres omtale av hvordan vi bruker offentlige midler. Det å bruke noen hundre millioner kroner på denne ordningen er altså i Fremskrittspartiets øyne sterkt problematisk. Men det å øse ut milliarder av kroner gjennom EØS-avtalen i EØS-midler hvert eneste år, som går til prosjekt som handler om fuglekasser, som går til fektekamper for folk som står i vikingutstyr, og som går til å feire gjøkens dag – ja, det er helt greit. I inneværende års budsjett har Fremskrittspartiet vært med på å signere på at en skal bruke 5,7 mrd. kr i EØS-midler til ulike prosjekt i Øst- og Sentral-Europa. Det er helt greit i Fremskrittspartiets øyne, men å stille opp for arbeidsfolk som er blitt nektet innreise til Norge på grunn av pandemien, og arbeidsfolk som har bidratt til verdiskaping i Norge, det vil altså ikke Fremskrittspartiet gjøre.

Men så er det viktig å sette noen begrensninger i denne ordningen, og når folk etter 29. januar frivillig har reist ut av Norge, da har de gjort et valg. Hvis det hadde vært en velbegrunnet reise, knyttet til alvorlig sykdom i egen familie, dødsfall, begravelse eller fødsel, da er det en legitim årsak, og da skal en også ha mulighet til å komme inn igjen. Men det å åpne den døren, slik flertallet her legger opp til, ved at en sier en skal kunne reise ut av Norge, og samtidig få rettigheter hvis en blir nektet innreise igjen, er en klart urimelig innretning på ordningen, og der hadde det vært nyttig å følge opp de innspillene som også NHO har kommet med.

Arild Grande (A) [11:16:57]: Vi hører i denne debatten et stort engasjement fra høyresiden for næringslivet og Norges behov for arbeidskraft. Vi hører forholdsvis lite fra høyresiden om arbeidstakernes behov i denne saken.

For hvem handler dette egentlig om? Jo, det handler om arbeidstakere som er invitert til Norge for å jobbe, arbeidstakere som har bidratt til å bygge landet, og som har opptjent rettigheter i det norske arbeidslivet. Mange

av dem har allerede strukket seg svært langt og tatt lange og ekstra vakter for å bidra til å holde hjulene i gang, og mange har ikke vært hjemme eller sett familien sin på lang tid. Dette har pågått ganske lenge under pandemien.

Bekymringene, særlig fra høyresiden, kom da en del fryktet at nye rettigheter ville føre til at folk reiste hjem og ikke kom seg tilbake. At en del arbeidsgivere er bekymret for dette, skjønner vi godt, og derfor er det viktig at man hele tiden ser på hvordan man kan sikre tilgang på arbeidskraft og kritisk personell innenfor godt smittevern. Men en del av reaksjonene går på at man antar at dette nye regelverket vil føre til misbruk, og det sier litt om hvor vi har havnet som samfunn.

Norge har gjort seg svært avhengig av import av utenlandsk arbeidskraft, og samtidig står tusenvis av norske ungdommer utenfor arbeidslivet. I en krise ser vi hvor sårbare vi har gjort oss. Åpner vi grensene, øker faren for smitte, og stenger vi grensene, skjelder mange bedrifter. Da må man finne løsninger som så langt det lar seg gjøre, møter behovene både arbeidstakere og arbeidsgivere har.

For Arbeiderpartiet er det uakseptabelt at arbeidstakere i Norge, uansett hvor de er bosatt, blir stående fullstendig uten sikkerhetsnett. Fremskrittspartiet kaller dette trygdeeksport. De hopper bukk over at dette er arbeidstakere i Norge. Fremskrittspartiets budskap til disse arbeidstakerne er altså: Vi vil gjerne at dere kommer hit og jobber her, men får dere problemer, stiller ikke Norge opp for dere. Mistenkeliggjøringen synet deres representerer, er et menneskesyn som står langt fra det sosialdemokratiske.

Også Senterpartiet avslører her hvem de egentlig er. De mener at vi skal låse disse arbeidstakerne inne i Norge. Folk som allerede har tatt en stor byrde, strukket seg langt for norske arbeidsgivere og dermed ikke har vært hjemme eller sett familien sin på lang tid, skal altså låses inne i Norge. Hvem andre ville ha akseptert det? Denne holdningen til utenlandske arbeidstakere ligner på hvordan andre land som vi ikke ønsker å sammenligne oss med, behandler utenlandske arbeidstakere.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:20:18]: Det er riktig at vi har gjort oss avhengig av arbeidskraft bosatt i utlandet. Det har vært tilsiktet, det har vært ønsket av alle som går inn for ukontrollert arbeidsinnvandring til Norge, noe som innebærer at vi ikke lenger har et norsk arbeidsmarked, men et EØS-arbeidsmarked. Her er Arbeiderpartiets ledelse av de fremste som ønsker et sånt system, et system som gjør at vi får større inntektsspredning, vi får flere i lavlønnssyrkene. Når den utenlands bosatte arbeidskraften ikke kommer inn i landet, er det sjølsagt problemer med å få gjort jobben, for det

er for dårlig betaling for dem som lever med det norske kostnadsnivået.

Senterpartiet ønsker en systemendring på dette, og det kjenner Arbeiderpartiets representanter meget godt til. Senterpartiet står for at det skal være en balanse mellom arbeidsgivers og arbeidstakers belastninger gjennom pandemien. Det står vi for generelt, og det står vi for også i denne saken. Vi har derfor gått inn for denne ordningen for dem som var i Norge den 29. januar. Vi har gått inn for unntak som er knyttet til personlige forhold når det gjelder fødsler, begravelser og sykdom i nær familie, noe som er mulig å praktisere. Og vi har klare kriterier for å komme inn under ordningen, kriterier som er helt nødvendige for at det skal være rettferdighet og ikke muligheter for juks i systemet.

Vi har tatt opp saken med statsråden for å få avklart hvordan regjeringa og statsråden ser på den situasjonen som kan og vil oppstå når de som er i Norge, reiser hjem og ikke kommer på innreise tilbake. Da har statsråden den 22. mars sagt at det å besøke familie er nødvendig og greit når en bor i utlandet, og så sier statsråden samtidig: Unødvendige reiser vil kunne innebære at man mister retten til ytelser. Unødvendige reiser – hva er det? Og til overmål sier statsråden at Senterpartiets system er byråkratisk og vanskelig å praktisere. Da vil jeg be statsråden komme opp og definere hva som er forskjellen på å reise hjem til sin familie og å reise unødvendig tilbake til et annet land enn Norge.

Senterpartiet har tatt NHOs råd og anbefalinger på alvor, det var gode råd, og vi velger å ta gode råd med oss, om de kommer fra NHO, Fellesforbundet eller hvem det er. Her har NHO rett, og Senterpartiet er det eneste partiet her i dag som har fulgt opp NHOs anmodning.

Erlend Wiborg (FrP) [11:23:38]: I Norge har vi heldigvis et relativt godt og strengt kontrollregime når det gjelder mottak av offentlige ytelser. Man har et strengt regime som sørger for at ytelsene faktisk går til dem som skal ha dem, og som har behov for dem, og som sørger for at folk som på urettmessig måte prøver å tillegne seg det, skal bli stoppet. Derfor ber jeg statsråden om å gå opp på talerstolen og fortelle litt om hva slags kontrollmekanismer han har tenkt å ha for å kontrollere at personer bosatt i Romania, som nå statsråden legger opp til skal kunne få sykepenger fra Norge – opptil 70 pst. – f.eks. ikke tar seg jobb i Romania. Mener statsråden, sammen med Senterpartiet, Arbeiderpartiet og de øvrige partiene i denne sal, at de strenge reglene man har for nordmenn, ikke skal gjelde for den særordningen man her lager?

Det er spesielt å høre Senterpartiet i denne debatten. De prøver å skape en polemikk opp mot Høyre. Men faktum og voteringen etterpå kommer til å vise følgende:

Senterpartiet har fått gjennomslag her, de har presset regjeringen på plass, sammen med Arbeiderpartiet og SV, og sørger for en betydelig velferdsekspert. De sørger nå for å bevilge – noe vi ikke er forpliktet til – over en kvart milliard kroner hver eneste måned til Romania, Polen, Latvia og Spania. Samtidig sier Senterpartiet nei til å styrke permitteringsreglene for å trygge norske arbeidsplasser. Det har man ikke råd til. Behandling for lille Ulrik på fire år, som ligger an til å bli blind hvis han ikke får behandling, det har de ikke råd til. Men over en kvart milliard kroner hver eneste måned, det har de råd til.

Så står altså Senterpartiet på denne talerstolen og sier at dette er småpenger. Man skal ha vært rimelig lenge i politikken hvis man snakker om at over en kvart milliard kroner i måneden er småpenger. Det er enorme summer for dem som mottar dem. Nå legger stortingsflertallet opp til at i løpet av et par måneder vil en rumensk statsborger bosatt i Romania ha opptjent en månedslønn. Hvis dette fortsetter, vil han ha opptjent flere månedslønner fra norske skattebetalere takket være at Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV har fått regjeringen på plass.

Jeg ber som sagt statsråden komme opp og fortelle om hvilket kontrollregime han ser for seg skal gjelde i denne saken. Det er underlig hvis det ikke skal være et kontrollregime her, når han krever det for alle andre nordmenn.

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

Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:27:00]: I motsetning til Fremskrittspartiet er Senterpartiet for en kontrollert arbeidsinnvandring fra EØS-området. Det er det som er kjernen i det systemet vi har i dag. Så det må alle være klar over, hva slags grunnsyn Fremskrittspartiet har, på tross av store og vidløftige uttalelser fra komitéleder Wiborg her.

Senterpartiet ser det som rettferdig og rimelig at de arbeidstakere som har jobb i Norge, og som var i utlandet 29. januar og ikke kommer inn igjen, kommer inn under kompensasjonsordningen. Det er ikke mer enn rett og rimelig.

Videre: Når det gjelder permitteringsreglene, går Senterpartiet inn for at arbeidsgivers periode skal være to dager, og at det skal kombineres med at arbeidstaker skal få full lønn de resterende åtte dagene. Det siste går Fremskrittspartiet ikke inn for, for de har en usosial politikk når det gjelder arbeidstakerne i Norge.

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

Erlend Wiborg (FrP) [11:28:14]: Representanten Lundteigen bør muligens følge noe bedre med, for Senterpartiet har to ganger stemt ned Fremskrittspartiets forslag om å bedre permitteringsreglene. Vi har foreslått å gå fra ti til to dager, da det er det næringslivet selv ber om. Det er det som kan være med på å styrke norske arbeidsplasser, men det forslaget er altså blitt stemt ned, da stortingsflertallet, med Senterpartiet i spissen, ikke har sagt seg villige til å prioritere det. Jeg kan kanskje skjønne hvorfor Senterpartiet ikke kan prioritere det, når de nå prioriterer å bruke over en kvart milliard kroner hver eneste måned på å overføre penger til Romania, Latvia og Polen.

Representanten Lundteigen hevder at Senterpartiet er for kontrollert arbeidsinnvandring. Ja, det kan godt hende, men denne saken viser i hvert fall tydelig at Senterpartiet også er for ukontrollert bruk av folks skattepenger.

Rigmor Aasrud (A) [11:29:25]: Saken i dag viser jo at det er et stort flertall i denne salen for å sørge for at utenlandske arbeidstakere som har et arbeidsforhold i Norge, betaler skatt, betaler trygdeavgift og er arbeidstakere i Norge, også skal få en kompensasjon, som er rett og rimelig når Norge stenger dem ute fra å komme inn.

Det er interessant å høre at representanten Wiborg er opptatt av sine forslag om å styrke rettferdigheten i Norge. Et forslag om å gi todagers arbeidsgiverperiode uten å kompensere lønsmottakerne, vil ikke oppfattes rettferdig for så veldig mange av de lønsmottakerne som må gå ned på mindre lønn etter to dager.

Men i den saken vi har i dag, har jeg lyst til å spørre også Senterpartiet om de kunne si litt mer om hva som er rettferdig. De arbeidstakerne som er i Norge, har gjort en kjempejobb – vi hører at de har jobbet doble skift veldig lenge for å holde hjulene i gang. De skal få lov til å komme hjem hvis det er dødsfall eller fødsel. Men hvis de har noen barn hjemme, og kanskje har vært i Norge i tre måneder, er det da riktig at de ikke skal få lov å dra hjem og møte familien sin? Det synes jeg høres ganske dramatisk ut. Vi pleier å høre andre ting fra Senterpartiet når vi diskuterer forhold rundt norske barn. Hvorfor er det riktig da at de som er foreldre, som har vært her i Norge og gjort en innsats og betalt skatten sin, ikke skal få lov å reise hjem og møte barna sine hvis de har vært her så lenge? Det synes jeg Senterpartiet skylder oss et svar på, for det er ganske krevende, og de har gjort en stor innsats.

Så er jeg glad for at det blir flertall, som sagt, for en ordning som det var på tide kom. Jeg synes fortsatt det er overraskende at regjeringen ikke var bedre forberedt på at vi kom til å stenge grensene, og at det kunne være et

meget aktuelt scenario som burde vært diskutert mer i departementet. Det synes jeg ikke statsråden svarte godt på i den replikkvekslingen vi hadde. Men jeg registrerer at nå er iallfall ordningen på plass. Den er helt nødvendig, og det er viktig at de som nå har stått uten inntekt i mange måneder fordi vi stengte grensene, får den kompensasjonen de rettmessig fortjener.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:31:58]: Først, til representanten Wiborgs historiefortelling: Det kan være greit å minne representanten Wiborg om hvem sitt ansvar det er at en per i dag har en arbeidsgiverperiode med lønnsplikt på ti dager. Det er regjeringspartiene og støttepartiet Fremskrittspartiet som sørget for at den ble økt opp igjen til ti dager. Senterpartiet var uenig i det – vi mente at det ga en for stor belastning for bedriftene, og vi mente også at det fortsatt skulle være en lønnskompensasjon for arbeidstakerne.

Så har vi ved en rekke anledninger fremmet forslag for å redusere lønnsplikt ved permittering, i kombinasjon med at en også skal ivareta arbeidsfolkene. Senest rett før påske fremmet vi forslag om å redusere arbeidsgivers lønnsplikt ved permittering til to dager, i kombinasjon med lønnskompensasjon for de ansatte. Det forslaget ble lagt fram i Stortinget torsdag før påsken. Representanten Wiborg kan sitte her og riste på hodet så mye han vil, men han kan i stedet gå inn i referatet fra Stortingets behandling og se at det forslaget ble lagt fram.

Så til det som handler om vilkårene for ordningen: Ja, vi mener at det skal være tydelige vilkår knyttet til ordningen. Hvis du har vært i Norge etter 29. januar og valgt å reise ut igjen, da er det et valg du har gjort. Vi mener at det skal være en del årsaker som er legitime grunner til å reise ut, og når det gjelder den oversikten som vi har nevnt, har vi ikke sagt at det ikke også kan finnes andre tungtveiende personlige årsaker – vi har brukt begravelse og fødsel som eksempel, men vi har ikke sagt at det skal utelukke at det også kan være andre tungtveiende personlige årsaker.

Men det at vi skal legge til rette for at arbeidsfolk skal kunne reise ut igjen av Norge og ikke kunne komme tilbake igjen, og så skal en få en slik støtteordning, det mener vi i Senterpartiet er urimelig. Derfor mener vi at det er viktig at en finner en balanse her som både sørger for at en ivaretar arbeidsfolkene, og for at en faktisk har en ordning som er mulig å praktisere og kontrollere.

Arild Grande (A) [11:34:45]: Når representanten Gjelsvik ordlegger seg som han gjør, og sier at dette handler om folk som selv har valgt å reise ut, og at de

dermed ikke skal få rettigheter i tråd med det de har tjent opp i det norske arbeidslivet – det fyller meg med ubehag. Det er en måte å håndtere utenlandske arbeidstakere på som minner om land som vi ikke ønsker å sammenligne oss med.

Ville andre arbeidstakere akseptert en slik holdning? Ville vi på Stortinget akseptert en slik holdning? De fleste stortingsrepresentanter jobber på et annet sted enn der de bor, men ikke bare forventer vi at våre rettigheter skal ivaretas når vi reiser hjem dit vi bor, vi forlanger til og med at Stortinget skal betale for reisen. Når det gjelder arbeidstakere som jobber i Norge, og som bor i andre land, skal de altså stå på bar bakke hvis de, etter det Senterpartiet sier, selv velger å se ungene sine og besøke familien sin.

Jeg synes også Fremskrittspartiet er ganske selektive når de velger ut hvilke millioner vi ikke kan sløse med, og hvilke millioner det er lett for dem å sløse med. Fremskrittspartiet vil f.eks. ikke høre snakk om at vi skal ha utbyttebegrensning på de milliardene som nå blir gitt i krisestøtte til norske bedrifter, penger som urettmessig tas inn som ikke handler om krise, men som handler om å ta inn et utbytte. Der vil ikke Fremskrittspartiet ha noen begrensninger og søler gladelig ut millioner fra det norske fellesskapet. Men de vil ha streng kontroll for å unngå at arbeidstakere i Norge skal få se familien sin. Ja, det er greit at det menneskesynet kommer fram. Det står langt fra det sosialdemokratiske.

Når det gjelder å sette svake grupper opp mot hverandre, er det en lang Fremskrittsparti-tradisjon for å gjøre det, men jeg tviler på at svake grupper som f.eks. pasienter selv ønsker å bli satt opp mot andre svake grupper. Det er en polarisering som jeg tror folk ikke ønsker å bli misbrukt av Fremskrittspartiet i. Jeg tror heller de vil spørre Fremskrittspartiet hvorfor de har brukt milliarder på skatteuttak til de rikeste i Norge, kutt i formuesskatten, i stedet for å sikre en verdig pasientbehandling for alle i Norge.

Jeg er glad for at saken finner sin løsning. Jeg er glad for at høyreregjeringen etter lang betenkningstid – altfor lang betenkningstid – har sett fornuften i det vi har ønsket. Men saken er en påminnelse om hvor sårbart Norge er, og at vi bør jobbe for å øke selvforsyningsgraden av arbeidskraft og gi ungdommene våre jobb, men samtidig hvor viktig det er at vi hele tiden står opp for å beskytte arbeidsfolk.

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

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:38:01]: Ut fra hva representanten Grande nå gjør seg høy og mørk av på talerstolen her, gir det et inntrykk av at det skal være fritt

fram for den ansatte å kunne reise ut av Norge etter eget for godtbeholdende, bli nektet innreise og kunne være omfattet av denne ordningen. I komitéinnstillingen sier Arbeiderpartiet:

«Disse medlemmer er enig i at unødvendige reiser ikke skal gi rett til ytelser og at dette presiseres i forskrift.»

Så Arbeiderpartiet mener jo også at en skal sette en grense. Spørsmålet er hva slags grense en skal sette i denne sammenheng.

Til det at folk ikke får se familien sin: Det er jo en utfordring i denne pandemien, knyttet både til reiser ut og inn av Norge og innad i Norge. Det er en utfordring i denne pandemien som svært mange i Norge opplever, så det at en har begrensninger knyttet til det, er ikke noe særegent for denne saken.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 11 og 12.

Sak nr. 13 [11:39:12]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Klimaplan for 2021–2030 (Innst. 325 S (2020–2021), jf. Meld. St. 13 (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen 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 tre replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere og inntil syv replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen.

De som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

Stefan Heggelund (H) [11:40:01] (ordfører for saken): Dette er en viktig dag. Stortinget behandler det som skal være føringen for klimapolitikken de neste ti årene. Vi har brukt lang tid på å behandle saken, og det endelige resultatet er svært godt. Uavhengig av hva enkelte journalister tror, eller hva enkelte gjentakende deltakere i klimadebatten måtte påstå, er resultatet noe som bør markeres positivt. Den type analyser og retorikk vi bl.a. har hørt etter at komiteens arbeid var ferdig, bør herved være avslørt for det det er: like relevant som et vannkraftverk i Spikersuppa, like interessant som den tiende ACER-debatten.

Denne meldingen er en del av den helhetlige politikken som viser at vi når klimamålene for 2030. Det er et faktum det ikke går an å komme seg unna. Og det norske klimamålet er på nivå med det miljøbevegelsen har bedt om.

Derfor vil jeg takke alle medlemmene av komiteen for et godt arbeid og samarbeid. Etter det jeg vet, er dette den største innstillingen som er levert i nyere tid fra en komité. Man kan mene sitt om det, men at det har vært et nitid arbeid fra alle partiene, er det ingen tvil om. Jeg vil gi honnør til samtlige partier for det arbeidet som er gjort. Jeg har også satt pris på samtalene vi har hatt underveis.

Ikke alle partier er enige om alt. Det ble tidlig åpenbart for de fleste. Men med vekslende flertall ligger hovedlinjene i regjeringens klimamelding fast. Det betyr: Her ligger føringene til den mest offensive klimapolitikken som noen gang er behandlet av Stortinget. Skulle en framtidig regjering og et framtidig storting avvike fra det vekslende flertall her er enige om, da må man finne andre måter å kutte på som gir like store kutt uten å skade norsk økonomi, velferdsstatens bæreevne eller norske arbeidsplasser, og som samtidig er en politikk for omstilling i Norge. Metodene for det har ikke synliggjort seg i komiteens arbeid.

Det som ligger til grunn for de årene som gjenstår fram til 2030, er i korthet bl.a. følgende: at vi øker prisen på utslipp, legger til rette for innfasing av ny teknologi og fører en politikk som bidrar til å trygge og bygge norske arbeidsplasser. Noen vil kalle det å kutte utslippene, ikke utviklingen.

Det grønne skatteskiptet som politikere med ulik partifarge har snakket om i årevis, skal nå gjennomføres for fullt. Som kjent har sittende regjering allerede startet det arbeidet. Med regjeringens plan forplikter flertallet på Stortinget seg til gradvis å øke CO₂-avgiften til 2 000 kr per tonn i 2030, målt i faste 2020-kroner.

Dette gjøres ikke for å berike staten, tvert imot. Det samlede skatte- og avgiftsnivået skal ikke øke. Det skal komme lettelser som kompensasjon, selvfølgelig primært for dem som påvirkes av avgiftsøkningen. Det langsiktige målet er dessuten at det ikke skal være inntekter fra prisen på utslipp fordi utslippene går ned.

Arbeidet som gjøres med innfasing av lav- og nullutslippsteknologi, forsterkes ytterligere. Det gjelder både hvilke krav vi stiller i offentlige anbud, hvor vi kommer til å øke bruken av klimakrav, og også at Enova ytterligere spisses som klimavirkemiddel. Dette er en kombinasjon av virkemidler som vi vet at virker, som vi vet gjør at utslippene går ned, samtidig som vi omstiller Norge.

Tiden tillater ikke at jeg berører alt, men la meg ta noe:

- et reelt grønt skatteskipte
- mer lav- og nullutslippsteknologi
- økt bruk av klimakrav i offentlige innkjøp
- bidra mer og bedre til næringslivs- og industriomstilling
- mer bruk av bærekraftig biodrivstoff

- utslippskutt i jordbruket basert på avtalen – den historiske avtalen med jordbruket
- historisk satsing på karbonfangst og -lagring
- høyere pris på utslipp for petronæringen
- mer av Grønn plattform-samarbeidet
- mer forskning og innovasjon
- forlenging av Klimasats for kommunene
- grønnere kollektivtrafikk, ferger, servicefartøy og hurtigbåter
- en grønnere byggsektor

I denne planen berøres alle de tre pilarene i det som er regjeringens klimapolitikk: ikke-kvotepliktig sektor, kvotepliktig sektor og skog og annen arealbruk. La meg kort si til slutt at det er noen som har forsøkt å skape en slags myte om at skogen nå ikke er en del av klimapolitikken. Det er helt feil. Men så er vi enig med skognæringen når de i dialog med oss har sagt at de ikke skal brukes som en unnskyldning for at vi skal kutte mindre i andre sektorer.

Med denne planen når Norge klimamålene for 2030. Det er et faktum.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Espen Barth Eide (A) [11:45:14]: Jeg ser fram til en spennende debatt om mange aspekter. Jeg deler saksordførers glede over at det iallfall er enighet om overordnede mål, og at det skal koste å slippe ut. Det blir vedtatt i dag, og det er bra.

Men jeg har lyst til å utfordre representanten Heggelund som saksordfører på om han ikke beklager, som jeg gjør, at det ikke var mulig å få til et bredere forlik også om de konkrete virkemidlene utover avgiften. Vi vet to ting om avgifter. Det ene er at avgifter virker – de vrir atferd. Det andre er at de kan ramme skjevt og slå ulikt ut i ulike deler av landet og i ulike næringer. Hadde det ikke vært enda bedre om vi nå hadde klart å samle oss om at de kompenserende tiltakene, som skal gjøre det mulig for folk å leve grønnere liv og ta grønnere valg, var noe vi kunne vedta i fellesskap?

Stefan Heggelund (H) [11:46:05]: Jeg teller over hundre konkrete forslag som ligger fra regjeringen i klimaplanen. Jeg registrerer ikke at det er flertall mot noen av de forslagene, altså de såkalte regjeringen vilpunktene, som ligger i klimameldingen.

Med vekslende flertall er det stor enighet. Så kan man spørre: Hadde det ikke vært bedre om alle var enige om absolutt alt? Vel, til det var bl.a. uenigheten på rød-grønn side for stor. Vi har heller ikke ønsket å forhandle ned CO₂-avgiften med Fremskrittspartiet. Men flertallet på Stortinget har altså forpliktet seg på det som er hovedlinjene i denne klimaplanen, og som gjør at utslippsmålet for 2030 nås. Det er altså det viktigste.

Så kan jeg jo for informasjonens skyld si: Tidligere, når det har vært klimaforlik, har det vært nødvendig for borgerlig side å dra klimapolitikken i mer offensiv retning i forhold til de klimameldingene som har kommet fra de rød-grønne. Mens nå har vi sett forsøk, fra ulike partier, på å dra ambisjonene ned.

Terje Halleland (FrP) [11:47:19]: Høyre snakker varmt om å innføre avgifter i denne klimaplanen, og ser ikke ut til å ha noen betenkeligheter med å innføre en CO₂-avgift som skal tidobles, og som allerede i dag er dobbelt så høy som kvoteprisen. Dette vil svært sannsynlig bli en særnorsk avgift, som rammer norske bedrifter i konkurranse med utenlandsk næringsliv. Like konkurransevilkår har for så vidt alltid vært viktig for Høyre, så jeg vil gjerne at representanten Heggelund kan fortelle meg hva Høyre mener er den store forskjellen på en særnorsk klimaavgift som rammer norsk næringsliv, og en særnorsk formuesskatt, som rammer konkurransevilkårene til norsk næringsliv.

Stefan Heggelund (H) [11:48:03]: Jeg har alltid lyst til å bruke mye tid på å snakke om formuesskatten. Her er jeg jo skuffet over at Fremskrittspartiet ikke er like offensive som det Høyre historisk har vært, for vi vet at det er skadelig for norske arbeidsplasser.

Men til det spørsmålet handler om – klimaplanen. Det undrer meg at Fremskrittspartiet ikke ser at regjeringen snakker like varmt om skatte- og avgiftslettelser i denne planen, for det samlede skatte- og avgiftsnivået skal ikke opp, men vi skal ha et skatteskifte, hvor vi priser utslipp høyere og andre skatter og avgifter går ned. Jeg må si når det gjelder konkurransesituasjonen med andre land: Hvis representanten Terje Halleland tror at prisen på utslipp i Europa ikke kommer til å gå opp med det offensive klimamålet EU har, tar han feil. EU skal bruke et tresifret milliardbeløp i euro på å nå 2030-målene. Tror han virkelig at det er bare vanlige skattebetalere i Europa som skal ta den regningen? Nei. Vi gjør dette fordi vi ser hvordan utviklingen også i Europa vil være.

Marit Arnstad (Sp) [11:49:26]: Det blir ikke klimaplan bare fordi man bruker store ord og høy røst for å si ordet «klimaplan». Dette er ikke en innstilling med et bredt flertall bak seg. Dette er egentlig en kaosinnstilling. Dette er jo bare fire forslag, som regjeringspartiene velger å stå sammen om å danne et flertall for. Alle ønsker om et bredt forlik ble ikke noe av, og et forlik med støttepartiet Fremskrittspartiet ble det heller ikke noe av. Det er ikke sann at en mindretallsregjering får tilslutning i Stortinget fordi en stortingsmelding blir vedlagt protokollen. Det å legge noe ved protokollen betyr bare at man ikke fatter operative vedtak. Så her er

det veldig mange store ord og lite handling. Regjeringen har ikke klart å få til den brede enigheten om klimapolitikken, som man jo ønsket seg. Er ikke det egentlig en skuffelse for regjeringen, selv om man her velger å bruke høy røst og store ord om noe annet?

Stefan Heggelund (H) [11:50:24]: Den største skuffelsen er vel egentlig at Senterpartiet velger å bruke sin replikk på å stille et spørsmål som med en litt annen formulering allerede er stilt. Nå har vi en debatt hvor vi kan utfordre hverandre. Det er helt riktig at det ikke er full enighet om alt. For eksempel har Senterpartiet klare aversjoner mot det flertallet på Stortinget er for når det gjelder CO₂-avgift.

Jeg husker i skolegården at vi av og til sa: Benekter du fakta? Det er det representanten Marit Arnstad her gjør, for faktum er: Med vekslende flertall forplikter Stortinget seg i dag til en klimapolitikk som gjør at klimamålet for 2030 nås. Representanten Arnstad kan riste på hodet så mye hun vil, men selv om innstillingen av og til kan framstå som litt rotete – bl.a. fordi enkelte partier, jeg skal ikke nevne partinavn, velger å innlevere alle sine merknader med forslag en dag før siste frist – er det altså slik at det er flertall for en klimapolitikk som gjør at vi når klimamålene.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Åsmund Aukrust (A) [11:51:44]: Det skulle ta åtte år for denne regjeringen å legge fram en klimamelding. Der de rød-grønne la fram en klimamelding hver periode, og selv om man hadde flertall forhandlet med opposisjonen for å skape forutsigbarhet om det som er vårt tids største utfordring, har denne regjeringen valgt motsatt. De har mindretall og vil ikke forhandle med opposisjonen. Det er en maktarrogant regjering, men mer alvorlig enn det – de er ikke med på å bidra til å skape forutsigbarhet og sikre den beste klimapolitikken for Norge.

Derfor har Arbeiderpartiet i dag fremmet 298 forslag for en bedre klimapolitikk for Norge. Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti stemmer dem ned, alle som én. Vi mener at regjeringens klimapolitikk langt fra er god nok. Vi vil ha en rettferdig klimapolitikk som kutter utslipp, og som skaper arbeidsplasser. På ingen av de tre områdene leverer regjeringen.

For det første vil vi kutte utslipp. Vi vil gjøre utslippskuttene nasjonalt. Vi vil sette oss et nasjonalt mål for hvor vi skal være i 2030. Går vi ut på gaten her, eller hvor som helst rundt omkring i Norge, og spør hva som er Norges klimamål, tror jeg vi vil få mange forskjellige svar. Og rart er ikke det, for klimadebatten er tåkelagt med kvoter, prosenter, referansebaner og andre fremmedord. Derfor sier vi at det skal være enkelt å forstå

klimapolitikk. Når man kutter halvparten, skal det bety å kutte halvparten av våre utslipp. Det vil ikke regjeringen være med på. Heller ikke på det vi kaller ikke-kvotepliktig sektor, har regjeringen vært med på å avvise kvotekjøp. Arbeiderpartiet vil investere i Norge framfor å kjøpe kvoter i Europa. Vi vil ha et utslippsbudsjett for Norge, slik at vi sikrer at vi når våre klimamål for 2030.

For det andre vil vi ha en klimapolitikk som skaper titusenvis av nye arbeidsplasser. Da trenger vi en mye mer aktiv næringspolitikk for Norge. Norge har blitt det landet det er, fordi det var politikere før oss som turte å ta politiske valg. De har tatt kraften i bruk og bygd opp industri. Det var et politisk valg gjort for 100 år siden. For 50 år siden valgte de som satt i denne sal da, å skape industrieventyret i olje- og gasssektoren. Det var et politisk valg. Nå må dagens politikere være like framsynte, tørre å satse, og vi ser at det skjer i landene rundt oss. Det skjer i Europa, og det skjer med full fart i USA. Her hjemme i Norge nøler vi. Arbeiderpartiet mener at Norge skal ha som ambisjon å gå foran, men med dagens regjering er det ikke det som er tema. Det som er spørsmålet, er at Norge ikke skal falle bakpå. Derfor sier Arbeiderpartiet at vi vil satse. Vi vil ha en storsatsing på havvind, hydrogen, klimateknologi og sirkulær økonomi. Vi vil ha en aktiv stat som skal samarbeide med næringslivet. Vi vil at forurenser skal betale, men vi vil ha et partnerskap med næringslivet – der næringslivet forplikter seg til å gjøre utslippskutt, og vi forplikter oss til å stille opp. Det har bl.a. Danmarks statsminister, Mette Frederiksen, gjort med stor suksess, og det er synd at stortingsflertallet i dag sier nei til å gjøre det samme.

Det siste hovedbeinet Arbeiderpartiets klimapolitikk står på, er at den skal være rettferdig, for rettferdighet går som en rød tråd gjennom alt av Arbeiderpartiets politikk. Det gjelder selvsagt også i klimapolitikken. Når regjeringen målrettet fører en politikk som øker forskjellene mellom folk, er det alvorlig av mange grunner. Men det er også alvorlig fordi det gjør oss mindre omstillingsvillig. Vi må føre en politikk som reduserer forskjellene mellom folk. I regjeringens klimamelding er den sosiale dimensjonen helt borte. Skal vi få til omstilling, må vi inkludere dem som gjør jobben ute i bedriftene, og klimapolitikken må være rettferdig. Derfor sier vi det er urettferdig at de som kjøper de aller dyreste elbilene, ikke betaler en krone i moms, men kjøper man sykkel eller bruktbil, betaler man for det. Vi sier det er veldig bra at vi har elektrifisert ferjene våre, for det gjør at vi får ned utslippene og skaper arbeidsplasser, men det er urettferdig at pendlerne får økte ferjepriser. Derfor sier vi at vi vil halvere ferjeprisene. Vi øker CO₂-avgiften, for vi mener det er urettferdig at de som ikke har alternativer i nærheten av der de bor, skal betale akkurat det samme som dem som har mange alternati-

ver. Derfor vil vi kompensere i distriktene der det ikke er kollektivtilbud.

Jeg er helt enig i det som er blitt sagt i forkant av dagens debatt, at det er synd at vi ikke klarer å samle oss om en kurs for framtiden. Regjeringen har sagt at den ikke ønsker å forhandle med noen andre enn Fremskrittspartiet. Det er det som har vært Venstre og Høyres foretrukne partner. Men hva de samtaler har ført til, er nå veldig uklart, for de er knapt enig om en eneste merknad i innstillingen. Det er en tapt mulighet for denne saken, men det som er bra, er at det er lys i enden av tunnelen, for vi ser at vi i opposisjonen har samlet oss. Om fem måneder er det valg. Da skal vi få til en klimapolitikk som kutter utslipp og skaper arbeidsplasser.

Til slutt vil jeg ta opp de forslagene Arbeiderpartiet står bak. Jeg kan også si at ved en inkurie står det at vi er med på forslag nr. 48, og det skal vi ikke være en del av.

Presidenten: Da har representanten Åsmund Aukrust tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Stefan Heggelund (H) [11:57:29]: Det er valg til høsten. Hvis det skulle bli et annet flertall og Arbeiderpartiet sitter i regjeringsforhandlinger med Senterpartiet, ønsker jeg konkret svar på følgende spørsmål: Kommer Arbeiderpartiet til å være åpen for å forhandle ned CO₂-avgiften med Senterpartiet?

Åsmund Aukrust (A) [11:57:51]: Hva som er Arbeiderpartiets standpunkt, vet Stefan Heggelund veldig godt. Vi står bak CO₂-avgiften, og vi har foreslått å øke den tidligere. Det fikk vi dessverre ikke gjennomslag for i forrige budsjett – da stemte bl.a. Høyre ned det.

Arbeiderpartiet står fullt bak det, det er Arbeiderpartiets politikk, og det er det vi går til valg på. Arbeiderpartiet kan garantere at vi ikke kommer til å sitte i en regjering som nedjusterer de norske klimamålene. Vi står bak det vi gjør i innstillingen, og det er det vi går til valg på.

Terje Halleland (FrP) [11:58:28]: Arbeiderpartiet har vært blant dem som tydeligst har vist at EU går mot en samkjøring mellom det europeiske kvotesystemet og de nasjonale utslippsmålene i såkalt ikke-kvotepliktig sektor. I et høringsnotat fra EU-kommisjonen kommer det fram at det vurderes en utfasing av dette politiske instrumentet. Blant annet ser vi nå at EU arbeider med å inkludere utslipp fra veitransport og bygg i kvotehandel. Om dette nå skulle bli en realitet, mener ikke Arbeiderpartiet da at Norge burde være såpass forbedret at kostnadene mellom de forskjellige sektorene var harmonisert og så like som mulig, for å få til en god overgang? Og er ikke Arbeiderpartiet bekymret når av-

standen mellom kostnadene er så store som de er blitt i Norge, mellom kvotesektoren og CO₂-avgiften?

Åsmund Aukrust (A) [11:59:27]: Jeg er ikke helt sikker på om jeg forsto hele spørsmålet og resonnementet til Fremskrittspartiets representant. Men det som er helt åpenbart, er at Arbeiderpartiet mener at vi skal gjøre utslippskuttene nasjonale. Jeg er helt uenig i det gjennomslaget Fremskrittspartiet har fått opp mot regjeringen, om at de også åpner for denne fleksibiliteten. Vi mener at vi skal investere i Norge framfor å kjøpe kvoter i Europa.

Arbeiderpartiet har sagt at vi nå skal kutte 55 pst. Det skal vi gjøre nasjonalt, selv om vi selvsagt fortsatt skal være en del av ETS, og for enkeltbedriftenes del kan vi kjøpe på den samme, gamle måten. Men hvis man spør hva som skal være Norges utslippsmål, hvor vi skal være i 2030, skal vi ha kuttet 55 pst. av våre utslipp. Det kommer til å koste, men det som kommer til å koste enda mer, er ikke å nå klimamålene våre. Det er det som vil være den største kostnaden for norsk økonomi.

Sandra Borch (Sp) [12:00:38]: Senterpartiet driver med en dieselpopulisme som kommer til å bli retro om få år, sa Arbeiderpartiets klimapolitiske talsperson, Espen Barth Eide, i Dagsrevyen 5. februar, med henvisning til at Senterpartiet ville skjerme bilistene fra økt pumpepris. 16. mars var Barth Eide allerede selv blitt retro og uttalte til NRK at Arbeiderpartiet ville skjerme pumpeprisene ved bare å øke med halvparten av det regjeringen ville. Noe klart svar på hvordan økt CO₂-avgift skal kompenseres – det tar derimot Arbeiderpartiet ikke stilling til. Så mitt spørsmål til Arbeiderpartiet er: Mener partiet virkelig at det er viktig å skjerme bilistene som ikke har alternativer til å reise rundt omkring i landet, med en tredobling av CO₂-avgiften? Og hvordan har Arbeiderpartiet tenkt å kompensere det uten å øke de sosiale og geografiske forskjellene? For meg virker det som Arbeiderpartiet tar med den ene hånden og gir med den andre, men resultatet er det samme: økte pumpepriser.

Åsmund Aukrust (A) [12:01:46]: Arbeiderpartiet og Espen Barth Eide har aldri sagt at å kjøre diesel er retro eller at det er populisme. Det som ble referert til, var at Senterpartiet med Jan Böhler og Trygve Slagsvold Vedum i spissen kjørte inn på Tøyen Torg og mente at å ha lavutslippssoner var på en måte det verste en kunne se for seg. Det som er rart med det, er at det er vedtatt i Stortinget etter forslag fra Jan Böhler, og det ble stemt for i bystyret med støtte fra Senterpartiet rett før jul. Det var det Espen Barth Eide mente var en form for populisme som ville se litt rar ut om få år. Det vi i Arbeiderpartiet og Senterpartiet er helt enige om, er at har

man en bil eller dieselbil, bør man beholde den bilen. Det er ikke miljøvennlig å skifte bil. Man skal beholde den bilen så lenge den er kjørbart, og neste gang man kjøper, bør man kjøpe så miljøvennlig som mulig.

Så er det urettferdig at man skal betale den samme økningen i byene og distriktene, for i byene finnes det alternativer, og i distriktene gjør det ikke det. Da må man finne modeller som gjør at det ikke vil straffe seg å bo i Distrikts-Norge.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Terje Halleland (FrP) [12:03:10]: Dette er kanskje den saken som kan få størst konsekvenser for framtidig politikk og budsjetter de neste 10–20 årene. Det er ikke til å stikke under stol at Fremskrittspartiet er skeptisk til mye av det som kom fra regjeringen, og ikke noe mindre skeptisk til det som kommer fra deler av opposisjonen.

Det er viktig at det ikke lenger er symboler som blir vedtatt, men at en legger opp til en politikk som kan gi oss resultater. Målsettingen er selvfølgelig å kutte utslipp av klimagasser, men det er ingen som vinner om utslippene går ned, men etterlater seg et samfunn i ruiner. Det er kort vei mellom dugnad og gule vester.

Fremskrittspartiet har vært opptatt av å vise mulighetene og handlingsrommet som fremdeles er der, samtidig som vi skal ivareta våre internasjonale forpliktelser. Klimautfordringene er globale, og derfor må de også løses globalt. Derfor er også Fremskrittspartiet for en avtale om klimasamarbeid med EU, men da forutsetter vi at vi skal ha de samme reglene som EU har. Poenget er jo nettopp at vårt næringsliv skal kunne arbeide under de samme betingelsene som våre konkurrenter. I andre sammenhenger ville vi aldri akseptert en avtale hvor vi gir svakere betingelser for eget næringsliv enn dem vi vet våre konkurrenter må forholde seg til.

CO₂-avgiften og en tredobling av denne er et av de store grepene som regjeringen legger opp til. Allerede i dag ser vi svakhetene med en slik avgift og får konkrete eksempler på hva norsk næringsliv kan oppleve med et differensiert regelverk mellom eget næringsliv og våre nærmeste handelspartnere. Det tydeligste skillet er for de bedriftene som i dag havner utenfor EUs kvotemarked, hvor bedriftene får nesten dobbelt så høy avgift som konkurrentene. Da kan det være verdt å merke seg at dette er en utfordring som næringslivet har i dag, og det er altså før den enorme økningen av CO₂-avgiften er iverksatt.

Noe av det samme kan vi oppleve i sektorer der alternativ teknologi ikke er tilgjengelig, hvor avgiften bare blir en ny utgift som rammer bunnlinjen, og som setter hele bransjer i fare for å bli erstattet av aktører fra utlandet. Dette kommer det tydelige signaler på, bl.a.

når det gjelder tungbilnæringen og fiskeriene. Jeg må jo si at jeg savner debatten om hvilke tiltak tilhengerne av en økt avgift vil innføre for å verne disse bedriftene. Jeg tar som utgangspunkt at ingen ønsker at bedrifter skal nedlegges eller flyttes ut av landet på grunn av et nytt avgiftsregime.

Fremskrittspartiet er svært bekymret for det manglende engasjementet rundt norsk næringsliv, verdiskaping og arbeidsplasser. Derfor har Fremskrittspartiet laget sin egen klimaplan, en plan som viser kutt på rundt 27 millioner tonn, en plan som viser at det går an – uten at det trenger å skade norsk næringsliv, uten at det trenger å gjøre så vondt, uten at det skal baseres på forbud og tvang, som bare framstår som et forsøk på å gjøre hverdagen vanskelig for folk flest.

Fremskrittspartiet legger til grunn at vi skal ha et system som ivaretar norske interesser, at CO₂-kutt innenlands ikke skal føre til at verdiskaping og arbeidsplasser flyttes ut av landet, at tiltak skal baseres på kostnytte og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, at vi bruker alle tilgjengelige fleksibilitetsmekanismer når dette lønner seg, og at en felles gjennomføring med EU fordrer at Norge benytter seg av det samme regelverket som EU gjør. Da kan vi gjennomføre en slik plan om en bor i Distrikts-Norge, eller om en bor midt i byen. Da unngår vi dieselpriiser på 20 kr. For selv om salget av elbiler er økende, kjører fremdeles den store majoriteten rundt i bensin- eller dieslbiler. Det kommer de til å gjøre i mange år, og det er faktisk en fordel for klimaet.

Bilen har en enorm betydning for samfunnsstrukturen i Norge. 80 pst. av alle personreiser foretas med bil. Svært mange er i dag helt avhengige av bilen. Det gir en bevegelsesfrihet og økte muligheter på tvers av både inntektsnivå og geografi. Det tar Fremskrittspartiet hensyn til i vår klimapolitikk.

Jeg tar opp de forslagene som Fremskrittspartiet er en del av, og dem vi står alene om.

Presidenten: Da har representanten Terje Halleland tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Ruth Grung (A) [12:08:02]: Tilgang på fornybar energi er et av de viktigste tiltakene for å øke konkurransefortrinnene for norsk industri, øke sysselsettingen og verdiskapingen, redusere utslippene og dermed nå klimamålene. I dag er det flere regioner som må si nei til ny industri på grunn av mangel på overføringskapasitet i nettet. Det tar nærmere ti år å planlegge og bygge ut nye linjestrekk. Kraftsystemet vårt må rigges for mer uregulerbar kraft, økt fleksibilitet og ny energimiks, samtidig som prisene må holdes nede for både forbrukerne og industri og næringsliv.

Fremskrittspartiet hadde energiministeren de syv første årene i Solberg-regjeringen. Har ikke Fremskrittspartiet sett utviklingen, eller mener man det var nok å overlate det til markedet å fikse det? Hvorfor har ikke energiministrene fra Fremskrittspartiet vært mer fram-på, sørget for raskere nettutbygging i hele landet, slik at man kan være konkurransedyktig når ny industri vil etablere seg, og eksisterende vil gjøre om til mer fornybar energi?

Terje Halleland (FrP) [12:09:13]: Jeg tror jeg skal være så pass ydmyk og si at for nettsituasjonen i Norge i dag, med den utviklingen som har vært de siste årene, har etterspørselen etter kraft blitt mye større enn man hadde kunnet regne med. At man gjerne skulle planlagt bedre og hatt et planleggingsregime som hadde vært mer offensivt, i hvert fall tidsmessig, tror jeg vi alle kan stille oss bak.

Jeg tror at skal vi få til det vi ser i samfunnet nå, må vi ta gode tak når det gjelder nettsituasjonen, men vi må også ta gode tak i den kraftsituasjonen vi er i, for nå er det stor etterspørsel etter kraft. Nå må vi begynne å se på hvem det er som skal få tilgang til den kraften. Er det førstemann til mølla, eller skal vi se på hva slags verdier som blir skapt av den kraften som blir brukt?

Geir Pollestad (Sp) [12:10:17]: Fisk er klimavennlig, og fisk er sunn mat. I innlegget sitt snakka representanten om CO₂-avgifta og påverknaden på fiskeriet. Framstegspartiet snakkar veldig godt om desse sakene. Det kan ingen ta ifrå dei. Dei er verdsmeistrar i å snakka godt. Men når det kjem til handling i denne salen, og det dukkar opp ei avgift, ja, då røystar dei for.

Fiskeria i Noreg har jo opplevd ei mangedobling av CO₂-avgifta samanlikna med då Senterpartiet, SV og Arbeidarpartiet sat i regjering. Det har Framstegspartiet røysta for år etter år. Dei har òg røysta for at den kompensasjonsordninga som no er, skal fasast ut i løpet av fire år. Mitt spørsmål er: Når ein har vore med på den avgiftsgaloppen som har vore for fiskerinæringa så langt, korleis kan ein stola på at Framstegspartiet no har nådd toppen?

Terje Halleland (FrP) [12:11:15]: Jeg føler meg rimelig trygg på at hvis det er noen som skal få utfordringer med det de historisk har sagt og gjort, tror jeg Senterpartiet får lov til å stille seg i en helt annen posisjon enn det Fremskrittspartiet gjør.

Fremskrittspartiet har selvfølgelig vært med på vedtak som vi ser har vært uheldige, men Fremskrittspartiet har også vært av dem som har stått i første rekke for å prøve å reversere tiltak som man i ettertid har sett ikke har gitt den effekten som man har ønsket, og heller ikke gitt de konsekvensene man har ønsket. Men med Frem-

skrittspartiet tror jeg man skal være veldig trygg på skatte- og avgiftspolitikken og tilrettelegging for en næringsvennlig politikk. Man skal lete i mange partier før man finner en bedre politikk enn hos Fremskrittspartiet.

Lars Haltbrekken (SV) [12:12:15]: I går fremmet Fremskrittspartiet et forslag om å sikre fortsatt salg av bensin- og dieslbiler. Jeg er fristet til å spørre: Når kommer forslaget om å legge til rette for fortsatt bruk av damplokomotiv, telefaks, at alle partier skal ha «formann» i ledelsestittelen, og fortsatt bruk av kvikksølv i tannfyllingene?

Det skal jeg ikke spørre om. Det jeg skal spørre om, er: På hvilken måte mener Fremskrittspartiet at det å legge til rette for fortsatt salg av bensin- og dieslbiler bidrar til å kutte utslippene av klimagasser?

Terje Halleland (FrP) [12:12:57]: Kamerat, skulle jeg til å si. Det har jeg ikke lov til å si, men utenfor denne sal pleier vi å si «kamerat Haltbrekken».

Det er ikke forbud mot telefaks i Norge. Det kan man faktisk bruke når man vil, og hvis Haltbrekken er veldig snill, skal jeg gjerne finne en faks så jeg kan ta imot faks fra ham også. Den store forskjellen på Sosialistisk Venstreparti og Fremskrittspartiet er at man trenger ikke alltid innføre forbud og tvang for å få teknologien til å komme seg videre. Akkurat det samme mener vi – og det ser vi også – når det gjelder bilpolitikken. Legger man til rette for de gunstige ordningene vi nå har for elbiler, ja, så blir andelen elbiler større og større. Og det vil da også si, naturlig nok, at andelen bensin- og dieslbiler blir mindre og mindre. Men jeg tror det er veldig viktig å ta med seg at det ikke er noe klimatilak i dag å bygge nye elbiler for at vi ikke skal bruke bensinbilene «opp», for å si det sånn. De store utslippene er jo i tilknytning til produksjonen av bilene.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Sandra Borch (Sp) [12:14:35]: Selv om vi i dag behandler et enormt dokument som kalles en klimaplan, er det vanskelig å få øye på et eneste positivt tiltak som vil bidra til at vi får folk og næringsliv med oss på den omstillingen vi skal igjennom for å løse klimautfordringene. Det eneste regjeringen bidrar med i denne planen, er pisk – pisk som skal straffe folk som ikke har mulighet til å velge klimavennlige løsninger. Den eneste løsningen regjeringen kommer med, er en tredobling av CO₂-avgiften. Vi er alle enige om at klimagassutslippene må ned. Men Norge er et langstrakt land mot nord. Noen steder er elbil eller trikk den beste måten å komme seg fram på, i andre deler av landet er folk helt avhengige av Widerøe-flyet eller fossilbilen sin for å få hverdagen til å gå opp. Det ser ut som det er litt for

mange politikere som har glemt hvordan hele vårt langstrakte land ser ut.

Hvor ble det av de positive tiltakene som skulle få folk til å bidra i lag til at Norge skal få ned klimagassutslippene? Vi behandler i dag en av de største sakene i denne perioden på Stortinget. Det er en sak som omhandler alle menneskers liv og i praksis alt næringsliv i dette landet. Man kan sette spørsmålstegn ved om forarbeidet til denne meldingen er godt nok, for det var et samlet budskap fra næringslivet fra høringen rundt meldingen at man savnet dialog med regjeringen for å finne løsninger i lag. Næringslivet har spilt inn en masse forslag, men regjeringen ser ikke ut til å bry seg nevneverdig, for det eneste tiltaket de innfører, er altså en tredobling av CO₂-avgiften.

Hvis ikke godene og byrdene blir fordelt på en mer rettferdig måte, risikerer vi en kraftig motstand mot en helt nødvendig klimaomstilling. Det ser vi allerede nå i debatten. Folk føler at de blir straffet fordi de f.eks. bor i Nord-Norge, der det ikke er ladeinfrastruktur nok til å kjøre elbil. De skal straffes med en kraftig økning i pumpeprisen. Ferjefyllkene blir pålagt å innføre miljøvennlige ferjer uten at de får kompensert for kostnadene det fører med seg. Det gjør at regningen bl.a. blir sendt til barnefamilier som er helt avhengige av ferje for å komme seg på jobb.

Regjeringens forslag om mer enn en tredobling av CO₂-avgiften kan skape et opprør som får ferjeopprøret til å framstå som en mild bris. For ikke å snakke om de som er helt avhengige av fly og kortbanenettet for å komme seg på jobb og for å få nødvendig behandling på sykehus. Folk blir rammet, og næringslivet blir hardt rammet. For næringslivet er variert, akkurat som landet vårt. Hele fiskerinæringen advarer mot tredoblingen av CO₂-avgiften og sier at det i verste fall vil bidra til at mange ikke vil klare seg – en fiskerinæring som er viktig for hele kysten vår. Norsk og ren mat blir straffet med en avgift som i sin ytterste konsekvens kan føre til at fiskeriene ikke overlever. Og det er ikke den første avgiften denne næringen blir påført av denne regjeringen sammen med Fremskrittspartiet.

Vi i Senterpartiet er opptatt av at vi oppfyller Parisavtalen. Nettopp derfor legger vi inn veldig mange positive tiltak som skal bidra til omstilling, men det uten at regningen sendes rett i fanget på folk og næringsliv. Vi vil bl.a. elektrifisere eller innføre hydrogentog på alle jernbanestrekninger som i dag går på diesel. Vi vil etablere et eget CO₂-fond for nærings- og tungtransporten. Vi vil innføre et Bionova – et fond som skal bidra til å hjelpe landbruket til en klimaomstilling. Vi har som mål at ferjer og hurtigbåter skal være utslippsfrie, men at merkostnadene med dette skal dekkes av staten.

Jeg kunne listet opp veldig mange tiltak som Senterpartiet foreslår i denne innstillingen som vil bidra positivt til omstilling, men det viktigste er å understreke at det som er felles for alle våre forslag, er at vi ikke bare velter byrdene over på dem som har minst å rutte med, eller dem som bor i distriktene. Det er den store forskjellen mellom Senterpartiet og en rekke andre partier i denne salen.

Det er skuffende at vi i dag behandler en så stor melding med så få tiltak som bidrar til en ambisiøs klimapolitikk. Dette er ikke en melding som bidrar til den begeistring vi trenger i folk for å heie på den klimamomstillingen vi skal igjennom.

Med det tar jeg opp forslagene som Senterpartiet står bak alene og sammen med andre.

Presidenten: Da har representanten Sandra Borch tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Åsmund Aukrust (A) [12:20:03]: I november var Trygve Slagsvold Vedum på Politisk kvarter og klarte ikke helt å svare på om han sto bak klimamålene til Norge eller ikke. Etter et litt uheldig døgn kom vel Senterpartiets leder ut og sa at han nå hadde konkludert, og at Senterpartiet sto bak klimamålene. Det var bra og nødvendig. Parisavtalen er en bunnplanke.

Jeg er veldig glad for at Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV har funnet sammen i så mange saker i innstillingen til klimameldingen, over 150 forslag der våre tre partier og Miljøpartiet De Grønne står sammen. Det som blir jobben, er å finne ut hvordan vi skal nå klimamålene. Derfor sier Arbeiderpartiet at vi trenger et klimaregnskap, slik at vi kan planlegge for hvordan vi skal komme i mål. Senterpartiet er det eneste partiet på rødgrønn side som ikke har laget og lagt fram et klimaregnskap. Da sa Slagsvold Vedum at å regne på dette blir ekstremt teoretisk. Det er klart at all budsjettering er teoretisk. Det er derfor vi lager budsjetter, det er derfor vi har økonomiske budsjetter også, slik at vi kan planlegge. Hva er grunnen til at Senterpartiet har sånn motstand mot å lage klimabudsjetter som i framtiden vil være en like begrenset ressurs som de økonomiske ressursene våre?

Sandra Borch (Sp) [12:21:08]: Senterpartiet har stått bak klimamålene og står bak alle klimamålene som Norge juridisk har forpliktet seg til.

Senterpartiet er opptatt av å nå klimamålene, men vi har valgt å bruke ressursene på å utarbeide og fremme viktige positive tiltak i forbindelse med denne meldingen, framfor å bruke ressursene på å lage et regnskap.

Så vil jeg si at regjeringen legger jo heller ikke fram noe konkret regnskap, man har bare klipt og limt inn

tall fra Klimakur, og i tillegg påstår regjeringspartiene i merknader at de bl.a. skal komme med kompenserende tiltak for diverse økninger i CO₂-avgiften. Det har de ingen regnskap for. For Senterpartiet er det viktigste nå å komme i gang med omstilling og kutt og ikke bruke ressursene våre på teoretiske regnskap.

Lene Westgaard-Halle (H) [12:22:22]: De fleste er enige om at Senterpartiet har blitt Stortingets mest klimafiendtlige parti. Hvorfor tror representanten at det har blitt sånn?

Sandra Borch (Sp) [12:22:32]: Jeg er overhodet ikke enig i representantens standpunkt. Senterpartiet er opptatt av folk i hele landet. Vi er opptatt av å føre en rettferdig klimapolitikk, det gjelder også i forbindelse med denne klimameldingen. Og i motsetning til dagens regjering fyller vi faktisk ut fra denne meldingen opp med positive tiltak, tiltak som bidrar til omstilling, og som ikke sender regningen rett i fanget på folk og næringsliv, sånn som denne regjeringen gjør.

Ketil Kjenseth (V) [12:23:01]: Jeg hørte representanten Borch nevne fossilbiler. Hun nevner ikke at på den tanken er det i dag, i år, 25 pst. biodrivstoff. Med CO₂-avgift blir det enda billigere og mer konkurransedyktig, og det er mulig å komme til både 40 og 50 pst. om ganske få år. Jeg ser ikke at Senterpartiet har noen plan for å øke produksjonen i Norge. Det er ett av spørsmålene: Hvor er ambisjonene for det? Da er ikke de bilene så fossile lenger, og utslippene går ned.

Da Senterpartiet satt i regjering, sendte regjeringa daværende miljøvernminister Erik Solheim til Østfold for å åpne en biodrivstoffabrikk. 14 dager etterpå la man fram statsbudsjettet og innførte en veibruksavgift. Så den fabrikken gikk konkurs på 14 dager, og det ble ikke noe produksjon. Er det veien til klimakutt i Senterpartiets politikk?

Sandra Borch (Sp) [12:24:15]: Er det et parti som i forbindelse med denne klimameldingen virkelig har lagt inn forslag og merknader om bio og biodrivstoff, så er det jo Senterpartiet. Og er det en regjering som har innført avgift på bio, veibruksavgift, så er det jo denne regjeringen. Det har medført at f.eks. bussene i Troms fylke nå må gå over fra biodrivstoff til diesel og bensin, fordi det er billigere. Det er nettopp det som er utfordringen med hele denne klimaplanen; man bidrar ikke til en rettferdig omstilling, man bidrar ikke til at folk kan velge klimavennlige tiltak uten at det går ut over deres økonomi.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Lars Haltbrekken (SV) [12:25:22]: Når kriser truer, har partiene på Stortinget vist vilje til å stå sammen – stå sammen i kampen mot store utfordringer. Den 17. januar 2008 var en historisk dag for klimakampen. Da samlet nesten alle partiene på Stortinget seg om landets første klimaforlik. Partiene så nytten av å stå samlet i kampen mot klimakrisen. De innså at klimakrisen var stor og kampen mot den så avgjørende for vår felles framtid at de måtte stå sammen for å gi håp for framtiden, stå sammen for å gi næringslivet trygghet i satsingen på nullutslippsløsninger og ikke minst stå sammen for å sikre de utslippskuttene vi må gjennomføre. I 2008 ble partiene bl.a. enige om en kraftig satsing for bevaring av regnskog. Norge har siden den gangen spilt en avgjørende rolle internasjonalt i kampen for å redde verdens siste regnskoger. Fire år etter, 11. juni 2012, så klimaforliket 2.0 dagens lys. Her ble partiene enige om å forby oljefyring fra husholdningene fra og med 1. januar 2020. Til slutt kan vi nevne 3. mai 2018. Da samlet et enstemmig storting seg om å kreve null utslipp av klimagasser fra cruisebåter og andre turistbåter i norske verdensarvfjorder.

Den 8. april 2021 kunne ha blitt nok en historisk dag i klimakampens historie. Dagen blir ikke det. Den vil gå inn i historien som dagen da Stortinget kastet bort muligheten til å stå sammen i kampen mot klimakrisen og til igjen å få på plass viktige utslippskutt for framtiden. Hva har forandret seg siden januar 2008 og det første klimaforliket? Det er i alle fall ikke vitenskapen. Advarslene fra klimaforskerne har bare blitt tydeligere og tydeligere. Gang på gang advarer de om at kuttene som planlegges, er for små og kommer for sent. Regjeringens klimapolitikk kutter i beste fall Norges utslipp med om lag 30 pst. sammenliknet med nivået i 1990. Det er et godt stykke unna det nasjonale målet regjeringen har levert til FN: et kutt på 50–55 pst.

Jeg kan bare slå fast at det ikke er mangel på innspill fra miljøbevegelse, fagbevegelse eller næringslivet som er årsaken til at Stortinget ikke klarte å samle seg om større utslippskutt. Det er heller ikke en mangel på forslag i innstillingen som er det som kan ta skylden for at det ikke ble noen enighet. Hadde det vært vilje, kunne vi i dag fått en langt mer offensiv satsing på energieffektivisering – kanskje det viktigste tiltaket for å kutte utslipp av klimagasser. Vi kunne ha fått til en kraftfull satsing på solenergi også i Norge. Sola skinner på alle tak. Vi kunne ha fått enighet om en plan om å få en kraftig økning i produksjonen av solenergi i Norge, noe som også ville ha betydd arbeidsplasser her hjemme, for det er mye av vår industri som i dag produserer varer for solcellebransjen. Hadde det vært vilje, kunne vi også fått til en langt mer offensiv satsing på karbonfangst og -lagring, på langt flere anlegg enn det regjeringen har ønsket å legge

opp til. Vi kunne også ha fått til ladestasjoner for elbiler i hele landet og sørget for at også folk i Bygde-Norge lett hadde tilgang til en hurtiglader for sin elbil. Og vi kunne ha fått satt Norge i førersetet for satsing på nullutslippsfly for framtiden. Luftfarten er i dag en klimaversting, men det finnes måter å kutte utslippene dramatisk på.

Dette kunne vi ha fått til dersom det hadde vært vilje, og dette er bare for å nevne noe. Vi kunne ha fått på plass en ambisiøs klimapolitikk for de neste tiårene som faktisk innfridde våre mål i Parisavtalen. Vi kunne ha kuttet utslipp, skapt arbeidsplasser og fordelt goder og byrder på en rettferdig måte gjennom en grønn folkebonus, som SV foreslår.

Men dessverre, viljen hos regjeringspartiene var ikke der. Det må jo bety at de er såre fornøyd med en klimapolitikk som ikke når målene de selv har forpliktet oss til i Parisavtalen. Det er ikke først og fremst skuffende, det er først og fremst uansvarlig.

Jeg tar med det opp de forslagene SV står bak.

Presidenten: Representanten Lars Haltbrekken har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Sandra Borch (Sp) [12:30:53]: Fiskerinæringen blir kraftig rammet av CO₂-avgiften, og langs hele kysten er det en massiv motstand mot denne tredoblingen av avgiften som kommer til å slå hardt ut for hele næringen. Mange frykter med rette for arbeidsplassene sine. SV pleier tradisjonelt å være opptatt av fiskerne, og særlig den minste flåten. I dette tilfellet er SV med på å innføre en avgift som vil få store konsekvenser for en hel næring som allerede er påført en rekke avgifter. Alle fiskeriorganisasjonene er mot dette, men SV, derimot, ser ut til å legitimere avgiften uten å ha noen garanti for hvordan dette skal kompenseres.

Hvorfor er plutselig ikke kystfiskeren fra Finnmark så viktig for SV i denne saken?

Lars Haltbrekken (SV) [12:31:43]: Kystfiske er noe av det mest miljøvennlige vi kan drive med innenfor fiske og fangst. Det er her CO₂-utslippene per fanget kilo fisk er lavest. Dermed vil en CO₂-avgift på fiskeri først og fremst ramme de store trålerne, mens det vil kunne lønne seg for kystfisket dersom vi kombinerer dette med forslag fra SV om en omlegging til lav- og nullutslippsbåter innenfor kystfisket.

Norge har i dag produsert de første elektriske sjarke- ne som brukes for å fiske fisk uten utslipp av klimagasser. Det har sikret kystfisket, det har kuttet utslipp, og det har skapt arbeidsplasser ved norske verft, og jeg skjønner ikke hvorfor Senterpartiet ikke kan være med på det.

Ketil Kjenseth (V) [12:33:03]: Med respekt for representanten Haltbrekken må jeg hjelpe til litt med hukkommelsen når det gjelder 2008 og 2012 og klimaforlikene da. SV satt i regjering og kom til Stortinget, og da skjedde det at Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti var med på å forhandle ambisjonene og målsettingene opp og utslippene ned. Nå ble statsråd Rotevatn den første miljøministeren i Norge som nådde et norsk klimamål, i 2020. Utslippene går ned, vi har forhandlet opp, og vi leverer resultatene.

SVs store satsing, månelandingen på Mongstad, krasjlandet i utslippskutt. Biodrivstoffet føk ut av tanken, og det er i dag fullt klimasprik – det er ikke noe forlik på rød-grønn side. Jeg vil da spørre om noe enkelt. SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet, de rød-grønne, har flertall i energi- og miljøkomiteen. Hvorfor greide ikke de tre partiene noe så enkelt som å velge en saksordfører for klimameldingen, når en har så store ambisjoner (presidenten klubber) for felles utslippskutt?

Lars Haltbrekken (SV) [12:34:12]: Det tror jeg kanskje var det merkeligste spørsmålet jeg har fått i denne sal, og det er sikkert interessant for denne sal å få vite det. Men jeg foreslår egentlig at representanten stiller det spørsmålet til andre. Vi stilte oss i hvert fall til disposisjon for å ha en saksordfører i denne saken, og da kan jeg betrygge representanten fra Venstre om at vi ville ha brukt den muligheten til å sikre et klimaforlik. Jeg er forundret over at Venstre ikke brukte den muligheten de hadde, til å presse Høyre til å bli med på en langt mer ambisiøs klimapolitikk enn den svake klimameldingen som er lagt fram.

Det er nå enighet på rød-grønn side om 141 forslag som ville ha betydd mye for klimapolitikken framover. Venstre kunne ha sørget for at mange av disse forslagene (presidenten klubber) hadde blitt vedtatt i dag – dersom det var vilje til klimahandling hos Venstre.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Presidenten må anmode representantene om å holde seg til taletiden.

Ketil Kjenseth (V) [12:35:48] (komiteens leder): Venstre vil skape en grønn framtid med frihet og muligheter for alle. Derfor kutter vi utslipp, og vi har nå de laveste utslippene i Norge på 27 år. Endelig har vi også en realistisk og målbar plan som viser hvordan vi skal nå klimamålet og kutte utslipp uten å kutte utviklingen – fram mot 2030, men også videre mot netto null i 2050. Jeg er glad for at Stortinget er med på de målsettingene og forpliktelsene vi har i henhold til Parisavtalen. Europa skal gjøre sin del av jobben.

Denne planen går mye lenger enn tidligere klimameldinger i å koble klimapolitikk, næringspolitikk og

innovasjonspolitik. Det er helt i tråd med den kunnskapen vi har for hvordan vi skal løse klimakrisen, skape jobber og få til en storstilt grønn omstilling. Hovedgrepet i planen er å øke CO₂-avgiften. Forurensere skal betale, det er det viktigste prinsippet.

Anders Bjartnes, redaktør i Energi og Klima, sier at det er klimapolitikk etter læreboka når regjeringa vil skru opp utslippskostnadene kraftig fram mot 2030. CO₂-prising virker. Marius Holm i Zero har sagt at det er et taktskifte i norsk klimapolitikk når en hever CO₂-avgiften. Men økt CO₂-avgift alene, eller grønn skattlegging, som vi i Venstre kaller det, er ikke et mål i seg selv. Det er viktig for å gjøre grønne og utslippsfrie løsninger mer konkurransedyktige.

Elbilpolitikken er et eksempel på hvordan vi kan skru på skatter og avgifter i kombinasjon med øvrige fordelere for å få fart på en ønsket utvikling. For Venstre går det en grønn tråd fra da miljøvernminister Guro Fjellanger undertegnet Kyotoprotokollen i 1997, til da Venstres samferdselsminister Torild Skogsholm i 2003 innførte hovedtrekkene i dagens elbilpolitikk, til klimaforlikene i Stortinget i 2008 og 2012, til Nydalen-avtalen med Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti i 2013, og til vi gikk inn i regjering med Jeløya-avtalen og Granavolden-plattformen.

På denne reisen har vi hele veien vært med på å løfte taket for mål og ambisjoner for å kutte utslippene. Eksempler på det i praktisk politikk er at vi har fått flyttet Enova fra Oljedepartementet til Klimadepartementet. Vi har økt bevilgingene til Enova med 3,3 mrd. kr i år. I 2015 var det 4 pst. biodrivstoff på tanken, i år er det 25 pst. Klimasats er etablert for kommuner og fylkeskommuner. Nysnø, det fondet noen fra opposisjonen vil etablere, er etablert. Det er da et eller annet snøfnugg man vil etablere i tillegg.

Dagens blå-grønne regjering med klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn blir den første som når et norsk klimamål. I 2020 dupper vi endelig under 50 mill. tonn CO₂-utslipp i Norge. Alt dette har vært mulig å få til i et borgerlig samarbeid med Høyre, Kristelig Folkeparti og tidvis også Fremskrittspartiet, og i et samarbeid med de rød-grønne i klimaforlikene i 2008 og 2012. For det var Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti som kom inn og løftet taket i de forhandlingene begge ganger.

Denne gangen har ikke opposisjonen løftet taket. I stedet for et stort forlik, som flere har ropt på, har det blitt mer og mer av et klimasprik på rød-grønn side. Mens det er klimaenighet regjeringspartiene imellom, utpeker dette klimaspriket seg hos opposisjonen. De er ikke enige om elbilpolitikken, om CO₂-avgiften, om nullutslippssoner i byene og om man skal inkludere skog i klimamålet eller ikke.

Vi skal løse en klimakrise, og da må vi ha stø kurs og kutte utslipp. Det gjør vi innenfor transport, innenfor avfall og innenfor jordbruk. Vi har inngått en avtale med jordbruket om å kutte inntil 5 mill. tonn. CO₂-avgiften alene gir store utslippskutt, og mer biodrivstoff på tanken vil også redusere utslippene ytterligere. Karbonfangst og -lagring har vi også fått til i denne regjeringa – stor takk til Fremskrittspartiet som med sine energiministre i sju år har vært med på å legge til rette for de over 17 milliardene vi skal bruke på å utvikle karbonfangst og -lagring de neste årene i Norge. Det er hydrogenfest på børsen, det er batterifabrikker som planlegges og skal bygges en masse i Norge. Vi har bygd den første biokullfabrikken i Norge, og det er planer om flere biogassfabrikker.

Det er altså mye som er på gang, og vi er også en region som har satt seg som ambisjon å bli verdens mest bærekraftige og konkurransedyktige: Norden. Vi har venner blant oss som vil samme vei, som er konkurransedyktige, og som satser på litt ulike sektorer. Vi er gode på vind, vi er gode på batteri, vi er gode på bio – og sammen er vi altså allerede en av de mest bærekraftige regionene i verden.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ruth Grung (A) [12:41:12]: Flere land i Europa har prioritert energisparing høyt i sin klimapolitikk og har utvikling av gode sluttbrukerløsninger både for husholdninger og virksomheter i sentrum for sin strategi for grønn omstilling og sysselsetting.

Det er fem år siden Stortinget vedtok – da vi behandlet energimeldingen – at regjeringen skulle komme med en plan for hvordan vi kunne sørge for å spare 10 TWh gjennom energisparing i bygg. Det vil både redusere inngrep og behov for ny kraft, som vi kan bruke på andre områder. Så viser det seg at like før påske kom NVE med en analyse som sa at potensialet var faktisk 13 TWh. Så spørsmålet er: Hvordan forklarer Venstre at de i løpet av de siste åtte årene ikke har klart å bidra til å få fram en slik plan, slik at vi hadde klart å ha helt konkrete tiltak både for husholdninger og virksomheter for hvordan vi kan drive med energisparing i bygningsmassen vår?

Ketil Kjenseth (V) [12:42:16]: Først og fremst takk for et viktig spørsmål. Dette må vi jobbe mer med.

Så er det ikke riktig at vi ikke har gjort noe – det stiller ikke representanten spørsmål om. Enova har jo tiltak i dag. Vi har fått på plass tilskudd til å legge solceller på tak, f.eks., som mange heldigvis har begynt med, og også til å etterisolere bygg og skifte vinduer for den del. Enova har den type tilskudd, og de kom etter at Venstre kom i flertall i 2013.

Så kan vi gjøre mer, og det er viktig etter den debatten vi har hatt om bl.a. vindmøller. Vi ser at vi må huskereide bedre med de energiressursene vi allerede har, og ikke bygge ut mer natur. Dette blir viktige spørsmål.

Så kommer Olje- og energidepartementet med en melding om energiressursene i løpet av våren. Også energieffektivisering vil være en del av den planen.

Sandra Borch (Sp) [12:43:30]: Vi behandler nå det som kalles en «klimaplan». Jeg ville nok ikke kalt det en plan overhodet. Det er vel mer en melding med noen få ambisjoner. For det eneste tiltaket regjeringen og Venstre kommer med, er en økning – en tredobling – av CO₂-avgiften, som vil sende regningen over til barnefamilier og næringsliv. Det er ikke ett eneste positivt tiltak i denne meldingen som bidrar til omstilling uten at regningen sendes rett i fanget på folk i hele landet. Så jeg vil utfordre Venstre, som snakker så fint om denne meldingen, til å nevne fem positive tiltak som bidrar til omstilling uten at regningen sendes til folk og næringsliv.

Ketil Kjenseth (V) [12:44:16]: Nå sier vi jo at økningen i CO₂-avgiften skal kompenseres krone for krone. Det som skal skje, er en omstilling til det fossilfrie og det utslippsfrie. Og den omstillingen koster, ja. Men noen må gå i bresjen.

Så opplever vi et skifte på vegne av næringslivet. De aller fleste næringer og sektorer i Norge kommer og sier at de vil ha de mest konkurransedyktige vilkårene i Norge, de strengeste vilkårene, for det gjør at vi kan konkurrere ute i verden og eksportere vår teknologi og få kroner i kassa. Vi er avhengig av å selge varene til noen. Senterpartiet er veldig opptatt av fisken, og også innsatsen for å få fisken ut til Kina og andre deler av verden må bli mer grønn. Det finnes alternativer. Så er kanskje ikke fiskeflåten den som er aller lettest å omstille i 2021, men kanskje i 2025–2026 begynner de fartøyene å komme som i hvert fall er hybridfartøy. Og det er det som skjer – den omstillingen. Det er akkurat det samme som har skjedd ved elbilpolitikken. (Presidenten klubber) For 15 år siden, da vi etablerte den politikken, var det nesten ikke elbiler å få kjøpt. I dag utgjør de flertallet av nybilsalget.

Presidenten: Presidenten gjentar at representantene må forholde seg til taletiden.

Lars Haltbrekken (SV) [12:45:49]: Det er jo fristen etter den forrige replikkvekslingen å spørre: Hvorfor var ikke du saksordfører? Men det skal jeg ikke spørre om.

Regjeringens klimamelding er svært uforpliktende. Det er mye regjeringen vil utrede og ta sikte på å gjøre.

Men når opposisjonen omgjør vage mål til konkrete forpliktelser om handling, ja da stemmer Venstre mot i dag. Venstre stemmer mot krav om at vi skal få en utslippsfri kollektivtrafikk. Venstre stemmer mot krav som sikrer at det offentlige kjøper nullutslippsbiler. Og Venstre stemmer også mot krav om å sikre at kommunene skal kunne tillate å opprette nullutslippssoner. Venstre stemmer til og med mot en rekke forslag som er nedfelt i Granavolden-erklæringen, men ikke er oppfylt ennå. Hvorfor stemmer Venstre mot en mer ambisiøs klimapolitikk, Kjenseth?

Ketil Kjenseth (V) [12:46:57]: Vi starter med kollektivtrafikken: Etter at vi kom i det flertallet vi sitter i nå, har Oslo gått fra å få null kroner i støtte til kollektivtilbudet til å få betydelig mange hundre millioner – om ikke milliarder, hvis jeg ikke husker feil; det er ikke så langt unna milliarder. Venstre i byråd og i posisjon i Oslo har jo vært med på å bygge rullende fortau, kutte utslipp og legge til rette for lavere utslipp, mens SV i byrådet i Oslo i dag er med på å nesten ikke kutte utslipp. Hvorfor SV ikke legger noen penger på bordet for å få på plass et anlegg for karbonfangst og -lagring for avfall på Klemetsrud, som resten av Norge og de store byene ville ha nytte av, er litt vanskelig å skjønne.

Så at vi stemmer imot: Vi stemmer for en plan for å kutte utslipp år for år fram til 2030. Jeg beklager at det ikke er et stort forlik om det, og at det er så stort sprik i opposisjonen, som ikke vil være med på en så konkret plan.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Tore Storehaug (KrF) [12:48:24]: I dag held vi på med ei viktig sak. Den saka som ligg til behandling no, er ei av fleire saker som Stortinget dette året har teke stilling til, og i løpet av denne stortingsperioden har teke stilling til, som handlar om at vi er nøydde til å gjere meir for å få ned klimagassutsleppa, og det er i alle fall nødvendig at Noreg tek på seg leiartrøya og går føre. Om vi klarar å minke klimaendringane og gå frå 2 til ned mot 1,5 grader, har det store konsekvensar for Noreg, landet vårt, og det har enorme konsekvensar for dei menneska som bur i meir utsette delar av verda. Derfor betyr klimapolitikk mykje, og det er viktig at ein klarar å få til eit godt samarbeid om det både i denne salen og internasjonalt.

Er det éin ting eg verkeleg har vore stolt av det siste året, er det at Noreg har teke på seg den leiartrøya internasjonalt og vist veg. Dei siste åra har ein hatt eit internasjonalt klimasamarbeid som har stått i stampe, for om fleire av dei store landa ikkje har sett seg i revers, har dei i alle fall slått på bremsane, mens dei landa Noreg samarbeider med blant våre naboland i Europa, og ikkje

minst Noreg, har fylt det vakuumet for å sørgje for at nokon går føre – ikkje minst då regjeringa leverte inn eit forsterka mål og sa at Noreg skal kutte mellom 50 og 55 pst. Det er bra. Det har vist eit leiarskap.

Men dette må òg gjerast om til praktisk politikk, og vi er nøydde til å ha ein politikk der vi leverer på dei klimamåla som vi har sett oss. Difor er eg òg veldig glad for at det i dag blir tilslutning til dei grepa som ligg i klimaplanen som regjeringa har lagt fram. Det er ein klimaplan som viser korleis vi kan nå dei forpliktingane vi har teke på oss, innan 2030, som omhandlar ei breidde av tiltak – i motsetning til kva enkelte av representantane ser ut til å gje eit inntrykk av – alt frå å fortsetje det grønne skatteskiftet som ein har halde på med, til å sørgje for at støtteordningane våre både bidreg til at vi utviklar dei nye løysingane og rullar dei ut frå norske leverandørar, sånn at Noreg går fremst òg i å lage dei løysingane som gjer at vi kan få vekk utsleppa globalt. Ikkje berre det – ein har òg ein konkret plan for korleis ein skal stille auka krav i offentlege innkjøp som byggjer vidare på suksessen vi har hatt, anten det er med skiftet vi har fått i grøn skipsfart, der vi har elektrifisert ferjestrekning etter ferjestrekning, eller det er at ein no òg skal gjere det med kollektivtransporten og bilane som kommunane kjøper. Men kanskje viktigast av alt: Ein har òg fått ein politikk der ein jobbar konkret i lag med nabolanda våre i EU for korleis ein i fellesskap skal kunne nå desse måla.

Faktum er at denne politikken fungerer, og at norske klimagassutslepp går ned. Dei utsleppa som vi hadde i fjor, er på det lågaste nivået på 27 år. Det viser at vi har ei regjering som har teke leiarskap, som har heva ambisjonane, men som òg leverer praktisk politikk. Denne planen er eit langt steg i rett retning, og det er bra at Stortinget i alle fall gjev ei tilslutning – om tilslutninga så er vekslende, er det i alle fall ei tilslutning til hovudlinjene i denne planen, og det er bra.

Det er ikkje alle delane Stortinget har gjeve tilslutning til. Eitt eksempel, der eit stortingsfleirtal no ser ut til å gå i lag, er at ein delvis holar ut prinsippet om at forureinar skal betale, og at vi skal ha eit grønt skatteskiifte, når Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Framstegspartiet – eg lurar på om det òg er fleire parti – støttar avfallsbransjen sitt krav om at dei skal sleppe CO₂-avgift, sjølv om ein i Klimakur ser at auka avgift kan utløyse CO₂-fangst og -lagring på dei største avfallsanlegga i dei største byane våre. Det er praktisk politikk som får konsekvensar, men der eit stortingsfleirtal dreg denne klimaplanen i feil retning.

Eg meiner at det ikkje handlar om kor klimagassutsleppa våre kjem frå. Vi må føre ein politikk som gjer at vi kan kutte dei klimagassutsleppa som vi må, for å nå dei forpliktingane vi har teke på oss. Når Enova har gjeve

støtte til 10 000 prosjekt dei siste åra, alt frå dei store havvindprosjekta til dei små energieffektiviseringsprosjekta, når vi har verdas reinaste prosessindustri, når vi har gått frå 3 000 til 300 000 elbilar på norske vegar, og vi har teke på oss leiartrøya anten det er innan grøn skipsfart eller å få grøne anleggsplassar, har vi ei regjering som har gått føre – ikkje minst fordi vi har fått det stortingsfleirtalet i debatt etter debatt har etterlyst, nemleg at vi skal ha ein konkret plan, år for år, for korleis vi skal nå klimamåla våre. Vel, no har vi fått ein klimaplan som viser korleis vi skal nå forpliktingane våre innan 2030, og vi har fått på plass eit samarbeid med EU som gjer at vi òg har eit utsleppsbudsjett som viser korleis vi skal få dette til år for år. Det er vegen fram, og det er det denne regjeringa som viser, ikkje ein vaklande stortingsopposisjon.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Åsmund Aukrust (A) [12:53:55]: Jeg mener det er synd at vi ikke får til et klimaforlik mellom alle partiene. Jeg er egentlig ikke så overrasket over at Kristelig Folkeparti ikke ivrer for det, for Kristelig Folkeparti har egentlig vært helt borte fra miljødebatten etter at de valgte å gå i kompaniskap med Fremskrittspartiet og Høyre. Før det hadde jo Kristelig Folkeparti en veldig stolt miljøhistorie, men den er nå svunnet hen, og det toppet seg vel da Kristelig Folkepartis leder, Kjell Ingolf Ropstad, mente at miljøbevegelsen var en trussel mot det kristne menneskeverdet. For meg ble det et bilde på hvor Kristelig Folkeparti nå har alliert seg, og hvilke krefter de nå står sammen med.

Men på ett område har Kristelig Folkeparti hatt troverdighet, og det har vært på internasjonal solidaritet. Tore Storehaug begynte innlegget sitt med det, og det synes jeg var bra, men i klimameldingen er det perspektivet helt borte, det nevnes ikke med et ord, og denne regjeringen har jo gjort store kutt til internasjonal bistand. Derfor hadde opposisjonen, alle opposisjonspartiene, fremmet et forslag her, egentlig for å gi en drahjelp til Kristelig Folkeparti, hvor vi ber om at regjeringen skal legge fram en sak om norsk klimafinansiering i utviklingsland. Heller ikke det skal Kristelig Folkeparti stemme for. Hva er grunnen til at Kristelig Folkeparti ikke står sammen med resten av opposisjonen for å få på plass en sak om en forpliktende klimafinansiering i utviklingsland?

Tore Storehaug (KrF) [12:55:01]: Det er ganske mange ting eg føler eg har eit behov for å korrigere i dei premissane som representanten legg fram her, og ha meg unnskyldt, men eg trur ikkje eg greier å få tak i alle dei tinga som blei lagde fram no. Men for det første: Regjeringa har ikkje kutta i internasjonal bistand; han er auka. Og ein har spesielt auka bistanden til klimatilpas-

sing som treffer dei menneska som har blitt råka hardest av klimaendringane, mest, anten det handlar om dei som opplever svolt fordi dei bur i områda som no opplever ørkenspreiing, eller det handlar om område som opplever at havnivået stig og at leveområda deira difor forsvinn.

Men la meg gå til kjernen: Representanten tek opp at regjeringspartia ikkje seier at ein skal ha ei sak om auken i norsk klimafinansiering og klimabistand. Men det vi seier, er jo at vi skal ha ein strategi som skal få på plass ei opptrapping av dette – for dette er ein ambisjon for denne regjeringa – og at det skal gjerast på ein måte der Noreg leverer forpliktingar og sørgjer for ei opptrapping av korleis vi skal hjelpe dei områda som blir hardest råka når menneske blir nøydd til å forlate heimane sine på grunn av klimaendringar.

Terje Halleland (FrP) [12:56:25]: Representanten Tore Storehaug legger fram en egen klimaplan, sier han, som skal være god, og som det er veldig synd at ikke flertallet stiller seg bak. Jeg er helt sikker på at representanten har studert Fremskrittspartiets alternative klimaplan, så jeg lurer på: Hva er galt med den? Og hvilken plan tror du er den som sikrer de norske interessene best – regjeringens plan eller Fremskrittspartiets plan?

Presidenten: Presidenten minner om at talen skal rettes til presidenten og ikke til representanten på motsatt talerstol.

Tore Storehaug (KrF) [12:57:03]: Representanten spør kva som er galt med Framstegspartiets alternative klimaplan. Det er jo først og fremst at han er veldig alternativ, i form av at han ikkje held seg til den måten Noreg har forplikta seg til å telje våre klimagassutslepp, til at han ikkje viser korleis vi skal nå dei forpliktingane som vi har teke på oss. Denne regjeringa har vist med tiltak korleis ein skal nå forpliktingane våre i 2030. Den viktigaste er jo noko vi har samarbeidd om når vi har laga budsjett dei siste åra, nemleg at vi skal fortsetje eit grønt skatteskitte – men òg at vi, når vi gjennomfører f.eks. avgiftsauke i CO₂-avgifta, skal gjennomføre lettar som gjer at vi kan få utnytta det potensialet som ligg i norsk næringsliv, sørgje for meir norsk eigarskap, slik som når vi f.eks. gjennomfører gode skatteendringar som har gjort at det har vore meir lønsamt å stå i jobb, meir lønsamt å investere i norske arbeidsplassar. Det er ein politikk som eg har lyst til å fortsetje, og det ønskjer og håpar eg at representanten òg kan støtte, i staden for å halde på med veldig alternative ting.

Sandra Borch (Sp) [12:58:23]: Vi var ganske bekymret over at regjeringspartiene ikke hadde noen klar for-

mulering i klimameldingen på at å redusere norsk matproduksjon ikke skal være en del av klimaløsningen. Og Kristelig Folkeparti har jo, i likhet med Senterpartiet, jobbet for at klimagassutslipp i jordbruket fram mot 2030 skal skje gjennom å redusere utslipp per produsert enhet gjennom forbedret jordbruksproduksjon, i tråd med de tiltakene som jordbruket har lagt fram i sin egen klimaplan. Nå har heldigvis Senterpartiet og Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet gått sammen om en tydelig merknad som fraråder det å peke på redusert matproduksjon som en klimaløsning.

Hvorfor støtter ikke Kristelig Folkeparti denne merknaden? Og jeg kan jo spørre Kristelig Folkeparti om de er glade for at dette er en flertallsmerknad.

Tore Storehaug (KrF) [12:59:19]: Som representanten seier, har Senterpartiet og Kristelig Folkeparti eit felles engasjement for at kutt i landbrukssektoren og jordbrukssektoren skal skje per produserte eining, at det må vere den overordna målsettinga.

Representanten etterlyser kvar i meldinga dette står. Eg kan jo rette merksemda mot regjeringsspartia sine merknadar, der dei òg slår fast at den viktigaste oppgåva i klimasamanheng er å redusere utsleppa utan at klimaomstillinga fører til karbonlekkasje, og «derfor reduserte utslipp per produserte enhet i tråd med flertallets merknader i Meld. St. 11 (2016–2017)». Det var gode merknadar, dei står eg bak, og dei veit eg at òg representanten Borch står bak, så her har vi ei felles målsetting. Og det er iallfall trygt å vite at eg kan vise til regjeringsspartia sine merknadar i svaret mitt på eit viktig spørsmål frå representanten.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Per Espen Stoknes (MDG) [13:00:35]: Denne klimaplanen skulle være vår generasjons store, konstruktive svar på den klimakrisen som verden står i. Men resultatet, etter måneder med meningsløst politisk spill fram mot neste valg, er nå noe helt annet. Den norske klimaplanen 2021 ender antagelig som en bitte liten plastavgift, litt flere ladestasjoner for el- og hydrogenbiler, at vi skal la være å avslutte NO_x-avtalen, og at regjeringen muligens kanskje kan forte seg bitte litt med å legge fram en konsesjonsveileder for havvind, som de uansett allerede hadde lovet skulle legges fram.

Snakk om «nothingburger», som de sier utaskjærs, eller mye skrik og lite ull, som det heter på godt norsk.

At regjeringen ikke klarte, eller prøvde seriøst, å samle et flertall, er et svik mot nordmenn flest og et svik mot norsk økonomi og næringslivets omstillingsevne og innovasjonsevne, men særlig mot de mange tusen klimastreikerne, mot barnebarna – og også mot hele

verden, som trenger en klimapolitikk som virker, ledet av et land som faktisk har råd til det.

Innstillingen fra energi- og miljøkomiteen er en lang, lang, lang, lang – sa jeg «lang», president? – liste med forslag om hva vi kan gjøre for å kutte utslipp, men nesten blottet for bindende flertall som faktisk vil føre til lavere utslipp. Regjeringen har med en sleip strategi klart å unngå å skaffe flertall for nye ambisjoner eller tiltak som virkelig forplikter til å kutte utslipp raskt nok til å ta vare på både friheten, norsk næringsliv, velferd og framtiden til barna våre.

Proessen har vært ganske absurd. Regjeringen valgte først å forhandle med Fremskrittspartiet. Å forhandle klimatiltak med Fremskrittspartiet har like gode odds for å lykkes som en snøball i helvete. Fremskrittspartiet stilte tidlig ultimatum mot det eneste virkemiddelet i klimameldingen som faktisk ville ha virket, nemlig å trappe opp CO₂-avgiften til 2 000 kr per tonn innen 2030. Så den store feilen regjeringsspartiene har gjort her, i motsetning til tidligere forlik, var at de ikke søkte forlik med konstruktive opposisjonspartier etter at de brøt med Fremskrittspartiet.

Hadde de gjort det, kunne dette ha vært helt annerledes. Da kunne vi ha fått en forpliktende opptrappingsplan for CO₂-avgiften. Vi kunne ha sikret mange flere virkemidler for grønn omstilling av næringslivet, vi kunne ha fått en storsatsing på havvind, vi kunne ha fått en ladestrategi som sikret et godt ladenett for elbiler over hele landet, og vi kunne ha gjort det enklere og billigere for privatpersoner å satse på energisparing, solceller og transport på biogass.

Vi hadde ikke fått flertall for økt bensinpris, for det finnes grå populisme også på venstresiden. Forestillingen om en rettferdig klimapolitikk som ikke skal merkes av noen, lever dessverre i beste velgående både i Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Likevel ville denne meldingen ha blitt bedre om regjeringen hadde søkt flertall i opposisjonen, så lenge de hadde holdt seg unna Senterpartiet. Fordi regjeringsspartiene valgte å ikke forhandle, er denne innstillingen en liste med 476 forslag, der bare 5 får flertall. Det er ganske utrolig. Etter åtte år med denne regjeringen er deres viktigste stortingsmelding redusert til et uverdigg svarteperspill.

På landsmøtet rett før påske vedtok Miljøpartiet De Grønne en plan som følger:

- Vi stanser tildeling av nye oljelisenser, reduserer investeringer på eksisterende felt og faser ut oljeraffinerier som følge av redusert aktivitet.
- Vi øker tempoet i elektrifiseringen av kollektivtransport, personbiler, lastebiler, skips- og luftfart.
- Vi renser de største punktutslippene og erstatter fossil energi med strøm, ansvarlig biobrensel og hydrogen.

- Vi kutter utslippene fra jordbruk, reduserer kjøttforbruk, bedrer grovfôrkvaliteten, øker biogassproduksjonen og reduserer overforbruk av fossil gjødsel.

Skal man ha en klimapolitikk som virker, trenger man partier som faktisk prioriterer det. Denne klimameldingen viser meg at det eneste som kan sikre at klima og natur faktisk står høyt på agendaen til Norges neste regjering, vil bli et sterkt Miljøpartiet De Grønne, helst på vippen.

Klimaplanen var regjeringens aller siste sjanse i klimapolitikken. Det endte i totalhavari. Bevisste nordmenn i hele landet, folk flest, norske entreprenører og alle klimastreikerne spesielt fortjener en regjering som setter mennesker og miljø først – en regjering som gjør alt den kan for å samle et flertall om vår tids viktigste sak, ikke en regjering som reduserer klimapolitikk til et partipolitisk spill. Heldigvis er det snart valg.

Med det tar jeg opp Miljøpartiet De Grønnes forslag.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

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

Presidenten vil understreke at det vel finnes bedre formuleringer enn «snøball i helvete» – det er ikke spesielt parlamentarisk.

Det blir replikkordskifte.

Espen Barth Eide (A) [13:05:43]: Representanten Stoknes holdt et godt innlegg som det er veldig lett å være enig i veldig mye av, og jeg er glad for at Miljøpartiet De Grønne, Arbeiderpartiet og den øvrige venstresiden står sammen om veldig mange forslag. Han har også helt rett i at man ikke kan bruke argumentet om rettferdig klimapolitikk til å undergrave klimapolitikens effektivitet. Der står vi også sammen, og det tydeliggjør vi også i våre uttalelser.

Men det sagt er det viktig, tror jeg, om man skal ha med seg folk, at klimapolitikken oppfattes som rettferdig og også som inkluderende – både fordi det er bra i seg selv, og fordi det er en forutsetning for å få med seg flertallet. Da har jeg lyst til å utfordre representanten Stoknes: Hva er de viktigste grepene vi må gjøre for at folk oppfatter klimapolitikken som reelt rettferdig, både mellom sosiale grupper og mellom by og land?

Per Espen Stoknes (MDG) [13:06:36]: Hensikten med all klimapolitikk er å kutte utslippene i raskt nok tempo, for den mest urettferdige klimapolitikken er en klimapolitikk som ikke virker. Den vil særlig slå inn over fattige – i Norge, men spesielt internasjonalt.

Overalt i verden er det slik at de som har minst fra før, vil rammes hardest av klimaendringene. I Norge kan det være en alenemor som ikke har råd til å forsikre huset mot vannskade i kjelleren. I Asia er det de som bor mest utsatt til, som mister livet.

Det er fort gjort å bli fanget i en slags klimanasjonalisme der vi bare tenker på klima som et lokalt, norsk problem. Miljøpartiet De Grønne er et internasjonalt solidaritetsparti, og vi ønsker å løfte fram det internasjonale solidaritetsaspektet ved det. Det viktigste vi da gjør, er å minske forskjellene over skatteseddelen og bruke effektive tiltak som får ned selve utslippene. På den måten kan vi få en balanse mellom tiltak og redusert ulikhet.

Liv Kari Eskeland (H) [13:07:52]: Eivind Trædal fra Miljøpartiet Dei Grøne hadde ein tweet i går som har fått mange hjarte. I ein kommentar seier han at Senterpartiet og Arbeidarpartiet ser ut til å undergrava klimameldinga som er lagd fram av regjeringa, og at ei raudgrå regjering ville vorte mindre progressiv og klimavenleg enn den regjeringa me har i dag.

Då vil det vera av interesse å vita kvifor Miljøpartiet Dei Grøne ønskjer å støtta ei regjering som fører den minst offensive klimapolitikken, framfor ei regjering som har høge ambisjonar og klare mål, og som gjennom klimameldinga no har vist at me evnar overgangen til eit grønt skifte. For slik eg oppfattar det, er klimasaka viktig for Miljøpartiet Dei Grøne, og eit slikt val framstår difor noko underleg.

Per Espen Stoknes (MDG) [13:08:41]: Som jeg var inne på i mitt hovedinnlegg, er det sånn at både på høyresiden og på venstresiden finnes det vi kan kalle grå populisme. Det som er viktig for Miljøpartiet De Grønne, blir da å havne i en slik posisjon at vi kan få en forpliktende opptrapping til de 2 000 kronene som denne regjeringen foreslår, men ikke er villig til å forplikte seg til. Når man går inn i en eventuell forhandling om støtteavtale med en regjering der man har et grått parti som kanskje får dominere på høyresiden, og et grått parti som dominerer på venstresiden, blir det avgjørende for Miljøpartiet De Grønne å se framover på hvor man vil få de mest forpliktende avtalene for å løse den livsviktige klimakrisen vi står midt oppe i. Dessverre har ikke denne regjeringen, med eller uten det grå høyrepopulistiske partiet, klart å få på plass noen forpliktelse. Det synes vi er dypt beklagelig.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [13:09:58]: Nå skal ikke jeg prøve å gjøre meg lekker for Miljøpartiet De Grønne, slik de foregående replikantene gjorde. Jeg registrerer bare at Miljøpartiet De Grønne både vil legge ned oljenæringen og rekefisket, redusere biltrafikken,

slutte å fly og påføre norsk næringsliv skatter og avgifter som Fremskrittspartiet ikke ønsker. Jeg frykter at Miljøpartiet De Grønne faktisk kan få gjennomslag for den politikken i en ny rød-grønn regjering. Jeg kjenner representanten Stoknes som en pragmatisk mann som kjemper for Miljøpartiet De Grønnes saker og kanskje ofte også får gjennomslag for dem. Kan representanten Stoknes bekrefte at dette er saker som de ønsker å få gjennomslag for i en ny rød-grønn regjering?

Per Espen Stoknes (MDG) [13:10:43]: Jeg takker representanten for et glimrende spørsmål.

Jeg kan bekrefte at Miljøpartiet De Grønne vil gå for at det norske næringslivet skal bli ledende innen grønn innovasjon og på den måten bidra til at vi kan levere løsninger, systemforbedringer, en ressursproduktivitet som er slik at når hele EU og resten av verden kommer etter – i beste fall – har norsk næringsliv posisjonert seg i forkant.

Det som skjer nå i norsk næringsliv, er veldig fascinerende. Jeg reiser rundt og holder mange foredrag og lærer opp folk til å gjennomføre grønn innovasjon i et rasende tempo. Hvis man følger med på børslanseringer f.eks. de siste 18 månedene, er det en lang rekke grønne entreprenører, alt fra Quantafuel og Nel til de nye hydrogenselskapene som kommer, som klarer å få fram de løsningene som trengs. De trenger forutsigbarhet, og den forutsigbarheten er at de kan utkonkurrere de grå selskapene. Det gir ikke denne regjeringen eller Fremskrittspartiet dem.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Bjørnar Moxnes (R) [13:12:10]: Så kom endelig regjeringen Solbergs klimaplan. På Ytring skrev statsråden i februar:

«Klimapolitikken er ei investering i felles framtid, og det er ei investering vi skal ta saman.»

Dessverre er ikke regjeringens tiltak nok for å nå målene i Parisavtalen, og dessverre, som på de fleste andre områder, betyr felles investering for denne regjeringen at mange må forsake, mens noen få slipper unna. Folk i distriktene, som er avhengig av bil, vil rammes hardest av økningen i CO₂-avgiften, mens de velstående i sentrale strøk vil få subsidiert de dyreste elbilene sine også i framtiden.

Samtidig som CO₂-avgiften skal økes, garanterer regjeringen at avgiftsøkningene skal kompenseres med kutt i det såkalte samlede skatte- og avgiftsnivået. Etter snart åtte år med denne regjeringen vet vi hva det betyr. Det vil bety flate avgiftsøkninger til folk flest og skatte-kutt som kommer de rikeste til gode. De sier til og med i sin egen klimamelding at kutt i formuesskatten er et kli-

matiltak. Så folk flest skal altså betale inn flate avgifter, mens inntektene betales ut til de rikeste.

I Frankrike fikk de de gule vestene på grunn av urettferdig klimapolitikk. Vi er nødt til å føre en rettferdig miljøpolitikk for å sikre folkelig oppslutning om nødvendige tiltak. Derfor har vi i Rødt lagt fram vår egen plan for utslippskutt som monner, som viser hvordan vi kan kutte utslipp samtidig som vi kutter i ulikhet.

Ta CO₂-avgiften: Vi støtter en økning opp til 2 000 kr per tonn, men vi vil at inntektene fra avgiften skal betales tilbake til alle innbyggerne som har middels eller lav inntekt, og gjerne også – som vi går inn for – med et tillegg per barn og med en geografisk differensiering som gjør at de som bor eller jobber i distriktene, mottar mer, sånn at vi kompenserer for større transportavstander og også dårligere utbygd kollektivtrafikk. Det skal være en månedlig og skattefri tilbakebetaling, sånn barnetrygden er i dag, og sånn unngår vi det som er problemet med regjeringens forslag – at det dessverre er usosialt og distriktsfiendtlig. Med vårt opplegg er det bare to tapere. Det er de som har veldig mye penger, og de som har de aller største fossilbilene.

Et annet merkbart trekk ved regjeringens politikk er den overdrevne troen på teknologiske løsninger og fortsatt forbruksvekst. Vi skal ikke fly noe mindre, vi skal bare fly elektrisk. Det er vel og bra, men det er litt naivt fordi all energiproduksjon har omkostninger, og behovet for fornybar kraft vil bli enormt om vi fortsetter i den retningen som regjeringen legger opp til, med tilhørende vindkraftutbygging og naturødeleggelser som konsekvens.

Derfor er vår løsning ikke bare en elektrifisering av transportsektoren, men også klare reduksjonsmål i og mellom storbyene. Vi er ikke motstandere av ny teknologi, men vi anerkjenner at naturen er endelig, at det finnes noen begrensede ressurser, og at forbruksveksten ikke kan fortsette i det uendelige.

En progressiv miljøpolitikk er ikke bare mer rettferdig, men også mer virksom. De rikeste husholdningene har dobbelt så høye utslipp som gjennomsnittet, så det å få ned forskjellene vil også i seg selv bidra til å få ned utslippene. Rødt ønsket at opposisjonen skulle kunne samle seg om klare og tydelige krav til en rettferdig miljøpolitikk. Det har i begrenset grad skjedd. Men vi vil utfordre regjeringen på ett punkt: Kan de garantere at inntektene fra økt CO₂-avgift ikke brukes til å kutte i skatten på formue, selskapsoverskudd eller høye inntekter? Uten en sånn garanti blir regjeringens modell i klimapolitikken en forskjellsbombe som gjør det vanskelig å få med folk i distriktene og folk som har vanlig eller lav inntekt, på nødvendige klimatiltak.

Til slutt en stemmeavklaring: Rødt er tydelig imot havvind. Vi vil ikke risikere natur og fiskeri for en enorm

utbygging som i hovedsak skal elektrifisere sokkelen. Men vi stemmer likevel for de forslagene som kan forbedre de utbyggingene som flertallet kommer til å gå inn for.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Espen Barth Eide (A) [13:16:59]: Rødt har nylig hatt et landsmøte som har fattet flere interessante vedtak, som vi har fulgt nøye med på. Et av dem er å gå bort fra sluttdato for norsk oljeproduksjon. Det er et standpunkt vi er enig i, men det er nok likevel sånn at på tross av hva Rødt og andre vedtar på landsmøtet sitt, vil norsk oljeeksport etter hvert falle på grunn av forhold i markedet, og at verden der ute avkarboniserer. Da er norsk industri og ikke minst arbeidsfolk i industrien langs kysten opptatt av hva de skal gjøre etterpå. Et av de store håpene har jo vært at det skulle bli en storsatsing nettopp på flytende havvind, fordi det kanskje passer aller best inn i de erfaringene vi har i Nordsjøen, de erfaringene vi har i leverandørindustrien, som nærmest kan gå rett over fra å bygge rigger til havvindplattformer.

Er det ikke litt paradoksalt at et parti som påberoper seg å være opptatt av arbeidsfolk og industriens interesser, går så tydelig ut mot det som kanskje er et av de store håpene for de framtidsnæringene som Norge kan bygge videre verdier på?

Bjørnar Moxnes (R) [13:18:01]: Vi prøver å ta lærdom av det som har skjedd til lands, hvor alle partier – og det skal sies også Rødt – for en del år tilbake, ganske ukritisk vil jeg nok si, gikk inn for å bygge ut ganske massivt med vindkraft. Nå har vi sett konsekvensene av det og reaksjonene på det. Man tok ikke nok hensyn til natur, til lokaldemokrati og til innbyggerne. Vi vet at Fiskarlaget er skeptisk til mange av de foreslåtte områdene, fordi det kan komme i konflikt med viktige fiskeriinteresser, en fornybar evigvarende ressurs hvis den forvaltes på riktig måte.

Vi mener at Stortinget må ta en pust i bakken når det gjelder en ukritisk massiv satsing på å bygge ut vindkraft til havs. Havet er ikke et tomt rom – det finnes natur der, det finnes sjøfugl, det finnes fisk i havet, som også må tas vare på. Da er det lurt at det i hvert fall er ett parti som trekker litt i nødbremsen og ønsker å sette disse hensynene i førersetet, framfor å gå inn for en massiv utbygging til havs.

Stefan Heggelund (H) [13:19:17]: Jeg synes først det er verdt å minne om at det står en kommunist på talerstolen, en veldig hyggelig fyr, men fortsatt en representant for en av de mest udemokratiske og ødeleggende

bevegelsene menneskeheten har sett i løpet av historien.

Når det gjelder klimaplanen, ser vi i dag at selv om det i meldingen ligger over 100 forslag, og at andre partier foreslår en rekke ting, kommer ikke Rødt med ett eneste forslag selv – det til tross for at Stortinget har brukt lang tid på å behandle denne saken, og det har vært god tid til å sette seg inn i meldingen, få med seg høringen og lage forslag. Så har vi i media sett at Rødt har en slags egen klimaplan. Men det er bare det at Rødt innrømmer selv at den klimaplanen ikke bidrar til å nå klimamålene.

Så hvorfor denne store motstanden mot en plan som faktisk når målene, og istedenfor lage en plan som ikke når dem?

Bjørnar Moxnes (R) [13:20:24]: Jeg er usikker på hvilken sammenheng introduksjonen hadde med resten av innlegget, men jeg skal la det ligge.

Saken er at Stortinget for så vidt har fått mange forslag til behandling – kanskje mer enn nok – i dag, men vi kommer til å legge fram våre forslag som et eget forslag til Stortinget for en grundigere behandling litt senere på våren for å få det gjennom kvernen på en solid og skikkelig måte. Så kommer vi, som det nevnes, med en plan for utslippskutt som monner, som både får ned utslippene og – som Høyre aldri bryr seg om – også får ned ulikhetene på en og samme tid, altså en rettferdig miljøpolitikk, som ligger i vårt forslag.

Så later ikke vi som, sånn som Stefan Heggelund gjør, at vi har en plan som løser alle problemene på en og samme tid. Dette er et vanskelig felt der det kreves store grep, ikke minst en stat som vil være i førersetet når det gjelder å få en grønn næringspolitikk, og ikke minst også ha planer for å få til reelle utslippskutt og bygge opp ny industri mens man faser ut olje- og gassnæringen planmessig. Det er et langsiktig prosjekt som vi har en plan for.

Stefan Heggelund (H) [13:21:30]: Jeg tror det er veldig vanskelig for enhver person å få Bjørnar Moxnes til å bli en overbevist Høyre-mann i løpet av en replikkrunde på 2 minutter. Men det er altså ikke sant, det han sier om regjeringens politikk. Det er riktig at ja, vi skal øke CO₂-avgiften, prise utslipp høyere, og så skal vi ha et grønt skatteskifte som gjør at det totale skatte- og avgiftstrykket ikke går opp, og at man på den måten skal kompensere de næringene som blir påvirket av en høy CO₂-avgift, nettopp fordi vi skal bidra til omstilling og trygge og bygge norske arbeidsplasser.

Så er det ikke sånn at det ikke finnes støtteordninger på klimaområdet. Tvert imot bruker vi milliarder hvert eneste år på å bidra til omstilling i næringsliv og industri nettopp for å trygge og bygge norske arbeidsplasser. Så

det Bjørnar Moxnes sier, er ikke sant. Det holder ikke å si at klima er et komplekst område, og derfor har vi ikke en plan som når klimamålene. Når vil Rødt presentere noe som når klimamålene?

Bjørnar Moxnes (R) [13:22:36]: Her er det bare for Stefan Heggelund å lese det vi la fram for flere uker siden når det gjelder klimakutt som faktisk monner. Hvis Høyre bryr seg om å få ned både utslippene og ulikhetene, er det mulig å støtte vår plan som handler om å øke avgiftene, men også betale tilbake til alle innbyggerne som har middels eller lav inntekt, og også ha en geografisk differensiering på tilbakebetalingen – månedlig, skattefritt til innbyggerne. Det er noe helt annet enn det som ligger i Høyres senkning av skattenivået, som veldig ofte handler om én ting, nemlig å kutte skattene for de aller rikeste, de som lever på andres arbeid, de som er arvinger, kapitaleiere. De får alltid milliarder på milliarder av Høyre, mens folk flest veldig ofte får avgiftsøkninger i retur uten omtanke for at det er forskjell på folk i Norge. Man trenger å ha en politikk som er rettferdig og får ned forskjellene, framfor å øke forskjellene, som er Høyres kjernepolitikk.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Sveinung Rotevatn [13:24:01]: Klimautsleppa i Noreg går jamt nedover, og dei er no på sitt lågaste nivå på 27 år. Med denne regjeringa sin politikk går utviklinga altså i riktig retning. Det er eg glad for.

Men vi har større ambisjonar enn det. I februar i fjor melde regjeringa inn, som det tredje landet i verda, eit forsterka mål under Parisavtalen. Vi skal kutte 50–55 pst. innan 2030, og vi skal gjere det i lag med EU.

Den meldinga som Stortinget i dag behandlar, er den konkrete oppfølginga av regjeringa sine ambisiøse klimamål. Det er ikkje den første gongen Stortinget behandlar ei klimamelding, men det er den første gongen ei regjering har lagt fram ein konkret plan for ein tiårsperiode, med årlege utsleppsbudsjett, konkrete effektvurderingar av verkemiddel og varsling av offensive nye grep vi skal gjennomføre dei komande åra.

Klimapolitikk er meir enn berre eit rekneark med CO₂-ekvivalentar, og klimaet er ikkje ei sektorinteresse. Det er noko som gjennomsyrrer alt det regjeringa gjer. Denne klimaplanen er samferdselspolitikk, finanspolitikk, næringspolitikk, det handlar om forskning og høgare utdanning, olje og gass, om energi, jordbruk og fiskeri. Det er vel knapt ein komité på Stortinget eller eit einaste departement som ikkje må ta omsyn til klimapolitikken. Difor handlar det om heile samfunnet. Målet er ein klimapolitikk som skaper eit betre samfunn – ikkje eit verre samfunn – som skaper nye jobbar, ny teknologi,

nye moglegheiter, og som gjev meir fridom, ikkje mindre fridom.

Eg er glad for at handsaminga i Stortinget tyder på at dei viktigaste grepa i klimaplanen får støtte frå fleirtalet i Stortinget. Lat meg, innanfor det tida tillèt, gå gjennom nokre av dei. Det overordna først: Når det gjeld forpliktingane i Parisavtalen, 50–55 pst. kutt, stiller fleirtalet seg bak det målet. Det er ambisiøst, men det er mogleg. Planen viser korleis vi når det.

Ein viktig del er samordninga med EU, så klimaplanen byggjer på nettopp systematikken der. Fleirtalet er også tydeleg på at vi ikkje skal endre det norske klimamålet ved å rekne skog på ein ny måte, som svekkjer ambisjonane.

Eg merkar meg òg i komitéinnstillinga at alle parti, utanom Senterpartiet, meiner EUs klimapolitikk fungerer. Eg er einig med fleirtalet.

Når det gjeld dei viktigaste grepa i planen, har mange vore innom ein auke i CO₂-avgifta. Denne regjeringa har allereie auka CO₂-avgifta, gjennom fleire år. No varslar vi at avgifta skal opp til 2 000 kr i 2030. Det er eit kraftfullt grep. Det vil gje store utsleppsreduksjonar. Fleirtalet stiller seg bak det.

I tillegg skal regjeringa gjere mykje av det vi har gjort også dei siste åra. Det er å tette hol i systemet med CO₂-avgifta, fjerne unntak. Det gjer at avgifta no dekkjer fleire av utsleppa våre, ein har likare pris og meir effektiv politikk. Dette er essensen i prinsippet om at forureinar skal betale. Det er rettferdig, og det er kostnadseffektivt.

I den offentlege debatten har det kome mange krav om unntak frå det prinsippet frå ei rekkje ulike næringar og sektorar. Det vil eg åtvare imot på generelt grunnlag. Det svekkjer klimapolitikken, og det svekkjer legitimiteten til klimapolitikken. Kvifor skal nokre betale, mens andre slepp unna? Jo fleire som får unntak, jo meir urettferdig vert politikken. I staden for å gjennomføre alle moglege unntak vil regjeringa kompensere auka avgift med å redusere andre skattar og avgifter. Det vil forsterke den positive effekten av CO₂-avgifta på omstilling for næringsliv og samfunn.

Eit anna grep vi varslar i planen, er ein meir offensiv bruk av offentlig innkjøpsmakt. Kommunar, fylkeskommunar og staten er viktige for å utvikle klimateknologi, gjennom krava dei stiller, og vi kjem til å stille ei rekkje nye slike krav dei neste åra – til låg- og nullutslepp på ferjer, hurtigbåtar, nullutsleppsbilar, varebilar og bybussar. Alt det kuttar utsleppa kraftig. Vi skal også ta i bruk biodrivstoff i nye sektorar for ytterlegare å kutte utslepp. Vi skal gjennomføre store utsleppskutt innanfor jordbruket og har ein forpliktande avtale med organisasjonane der.

Alt det eg no nemner, er det einigheit om – i komiteen og blant fleirtalet i Stortinget. Det gjev føreseieleg-

heit, det er ambisiøst, og det gjer at vi kan nå klimamåla våre. Og det er viktig med den typen einigheit, for føreseielegheit er eit berande prinsipp i regjeringa sin klimaplan. Ved å varsle ny politikk no gjev vi næringslivet tid til å omstille seg. Dei veit kva eit tonn CO₂ kjem til å koste å sleppe ut om ti år. Dei veit kva krav det offentlege skal stille ved nye innkjøp. Dei veit kva vi forventar av jordbruket, dei veit kva vi har tenkt å gjere med biodrivstoff i blanding.

Vi får no på plass ein plan for å nå det norske klimamålet. Det er bra. Vi skal gjennomføre mange tiltak i åra framover, mange investeringar, karbonfangst og -lagring, forskning og innovasjon. Og det er ikkje slik at alt vert klart i dag. Vi skal fortsetje å vedta budsjett og handlingsplanar og investere i norsk økonomi, skape jobbar og kutte utslipp. Men dette gjev føreseielegheit, det gjev eit overblikk, og det gjer at vi med sikkerheit kan seie at vi skal klare å nå klimamåla for 2030.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Åsmund Aukrust (A) [13:29:22]: Da klimameldingen ble lagt fram, sa statsminister Erna Solberg at denne skulle de forhandle med Fremskrittspartiet. Hva de forhandlingene har ført til, er veldig uklart, for det er ikke ett forslag de er enig om. Det er knapt én merknad på alle disse 400–500 sidene der regjeringspartiene står sammen med Fremskrittspartiet. Det er ikke blitt noe klimaforlik, regjeringspartiene har ikke ønsket noen samtaler med opposisjonen, og av de om lag 500 forslagene er det bare tre som regjeringspartiene stemmer for.

Så er det helt riktig at de får flertallet imot seg, for i motsetning til Sveinung Rotevatn, mener jeg at Fremskrittspartiet er en dårlig partner i klimapolitikken. Derfor var det helt uaktuelt å finne noe fellesskap mellom alle opposisjonspartiene, men det er funnet mye fellesskap på rød-grønn side.

Når næringslivet har sagt hva de ønsker seg, er det viktigere enn å ha et forslag her og et der, og det har vært viktig å få forutsigbarhet. Hva er grunnen til at regjeringspartiene og Sveinung Rotevatn ikke har ønsket å få til et bredt klimaforlik med så mange partier som mulig?

Statsråd Sveinung Rotevatn [13:30:24]: Gjennom debatten har eg merka at det er ei veldig interesse hos ein del parti for at regjeringspartia skal ta ansvar for å gjere klimapolitikken til opposisjonspartia betre. Eg synest det er ei underleg tilnærming til politikken. Vi har heile vegen sagt at vi er for breie einigheiter rundt klimapolitikken når det kan gjere klimapolitikken betre. Forslaga som dei store partia som kan danne fleirtal med regjeringa – Arbeidarpartiet, Senterpartiet og

Framstegspartiet – har presentert i løpet av desse diskusjonane, er stort sett ting som vil svekkje klimapolitikken: nye unntak for CO₂-avgift, nye forslag som vil uthole effekten av viktige verkemiddel.

Eg meiner det er betre med ei regjering med ein god klimaplan enn eit svakt klimaforlik. No har vi ein god klimaplan, den skal vi gjennomføre. Og så sa eg òg i innlegget mitt, som eg håpar representanten høyrde på, at dei viktigaste grepa har fleirtal: auka avgift, biodrivstoffinnblanding, planen for landbruket, nye offentlege krav i innkjøp. Dette kuttar 20 mill. tonn CO₂ fram mot 2030. Det gjer at vi overoppfyller klimamålet, og det bør fleire enn eg finne grunn til å glede seg over i dag.

Åsmund Aukrust (A) [13:31:27]: Det som statsråden sier, viser at han kanskje ikke har lest innstillingen – hvis han mener at alle de 500 forslagene han refererer til, er med på å svekke klimameldingen. Tvert imot gjør så godt som alle forslagene klimameldingen mer ambisiøs. Som sagt: 150 av dem står alle de fire opposisjonspartiene til venstre for ham bak. Alle disse hadde gjort klimameldingen mer ambisiøs. Jeg vil trekke fram ett eksempel, som regjeringspartiene har gått imot, og som man skulle tro at Venstre var for – som et parti som sier de er for små og mellomstore bedrifter. Vi sier at det er riktig at næringslivet betaler, forurensere skal betale. Det er et riktig prinsipp. Alternativet til at forurensere betaler, er at alle betaler. Når vi stiller krav, bør vi også stille opp. Derfor har Arbeiderpartiet tatt initiativ til å få på plass et klimapartnerskap, slik som Mette Frederiksen har gjort i Danmark. Det er – så langt – en idé døren har blitt smelt igjen for fra Høyre, Venstre og Fremskrittspartiet. Mitt spørsmål til Sveinung Rotevatn er: Hvorfor er han motstander av å få til klimapartnerskapsavtaler med næringslivet?

Statsråd Sveinung Rotevatn [13:32:25]: Vi har ei rekkje avtaler med næringslivet om alt frå reduksjon av matkasting til NO_x-avtale og til samarbeid om viktige støtteordningar. Det er ikkje det det er mangel på. Og det er diverre ikkje riktig som Åsmund Aukrust seier, at alle forslaga Arbeidarpartiet har fremja, vil styrkje norsk klimapolitikk. Tvert imot vil ei rekkje av dei svekke han ganske kraftig, bl.a. eitt av dei – som ein til og med ser ut til å få fleirtal for – som er å gje den største punktutslpps kjelda i ikkje-kvotepliktig sektor, avfallsforbrenning, unntak for sektoravgift. Der skal det ifølgje Arbeidarpartiet koste kroner null å sleppe ut CO₂ heilt fram til 2030. Kva vil det gjere med investeringslysta på karbonfangst og -lagring? Det er eg uroleg for.

Men heldigvis har også Arbeidarpartiet bevega seg i riktig retning i denne prosessen, dei har gått inn for eit høgare CO₂-avgiftsnivå enn det dei var for då meldinga vart lagd fram. Også fleire har bevega seg, Senterpartiet

har etter ein lang intern debatt vorte for Noregs klimamål, det er veldig positivt. Framstegspartiet har lagt fram sin eigen klimaplan, det er også bra. Så eg vil seie at sjølv om vi ikkje har eit breitt forlik om alt, har Stortinget flytta seg i klimavenleg retning. Det er bra for klimaet, og det er bra for Noreg.

Åsmund Aukrust (A) [13:33:29]: Da vil jeg stille Sveinung Rotevatn et konkret spørsmål. Av de 500 forslagene som er fremmet, stemmer Venstre imot alle sammen. Mener han virkelig at ingen av dem hadde gjort klimameldingen mer ambisiøs?

Statsråd Sveinung Rotevatn [13:33:42]: For det første er det ikkje riktig at Venstre stemmer imot alle saman. Venstre og regjeringspartia er med på eit par av forslaga, bl.a. det som handlar om ladeinfrastruktur, det er bra.

Eg har lese desse forslaga, og eg vil seie at ein grovt sett kan dele dei i tre kategoriar. Det eine er ei rekkje som vil kraftig svekkje norsk klimapolitikk – frå mange parti. Det andre er når ein ber regjeringa gjere det regjeringa allereie gjer. Det tredje er ting som grovt sett er veldig vanskeleg å forstå kva eigentleg skal bety, av typen regjeringa må finne på noko lurt for å løyse dette problemet.

Det betyr ikkje at alt som opposisjonspartia kjem med, er dårleg politikk, men det eg er glad for, er at det som regjeringa kjem med som ein forpliktande klimaplan, har støtte frå eit fleirtal i dette stortinget når det gjeld dei vesentlege grepa – inkludert frå Arbeidarpartiet. Det vil eg seie er bra. Eg er glad for at Arbeidarpartiet er med på eit høgare nivå på CO₂-avgift, det har vore ei positiv utvikling i den prosessen. Eg er glad for at Arbeidarpartiet støttar tøffe anbudskrav for ferjer, hurtigbåtar, bybussar m.m. Det er bra. Og viss ein les utsleppsbudsjettet i planen, er det det som tek oss i mål.

Sandra Borch (Sp) [13:35:05]: Landbruket er den eneste næringen som har inngått en forpliktende avtale med regjeringen om klimagassutslipp. Det var store forventninger til denne klimaplanen, på konkrete tiltak som skulle bidra til omstilling for landbruket. Nå har altså statsråden stått her på talerstolen og sagt at han har en plan for landbruket. Han svarte også representanten før meg at han har en plan for landbruket. Senterpartiet har lagt inn mange konkrete tiltak i innstillingen til denne klimameldingen. Vi foreslår bl.a. å opprette et «Bionova», et klimafond for landbruket, som skal bidra til omstilling. Vi foreslår å ikke innføre avgift på norsk kjøtt, satsing på karbonlagring i jord og skog, satsing på bioenergi – en rekke positive tiltak.

Så jeg lurer på: Hva er planen til statsråden? Hva slags tiltak i denne klimameldingen er det som gjør at

jordbruket får muskler til å omstille til mer klimavennlig?

Statsråd Sveinung Rotevatn [13:36:08]: Eg synest det er litt rart å omtale eit forslag om å ikkje innføre avgift på norsk kjøtt, som eit klimatiltak. No har ikkje regjeringa gått inn for noka slik avgift, og Senterpartiet ber oss om å ikkje gå inn for ei sånn avgift, då er vi vel omtrent like langt. Men eg registrerer også at Senterpartiet i programmet sitt føreslår ein eigen klimatoll på utanlandsk kjøtt. Så ein meiner altså at utanlandsk kjøtt er eit klimaproblem, mens norsk kjøtt er det ikkje. Eg trur nok at Senterpartiet står omtrent der dei ofte – for ikkje å seie alltid – har stått, at dei synest det er bra med positive verkemiddel for norsk jordbruk. Og det er masse som er bra med det.

Det som skil jordbruket frå veldig mange andre sektorar, er at vi i Noreg har ein tradisjon for at vi har årlege jordbruksoppgjjer, der regjeringa snakkar med organisasjonane i jordbruket og vert einige om viktige rammevilkår for den næringa framover. Det er grunnen til at eg ikkje går i detalj på finregulering av ho gjennom vedtak i Stortinget i forkant. Vi skal snakke med jordbruksorganisasjonane, bl.a. om eit par veker, om jordbruksoppgjjeret, og då vil heilt sikkert klima stå høgt på agendaen.

Sandra Borch (Sp) [13:37:12]: Det er jo det som er hele problemet med denne klimameldingen: Man går ikke i detalj, man kommer ikke med konkrete tiltak – ingen positive virkemidler. Jeg ville nok ikke kalt dette en plan overhodet, for det eneste tiltaket regjeringen og Venstre kommer med, er en tredobling av CO₂-avgiften, som sender regningen over til folk og næringsliv. Og som jeg var inne på, det finnes ikke ett positivt tiltak i denne meldingen som bidrar til omstilling, uten at regningen sendes i fanget på folk over hele landet.

Så jeg vil utfordre statsråden, som jeg utfordret stortingsrepresentanten fra Venstre tidligere i dag, til å nevne fem positive tiltak i denne klimaplanen som bidrar til omstilling, uten at regningen sendes til folk og næringsliv.

Statsråd Sveinung Rotevatn [13:38:03]: Eg har lagt merke til at representanten og andre frå Senterpartiet så langt i dag konsekvent har snakka om at klimaplanen ikkje er ein plan, det er berre ambisjonar, og han vil samtidig rasere det Noreg vi kjenner, og øydeleggje for næringslivet. Ein må bestemme seg for om ein meiner det eine eller om ein meiner det andre – anten er det heilt uforpliktande og betyr ingenting, eller så vil det ha forferdelege konsekvensar for alle som bur i dette landet. Sanninga er at det er ein konkret plan med mange positive konsekvensar – lågare utslepp, mindre støy og forureining i byane våre og eit meir omstillingsdyktig

næringsliv som klarer å konkurrere. Og det er ikkje riktig, som mange som har påstått, at CO₂-avgift er det einaste verkemiddelet som monnar her. Planen legg opp til å kutte 20 mill. tonn fram mot 2030, og 7,5 av dei følgjer av CO₂-avgift. Så det viser at det er viktig, men det er langt frå å vere det einaste kuttet eller majoriteten av kutta her. Og resten er ting som eg antek Senterpartiet er for, sjølv om dei er imot å auke avgiftene. Eg trur dei er for meir bruk av biodrivstoff, eg trur dei er for opne, tøffe anbudskrav i offentlege innkjøp, eg trur dei er for klimaomstilling i jordbruket, eg trur dei er for karbonfangst og -lagring, og det er også regjeringa.

Lars Haltbrekken (SV) [13:39:23]: Vi har i løpet av debatten fått grundig belyst at regjeringens klimamelding er svært uforpliktende. Det er mye regjeringen ønsker og tar sikte på å gjøre og ønsker å utrede, men når opposisjonen omgjør vage mål til forpliktende handling, da stemmer regjeringspartiene imot. Men det er ikke det jeg ønsker å spørre om, for ikke nok med det, når vi også fremmer forslag som ligger i Granavolden-plattformen, regjeringens egen plattform, og som totalt mangler i klimameldingen, stemmer jaggu regjeringspartiene mot det også.

Så mine spørsmål er: Hvorfor vil ikke regjeringen lenger innføre støtte til ladestasjoner og ladepunkt i borettslag og sameier? Hvorfor vil ikke regjeringen lenger ha fossilfrie anleggsplasser i byggebransjen, kun for transportsektoren? Og hvorfor vil ikke regjeringen støtte de mange forslag som går ut på å satse på elektriske fly?

Statsråd Sveinung Rotevatn [13:40:34]: Eg synest det er veldig bra at SV synest at både klimaplanen og Granavolden-plattformen – det regjeringa har gått inn for – er så enormt bra for klimaet at dei ber oss gå inn for det ein gong til. Då må det vere utruleg bra klimapolitikk.

Det hadde sikkert vore mogleg for representanten Haltbrekken å dele opp klimaplanen i enkeltsetningar, til og med i enkeltord, og fremje alle som forslag i Stortinget, og sjå om vi tør å stemme for eller imot dei. Men alle som har vore i Stortinget i meir enn 5 minutt, veit jo at det har ingenting med realitetane i ein politisk debatt å gjere. Planen er den regjeringa har tenkt å gjennomføre. Tiltaka ligg i planen, og vi har vist ikkje berre at vi har gode planar, men at vi faktisk klarer å gjennomføre dei, fordi utsleppa i Noreg går ned. Dei går ned jamt kvart år, er på sitt lågaste nivå på 27 år. Eg håpar og trur vi har klart å nå 2020-målet, og denne planen skal vise at vi skal klare å nå 2030-målet. Det er freistande å spørje tilbake om SV synest at Arbeidarpartiet og Senterpartiets politikk er betre enn den regjeringa fører, men det er jo ikkje eg som stiller spørsmåla her.

Per Espen Stoknes (MDG) [13:41:46]: Jeg må si at jeg synes det er imponerende freidig å høre representanter fra både Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre gjenta og skryte av at vi nå har veldig lave utslipp, og at dette i hovedsak skyldes importert biodrivstoff og en pandemi. Poenget er at vi ligger høyt, høyt over utslippsreduksjonene i forhold til det som Sverige, Finland, Danmark, våre kjære naboer, har gjort. En ny publikasjon, også basert på OECD-data, viser at Norge siden 2005 ligger nær bunnen blant 32 industriland når det gjelder grønn vekst, så vidt foran Polen. Så Miljøpartiet De Grønne støtter absolutt en økning av CO₂-avgiften til 2 000 kr, og vi er glad for at det er fremmet, men spørsmålet er: Hvorfor vil ikke Venstre, med ledelse i energi- og miljøkomiteen, sørge for at vi får en forpliktende økning til 2030, og lar den sjansen bare gå forbi?

Statsråd Sveinung Rotevatn [13:42:46]: For det første trur eg at representanten Stoknes er så versert i klimastatistikk at han veit veldig godt at det så langt ikkje er publisert ein einaste offisiell klimastatistikk i Noreg frå pandemiåret. Det vi byggjer på, er tidlegare statistikk, og den viser at utsleppa i Noreg går ned år for år og er på sitt lågaste nivå på 27 år. Det vil eg håpe at Miljøpartiet Dei Grøne finn grunn til å glede seg over, sjølv om eg veit at dei vil vidare.

Så er spørsmålet veldig godt, nemleg korleis ein kan sørje for at denne planen vert forpliktande framover. Stortinget er for så vidt suverent, men den viktigaste garantien for at dette er forpliktande, er at vi deltek i eit forpliktande samarbeid overnasjonalt i EU, der vi har klimabudsjett kvart år, og planen viser korleis vi skal nå måla. Då tenkjer eg at Miljøpartiet Dei Grøne, som har lyst til å skifte regjering inn på den sida der vi ligg an til å få eit fleirtal med representantar som er mot EØS-avtalen, kanskje burde framheve det som eit viktig klimakrav til dei dei har tenkt å setje inn i regjering. For det er garantien for at vi faktisk må nå klimamåla våre. Og det står regjeringa fjellstøtt på.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [13:44:03]: Senterpartiets mål er et Norge med små sosiale og geografiske forskjeller der vi har en politikk som utvikler hele landet. Når vi skal diskutere og behandle klimapolitikk, vil alltid det ligge som en føring. Hvordan kan vi føre en klimapolitikk som gjør at vi ikke forsterker sosiale og geografiske forskjeller? Hvordan kan vi føre en klimapolitikk som gjør at vi kan utvikle hele Norge? Skal vi lykkes i klimapolitikken, må vi sørge for at den

politikken ikke forsterker andre konflikter som vi har i Norge og i andre land.

Vi skal ha ned utslippene, og vi skal øke opptaket av CO₂ i jord og skog. Stortinget slutter seg til ambisiøse mål i dag, men det er ikke lett å få de målene til. Derfor mener vi i Senterpartiet at vi trenger en aktiv stat med en aktiv offentlig sektor. Det gjelder på transport, og vi kan f.eks. bruke CO₂-fond på industri, for vi må ha en rekke nye tiltak for å få opp ny grønn industri og nye arbeidsplasser i Norge. Videre kan vi få fram ny energi og ha en aktiv politikk innenfor jordbruk og skogbruk. Det er store muligheter hvis man vil, og hvis man har et ønske om å bruke en aktiv stat.

Men når jeg hører på klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn, blir jeg litt forundret, for det er ett hovedtiltak han løfter fram. Det er økt CO₂-avgift. Det er liksom det store mantraet – en tredobling av CO₂-avgiften. Han snakker også om at det skal være en forpliktende plan for Norge fram til 2030. Sannheten er at regjeringen ikke har fått til noe klimaforlik ved behandlingen av denne klimameldingen. Det er ikke noe bred støtte til denne klimaplanen i Stortinget. Det er ikke noe mer forpliktende enn at dette er en melding, og så er det hvert eneste statsbudsjett framover og ethvert eventuelt stortingsflertall som avgjør hvilken politikk vi skal ha de neste årene. Hovedoppskriften til dagens regjering er en oppskrift på større forskjeller. Hvis man bare skal ha en flat økning av CO₂-avgiften med en tredobling, er det en forskjellsoppskrift. Det er ikke bærekraftig over tid, og det kommer ikke til å få politisk flertall hvis det kommer en ny regjering i Norge, for vi må ha en politikk som ikke forsterker forskjellene.

Så sier Rotevatn at det er rettferdig hvis alle får økt avgiftene like mye. Det er ikke rettferdig. Det er grunnleggende urettferdig – hvis man tenker at det er like greit for en bedrift som Equinor å få økte avgifter som for den lokale fiskeren. Selvfølgelig er det urettferdig, for den lokale fiskeren har mye mindre bæreevne til å ta en sann avgiftsøkning. Selvfølgelig er det urettferdig f.eks. for dem i Nord-Norge som er avhengig av å bruke Widerøe, hvis de skal få en stor avgiftsøkning som gjør at de ikke har et tilbud på kortbanenettet lenger, mens man f.eks. her kan kjøre T-bane eller trikk.

Det å framstille en tredobling av CO₂-avgiften som et rettferdig tiltak er en grunnleggende misforståelse. Det som har vært tradisjonen i Norge, er at vi har tilpasset politikken til det Norge vi har, og ikke en blind forskjellspolitikk som dagens regjering med Venstre og Høyre legger opp til, dessverre med støtte av Arbeiderpartiet inntil videre.

Audun Lysbakken (SV) [13:47:30]: Dagen i dag markerer en tapt mulighet i klimapolitikken. Det er all

grunn for de tusener av barn og unge som gang på gang har streiket for handling mot klimakrisen, de som sto utenfor Stortinget her i Oslo, de som samlet seg rundt på små og store steder i hele landet vårt for å kreve handling av politikerne, til å være fryktelig skuffet over regjeringen. Klimastreikerne blir ikke hørt av denne regjeringen.

For hva er klimameldingens fasit, egentlig? Hva er det regjeringspartiene har levert oss? Jo, en samling over tiltak som kommer til å ville bringe oss, i beste fall, ca. halvveis til målet. Man har altså ikke den klimaplanen Norge trenger, en plan for hvordan vi skal gjennomføre de målsettingene vi har forpliktet oss til, på bare ni år, og for å gjennomføre de store samfunnsendringene som kreves for å få det til. I stedet har vi en regjering som klynger seg til det ene store grepet den foreslår, en økning av CO₂-avgiften, som er viktig, men som selvfølgelig ikke er nok alene, og som oppsummerer det som er denne regjeringens hovedlinje i klimapolitikken, nemlig at til syvende og sist er det markedet og markedsmekanismene som skal løse klimakrisen. Og det kommer ikke til å skje.

Vi trenger en helt annen og langt mer aktiv klimapolitikk. SV har lagt fram klimabudsjett hvor vi viser hvordan vi kan nå målene, tonn for tonn, tiltak for tiltak, krone for krone. Vi har en plan for hvordan vi skal gjennomføre den grønne omstillingen av det norske samfunnet, skape et rettferdig grønt skifte hvor vi satser på havvind og hydrogen, karbonfangst og -lagring, bioindustri, batteriindustri og på å bli verdensledende på grønn skipsfart, og vi har en plan for hvordan det grønne skiftet kan bli rettferdig.

Ja visst finnes det sosiale og geografiske utfordringer knyttet til f.eks. økt CO₂-avgift, men det må bli dyrere å forurense hvis vi skal lykkes. Så i stedet for å lete etter problemer må vi lete etter løsningene på det, sånn som en grønn folkebonus, som vil betale penger tilbake til folk så vi får både utslippene og forskjellene ned, eller fond som gjør at næringer får mulighet til å bruke økte avgifter til å omstille seg selv.

Det store hullet i regjeringens politikk, ved siden av tiltakene som mangler, er omstillingen som mangler. Her er ikke det oppgjøret med oljeavhengigheten som Norge trenger, tiltakene for å stoppe leting etter ny fossil energi, i en tid hvor det allerede er funnet mer fossil energi enn vi kan brenne hvis vi skal unngå katastrofal global oppvarming. Det er trist at regjeringen er så selvtilfreds.

Presidenten: Da er vi kommet dit at det skal ringes til votering, og så fortsetter debatten umiddelbart etter voteringen.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

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

Votering i sak nr. 2, debattert 7. april 2021

Redegjørelse av statsministeren om pandemien – strategi for gjenåpning av samfunnet

Presidenten: Presidenten tar først opp til avgjørelse videre behandlingsmåte av statsministerens redegjørelse om pandemien – strategi for gjenåpning av samfunnet – redegjørelse holdt i Stortinget i går, 7. april.

Presidenten vil foreslå at redegjørelsen vedlegges protokollen.

Representanten Audun Lysbakken foreslo i kommentarrunden etter redegjørelsen at redegjørelsen blir sendt komité. Etter det presidenten har forstått, ønsker SV at redegjørelsen sendes den særskilte komité for å behandle spesielle saker vedrørende koronakrisen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom presidentens forslag og forslaget fra Audun Lysbakken ble presidentens forslag bifalt med 80 mot 6 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.02.08)

Presidenten: Stortinget går så til votering over sakene nr. 1–12 samt sak nr. 19 på dagens kart.

Sakene nr. 1–6 er andre gangs behandling av lover og gjelder lovvedtakene 81 til og med 86.

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. 7, debattert 8. april 2021

Stortingets vedtak til lov om endringer i verdipapirhandelloven og regnskapsloven mv. (periodisk rapportering og direktivgjennomføring) (Lovvedtak 87 (2020–2021), jf. Innst. 303 L (2020–2021) og Prop. 66 LS (2020–2021), L-delen)

Presidenten: Sak nr. 7 er andre gangs behandling av lov og gjelder lovvedtak 87.

Under debatten har representanten Svein Roald Hansen satt fram et forslag om lovanmerkning på vegne av finanskomiteen. Forslaget lyder:

«Lovvedtaket bifalles ikke.

Anmerkning:

Under II antas følgende bestemmelse å skulle endres slik:

§ 3-3 c femte ledd skal lyde:

Opplysninger om fremtidig utvikling eller forhold som det forhandles om, kan utelates fra redegjørelsen dersom styret mener ta offentliggjøring vil være til alvorlig skade for foretakets forretningsmessige situasjon, forutsatt at en slik utelatelse ikke hindrer en rimelig og balansert forståelse av foretakets utvikling, resultat, stilling og konsekvenser av dets virksomhet.»

Votering:

Forslaget fra finanskomiteen ble enstemmig bifalt. (Voteringsutskrift kl. 14.02.56)

Presidenten: Anmerkningen til lovvedtak 87 er dermed bifalt.

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

Sakene nr. 8–10 er andre gangs behandling av lover og gjelder lovvedtakene 88 til og med 90.

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. 11, debattert 8. april 2021

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2021 under Arbeids- og sosialdepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien: kompensasjon til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner og opprettelse av ordning for forhåndsgodkjenning av lokaler for karanteneinnkvartering i regi av arbeidsgiver eller oppdragsgiver) (Innst. 327S (2020–2021), jf. Prop. 93 LS (2020–2021), S-delen)

Presidenten: Under debatten har Per Olaf Lundteigen satt fram to forslag på vegne av Senterpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kompensasjonsordningen for arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner, gjelder for ansatte arbeidsfolk som var utenfor Norges grenser 29. januar 2021, og som våre myndigheter ikke gir innreisetillatelse for å utføre sitt arbeid.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ansatte arbeidsfolk som av særlige grunner, eksempelvis sykdom, fødsel eller begravelser i nær familie, må reise tilbake til hjemlandet, skal kunne få innreise til Norge når den oppståtte situasjonen er over.»

V o t e r i n g:

Forslagene fra Senterpartiet ble med 78 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.03.55)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

I statsbudsjettet for 2021 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
640	1	Arbeidstilsynet Driftsutgifter, for høyes med fra kr 731 522 000 til kr 781 522 000	50 000 000
3640	10	Arbeidstilsynet (NY) Gebyr, godkjenningssordning innkvartering mv., bevilges med	20 000 000
2650	70	Sykepenges Sykepenges for arbeidstakere mv., <i>overslagsbevilgning</i> , for høyes med fra kr 41 185 000 000 til kr 42 035 000 000	850 000 000

Presidenten: Det votes først over kapittel 3640 post 10.

Fremskrittspartiet og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 64 mot 24 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.04.47)

Presidenten: Det votes over øvrige kapitler i tilrådingen.

Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 72 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.05.15)

Voting i sak nr. 12, debattert 8. april 2021

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i folketrygdloven (ny ordning med forskutteringsplikt for arbeidsgiver ved kompensasjon til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner) (Innst. 326L (2020–2021), jf. Prop. 93 LS (2020–2021), L-delen)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om endringer i folketrygdloven (ny ordning med forskutteringsplikt for arbeidsgiver ved kompensasjon til arbeidstakere som er rammet av innreiserestriksjoner)

I

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endringer:

§ 25-16 andre ledd bokstav c, d og ny bokstav e skal lyde:

- c) rett til omsorgspenger,
- d) unntak fra pålagte plikter,
- e) *plikt for arbeidsgiver til å forskuttere sykepenges fra trygden når en arbeidstaker ikke kan møte på arbeid som følge av innreiserestriksjoner.*

II

Loven trer i kraft straks og gis virkning fra 29. januar 2021.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votingstavlene viste at det var avgitt 71 stemmer for og 14 stemmer mot komiteens innstilling.
(Voteringsutskrift kl. 14.05.52)

Presidenten: Da flere representanter har stemt feil, tar vi votingen på nytt.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 73 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.07.18)

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

Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 73 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.07.56)

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

Sak nr. 19 [14:08:11]

Referat

1. (366) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i midlertidig lov om tilpasninger i regelverket for barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19 (Lovvedtak 78 (2020–2021))
 2. lov om endringer i lov 23. juni 2020 nr. 99 om tilskudd ved avbrutt permittering (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet) (Lovvedtak 80 (2020–2021))
 3. lov om endringer i forsvarsloven (klageadgang og foreldelse i erstatningssaker og Forsvarets bistand til offentlige myndigheter og andre beredskapsaktører) (Lovvedtak 68 (2020–2021))
 4. lov om endringer i straffegjennomføringsloven mv. (omorganisering av kriminalomsorgen, bruk av pust- og bevegelsessensor i fengselsceller mv.) (Lovvedtak 70 (2020–2021))
 5. lov om endringer i boligbyggelagsloven, borettslagsloven og eierseksjonsloven (digitale møter, elektronisk kommunikasjon mv.) (Lovvedtak 79 (2020–2021))

– er sanksjonert under 26. mars 2021
Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (367) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik, Per Olaf Lundteigen, Willfred Nordlund og Geir Pollestad om redusert arbeidsgiverperiode I i kombinasjon med lønnskompensasjon, samt dekning av tapt varelager (Dokument 8:187 S (2020–2021))

Presidenten: Presidenten foreslår at Dokument 8:187 S behandles etter forretningsordenen § 39 annet ledd bokstav e, at det avvises.

Representanten Marit Arnstad har bedt om ordet.

Marit Arnstad (Sp) [14:08:47]: Jeg vil gjerne fremme forslag om at dette blir oversendt finanskomiteen. Det er riktig at et forslag fra Fremskrittspartiet ble nedstemt for ikke lenge tilbake, men Senterpartiets forslag er bredere enn Fremskrittspartiets forslag og omfatter ikke bare bedrifter, men også arbeidstakere. I tillegg har ingen forslag om refusjonsordning fra 1. mars blitt behandlet tidligere.

Når det gjelder spørsmålet om varelager, har det vært vanskelig for regjeringen enkelte ganger å følge opp Stortingets vedtak. Det er mulig at det skjer i denne saken nå, men finanskomiteen vil kunne ta stilling til om de behandler akkurat det spesielle spørsmålet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet.

Det voterer da over behandlingsmåten for Dokument 8:187 S.

V o t e r i n g :

Ved alternativ voting mellom presidentens forslag og forslaget fra Marit Arnstad ble presidentens forslag bifalt med 70 mot 17 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.10.07)

3. (368) Endringer i folketrygdloven og sosialtjenesteloven (samleproposisjon våren 2021) (Prop. 108 L (2020–2021))
4. (369) Pensjonar frå statskassa (Prop. 109 S (2020–2021))
5. (370) Endringer i statsbudsjettet 2021 under Arbeids- og sosialdepartementet (oppfølging av anmodningsvedtak om pensjon) (Prop. 126 S (2020–2021))
6. (371) Endringer i statsbudsjettet 2021 under Arbeids- og sosialdepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien: midlertidig ordning med feriepenger av dagpenger) (Prop. 132 S (2020–2021))
Enst.: Nr. 3–6 sendes arbeids- og sosialkomiteen.
7. (372) Endringer i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod m.m.) (Prop. 119 L (2020–2021))
8. (373) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marit Arnstad og Heidi Greni om å avslutte statens arbeid med marint vern av fjordarmen Børgin i Trondheimsfjorden (Dokument 8:182 S (2020–2021))
9. (374) Representantforslag fra stortingsrepresentant Seher Aydar om å ikke gi utsatt frist for idriftsettelse av vindkraftanlegg på Øyfjellet (Dokument 8:186 S (2020–2021))
Enst.: Nr. 7–9 sendes energi- og miljøkomiteen.
10. (375) Musea i samfunnet. Tillit, ting og tid (Meld. St. 23 (2020–2021))

11. (376) Endringer i barnelova (Barnesakkyndig kommisjon i foreldretvistsaker) (Prop. 114 L (2020–2021))
Enst.: Nr. 10 og 11 sendes familie- og kulturkomiteen.
12. (377) Endringer i lov 15. juni 2018 nr. 40 om opphavsrett til åndsverk mv. og samtykke til ratifikasjon av Marrakechtraktaten av 27. juni 2013 om å lette tilgangen til utgitte verk for personer som er blinde, har nedsatt synsevne eller har andre funksjonsnedsettelse som vanskeliggjør lesing, og til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 165/2020 av 23. oktober 2020 om innlemmelse av direktiv (EU) 2017/1564 i EØS-avtalen (Prop. 115 LS (2020–2021))
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen, unntatt B, som sendes familie- og kulturkomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
13. (378) Endringer i folketrygdeloven (fri utsettelse av foreldrepenger) (Prop. 127 L (2020–2021))
14. (379) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Nicholas Wilkinson, Karin Andersen, Eirik Faret Sakariassen, Kari Elisabeth Kaski og Lars Haltbrekken om å unngå en tapt generasjon for demokratiet, kulturen og idretten (Dokument 8:193 S (2020–2021))
Enst.: Nr. 13 og 14 sendes familie- og kulturkomiteen.
15. (380) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Sylvi Listhaug, Morten Ørsal Johansen, Erlend Wiborg, Tor André Johnsen, Bengt Rune Strifeldt og Himanshu Gulati om økt verdiskaping og flere arbeidsplasser i Norge (Dokument 8:183 S (2020–2021))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
16. (381) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Torgeir Knag Fylkesnes, Kari Elisabeth Kaski, Mona Fagerås, Lars Haltbrekken, Eirik Faret Sakariassen og Karin Andersen om krisetiltak og grønn gjenreisningsplan for Norge (Dokument 8:192 S (2020–2021))
Enst.: Sendes finanskomiteen, unntatt forslagene 7, 8, 9, 16, 17 og 18, som behandles etter forretningsordenen § 39 annet ledd bokstav e (avvises).
17. (382) Likeverdsreformen – et samfunn med bruk for alle (Meld. St. 25 (2020–2021))
18. (383) Endringer i helsepersonelloven og pasientjournalloven (bruk av helseopplysninger for å lette samarbeid, læring og bruk av kunstig intelligens i helse- og omsorgstjenesten (Prop. 112 L (2020–2021))
19. (384) Endringer i helse- og omsorgstjenesteloven (godkjenningsmodell for fritt brukervalg) (Prop. 116 L (2020–2021))
20. (385) Endringer i helsepersonelloven (melding ved helsesvekkelse av betydning for trafikksikkerheten) (Prop. 121 L (2020–2021))
21. (386) Midlertidige endringer i smittevernloven (forskriftshjemmel om isolering og begrensninger i bevegelsesfrihet for å forebygge eller motvirke overføring av SARS-CoV-2) (Prop. 131 L (2020–2021))
22. (387) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Nicholas Wilkinson, Mona Fagerås og Freddy André Øvstegård om bedre vaksine mot HPV og kjønnsvorter (Dokument 8:180 S (2020–2021))
23. (388) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug og Kari Kjønaas Kjos om strengere språkkrav for helsepersonell (Dokument 8:181 S (2020–2021))
Enst.: Nr. 17–23 sendes helse- og omsorgskomiteen.
24. (389) Endringer i voldsoffererstatningsloven (den øvre grense) (Prop. 113 L (2020–2021))
25. (390) Endringer i straffegjennomføringsloven (straffegjennomføring under utbrudd av en allmennfarlig smittsom sykdom) (Prop. 129 L (2020–2021))
26. (391) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen og Sylvi Listhaug om skjerpet straff ved flere grove integritetskrenkelser (Dokument 8:188 L (2020–2021))
27. (392) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Per-Willy Amundsen, Jon Engen-Helgheim og Himanshu Gulati om at bruk av brannbomber og lignende svært alvorlige handlinger rettet mot politi og domstoler, underlegges like strenge straffer som terrorvirksomhet (Dokument 8:189 S (2020–2021))
Enst.: Nr. 24–27 sendes justiskomiteen.
28. (393) Endringer i plan- og bygningsloven (hjemmel for forskrift om parsellinndeling av campingplasser) (Prop. 110 L (2020–2021))
29. (394) Endringer i utlendingsloven og midlertidig lov om innreiserestriksjoner for utlendinger av hensyn til folkehelsen (forlengelse mv.) (Prop. 117 L (2020–2021))
30. (395) Offisielle samiske og offisielt kvensk navn på Kongeriket Norge (Prop. 118 S (2020–2021))
31. (396) Endringer i utlendingsloven (utvisning ved endret oppholdsstatus m.m.) (Prop. 120 L (2020–2021))
32. (397) Endringer i kostnadsrammer for samlokaliseringssprosjektet ved Campus Ås (Prop. 125 S (2020–2021))

33. (398) Endringer i statsborgerloven og integreringsloven (endring i kravene til oppholdstid mv.) (Prop. 130 L (2020–2021))
Enst.: Nr. 28–33 sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
34. (399) Endringer i statsbudsjettet 2021 under Nærings- og fiskeridepartementet (risikoavlastning av garantier til Reisegarantifondet og forlengelse av omstillingsordningen) (Prop. 107 S (2020–2021))
35. (400) Endringer i lov om forbud mot hold av pelsdyr (kompensasjonsordning) (Prop. 122 L (2020–2021))
36. (401) Endringer i mineralloven (kvalifikasjonskrav, rekkefølgekrav, overdragelse av driftskonsesjon m.m.) (Prop. 124 L (2020–2021))
37. (402) Endringer i lov om dyrevelferd (bestemmelser om avl, dekning av kostnader og behandling av personopplysninger) (Prop. 128 L (2020–2021))
38. (403) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sivert Bjørnstad, Bengt Rune Strifeldt, Terje Halleland, Roy Steffensen og Helge André Njåstad om å sikre en mer helhetlig havbruksforvaltning (Dokument 8:185 S (2020–2021))
Enst.: Nr. 34–38 sendes næringskomiteen.
39. (404) Høyesteretts betenkning om hvorvidt Stortinget med hjemmel i Grunnloven § 26 annet ledd kan samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbaneanpakke (Dokument 23 (2020–2021))
40. (405) Data som ressurs. Datadrevet økonomi og innovasjon (Meld. St. 22 (2020–2021))
41. (406) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Ingalill Olsen, Øystein Langholm Hansen og Kirsti Leirtrø om at ingen skal miste fasttelefonen før de har mobildekning eller andre telefonløsninger med minst like god dekning som fasttelefon (Dokument 8:184 S (2020–2021))
42. (407) Representantforslag fra stortingsrepresentant Per Espen Stoknes om trygg og barnevennlig transport og ren luft i byer og tettsteder (Dokument 8:194 S (2020–2021))
Enst.: Nr. 39–42 sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.
43. (408) Fullføringsreformen - med åpne dører til verden og fremtiden (Meld. St. 21 (2020–2021))
44. (409) Endringer i universitets- og høyskoleloven, utdanningsstøtteleven, fagskoleloven og yrkeskvalifikasjonsloven mv. (samleproposisjon) (Prop. 111 L (2020–2021))
45. (410) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marit Knutsdatter Strand, Jan Bøhler, Heidi Greni, Bengt Fasteraune og Åslaug Sem-Jacobsen

om arbeidslivsfag og en mer praktisk innrettet ungdomsskole for økt rekruttering til yrkesfag (Dokument 8:191 S (2020–2021))

Enst.: Nr. 43–45 sendes utdannings- og forskningskomiteen.

46. (411) Investeringar i Forsvaret og andre saker (Prop. 123 S (2020–2021))

47. (412) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Christian Tybring-Gjedde, Morten Wold, Himanshu Gulati, Erlend Wiborg, Per-Willy Amundsen og Tor André Johnsen om å flytte den norske ambassaden i Israel fra Tel Aviv til Jerusalem (Dokument 8:190 S (2020–2021))

48. (413) Innberetning fra Ombudsmannsnemnda for Forsvaret for 2020 (Dokument 5 (2020–2021))

Enst.: Nr. 46–48 sendes utenriks- og forsvarskomiteen.

Man fortsatte behandlingen av

sak nr. 13 [14:12:04]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Klimaplan for 2021-2030 (Innst. 325 S (2020–2021), jf. Meld. St. 13 (2020–2021))

Presidenten: Vi går da tilbake til behandlingen av dagens kart, og neste taler er Eirik Sivertsen.

Eirik Sivertsen (A) [14:12:46]: «Dei menneskeskapte klimaendringane vil føre til alvorlege og irreversible konsekvensar for dyr, natur og menneske over heile kloden. (...) Kampen mot klimaendringane krev at vi saman handlar kraftfullt for å kutte utsleppa av klimagassar i ein global dugnad.» Det er ikke mine ord. Det er regjeringens ord, og det er innledningen i klimameldingen vi har til behandling her.

Dessverre, basert på debatten som har vært her i dag, er det åpenbart at mange i denne salen – og jeg tror også ganske mange utenfor denne salen – mener at vi feilet på akkurat det, for vi klarer ikke sammen å lage den dugnaden. Sprikene er for store; viljen til å jenke seg var for liten.

Jeg må si jeg synes representantene for regjeringspartiene går langt i sin egen selvtilfredshet over meldingen som er lagt fram. Representanten Heggelund tar sågar i bruk skolegårdens retorikk i sitt innlegg og sin selvtilfredshet over regjeringens melding og presenterer som et faktum hva tilstanden innenfor denne sektoren vil være om ti år. Det er å ta store ord i sin munn. Og det er klart at hvis det har vært representativt for hvordan arbeidet i komiteen har foregått, er det kanskje ikke så rart at vi ikke kom fram til en enighet.

Det er ikke bare i Norge vi har utfordringer med å nå klimamålene. Det er også det som preger den globale situasjonen. De prognosene, modellene og framskrivningene vi ser så langt, viser jo at vi ikke når målene i Parisavtalen. Vi står overfor store utfordringer. Modellene vi ser for Arktis, f.eks., viser at vi ikke lenger står overfor en dobling av den gjennomsnittlige oppvarmingen – nei, vi ser en tredobling. Og når prognosene da er at vi får en global oppvarming på omkring 3 °C i 2100, betyr det et gjennomsnitt i Arktis, bl.a. de nordlige områdene av Norge, på om lag 10 °C.

Det vil få ødeleggende konsekvenser for det livet og de mulighetene vi har i dag, hvis vi ikke når målsettingene. Derfor har jeg en utfordring til statsråden, som han må ta med seg til sin kollega som skal delta i ministermøtet i Arktisk råd i mai. Arktisk råd og deres observatører, som står for om lag 80 pst. av de globale utslippene, har også fire millioner mennesker som lever i Arktis. De må ta et ansvar, gå foran og vise ambisjoner når de forhåpentligvis skal møtes i Glasgow senere, i høst, for å finne mekanismer for å nå Parisavtalen. Det må også regjeringen levere på.

Liv Kari Eskeland (H) [14:16:09]: Me har no i lang tid jobba med klimameldinga – næringsliv, organisasjonar, kommunar og enkeltpersonar. Det har vore eit fantastisk engasjement for å få dette til å verta ein så god plan som i det heile mogleg – ein plan som skal bidra til å fremja den utviklinga me har starta gjennom det grøne skiftet, ein plan som byggjer opp under våre fortrinn som industrinasjon basert på grøne verdiar, utan å riva ned og leggja brakk arbeidsplassar og velferd i ein slik overgang.

Alle sektorar har bidrege i arbeidet. Så ligg det noko arbeid framfor oss med å finna gode innretningar på tiltaka me har sett mål for, som me vil gjera med næringane sjølve, som f.eks. innan fiskeri og landbruk.

Partane i arbeidslivet og kommunane ser si rolle i dette arbeidet, og dei vil vera med og bidra. Ingen vil stå igjen på perrongen som miljøsinke og ikkje sjå at det er nødvendig å få ned klimagassutslappa og redusera energiforbruket. Det er ein kjempedugnad som går hand i hand med alle delar av regjeringa sitt arbeid, både vedtekne strategiar – som grøn skipsfart og hydrogenstrategi – og komande strategiar, som energimeldinga og sirkulærøkonomistrategien. Alt vert vove saman i ein stor vev, der trådane flettar seg i kvarandre og veven vert sterk, og der det er eit stort segl som skal føra denne skuta inn i framtida.

Det er vorte gjort eit grundig arbeid i framkant av Klimakur 2030, og alle bransjar har vore saumfarne for tiltak som vil gje konkrete resultat for måltala som Stortinget har sett. Regjeringa har gjennom arbeidet kome

med tiltak og løysingar som det kan synast å vera god oppslutning kring, og som er føreseielege.

Me ser at det frå opposisjonen si side er komne mange framlegg, men ein heilskapleg politikk som kan stillast opp mot det som er lagt fram frå regjeringa, det finn me ikkje. Det har ikkje vore korkje evne eller vilje til å få fram det frå opposisjonen si side. Den raud-grøne veven synest full av hol og lause endar, og det er motsetningar i reknestykka som ikkje går opp.

Regjeringa har lagt fram ei melding som byggjer opp kring viktige prinsipp som at forureinar betalar, og det skal verta dyrare å forureina. Me har tru på næringslivet og innovasjonskrafta som ligg her, og difor vil me leggja til rette for at teknologien skal vera ein viktig reiskap for å sikra arbeidsplassar og ta oss over i den fornybare verda.

Sjølv om me er ved vegg ende av handsaminga av klimameldinga i dag, er det no jobben begynner, og ingen må tru at dette vert lett, det har me kraftig fått dokumentert gjennom dagar med høyring. Men denne vegen skal me gå saman med alle dei som vil verta påverka av dei tiltaka me gjer, og som vil vera viktige bidragstytarar til at me no når våre felles mål.

Marit Arnstad (Sp) [14:19:26]: På en måte er det noe oppmuntrende med dagens melding, og det er at den viser at det er fullt mulig å nå 2030-målene i Parisavtalen. Det er fullt mulig å nå de juridiske forpliktelsene vi har tatt på oss. Vi kan klare det, men det er klart at i landbruket trengs det konkrete positive tiltak for å komme dit, ikke bare fagre ønsker. Vi kan klare det når det gjelder biodrivstoff, hvis vi virkelig satser. Vi kan også bruke skogen aktivt, og alle vet at det ikke har så mye å si når det gjelder 2030-målene, men vi vet også at Miljødirektoratet i Klimakur sier at en må komme raskt i gang med å bruke skogen hvis den skal få en langsiktig virkning fram mot 2050 og 2070.

Vi kan klare det gjennom økt satsing på CCS og på fornybar energi. Elektrifisering av sokkelen er også en viktig del av det, sjøl om jeg mener at det er fornuftig at den debatten blir litt nyansert, for det er ikke absolutt alle felt på sokkelen som kommer til å bli elektrifisert. Det er noen det ligger bedre til rette for enn andre.

Regjeringens eneste oppskrift er en tredobling av CO₂-avgiften fordi de har forelsket seg i det de kaller for grønt skatteski, der de først skal avgiftsbelegge gjennom økt CO₂-avgift og deretter gi skattelettelser til noen. Vi vet ikke hvem, men en eller annen. Det er en tenkning Senterpartiet er uhyre skeptisk til. Ikke bare det, men regjeringspartiene later også som om de kan binde opp statens budsjettutgifter ni år fram i tid. Det er det ingen som kan. Denne planen kan jo være uttrykk

for et ønske, en vilje, men den kan ikke binde opp det som gjelder statens budsjettpraksis de neste ni årene.

I tillegg har regjeringens melding også vært preget av at en har hatt lite dialog med ulike næringer og med kommuner. En har inntatt en slags ovenfra og ned-holdning til en del av det som blir foreslått. Regjeringspartiene har brukt litt av dagen i dag til å si at dette er en form for grandios klimaplan. Nei, det er ikke det. Det er en ganske vanlig, alminnelig stortingsmelding der regjeringen kun er med på et flertall for fire–fem forslag. Resten blir vedlagt protokollen, og det betyr at det er ikke mange operative vedtak som blir gjort. Jeg er enig med representanten Stoknes når han sier at det bærer preg av en regjering som ikke engang har prøvd å komme til enighet med partiene på Stortinget.

Så er vi alle enige om målene, og det er viktig, men til det trengs det etter Senterpartiets mening en praktisk, jordnær og rettferdig klimapolitikk som blir forstått og akseptert blant folk. Hvis klimatiltak bare blir avgifter, vil det skape geografiske og sosiale skiller i samfunnet vårt som kan ødelegge legitimiteten til hele klimapolitikken på lang sikt.

Lene Westgaard-Halle (H) [14:22:53]: Dette er en stor dag. Vi kommer til å nå klimamålene for 2030. Det blir dyrere å forurense, det blir satset tungt på nye teknologier, og vi sikrer økonomisk vekst. Utslippene har gått ned med denne regjeringen. De har ikke vært lave siden OL på Lillehammer, men de må fortsette nedover.

Det vi må få til, er å kutte utslippene samtidig som vi øker den økonomiske veksten, skaper jobber, skaper verdier og ikke skaper konflikter. Vi må ha næringslivet med på laget, stille klimakrav som skaper nye, lønnsomme markeder, satse på ny klimateknologi og gjøre det enkelt og lønnsomt å velge klimavennlig. Så hvordan får vi til det? Hva ligger egentlig i denne planen? Hva mer debatterer vi i dag enn om det er Senterpartiet eller Arbeiderpartiet som er det mest dieselkåte partiet?

Jo, det vi andre diskuterer, er å gjøre det dyrere å slippe ut klimagasser samtidig som vi senker andre skatter og avgifter. Så diskuterer vi innfasing av nye lav- og nullutslippsløsninger. Det kommer krav om nullutslipp ved offentlige kjøp av personbiler, varebiler, busser og ferjer. Det kommer flere pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplasser. Det kommer tyngre satsing på bærekraftig biodrivstoff, og sammen med organisasjonene i jordbruket kutter vi 5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Vi leverer norgeshistoriens største grønne industriprosjekt, Langskip – prosjektet for fangst, transport og lagring av CO₂. Vi øker CO₂-opptaket i skogen. Vi satser blytungt på grønn forskning og innovasjon – «and the list goes on», som det heter.

Men jeg skal gi venstresiden én ting. Det er synd at vi ikke får til et bredt forlik her i dag – at den offensive politikken vi har stått sammen om på klimafeltet, nå skal angripes fra f.eks. SV, fordi de plutselig har blitt mot fornybar energi, og som Lysbakken sa på talerstolen her i sted, fordi SV er mot marked og næringsliv. Da blir det selvfølgelig litt vanskelig å bli enig. Arbeiderpartiet har bestemt seg for å bli dieselpopulister i konkurranse med Senterpartiet, som jo alltid er mot alle klimatiltak med mindre man kan sette ordet «distrikt» foran. Kanskje de hadde vært mer positive om vi kalte dette regjeringens distriktspolitiske klimaplan? Å angripe norgeshistoriens mest offensive klimaplan fordi det er komplett umulig for Senterpartiet å bli enig med SV og Arbeiderpartiet, som igjen ikke blir enig med Miljøpartiet De Grønne, låter lite grann hult og lukter ganske mye politisk spill. Denne saken er viktigere enn det.

Det beste for klimasaken er økt forutsigbarhet og økt enighet, for vi er jo, til tross for debatten i dag, enige om ganske mye. Nesten alle partier i denne sal har forstått alvoret i det vi står i, og det gir meg håp. Jeg er optimist, og jeg er veldig glad for å få være med i et parti som har tatt på seg ledertrøya i klimasaken.

Ingrid Heggø (A) [14:25:56]: Arbeidarpartiet sin klimapolitikk er rettferdig, realistisk og gjennomførbar. Vi kuttar utslepp, og vi skapar jobbar. Det er sosialt og geografisk rettferdig. Blant anna skal staten inngå forpliktande klimapartnarskap med industri og andre utsette næringar om tiltak som bidreg til å letta overgangen til fossilfrie løysingar. Her skal det avtalast kor mykje utslepp som kan kuttast, og kva som må til for å koma i mål. I kombinasjon med det forpliktande klimapartnarskapet kan det etablerast særskilde klimafond eller andre støtteordningar, og avtalane skal på plass før CO₂-avgifta vert trappa opp.

Dermed vil vi vareta arbeidsplassane og driva fram ny teknologi som kuttar utsleppa. Konkurranseskrafta til industrien vert vareteken både i kvotepliktig sektor og i ikkje-kvotepliktig sektor. Då må det greiast ut korleis ikkje-kvotepliktig sektor kan få tilrettelagt støttetiltak for omstilling slik at konkurranseskrafta vert vareteken. Det er jo meningslaust at ikkje-kvotepliktig sektor, som ikkje ville greia krava til kvotepliktig sektor, skal få dei strengaste krava. Her må det støttetiltak til, i samarbeid med næringane, slik at dei kuttar utsleppa og ikkje jobbane. Utviding av det europeiske kvotesystemet til nye område er òg viktig her.

Føresetnaden for å lukkast med klimamåla er at vi har nok rein og rimeleg kraft. Ein samla plan for elektrifisering, utbygging av rein kraft og energieffektivisering er det på høg tid at vi får fortgang i. Satsing på grønn industri og næringsutvikling vil krevja ein offensiv, mål-

retta, føreseieleg og langsiktig næringspolitikk. Staten sine verkemiddel må innrettast på å mogleggjera framtidig verdiskaping gjennom tydelege krav og reguleringar og med aktiv bruk av insentivordningar, målretta forsking og utvikling og tolmodig kapital. Kapital som kan ta risiko, har lengre tidshorisontar enn private investorar vanlegvis har. Dette krev ein aktiv næringspolitikk og ein aktiv stat.

Det er vanskeleg å forstå kvifor energieffektivisering er teken bort som eit sentralt mål for Enova, og ein kan fastslå at fastlandsindustrien brukar ordninga i liten grad i dag. Mandatet til Enova må gjennomgåast og endrast. Oppgåva skal vera å tryggja og skapa jobbar og kutta utslipp.

Arbeidarpartiet har ein klimapolitikk for heile landet som set vanlege folk først. Det å sørgja for ei omstilling der utsleppa vert kutta, men som skapar jobbar og reduserer skilnadane, er noko vi berre kan få til i fellesskap. Då må det meir til av den næringspolitikken som skapar arbeidsplassar, samtidig som meir av klimapolitikken gjev utsleppskutt.

Aase Simonsen (H) [14:29:15]: Det er fantastisk fint å stå her i dag og være med på å fremme en klimaplan for Norge, en plan som med Stortingets tilslutning i stor grad kommer til å bli gjennomført slik som regjeringen har lagt den fram.

Dette er en plan som på mange måter bekrefter handling. Den bekrefter handling – planer og tiltak for å redusere skadelige utslipp, utslipp som på sikt ville kunne føre til en jord som gjør det vanskelig for mennesker og dyr å leve her. Nettopp derfor er det så viktig med internasjonalt samarbeid for å nå våre mål. Vi har forpliktet oss gjennom Parisavtalen med nesten alle land i hele verden til å kutte utslipp av klimagasser, og det gjør vi for å sørge for at våre barn og kommende generasjoner også skal leve på en jord der frisk luft, rent vann og grøde fra jord og hav er like naturlig for dem som det har vært for oss. Det er dette vi skal lykkes med, og det er dette som er motivasjonen for å redusere utslippene.

Det har i mange år blitt snakket om klima og viktigheten av å gjøre noe. Og for all del – mye er gjort, og mange forbereder seg på en omstilling.

Jeg husker tilbake til de første nyhetene om ozonhull i atmosfæren. Det var på 1970-tallet en gang man begynte å snakke om det. Jeg husker ennå hvordan vi riset på hodet over å høre at drivgassen i sprayboksene våre bidro til å lage hull i atmosfæren, og at det var veldig mye av ting vi brukte, som slapp ut gasser som skadet lufta. Det var nytt for oss som var ungdommer på den tiden. Den ene lille sprayboksen vi hadde hjemme – det var altså så mange av dem i bruk over hele verden at

drivgassen faktisk ble en alvorlig trussel mot miljøet på jorda.

Men akkurat det gir også håp, for om vi sammen kan redusere alle disse små og store utslippskildene, vet vi også at det vil gi resultater, selv om det ikke lenger bare er små spraybokser vi skal erstatte innholdet i.

For å lykkes må vi være villige til å endre oss på en del områder, vi må være villige til å jobbe og tenke på en annen måte, en mer klimavennlig måte, og vi må tenke på jordens bærekraft i alt vi foretar oss.

Denne klimaplanen tar innover seg de utfordringene vi må løse for å komme i mål med forpliktelsene våre. Den inneholder virkemidler som bidrar til et grønnere Norge på absolutt alle områder. CO₂-avgiften er det mest omtalte, men også det viktigste og mest effektive virkemiddelet for å fremme klimavennlige løsninger. Det er en gradvis opptrapping, og staten skal kompensere for de næringene som opplever høyere kostnader. Det er prinsippet om at forurensere betaler, som ligger til grunn her.

Det vil være krevende framover, ikke minst for de næringene som i dag opplever en usikkerhet omkring alternativet til å drive virksomheten sin, og det vil hvile et stort ansvar på oss som myndigheter for å balansere omstillingen også for dem. Men jeg tror dette er både riktig og tvingende nødvendig å gjøre, og jeg har tro på at vi skal klare det.

Ingjerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

Liv Signe Navarsete (Sp) [14:32:41]: Det hastar med å omstille det norske samfunnet i fossilfri retning, både fordi Noreg er eit land med store utslepp på grunn av vår produksjon av olje og gass, og for at norsk næringsliv skal kunne verte ei leiande kraft i det grøne skiftet. Det vil gi konkurransekraft inn i framtida. Senterpartiet har eit langt meir nyansert syn på verkemidla for å nå det målet enn regjeringa har. Det kan verke som at klimaavgift er det saliggjerande verkemiddelet, spesielt CO₂-avgift, og det er det i somme tilfelle, men ikkje dersom desse avgiftene råkar blindt og skaper nær uløyslege utfordringar for dei som ikkje har eit alternativ. Ny teknologi må vere tilgjengeleg.

Å forby cruisebåtar i verdsarvfjordane, slik fleirtalet i denne sal har gjort – som i Aurland – før ein veit om det vil finnast tilgjengeleg fornybar teknologi, er å skyte i blinde. Dersom me i Lærdal tek cruisebåtane inn til vår lange NATO-hamn, som me kallar ho – NATO-kai – og fraktar dei med dieselbussar til Flåm gjennom verdas lengste tunnel, oppnår ein eit resultat stikk imot det som fleirtalet i denne sal ønskte – større utslepp. Og det kan me sjølv sagt gjere, det er fullt lovleg.

Senterpartiet har programfesta at den som forureinar, skal betale, men det er dårleg klimapolitikk å gi utanlandske produsentar konkurransefordelar som gjer at me går frå kortreiste norske produkt med lågt klimaavtrykk til importerte varer med høgt klimaavtrykk. Det er heilt feil at importerte varer ikkje får utrekna sitt fotavtrykk, sitt klimaavtrykk, slik me gjer for det norske.

Senterpartiet vil ha ein aktiv stat som brukar ressursar på å stimulere teknologiutvikling og industri, og som kan føre oss frå det fossile til det utsleppsfrie samfunnet. Tidlegare i dag deltok eg i eit møte med bedrifta Evoy i Florø. Dei produserer batteridrivne båtar. Dei kunne opplyse om at Enovas tilskot som heiter «Batteri for fartøy», berre er for kjøparar frå offshore-, fiskeri- og oppdrettsnæringa. Reiselivet langs kysten vår har ei langt dårlegare ordning. Dei kunne òg opplyse om at i morgon, den 9. april, vert den tilskotsordninga kutta med om lag 25 pst. Kvifor? Det håpar eg statsråden kan svare på i løpet av debatten.

Eg stilte for nokre veker sidan spørsmål til statsråden om fritidsbåtar. Då eg søkte på «fritidsbåtar» i regjeringa sin klimaplan, fekk eg null treff. Miljødirektoratet rekna for nokre år sidan ut at fritidsbåtar sleppte ut 531 000 tonn CO₂ i 2017. Det er meir enn heile fiskeflåten, det er meir enn alle ferjene. Når stortingsfleirtalet meiner at det skal vere teknologi tilgjengeleg for å elektrifisere store cruiseskip i 2026, bør det vel vere råd å skifte ut fritidsbåtar til elbåtar, i alle fall dei 89 pst. som berre brukar båten til korte turar. Kvifor er det slik? Eg håpar at statsråden kan seie litt om kvifor han synest det er greitt med avgiftsfri diesel til havs, men ikkje til lands.

Ruth Grung (A) [14:36:00]: Pandemien har vist hvor sårbar verden er. Klimaendringene endrer også verden raskere enn forventet. Petroleumsinntektene vil avta, og vi står overfor store utfordringer. Det er derfor behov for et tydelig politisk lederskap.

Det er derfor trist at vi i Stortinget ikke har lyktes med å få et bredt forlik om hvordan vi skal innrette tiltakene for å redusere utslippene, og samtidig bidra til omstilling, økt sysselsetting og verdiskaping. Vi er helt avhengige av å få folk og virksomhetene med oss på endringene, skal vi lykkes. Regjeringspartiene har vist liten vilje og interesse for å få nettopp det brede forliket slik at både folk og bedrifter vet hva som forventes av dem for å nå utslippsmålene, og hvordan økt CO₂-avgift vil bli kompensert slik at både folk og næringsliv får den forutsigbarheten som de ønsker. Bedriftene ønsker å endre og ta det mulighetsrommet som er, men da må de vite hvilke rammebetingelser de har.

Klimautfordringer forutsetter en massiv overgang fra fossil til fornybar energi. Elektrifisering er det mest kostnadseffektive for å oppnå utslippskutt. De store

gevinstene er innen transport og ny framtidsrettet industri basert på nettopp fornybar energi. Det vil gi arbeidsplasser og verdiskaping samtidig som klimagassutslippene blir kuttet.

Økt tilgang på fornybar energi er derfor et av de viktigste tiltakene for å lykkes med omstillingen. Dagens kraftsystem er ikke rigget for den raske omstillingen vi står overfor. Allerede nå er det flere regioner som mangler overføringskapasitet og må si nei til industrietablering. I tillegg til nettkapasitet må produksjonen økes. Kraftsystemene blir mer komplekse med større innslag av uregulerbar produksjon. Vi må ta i bruk og utvikle ny teknologi som gjør det mulig å bruke nettet mer effektivt og holde kostnadene nede.

Arbeiderpartiet mener derfor vi trenger en helhetlig strategi for å gi svar på hvordan energisystemet skal utvikles for å nå klimamålene vi har satt oss i 2030 og i 2050. Sverige har allerede besluttet utarbeiding av en slik strategi. Det må være et mål at kraftsystemene i større grad tilrettelegges for ny næringsutvikling og grønn omstilling og ikke kun for forsynings sikkerhet.

Deler av industrien og utsatte næringer som fiskeri, nærskipfart og landbruk opplever stor usikkerhet når det gjelder hvordan de skal møte de utfordringene som er, spesielt med økt CO₂-avgift, når de mangler moden teknologi. Derfor mener Arbeiderpartiet vi trenger overgangsordninger for å utvikle slike fossilfrie løsninger. Det må skje nå, før opptrapping av CO₂-avgiftene, slik at vi lykkes med de kuttene som vi har bestemt oss for å nå i 2030 – og ikke minst i 2050.

Margunn Ebbesen (H) [14:39:23]: Jeg er veldig glad for den posisjonen og det ansvaret Høyre tar for å bidra til at Norge når sine klimamål. Høyre har i sine snart åtte år i regjering jobbet aktivt for å kutte utslippene. Og politikken virker – utslippene går ned, uten at vi stopper utviklingen. Vi legger til rette med gode insentivordninger for at næringslivet kan være med på å ta den nødvendige omstillingen for å nå våre klimamål.

Klimaendringene er samtidig med på å gi oss vår tids store mulighet for forretningsutvikling. Men for å utnytte de mulighetene som ligger i det grønne skiftet, trenger vi et næringsliv som tar de tydelige signalene om å snu seg i en grønnere retning. Vi er heldige som har bedriftsledere og ansatte som virkelig har satt seg i førersetet for å bli grønnere, smartere og dermed også mer nyskapende, dette godt hjulpet av insentivordninger fra regjeringen. Bevilgningene til Enova er nær doblet de siste årene.

Jeg har gjennom de årene jeg har vært på Stortinget, vært på besøk og hatt møter med framoverlente bedriftsledere og ikke minst gründere som ser mulighetene i å skape noe nytt gjennom det grønne skiftet. Hos

Celsa Nordic i Mo i Rana, som produserer stål til verdensmarkedet, har de investert flere hundre millioner for å bli grønnere. De slapp ut 100 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2019 og har som mål å halvere dette innen 2030. Det er ambisiøst, men de kommer til å klare det, godt hjulpet av ulike støtteordninger fra regjeringen, som SkatteFUNN, Forskningsrådet og Enova.

På grunn av de tydelige signalene fra regjeringen om grønnere skipsfart ser vi også at både ferjer, hurtigbåter, oppdrettsfartøy og fiskefartøy mv. er gjennom en stor teknologiendring, hvor de går over til mer eller mindre nullutslippsteknologi. I Meløy i Nordland har vi en reder som også er med på det grønne skiftet i sitt rederi, Selvåg Senior. Reder Egil Sørheim sa det så klart i et intervju, at vi er nødt til å innrette oss etter de målene som regjeringen har satt for å redusere de totale klimagassutslippene. I utformingen av skipet har det blitt jobbet tett mot skipsbyggermiljø i Norge og SINTEF i forbindelse med utforming av skroget. Når fartøyet står ferdig i 2023, vil det redusere klimagassutslippene med 42 pst. i forhold til tilsvarende fartøy.

Regjeringens klimapolitikk legger til rette for kutt i utslipp, samtidig som vi får grønnere vekst og verdiskaping i norsk næringsliv.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [14:42:11]: For nesten 20 år siden, da jeg var rundt 15 år, jobbet jeg mot utbyggingen av Snøhvit-feltet i Barentshavet. I Natur og Ungdom jobbet vi mot oljeindustriens stadige utvidelser og for fornybar energi. Min gode kollega Lars Haltbrekken var også i Natur og Ungdom, riktig nok noen år før meg, og han og Natur og Ungdom kjempet den gangen mot utbyggingen av forurensende gasskraftverk i Norge.

Jeg tar dette lille tilbakeblikket på vår og Natur og Ungdoms historie for å illustrere at klimakampen har vært ført i Norge i tre tiår. Miljøbevegelsen og miljøpartiene har jobbet mot klimagassutslipp og for klimaløsninger i tre tiår. Selv om alle partiene her heldigvis har beveget seg i riktig retning, er det noen som bør ta inn over seg det historiske ansvaret deres partier har for høye klimagassutslipp i Norge og den manglende omstillingen her. Det betyr at det er mye å gjøre opp for, for vi har enormt dårlig tid. I kampen mot de farlige klimaendringene handler det om den totale mengden klimagasser som vi slipper ut. Atmosfæren er som et badekar – for hvert år som går, fyller vi det stadig fullere, og til slutt kommer det til å renne over. Og vi er der allerede i dag, for vi merker konsekvensene. Uunngåelig vil både vi og våre barn merke de konsekvensene, oppleve en fattigere natur, en fattigere verden på grunn av de endringene.

I klimakampen holder det ikke bare med krafttak i 2029. Hvert tonn klimagass er klimagasser som varmer

opp kloden, og det er summen som avgjør. Med det som ligger i den klimameldingen som vi behandler her i dag, og sann Norge er på vei, vil vi unektelig til slutt måtte hente ut klimagasser av atmosfæren for å unngå de mest dramatiske konsekvensene av klimaendringene. Da er jeg sikker på at det er lettere å kutte utslipp i dag, gjøre jobben vi uansett er nødt til å gjøre, for det blir vanskeligere jo lenger vi venter.

For to år siden sto det 20 000 klimastreikende ungdommer utenfor her. De demonstrerte for en klimapolitikk som monner, og det gir et enormt håp. Når fornybar energi blir billigere enn fossil energi, gir det håp. Teknologikutviklingen innenfor batteri og hydrogen gir håp. I denne innstillingen står de rød-grønne partiene sammen i godt over hundre forslag og har høyere ambisjoner enn dagens regjering. Og det gir håp – håp om mer klimakutt, håp om grønn omstilling, håp for en rød-grønn regjering.

Arne Nævra (SV) [14:45:25]: Jeg har lyst til å trekke fram det andre viktige dokumentet for klimaet og for framtida, som nå legges fram i vår, og det er Nasjonal transportplan. På mange måter fortsetter alt som før der også. Jo da, det er positivt med fortsatt innfasing av elbiler og elferjer, det er flertallet her i salen ganske enige om. Men det går for sakte, spesielt når det gjelder infrastruktur for lading og overgang til nullutslippsløsninger på tunge kjøretøyer, bygg og anlegg.

Men særlig på ett område, innenfor utbygging og valg av konsepter, er det fortsatt spesielt ille. I stor grad bygger landet fortsatt på bilens premisser. Det verste er at dette fortsetter etter at de fartsglade motorveistatsrådene fra Fremskrittspartiet er ute av departementet, ute av regjeringa. Det er alvorlig, og det er trist å se. Det bygges nærmest som på autopilot og av gammel vane firefelts motorvei enten det er behov eller ikke. Terskelen for å bygge fire felt settes stadig lavere, og vi har fått noen forferdelige eksempler i transportkomiteen i det aller siste. Jeg kan nevne E18 Dørdal–Tvedestrand. Jeg kan nevne E6 gjennom Gudbrandsdalen og i Trøndelag. Gjennomgående bygges det firefelts motorvei før moderne tosporet jernbane i de samme korridorene, i beste fall samtidig. Hele NTP-en og de store motorveiprosjektene vi har hatt til behandling her i salen, har en lemfeldig behandling av klimagassutslipp ved utbygging. Det finnes ikke noe totalt klimabudsjett for det største utbyggingsdokumentet i Norge, nemlig Nasjonal transportplan. Det i seg sjøl er avslørende, skuffende og skremmende. Vi har altså ikke kommet lenger her i landet enn det.

På de stedene der det forsøkes, er det unntak fra beregningene. Blant annet vet vi ikke hva Nye Veier vil prioritere f.eks., så det er ikke noe regnskap for det. De

bestemmer jo sjøl over sine egne prosjektprioriteringer. Så sammenlignes epler og pærer flere steder. Tenk at de klarer å gjøre Rogfast og Hordfast til klimavennlige prosjekter. Er det mulig? Ja, man sammenligner nullutslippsbiler i framtida i tunneler og over sofistikerte bruer med gamle fossilferjer som visstnok skal fortsette i det uendelige. Da kommer det selvfølgelig et merkelig regnskap ut, og det er det regnskapet de bruker.

I utslippsbudsjettene for nye motorveier gjøres også verdisetting av utslippene med hensyn til samfunnsøkonomisk nytte. Men som bl.a. NRK har dokumentert på et flott vis, er myroppgraving veldig underestimert og karbonprisene som benyttes i modellene, latterlig lave, ikke minst sammenlignet med våre naboland. Som man roper i skogen, får man svar. Så det skal bli spennende å se om regjeringa søker støtte også for NTP-en hos Fremskrittspartiet, eller hvor de nå går hen.

Espen Barth Eide (A) [14:48:44]: Et veldig sentralt tema i dagens debatt er synspunktet på prinsippet om at forurensere betaler, og at prisen på utslipp må gå opp. Jeg er glad for at det er svært bred enighet. Samtlige partier unntatt to, slik jeg forstår det, er enige om at det prinsippet skal gjelde og er viktig i denne sammenhengen.

Da er det utrolig viktig å understreke at det er to viktige ting å si om slike miljø- og klimaavgifter.

For det første: De virker. De bidrar til å endre adferd, og høyere avgift vil altså føre til konsekvenser ved at det bl.a. gjør andre alternativer rimeligere. Derfor er det riktig, for som flere har vært inne på, har vi svært lite karbonbudsjett igjen. Vi har svært lite tid igjen, og det vil rett og slett være dypt og grunnleggende urettferdig om man ikke øker prisen på fortsatte utslipp, for egentlig er ethvert utslipp et for mye, og siden det er upraktisk og umulig å stoppe med alt, må vi altså prioritere de få utslippene vi fortsatt kan tillate oss. Noe annet er urettferdig i sanntid mot andre mennesker, for hvis ikke forurensere betaler, må alle betale, og også i framtid fordi de som kommer etter oss, må betale.

Den andre innsikten er at avgifter overlatt til seg selv kan slå skjevt ut. De kan slå skjevt ut mellom by og land, mellom sosiale grupper og mellom ulike næringer. Det er derfor jeg er glad for å se at det er bred samling i opposisjonen på venstresiden om at man må supplere avgiften med langt mer omfattende og ambisiøse tiltak for faktisk å gjøre det mulig å velge grønnere og mer bærekraftige og fossilfrie løsninger raskere for alle. For det er mye lettere i noen sektorer hvor teknologien er moden, enn i sektorer hvor teknologien er fersk og ikke tatt i bruk, eller eksisterer, men mangler infrastruktur for å gjøre den mulig.

Derfor var det et veldig sentralt poeng fra Arbeiderpartiets side å foreslå at man skal sette seg ned med næringslivet og utvikle såkalte klimapartnerskap, gjensidig forpliktende avtaler hvor man blir enig både om mål, delmål, konkretisering og årlig oppfyllelse og også om hvilke tiltak som må til. Det kan være støtteordninger, men det kan også være infrastruktur, endringer i lover og regler, konsesjoner. Det er en rekke ulike tiltak som da kan ligge til grunn. Det kan gjelde industri på mange felt. Det kan gjelde landbruket, som har mange og gode ideer, men som fortjener støtte til å gjennomføre dem. Det kan ikke minst gjelde fiskerisektoren, som også ønsker å være en del av det grønne skiftet, men som med rette påpeker at mye av teknologien som skal til, ikke er moden her og nå og at de derfor trenger hjelp til dette. Så avgift pluss konkrete tiltak er langt bedre for en effektiv og rettferdig omstilling enn avgift alene.

Geir Pollestad (Sp) [14:51:48]: Senterpartiet er oppteke av at klimagassutsleppa må ned. Det må skje på ein måte som ikkje flyttar arbeidsplassar og verdiskaping ut av landet, og det må skje på ein måte som ikkje aukar dei sosiale forskjellane i landet.

Når ein ser på innstillinga, er det to ting Senterpartiet kan bidra med til klimadebatten. Den eine er konkrete politiske forslag som verkar, og den andre er noko som er sårt tiltrengt: ein god dose sunn fornuft. Når ein høyrer på denne diskusjonen, må eg seia at ein del av det som skjer, er både rart, trist og artig.

Statsråden har fått gjennom svært lite av den politikken som er lagd fram. Det er fem forslag med eit fleirtal bak, i tillegg til det som vert lagt ved protokollen. Ein skal vel tilbake til landbruksminister Dale og jordbruksmeldinga våren 2017 for å finna ein statsråd som har fått mindre støtte enn det me ser i dag.

Difor er det viktig, som òg parlamentarisk leiar i Senterpartiet, Marit Arnstad, påpeikte, at det at det vert lagt ved protokollen, ikkje betyr tommel opp frå Stortinget. Og det betyr at når f.eks. jordbruksforhandlingane skal i gang, ønskjer me ikkje tilvisingar til stortingsmelding nr. 13 og innføring av anten avgifter eller omlegging av tilskot grunngjeve i den meldinga. Det går ikkje an å gjera det på den måten.

Det andre som er både rart, trist og artig, er å ha ein saksordførar som skuldar på at medlemene i komiteen leverte ting før fristen, altså at dei leverte for tett opptil fristen. Eg trur saksordføraren må lesa forretningsordenens § 24.

Over i det heilt komiske kjem me når me har ein komitéleiar i energi- og miljøkomiteen som gjer eit poeng frå talarstolen av kven som vart saksordførar og korleis det valet skjedde i komiteen. Då meiner eg at fokuset er verkeleg, verkeleg ille ute. Og det var berre

trist då me høyrde replikken Høgre hadde mot Senterpartiets miljøpolitiske talsperson, Sandra Borch. Det var ti sekund med fordummande hersketeknikk. Det er ikkje bra.

Innhaldet i denne saka er blodig alvor. Og det er alvorleg når ein seier til fiskerinæringa at me skal ti- eller tjuedobla CO₂-avgifta samanlikna med det som gjaldt då SV hadde finansministeren. Det er alvorleg. Ein kan gjerne finna at ein har bygd eit par sjarkar, men sjarkfiskarar flest langs kysten har ikkje råd og moglegheit til å kjøpa seg ny båt berre fordi det vert nokre kroner dyrare å fylla drivstoff. Dette vil få konsekvensar. Dette vil få konsekvensar for fiskeripolitikken. Dette vil få betydning for busettinga langs kysten. Og det vert ikkje eitt gram mindre CO₂-utslepp om båtar går til Danmark for å fylla drivstoff kontra å fylla det i Noreg.

Eg håpar Senterpartiet vidare òg får bidra med konkrete forslag og sunn fornuft i klimapolitikken.

Cecilie Myrseth (A) [14:55:11]: Det må være viktig at man både skal kutte klimagassutslipp og skape jobber. Arbeiderpartiets politikk gjør begge deler. Vi har en offensiv klimapolitikk som også bidrar til å styrke distriktene.

Det å sikre aktivitet og bosetting langs hele kysten er et viktig mål for Arbeiderpartiet. Vi vet at fiskerinæringen er en særlig utsatt næring når CO₂-avgiften skal økes. Det finnes ikke gode utslippsfrie alternativer til dagens drivstoff. Det er et faktum man kan forholde seg til eller ikke. Da kan man ikke ensidig øke en avgift uten også å sikre kompensasjon. Det er det man har fått til med Fremskrittspartiets velsignelse også i statsbudsjettet, der man fjernet kompensasjonsordningen som en del av avtalen med fiskerinæringen da man innførte CO₂-avgift.

Avgift er jo ikke målet. Å få ned utslippene er målet. Man kan ikke ta buss som alternativ til bil dersom det ikke er noen buss å ta. Og det er jo det som er alternativet til fiskerinæringen – man kan ikke gjøre fiskeflåten grønn om man ikke har alternativer. Da må man ha virkemidler for å skape disse alternativene. Det er løsninger som denne regjeringen ikke har.

Det å ha dialog er en klok ting. Å ha dialog med næringslivet når man skal få ned klimagassutslippene er viktig: Hvordan kan man legge til rette, hvordan kan man sikre en løsning som passer for den enkelte næring? Den jobben er ikke blitt gjort verken av regjeringen eller av regjeringspartiene i Stortinget. Jeg er overrasket over den jobben, den ikke så veldig gode jobben, man har gjort med å skape et klimaforlik. Det er sjokkerende, egentlig. Dette arbeidet er like dårlig for fiskerinæringen som arbeidet med kvotemeldingen. Om man skal stå her som posisjon og etterlyse et klima-

forlik, er jo pri én å ta initiativ til et klimaforlik, prøve å få til et klimaforlik. Det har man altså ikke gjort.

Arbeiderpartiet har lyttet. Fiskarlaget sa: «Arbeiderpartiet har skjønt vårt budskap når de signaliserer tilpasninger i stedet for ensidig økning av CO₂-avgiften, slik regjeringen vil.» Det var uttalelsen fra Fiskarlaget.

Men det finnes en løsning, og den heter valg. Arbeiderpartiet kan garantere at vi vil ta opp de løsningene vi har for en god klimapolitikk, som bidrar til å kutte utslipp, men også skaper jobber, etter valget i høst.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [14:58:21]: Regjeringens klimaplan har skapt mye debatt denne vinteren og våren, og jeg er sikker på at klimapolitikk kommer til å bli diskutert grundig både i løpet av våren og sommeren, fram til valget og etter denne behandlingen.

Vi som samfunn står overfor noen store utfordringer i tiden som kommer. Klimaendringene er en av de utfordringene. Men det virker i denne debatten som om noen tror at Norge har en egen atmosfære, og at 1 tonn CO₂-utslipp i Danmark, Romania eller Kina ikke er like mye som 1 tonn CO₂-utslipp i Norge. Det er det dessverre mange som glemmer i norsk klimadebatt.

I spontanspørretimen i går tok Fremskrittspartiet opp problematikken med karbonlekkasje, som alle sier at de ikke ønsker, men som de fleste, bortsett fra Fremskrittspartiet, ser ut til å godta. Det skjer fordi et flertall i denne salen ønsker å skattlegge norsk næringsliv så hardt at de legger ned, og så importere de samme produktene fra Kina, noe som fører både til færre arbeidsplasser, mindre skattepenger og høyere klimagassutslipp. Vi hørte i går eksempelet fra Figgjo porselensfabrikk, som kommer til å slite. Hvis de må legge ned, ser det tragisk nok bra ut på det norske klimaregnskapet. Det stimulerer til økt produksjon i Kina, men det er vitterlig ikke bra for norsk næringsliv.

I går hørte vi også eksempelet med fiskere på Sørlandet som regjeringspartiene, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, ønsker å tvinge i skytteltrafikk over Skagerrak for å bunkre diesel i Danmark. Fiskerne må altså reise til Danmark for å drive næring i Norge. Det kommer til å se bra ut for det norske klimaregnskapet, men CO₂-en slippes ut i den samme atmosfæren.

Når jeg snakker med næringen og med rekefiskere på Sørlandet, vet jeg at dette er en næring som ikke tåler en så høy CO₂-avgift som det legges opp til. For Lennart Danielsen, som er rekefisker fra Mandal, betyr det en økning på 800 000 kr på hans båt i 2025, ifølge han selv. Gjennomsnittsoverskuddet på en fiskebåt på Sørlandet er 300 000 kr. Men hva med alle de som ikke kan dra til Danmark og bunkre? De aller fleste kan jo ikke det. De

må bare knipe igjen og punge ut, ifølge et flertall i denne salen.

Statsråd Rotevatn og regjeringen henviser til teknologi som ikke finnes. Hydrogen, bio, gass og batterier er ord som synges ut i klimatiske tonefall, men det finnes ikke en elfiskebåt med batterikapasitet som varer lenge nok, som kan erstatte det som brukes i dag. Det kommer til å bety langreist mat fra Sør-Kina-havet, hvor ingen har hørt om CO₂-avgift, mens vi i Norge har tusenvis av kilometer med kyst og et matfat rett utenfor døren som ikke blir brukt fordi vi har skattlagt næringen ut av landet. Kineserne kan le hele veien til banken med Norges klimapolitikk.

Statsråd Sveinung Rotevatn [15:01:40]: Takke for ein god debatt så langt. Eg tenkte å svare på eit par spørsmål og kommentarar.

Representanten Navarsete lurte på kvifor Enova har kuttet i støtta til «Batteri i fartøy». Det er eit godt spørsmål, og svaret er ei veldig god klimanyheit. Det er rett og slett at det er rekordmange som søker på denne ordninga, og kostnadene til teknologien har gått ned. Det er bra, og det bringar meg over til innlegget frå representanten Saudland, som seier at dette er teknologi som ikkje finst. Dette er teknologi som vert installert i fiskefartøy og båtar på løpande band gjennom bl.a. den ordninga. Så den enorme pessimismen som mange frå opposisjonen her gjev uttrykk for på vegner av fiskerinnæringa og annan skipsfart, stemmer rett og slett ikkje med realitetane. Omstillinga er i gang, og Noreg ligg fremst.

Representanten Barth Eide seier at det er einigheit om forureinaren betaler-prinsippet fordi det verkar. Det er eg einig med representanten Barth Eide i. Det er bra. Men då vert spørsmålet: Kvifor er det slik at representanten Barth Eide og Arbeidarpartiet vil gjere unntak frå det prinsippet for dei største punktutslappa i ikkje-kvotepliktig sektor, nemleg avfallsforbrenning? Det synest eg er vanskeleg å forstå. SVs Haltbrekken seier at luftfarten er ein klimaversting. Det kan ein sikkert vere einig i. Luftfarten har utslipp på 1,2 millionar tonn i året. Avfallsforbrenning har 0,9. Kvifor vil då SV gje dei som slepper ut 0,9, fullt fritak for CO₂-avgift, medan dei er einig med regjeringa i at dei som slepper ut 1,2, skal ha 2 000 kr i CO₂-avgift? Forureinaren betaler-prinsippet er viktig også for dei største utslippsskjeldene. Då vil eg nytte høvet til å gje ros til Miljøpartiet Dei Grøne, som eg i løpet av dagen i alle fall via media har forstått har snudd i den saka og ikkje lenger står saman med SV og Arbeidarpartiet om at ein skal ha fritak for CO₂-avgift der. Då vil eg i ånda av alle som ønskjer brei einigheit her, oppfordre særleg Arbeidarpartiet og SV, som seier dei er for å auke CO₂-avgiftene, om å verte med Mil-

jøpartiet Dei Grøne og regjeringspartia og seie at ja, også dei største utslippsskjeldene må betale CO₂-avgift – ikkje fordi dei skal betale for å betale, men fordi her finst det teknologi: karbonfangst og -lagring. Det kan vi rulle ut på ulike avfallsforbrenningsanlegg – i Oslo, i Bergen og i Trondheim. Men dersom alternativet til den dyre investeringa er at det skal vere gratis å sleppe ut klimagassar, er det vanskeleg å få lønsemd i den typen investeringar.

Når folk meiner at det vert resirkulert for lite plast fordi det er så billig å brenne han – og det kan eg vere einig i – kvifor skal ein då gjere det endå billigare å brenne han gjennom å avvikele den CO₂-avgifta som Stortinget innførte i år? Det å la forureinaren betale, som Barth Eide sa, fungerer. Det gjer at det løner seg med grøne løysingar, det løner seg med resirkulering, og ein får nedgang i klimagassutslappa.

Eg håper at fleire i opposisjonen vil slutte seg til Miljøpartiet Dei Grøne og snu og støtte regjeringspartia i den saka.

Kirsti Leirtrø (A) [15:04:54]: Arbeiderpartiet vil ha en sosial og geografisk rettferdig klimapolitikk. Vi vil gjøre det lettere for vanlige folk og utsatte næringer å gå over til klimavennlige løsninger.

Transportsektoren står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge, og veitrafikken står for over halvparten av disse. Vi har i årevis hatt mål om godsoverføring fra vei til sjø og bane, men tiltakene som må til, er nedprioritert. I gjeldende Nasjonal transportplan er godsoverføring til jernbane og sjø taperne, også støtteordningene. Vi må øke innsatsen og samtidig gi fylkeskommunene økonomisk handlingsrom til det grønne skiftet, mer til forskning og pilotprosjekter. Norge er en sjønasjon. Dette kan vi, og vi har et betydelig potensial i eksport av kompetanse og klimavennlig teknologi, slik som båtbygging, infrastruktur og ladeteknologi.

På vei har vi prioritert fordeler for elbil, men vært veldig avventende på nødvendig infrastruktur. Arbeiderpartiet er enig i at ladeinfrastruktur skal baseres på kommersiell lønnsomhet, men det må gis støtteordninger for utbygging der det ikke er kommersielt lønnsomt. Vi må da også ta høyde for kostnader ved driften og vedlikeholdet av stasjonene og ikke minst standardisering.

Vi må gjøre det enklere for folk å ta klimavennlige valg. Vi har ikke oversikt over regionale behov for framtiden for fornybar kraft og energieffektivisering. Derfor vil Arbeiderpartiet ha en samlet plan for norsk vannkraft, vindkraft og andre energiutbygginger som krever konsesjon. Vi vil utrede en nasjonal transportplan for elektrifisering av transportsektoren med målrettede virkemidler som bidrar til forutsigbarhet og effektive utslippskutt.

Til slutt et eksempel: Det er ganske utrolig at Trønder- og Meråkerbanen enda går på diesel, og at en i stedet for å elektrifisere hele strekningen, som Stortinget vedtok i 2013, kjøper inn nye bimodale tog som er 40 pst. dyrere enn elektriske tog og betydelig tyngre. En elektrifisering av Trønderbanen ville ha vært et gedigent bidrag i klimaregnskapet for Trøndelag, en lavt-hengende frukt.

Ola Elvestuen (V) [15:08:15]: Dette er en interessant debatt. I debatten er det mange som etterlyser et klimaforlik, og viser til klimaforliket tilbake i 2012. Da er det viktig å huske på at ja, klimaforliket i 2012 ble skjerpet på Stortinget, men det var ikke i nærheten av å ha en tiltaksliste som sto i forhold til målsettingene og de utslippsreduksjonene vi skulle ha i 2020 – tvert imot.

Da jeg kom på Stortinget i 2013 og inn i energi- og miljøkomiteen, var alt vi brukte tid på, hvordan vi skulle forsterke innsatsen for å ha mulighet til å nå målet i 2020. Det har vi gjort ved å holde fast ved elbilfordelene. Etter klimaforliket skulle de avvikes etter 50 000 biler eller i 2015. De er videreført og forsterket – varebil er en helt ny målsetting i Nasjonal transportplan. Vi har både økt CO₂-avgiften og utvidet den. Vi elektrifiserte – vi bestemte at Utsira skulle elektrifiseres. Det er viktige vedtak for å nå målene. Vi har forsterket Enova, forsterket kollektivtransporten og ikke minst stilt krav om biodrivstoff, så i 2020 hadde vi 20 pst. innblanding av biodrivstoff, som har vært kontroversielt på Stortinget, men helt nødvendig for å nå målet i 2020. Nå får vi se, når vi ser tallene, om vi kommer ned på 48,7 millioner tonn, som det ble bestemt i 2012 at vi skulle nå.

Den store forskjellen i dag er at nå har vi en plan som forholder seg til målsettingene som er meldt inn til FN, 50–55 millioner tonn reduksjon innen 2030 sammen med EU, på vei mot et mål på 90–95 pst. reduksjon i 2050 – et mye tøffere mål enn EUs netto null-mål i 2050. Går vi ned dit, er det bare husdyrene igjen. Vi må slutte med alle fossile drivstoff. Og vi har fått på plass en forpliktende avtale med EU også for ikke-kvotepliktig sektor, hvor vi skal overoppfylle det som er forpliktelsen, og gå langt utover 45 pst. reduksjon. Denne planen viser hvordan vi kommer dit.

Det viktigste grepet som mange diskuterer, er at vi priser utslipp. 2 000 kr i CO₂-avgift i 2030 er forutsigbart for næringslivet og ikke minst forutsigbart for dem som skal inn og konkurrere – det nye næringslivet, som også skal inn på dette. Vi følger opp det med bare salg av elbiler i 2025, de andre tungtransportmålsettingene som er der, Grønt Skipsfartsprogram, det som er avtalen med landbruket – område etter område. Vi har tiltak både innenfor kvotepliktig sektor og innenfor petroleumssektoren og industri for å få ned utslippene også der.

Per Espen Stoknes (MDG) [15:11:38]: Jeg vil komme med en liten stemmeopplæring. Vi har, som statsråden var inne på, kommet til at vi stemmer imot komiteens tilråding til CIX – altså 109 – om å flytte avgiften på avfallsforbrenning til tidligere i verdikjeden. Jeg vil også understreke at vi fortsatt er for en økt plastavgift. Poenget er at vi trenger å øke ressursavgiftene slik at vi får mer innovasjon og mer ressursproduktivitet ut av det. Altså: plastavgift – ja takk; forbrenningsavgift – ja takk; eksportavgift – ja takk, og gjerne eksportforbud. Dette burde ideelt sett også være balansert mot redusert f.eks. arbeidsgiveravgift – eller med økte tilskudd til omstilling, til elektrifisering og til ikke fossilt, og gjerne i kystfiskeflåten, som Fremskrittspartiet og Senterpartiet nå skyver foran seg som unnskyldning for ikke å støtte kraftfulle tiltak og teknologiutvikling.

Med andre ord: I balansen og avveiningen om man skal legge det sent i verdikjeden med forbrenningsavgift, eller tidlig i verdikjeden som en plastavgift – dette har dessverre blitt et enten–eller, ikke et både–og – har vi landet på at vi foretrekker en økt forbrenningsavgift. Det er årsaken til at vi har skiftet posisjon i dag.

Til sist vil jeg også nevne at vi stemmer for forslag nr. 3, om elektrifiseringsstrategi. Her hadde vi ikke landet noen posisjon tidligere.

Så vil jeg gjerne understreke at vi synes det er dypt beklagelig at regjeringen har sviktet når det gjelder å involvere komiteen og få på plass et forpliktende forlik langt tidligere.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [15:13:39]: Klimadebatten er en gavepakke til alle sosialister. Sosialistene har erstattet sitt ideologiske prosjekt fordi man har erfart at sosialisme ikke fungerer. Eller som Margaret Thatcher så treffende sa det: The problem with socialism is that you eventually run out of other people's money.

Det samme vil skje den grønne revolusjon. Sosialistene har skjult rødfargen og erstattet den med en revolusjonær grønnfarge. Jo større samfunnsomveltning, jo bedre. De rettfærdiggjør dramatiske inngripener i folks hverdag og ignorerer at folk er unike enkeltmennesker som ønsker personlig frihet. De aksepterer ikke at folk kan fatte kloke beslutninger for sine egne liv. Folk ønsker et godt nærmiljø, de ønsker ikke å forurense, og de ønsker å fjerne plasten i havet.

Grønne revolusjonære søker makt for å styre folks privatliv under dekke av at kloden skal reddes. Grønne revolusjonære gjør hver dag folks liv litt dyrere og litt mer krevende. De forteller det norske folk at de bør ha dårlig samvittighet, og at de bør skamme seg for å leve helt normale liv. Grønne revolusjonære bruker sitt politiske mandat til å kontrollere folk. Røde revolusjonære

fortalte folket at den eneste veien til et rettferdig samfunn var et globalt oppgjør der man fjernet alle med politisk og økonomisk makt. Proletariatet skulle forenes og overta.

Som de røde revolusjonære forteller også de grønne at maktstrukturen må endres – og også den er global. Tilbud og etterspørsel, som gir oss alle mer velferd og mer økonomisk frihet, skal erstattes med offentlige påbud, pålegg, restriksjoner og forbud. Deres ideologer vil skattlegge dem som skaper verdier, og forsøker å innbille folk at verdiskaping er noe som vedtas på offentlige kontorer. Det alle tidligere mente var naturlige variasjoner i været, finnes ikke lenger. Været er blitt menneskenes verk. Været blir villere og varmere. Isen vil smelte, og havet vil stige – og det er vår skyld. Det er fordi du og jeg jager etter høyere økonomisk levestandard. Vi ønsker å bruke og kaste, vi ønsker å reise til steder og hytter i inn- og utland. Vi burde skamme oss alle sammen. Vi ødelegger kloden. Våre barn og barnebarn vil aldri tilgi oss.

Alternative røster slippes ikke til. Debatten er over. Vitenskapen har konkludert. De revolusjonære dommedagsprofetene har seiret. Jordkloden synger på siste verset. Vel, jeg er en kjetter.

I det siste året har mange opplevd at koronapolitiet har vært på vakt. Overvåkning er innført, og angiveri er blitt vanlig – til det beste for oss alle, selvsagt. Klimapolitiet kommer til å bli langt mer omfattende. Enhver person som bedriver en aktivitet som slipper ut klimagasser, vil raskt bli identifisert og ekskludert fra det gode selskap. I fremtiden vil vi oppleve en heksejakt på dem som ikke stiller seg på den politisk korrekte siden, og mediene vil lede an. De har allerede begynt. Folk vil måtte gå kanossagang og beklage. Hvorfor bruke en forurensende påhengsmotor når det finnes årer?

Roy Steffensen (FrP) [15:16:49]: Hovedvirkemidlet til regjeringen i denne planen er å tredoble CO₂-avgiften. Jeg leser at det er stor støtte til det i denne salen, for Arbeiderpartiet, SV og Miljøpartiet De Grønne skriver klart og tydelig at de ønsker at det skal minst opp til 2 000 kr innen 2030.

Det vi behandler i dag, vil få konsekvenser for helt vanlige bedrifter og helt vanlige folk og deres arbeidsplasser. Nylig besøkte jeg Figgjo porselensfabrikk, som er en bedrift på grensen mellom Sandnes og Gjesdal. Fram til nå har de vært litt i underkant av 100 ansatte, men de har på grunn av koronapandemien vært nødt til å gå til det tunge skritt å redusere med omtrent en tredjedel. Men det Figgjo porselensfabrikk sa i møtet med meg, var at de likevel fryktet mest, var den planlagte økningen i CO₂-avgiften. Da burde det ringe noen bjeller hos stortingsflertallet. De burde spørre seg selv: Hva er det vi holder på med? På få år vil porselensfabrikken

gå fra å betale null kroner i avgift til 2,8 mill. kr i 2030. Det er mye for en bedrift som allerede konkurrerer i et internasjonalt marked, og som er i toppsjiktet på pris.

Man kan kanskje spørre om ikke konkurrentene i utlandet frykter denne CO₂-avgiften som må til for å oppfylle Parisavtalen. Nei, i resten av Europa er konkurrentene fritatt avgiften fordi det ikke finnes alternative produksjonsmetoder for porselensfabrikkene. Det statsråden i går sa i spørretimen til representanten Halleland om akkurat denne konkrete saken, at de må legge om produksjonen, er altså ikke mulig. De må fortsette å produsere som før, men nå med en avgift som stadig skal øke. Avgiften vil altså ikke ha noe å si for reduksjon av utslipp – kun økt kostnadsnivå og fare for reduksjon av arbeidsplasser.

Hvorfor har det seg sånn at Norge alltid er best i klassen med å innføre direktiver og krav fra EU og EØS, men når det er snakk om at en bedrift kan få unntak fra en sånn avgift, slik konkurrerende bedrifter har i resten av EØS, så er det plutselig ikke mulig? Da skal vi ikke lenger være best i klassen, for det kan ødelegge fellesskapsfølelsen ved å være med på en dugnad hvor alle må kutte utslipp. Det er det det handler om, og det var det som var svaret til Rotevatn i et oppslag i Nettavisen – at alle måtte bidra i dugnaden.

Så selv om dette grepet for porselensfabrikken ikke vil føre til reduksjon i utslipp, skal allikevel avgiften påføres dem. Den eneste måten de kan redusere utslippene på, er enten ved å legge ned eller å redusere produksjonen. Slik blir Norge litt fattigere, og vi risikerer å miste arbeidsplasser.

Jon Gunnes (V) [15:20:11]: Norge skal nå klimamålene – og hvordan? Den gode nyheten er at Norge ligger langt framme når det gjelder å gjøre alle transportformer klimavennlige. Her har Venstre hatt stor innflytelse i mange år gjennom regjeringsdeltakelse. Vi fikk til de første elbilfordelene for 20 år siden, da vi hadde ansvaret for Samferdselsdepartementet, og har fortsatt satsingen. Nå er mer enn halvparten av nybilene utslippsfrie. Få land har en bedre politikk for utslippsfrie kjøretøy enn Norge. Det satses i Norge, ikke bare på avgiftsfrie elbiler, men også på biogass- og hydrogenløsninger for bedre kjøretøy og båter. Anleggsmaskiner, lastebiler, ferjer, hurtigbåter og skip kan bli, og skal bli, klimavennlige. Bare slik kan vi nå klimamålene. Det er klare tiltak i klimameldingen.

At norske klimagassutslipp har gått ned de siste årene, er et tydelig bevis på at klimapolitikken virker. Likevel ønsker Senterpartiets nestleder Ola Borten Moe i et innlegg i Midtnorsk debatt nye retningsendringer i klimapolitikken. Han vil f.eks. at vi skal kjøpe utenlandske klimakvoter i stedet for å investere i norske klimatil-

tak. Venstre mener det er en feil løsning både for å få ned utslippene våre og for å ruste norsk arbeidsliv for framtiden. Er Ola Borten Moe satt på gangen i denne saken av Senterpartiet, eller er det faktisk det man har i ermet når det gjelder å si at vi skal nå klimamålene våre?

Så over til avfallsforbrenning. Jeg hører at Miljøpartiet De Grønne har snudd litt nå – det er lov å snu fortsatt, det er ikke avstemning ennå – med hensyn til at man får en avgift på forbrenning. I Trondheim har vi et forbrenningsanlegg som er et punktutslipp – mellom 20 og 25 pst. av all CO₂ som slippes ut i Trondheim, er fra dette anlegget. Jeg hører ikke at ordfører og varaordførere, som er fra henholdsvis Arbeiderpartiet og SV i Trondheim, har noen veldig klare synspunkter på at det forbrenningsanlegget bør få ned utslippene sine. Det er et lokalt initiativ som burde vært tatt når man sitter i slike posisjoner. Men de får jo ikke nasjonalt heller lov til å være med på en slik satsing.

Margunn Ebbesen (H) [15:23:35]: Klimagassutslippene er den største utfordringen verden står overfor, og landbruket vil ha en sentral rolle i å løse problemet. Dette har næringen for lengst forstått selv, og i 2019 var landbruket den aller første næringen som inngikk en forpliktende avtale med regjeringen om kutt i klimagassutslipp.

Vi er svært imponert over et framoverlent landbruk som de siste årene har satt klima og miljø øverst på dagsordenen bl.a. ved å lage en egen klimaplan for hvordan utslippene kan reduseres uten at det går ut over matproduksjonen. For regjeringen ble det helt naturlig å bygge på avtalen mellom staten og jordbruket i det videre klimaarbeidet i landbruket, hvor det er satt ambisiøse mål.

Når det er sagt: Hovedoppgaven til jordbruket er å produsere mat. Utslippene fra jordbruket kan sannsynligvis ikke fjernes fullt ut, men norsk jordbruk skal produsere det forbrukerne etterspør, på en klimasmart og bærekraftig måte. Flere bønder vil nok ta i bruk klimakalkulatoren, som gir bonden oversikt over klimautslipp på egen gård, og over hvordan det kan kuttes.

Satsingen på skogbruk vil bidra til stor karbonbinding. I dag står skogen for opptak av omtrent halvparten av de årlige klimagassutslippene i Norge, og potensialet for mer binding gjennom aktivt skogbruk er sentralt i det grønne skiftet. Her viser WoodWorks' klyngesatsing vei gjennom arbeidet med økt anvendelse av tre og fiber. Fossile ressurser kan faktisk langt på vei erstattes av tre.

Vi skal også jobbe med matsvinn. Kasting av mat er en sløsing som er dårlig for klimaet. Her må både industrien, butikkene, staten og ikke minst vi som forbrukere ta et ansvar. Dette er også en del av klima-

avtalen med jordbruket. Jordbruket skal alltid produsere det forbrukeren etterspør som vi har forutsetninger for å produsere i Norge. Dette gjelder også når forbruket måtte endre seg. Det er også et mål at vi skal klare å produsere mer av det vi spiser av frukt og grønt selv.

Vi ser fram til å følge med på klimaarbeidet i landbruket, som er godt i gang, og er sikre på god framdrift også framover. For er det noe som den norske bonden er opptatt av, er det å sikre klimaet, for dermed også å sikre sin egen avling mot klimaskader, enten det gjelder oversvømmelse eller tørke.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [15:26:26]: Sommeren 2018, altså for kun tre år siden, slo tørkekrisen inn over Norge, og Arbeiderpartiet ønsket en ærlig debatt om hvordan vi kan forbedre matproduksjonen og jordbruket vårt, for å binde mer karbon og kutte utslipp samtidig som vi forsterker beredskapen og tryggheten til folk i landet vårt.

Det er sagt at etter hundre år er all ting glemt. Men med høyreregjeringen gikk det kun en regndag, så var hele problemstillingen glemt. I denne salen ble hele debatten neglisjert, på samme måte som vi i dag dessverre ser at landbruks- og matministeren, fra Kristelig Folkeparti, er helt fraværende – igjen, i en av de viktigste debattene for framtiden når det gjelder hvordan vi skal skape trygghet for folk på en måte som både er sosialt rettferdig, som binder mer karbon, og som gir hele befolkningen vår sikkerhet for nok mat.

Vi har de siste årene fått veldig betenkelige eksempler på hvor gærent det går for både folk og natur når jordbrukspolitikken og matproduksjonen bærer gærent av sted. I den veldig gode dokumentarserien UXA, fra Thomas Seltzer, som jeg anbefaler alle å se hvis dere ikke allerede har sett den, viser han hvordan man i Midtvesten – der bl.a. våre forfedre etablerte seg – i dag sliter på grunn av feilslått mat- og jordbrukspolitikk. Der er lokalsamfunn ødelagt fordi man har basert seg på en rovdriftproduksjon som går hardt ut over både folk og natur. Det er den type utvikling vi ikke må se for vår egen matproduksjon.

I denne saken har vi faktisk en mulighet for å bygge på framtidsrettet politikk og det beste av våre tradisjoner for matkultur i Norge. Det å ha kua på setra eller sauen på fjellet er en del av løsningen for å bruke ressurser som ellers blir stående ubrukte og råtner. Så når Erna Solberg til VG har sagt at det er et problem at kua promper for mye, vitner det om en statsminister som ikke setter seg inn i realitetene. Problemet er ikke at ei ku er ei ku. Utfordringen er å forbedre den matproduksjonen vi har, og benytte oss mer av de lokale, flotte naturressursene som vi er rike på langs fjord og fjell. Så jeg vil omskrive et utsagn i dag. Det heter seg at mens graset gror, dør kua.

Sannheten er at mens det lokale graset råtner, går karbonet i lufta.

Ketil Kjenseth (V) [15:29:45]: Jeg starter hos Senterpartiet, for representanten Pollestad nevnte at jeg tok opp at det var vanskelig for de rød-grønne å bli enige om saksordfører når de tross alt har flertall i komiteen. Jeg mener det burde være verdens enkleste sak å bli enige om når man har flertall, men når man ikke vil, er jo det en annen sak.

Senterpartiet har vært innom at vi skal forholde oss til Paris-forpliktelsen, vi skal kutte utslipp. Men så kommer dette praktiske, jordnære, at man reiser rundt og drikker kaffe med folk og lytter til folk – dette skal ikke koste noe. Hvordan man skal få til å kutte utslipp uten at det skal koste noe, det er virkelig en stor gåte. Dette kommer til koste. Men når det gjelder en avgiftsøkning for CO₂, sier vi at den skal tilbakeføres, det er omstillingen som må koste.

Landbruket har skrevet en avtale helt frivillig med staten, om å kutte utslipp. Det er store muligheter innenfor landbruket knyttet til elektrifisering og presisjonslandbruket – det er roboter, og det er elektriske duppeditter, det er sol på taket, det er mange muligheter innenfor landbruket som gjør at vi også kan bruke mindre kunstgjødsel og utnytte bioressursene bedre.

Det kommer til å koste å utvikle dette, og det må vi også være med på. Spørsmålet er hvordan det skal skje. For det høres ut som om det ikke skal koste noe for noen å ta denne omstillingen. Da må jeg stille spørsmålet: Er det olja som skal finansiere det? Gjennom kriseforlikene og annet har jo Senterpartiet vært de som har vært mest offensive med hensyn til å gi støtte til nettopp olje- og gasssektoren, forlenge, pumpe opp mer og finansiere mer på den måten. Det er jo å bite seg sjøl i halen, eller skyte seg sjøl i foten.

Arbeiderpartiet sier de er for CO₂-avgiften, men det er en utfordring når det blir så mange unntak. Cecilie Myrseth var oppe på talerstolen og sa at fiskeflåten må få unntak – det er andre industrier som også må få unntak, utsettelse. Det er en utfordring hvis man ikke greier å hente inn de pengene som skal brukes på nettopp den omstillingen – drivstoffavgiften, som det er usikkerhet knyttet til – og det gjør at det er noen utfordringer også for Arbeiderpartiet, som vil bruke fond, partnerskap, som vi ikke vet hva gir konkret.

Oppi dette var representanten Sandtrøen oppe på talerstolen og snakket om tørkesommeren 2018. Ja, den kostet oss faktisk 2 mrd. kr, og det ordnet Stortinget, vi betalte for det. Det er det som er utfordringen vi står i her, at det er en grønn sektor som lever av grønne karboner, som er helt avhengig av at klimaet fungerer, og oppi dette er det at Senterpartiets manglende vilje til å bidra

blir litt spesiell: Det skal ikke koste noe. Det koster masse allerede.

Stefan Heggelund (H) [15:33:10]: Det kan se ut som om vi nærmer oss slutten. I den forbindelse har jeg lyst til å takke for debatten så langt, men jeg kan ikke garantere at jeg ikke tegner meg igjen når jeg ser hvem som er etter meg på talerlisten.

Det er noe som er blitt sagt i løpet av debatten som ikke kan stå uimotsagt. Det ene er dette som har med forlik å gjøre. Under behandlingen av denne klimaplanen hadde NRK en sak om hvordan stemningen var i komiteen. Da ble jeg kritisert for ikke å ha tatt initiativ til noen samtaler. Den saken kom etter at jeg hadde snakket med alle partiene i komiteen og jeg raskt skjønnte at her var uenigheten bl.a. på rød-grønn side for stor, og selvfølgelig, som jeg også sa til NRK, at det ikke var aktuelt å forhandle CO₂-avgiften ned, heller ikke med Fremskrittspartiet. Så måtte vi ha en vanlig komitébehandling av saken. Men hva sa de rød-grønne partiene i den saken? Det står: «Barth Eide svarer ikke direkte på om det finnes en felles plan blant de potensielle kommende regjeringspartnerne.» Altså på rød-grønn side. Lenger nede i saken avviser representanten Lars Haltbrekken at det finnes noe slikt. Han sier: «Det finnes ikke en felles plan.» Deretter inviterer han regjeringspartiene og andre rød-grønne til å gå inn i det som er SVs egen klimaplan.

Det som var nødvendig for å få et godt resultat, var vekslende flertall for det som er saken i meldingen. Det har vi, og det kommer til å være grunnlaget for den klimapolitikken som føres de neste ti årene, med mindre en framtidig regjering eller et framtidig storting skulle bestemme seg for noe helt annet, og det får man håpe at de ikke gjør.

Representanten Marit Arnstad sa for øvrig i Aftenposten at det ikke var aktuelt å forhandle om noen CO₂-avgiftenighet med Arbeiderpartiet. Det å legge skylden på regjeringspartiene for at det ikke er et forlik der alle partiene er enige, er altså bare tøys. De rød-grønne partiene klarte ikke engang å samle seg selv. Og så snakker de om hvor mange forslag de er enige om i innstillingen. Det er så vidt jeg ser, også over 100 forslag de ikke er enige om. Og de er ikke enige om CO₂-avgiften og en rekke andre tiltak. Men det vi ser, er at med vekslende flertall er det enighet om alle de over 100 forslagene som ligger i regjeringens klimaplan.

Espen Barth Eide (A) [15:36:28]: Jeg hadde egentlig tenkt å snakke litt om et globalt perspektiv, men jeg følger jeg må kvittere ut de to siste innleggene, som jeg syntes var litt underlige, kanskje særlig det fra komitéleder Kjenseth, som syntes å kritisere opposisjonen til venstre for ikke å ha tvunget fram en saksordfører fra

venstresiden. Jeg vet ikke om det er en mistillit til den som ble saksordfører, altså til Heggelund, men vi stemte altså for ham. For det er jo slik i vår komité at vi alltid har flertall, hver dag i fire år har vi hatt flertall, så vi kunne hatt alle saksordførerskapene. Men det er en slags kutyme i Stortinget om å bli enig om å dele på det, litt mellom blokkene, litt ut fra interessene og litt hva som passer. Så det var altså en gjennomtenkt vurdering vi gjorde da Stefan Heggelund ble valgt til saksordfører, selv om vi selvfølgelig kunne bruke flertallet til å velge en annen. Når det kommer fra komitélederen selv, som presumptivt er på samme side som Heggelund, synes jeg det er litt underlig, men det får de avklare seg imellom.

Men jeg har lyst til å understreke noe som er viktigere – jeg snakker for Arbeiderpartiet, men jeg fikk nettopp bekreftet at dette definitivt også kan sies for våre venner i SV – og det er at vi var klare for samtaler om forlik hele tiden. Vi har gjort det klart. Vi ventet ikke på andre partier på rød-grønn side for å kunne få til et bredt forlik. Det ville vi ha gjort hvis vi ble invitert til det, og så ville jo forhandlingene vist om det gikk an. Og til påstanden om at det er bred uenighet på vår side: Det er helt åpent og tydelig framkommet i salen at det er uenighet mellom Senterpartiet på den ene siden og oss andre om selve avgiftsnivået. For øvrig er det svært stor enighet, også om det grunnleggende prinsippet som jeg nevnte i mitt forrige innlegg, at avgift alene kan skape geografiske, sosiale skjevheter og skjevhet mellom næringer, og at avgift kombinert med en rekke positive tiltak som framskyn-der omlegging til ny teknologi, kan ha langt mer effektive, men også langt mer rettferdige konsekvenser. Det mener jeg faktisk er et hovedskille mellom høyresiden og venstresiden, også mellom de partiene som er enige i dag, og bekrefter i dag at vi skal ha et jevnt økende nivå på CO₂-avgiften fordi forurensere skal betale.

Mitt andre poeng, som jeg skal si på et halvt minutt, er at vi er nødt til å ta med i denne debatten at det skjer en voldsom utvikling i hele verden, ikke minst i nærstående land. Det som nå skjer i EUs grønne giv, det som skjer i Bidens USA, og det som nå kommer for full kraft i Asia, gjør at det blir en teknologiutvikling som mye raskere enn vi har vært vant til, gjør gamle løsninger helt uaktuelle og tvinger fram at man griper de nye mulighetene. Det betyr at vi som sier at vi har dårlig tid, har ikke bare dårlig tid i forhold til det store og viktigste spørsmålet, nemlig klimakrisen, men vi har også dårlig tid på å rigge Norge for fortsatt å kunne skape verdier og ha arbeidsplasser i en grønnere framtid. Gjør vi ikke det, så faller vi av. Risikoen er ikke nå at Norge går for langt framme i front, risikoen er at vi blir hengende bak.

Åsmund Aukrust (A) [15:39:48]: Det mest slående med denne debatten er hvor selvtilfredse regjeringspartiene er, og jeg mener at etter åtte år med denne regjeringen er det ingen grunn for dem til å være så selvtilfredse. I klimasaken har de knapt levert saker til Stortinget. Den internasjonale bistanden har vært gjennom massive kutt gjennom åtte år. Selv om Ketil Kjenseth sier at de har nådd klimaforliket for 2020, så sier regjeringens tall og det de rapporterer til Stortinget, noe annet.

De sier at de har de mest ambisiøse målene. Vel, for første gang har vi ikke et nasjonalt mål om hvor Norge skal være. De lager ikke klimabudsjetter når de legger fram statsbudsjetter. Det er i det hele tatt en regjering som er veldig lite villig til å lytte. Jeg vet at regjeringen reiser lite nå, men de har Teams. Vi har andre måter å møtes på. Jeg mener at regjeringen i denne saken viser at de ikke er villige til å lytte. Én ting er at de ikke lytter til oss i opposisjonen, men de lytter ikke til fagbevegelsen, som krever sosial rettferdighet. De lytter ikke til næringslivet, som krever forutsigbarhet. De lytter ikke til landbruket, til fiskerinæringen eller til kommunene. De lytter ikke til de klimastreikende ungdommene som var ute på plassen her for to år siden, deres krav er ikke hørt. Regjeringen lytter bare til seg selv. De har knapt vært villige til å flytte på et komma av hva de selv la fram.

De kommer altså til å stemme ned om lag 500 forslag, og de får seg ikke til å si at noen av dem har noe for seg. Jeg tror ikke på det. Jeg tror at de mener at mange av de forslagene er gode, i alle fall håper jeg det, men jeg tror de har bestemt seg for at de måtte gå imot alt sammen. Det vil jeg si er litt dristig av en historisk svak mindretallsregjering og en klimaminister som kommer fra et parti som vaker rundt 2 pst. på meningsmålingene. Men jeg tror det skyldes at de har hatt et så komplisert forhold til Fremskrittspartiet, og så har de gamblet på at de ikke kom til å få et flertall mot seg, fordi Fremskrittspartiet selvsagt ikke er en foretrukken klimapartner for oss på rød-grønn side. Fremskrittspartiet er den foretrukne partneren til Stefan Heggelund, Sveinung Rotevatn, Lene Westgaard-Halle – det er de som har valgt Fremskrittspartiet. Når vi hørte innlegget til Christian Tybring-Gjedde, tror jeg vi alle skjønner hvorfor vi i Arbeiderpartiet ikke har valgt dem.

Et par kommentarer om det som har kommet av angrep: Komiteens leder mente at nå skal venstresiden presse igjennom alle saker som saksordfører. Vi kunne godt presset gjennom en komitéleder også – vi har jo flertall i komiteen – hvis det er sann han mener at Stortinget skal fungere. Men det er jo sann at vi pleier å fordele sakene litt mellom oss. Lene Westgaard-Halle mente at Arbeiderpartiet var dieselpopulister. Jeg antar at det var på grunn av Arbeiderpartiets forslag om hvordan

vi skal ha annerledes priser i Distrikts-Norge. Da Arbeiderpartiet sa det, sa Stefan Heggelund velkommen etter. Det var svaret fra Høyre på det som var utspillet fra Arbeiderpartiet. Stefan Heggelund mente også at opposisjonen var for treige til å legge inn merknader, som var hans argument for at vi ikke fikk til et forlik.

Til slutt: Jeg mener at dette ikke er noen gledens dag. Det er en tapt mulighet. Vi får ikke forutsigbarhet. Vi får ikke nye initiativer. Vi hadde ikke klart å bli enige om alt, men vi kunne laget noen grunnplanker. Det får vi dessverre ikke til.

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

Per Espen Stoknes (MDG) [15:43:11]: Først vil jeg rette en oppriktig takk til Christian Tybring-Gjedde, som modig målbærer høyresidens aller mørkeste tankekroker, hvor forvridde konspirasjonstanker får formere seg uhemmet i incestuøs selvforelskelse. Det er godt at vi har dem som lufter ut et slikt tankegods og øker mangfoldet. Det er også godt at Fremskrittspartiet og Senterpartiet avslører seg selv som dypt innovasjonsfiendtlige og omstillingsfiendtlige, for de forråder det som skjer i dagens næringsliv ved å være konserverende. Hva er det Powerhouse har skjønt? Hva er det Bright House, Tomra, Elkem Solar, Stormberg, Cenate, Summa Equity, NorSun, Evoy, Fjong og Tise, ZAPTEC, FUSen, Tibber, Rainpower, eSmart, EnergyNest, Fred. Olsen, Nordic Wind Power, Cadeler, Moelven, Veidekke, IKEA, Lyse, Morrow Batteries, FRØY, Entra, Aker BioMarine, Otovo og Keep-it har skjønt? Jo, alle disse nordiske nyskapende selskapene skjønner at klima er business. Til Slagsvold Vedum: Over hele Norge skaper de grønne verdier.

Statsråd Sveinung Rotevatn [15:44:32]: Ein gjennomgangsmelodi i debatten frå iallfall ein del av partia er at det ikkje er høge nok ambisjonar i klimameldinga, ho er ikkje konkret nok, det er ikkje mange nok tiltak, og ho har ikkje støtte i Stortinget. Men det vert berre slengt ut som påstandar. Det er ingen som faktisk grunngeiv det ordentleg, eller ser kva meldinga går ut på eller kva Stortinget vedtek. Så lat oss forsøkje på det.

Målet for ikkje-kvotepliktig sektor er å redusere utsleppa med 45 pst. i Noreg innan 2030. Det betyr 16,6 millionar tonn. I meldinga skisserer vi ei rekkje tiltak som kan grupperast slik: offentlege innkjøp, bussar, ferjer og hurtigbåtar, 3 millionar tonn, bruk av biodrivstoff i anlegg og skipsfart m.m., 5,5 millionar tonn, kutt i jordbruket, 4 millionar tonn, og det som dei fleste har debattert, auka CO₂-avgift, 7,5 millionar tonn.

Ingen på talarstolen har stilt spørsmål ved desse reknestykka, ingen har dratt i tvil at dette kjem til å føre til den typen kutt som regjeringa har berekna, og ingen som utgjer eit fleirtal, har gått imot forslaga. Og det beste er at det i sum ikkje gjev 16,6 millionar tonn, det gjev 20 millionar tonn. Så å stå her og seie at ein ikkje kjem til å nå måla med planen, at vi ikkje har nok tiltak, og at vi ikkje har støtte, er rett og slett ikkje riktig – med mindre nokon snart kan kome opp og forklare kvifor det ikkje stemmer. Eg har ikkje høyrte det enno.

Så skal det seiast at det er nokre usikkerheitsselement her. Men mykje av dette er sikkert, for offentlege innkjøpskrav og auka bruk av biodrivstoff gjennomfører regjeringa ved forskrift, og det kjem vi til å gjere. Kutta i jordbruket skal vi gå i dialog med jordbruket om. Vi kan ikkje garantere alt som kjem ut av jordbruksforhandlingar, men det vert viktig. Eg trur Stortinget er einig i at det er sann ein bør halde seg til jordbruket.

CO₂-avgift er sjølvstøtt eit budsjettspørsmål, og det vil Stortinget måtte kome tilbake til uavhengig av kva ein vedtek her i dag. Men det at eit breitt fleirtal støttar opp om i alle fall det langsiktige målet, er viktig.

Så er det dessverre skapt betydeleg usikkerheit av at eit fleirtal her ikkje ønskjer at forureinar skal betale, når dei slepper ut mest CO₂ i ikkje-kvotepliktig sektor, og det gjeld avfallsforbrenningsanlegga. Eg har utfordra Arbeidarpartiet og SV på om dei ikkje snart skal slutte seg til Miljøpartiet Dei Grøne i deira fortjenestefulle snuoperasjon, der dei har gått inn for at forureinar betalar-prinsippet også bør gjelde for dei største utsleppa. Vi er alle einige om at vi må få inn ny og lønsam miljøteknologi, som karbonfangst og -lagring, og vi må få opp resirkuleringsgraden. Då kan det ikkje koste kr 0 å fortsetje å forureine.

Men med desse atterhalda og ueinigheitene til side: Det er eit breitt fleirtal som er einige både om mål, om dei viktigaste verkemidla, og om at dette kjem til å fungere. Då er det sjølvstøtt slik at eg som ansvarleg statsråd tolkar det som at regjeringa kan setje i gang med å gjennomføre den politikken, gjennom å stille nye anbodskrav, gjennom å endre innblandingskrav for biodrivstoff, gjennom å forhandle med jordbruket, og gjennom å leggje fram ambisiøse statsbudsjett for ytterlegare klimakutt. Det kjem regjeringa til å gjere, og det er ein av mange gode grunnar til at denne regjeringa bør få fornya tillit ved valet i haust.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [15:48:01]: Jeg merket meg at komitéleder Kjenseth var på talerstolen her i sted og snakket med litt småforakt i stemmen om de som har reist rundt i landet og drukket kaffe med folk. Det er kanskje nettopp det som er litt av problemet med klimapolitikken i dag, at en har en ovenfra og ned-

holdning istedenfor at en lytter til folk, tenker at en skal ha en klimapolitikk der en tar folk på alvor, der en tar den praktiske hverdagen som folk lever i, inn over seg, og der en også viser vilje til å ta inn over seg gode, konkrete forslag til tiltak som faktisk fungerer i den virkelige verden, istedenfor å ha en teoretisk tilnærming basert på sine egne tanker i sitt eget hode.

Til det siste som statsråd Rotevatn tok opp når det gjelder forbrenningsavgift på avfall: Det er nettopp et eksempel på hvor galt det bærer av sted når det eneste målet en har i hodet, er at en skal ha økte avgifter, istedenfor å se på hva som er det viktige. Det er å utforme en politikk som bidrar til at en får ned utslipp og i tillegg ivaretar verdiskaping og arbeidsplasser i Norge. Det hjelper fint lite om en etablerer en forbrenningsavgift på avfall i Norge når den eneste effekten den har, er at en eksporterer mer søppel til utlandet, som nettopp er det som kunne bli en stor konsekvens av den avgiften. Der har heldigvis Senterpartiet fått med andre partier på å si at ja, vi kan være med på å innføre en avgift, men det må skje på et annet punkt i prosessen der en faktisk tar et valg med tanke på materialvalg, og ikke der avgiften per i dag er foreslått fra regjeringens side.

Så til det som går på at forurenser skal betale. At forurenser betaler, har vært et viktig prinsipp i Norge gjennom flere tiår. Men det som regjeringen nå forsøker å bruke det prinsippet til, er at en skal ha en flat CO₂-avgift for alle sektorer, som også skal tredobles. Det er klart i strid med den tradisjonen som vi har hatt i Norge, med at vi skal ha en differensiert politikk tilpasset ulike næringer, tilpasset ulike regioner, tilpasset at en skal betale skatt etter evne – basert på hvem som har mulighet til å tilpasse seg de ulike skattene og avgiftene som vi har i Norge.

Det er derfor, som vi har tradisjon for, vi eksempelvis har en høy CO₂-avgift på sokkelen knyttet til oljeselskapene, som er ressurssterke selskap, som har mulighet til å omstille, og som har gjort det, men en ikke har den samme avgiften for sjarkfiskeren eller for hun som kjører sin gamle dieselbil til butikken. Vi må ha en politikk tilpasset det landet vi lever i, og ikke en slik virkelighetsfjern politikk som bl.a. representanten Kjenseth tok til orde for.

Lars Haltbrekken (SV) [15:51:23]: Den 9. mars år 2000 var jeg her i Stortinget. Da sto jeg oppe på galleriet og så daværende statsminister Kjell Magne Bondevik nekte å la forurensningskameratene i Høyre og Arbeiderpartiet tvinge igjennom byggingen av sterkt forurensende gasskraftverk. Kristelig Folkeparti og Venstre skrev seg den gang inn i norsk miljøhistorie med gullskrift. Dessverre har mye av denne skriften bleknet. For hvor er de tidligere miljøpartiene Kristelig Folkeparti

og Venstre i dag når SV fremmer forpliktende forslag om å åpne for innføring av nullutslippssoner, forpliktende krav om at det offentlige skal kjøpe nullutslippsbiler, og forpliktende forslag om utslippsfri kollektivtrafikk? Jo, de stemmer imot. De er tydeligvis livredde for at deres egne fagre mål og vage løfter skal forplikte.

Regjeringens klimaplan er full av fagre mål og vage løfter. Men store ord og festtaler har aldri kuttet utslippene. Det er det kun konkrete forpliktelser og handling som har gjort. Da er det alvorlig at Venstre og regjeringspartiene stemmer mot samtlige forslag fra oss, som omsetter fagre mål og vage løfter til konkret, forpliktende handling.

Så angriper klima- og miljøministeren oss for å ville legge en miljøavgift på søppelprodusentene framfor på dem som håndterer søppelet. Vi angripes for å ville redusere søppelmengden. Men det vi gjør, er helt i tråd med det Venstres Ketil Kjenseth skrev for et par år siden på naringspolitik.no. Da skrev han:

«I 2010 skrotet vi den gamle forbrenningsavgiften i Norge. Den var lagt på forbrenningsanleggene, men den gjorde bare vondt verre. Den bidro til økt avfallseksport til Sverige, lavere lønnsomhet i avfallsøkonomien i Norge – og attpåtil bidro den heller ikke til økt materialgjenvinning. En ny avgift må legges på avfallseier – ikke på anleggseier.»

Nå har Venstre snudd 180 grader. Det samme har for øvrig Høyre gjort. Nå vil partiene bidra til økt avfallseksport til Sverige. Hva er det som gjør at det har blitt så miljøvennlig å eksportere søpla til Sverige på de to årene som har gått siden denne artikkelen ble skrevet?

Så kommer representanten Gunnes, fra mitt eget valgdistrikt, og snakker om utslippene fra forbrenningsanlegget i Trondheim, som er store utslipp. Hvem er det som vil gjøre noe med disse utslippene? Jo, det er SV med vår varaordfører i spissen. I dag fremmer SV forslag om at det må innføres CO₂-fangst og -lagring på flere avfallsanlegg. Av dem er anlegget i Trondheim. Hva gjør Venstre? Venstre stemmer imot. Handling snakker høyere enn ord.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [15:54:43]: Jeg har lyst til å meddele en hemmelighet. En bærekraftig politikk for jordbruk og matproduksjon er egentlig veldig enkelt, og det hviler på et helt grunnleggende prinsipp: Det er at vi må ta utgangspunkt i den naturen vi har, og det landet vi er. Og det er der det nå i praksis er en stor debatt i Norge om hvordan utviklingen skal gå.

Denne uken har vi kunnet lese om Søndre i Seljord. Han driver på et mjølkebruk med 15 kyr. Men dagens politikk nekter i praksis Søndre å kunne utvikle den driften videre på en bærekraftig måte, for beskjeden han får hvis han vil fornye bruket sitt, vil være at regjeringen

gjennom Innovasjon Norge sier: Sondre, du må bli mye større hvis du skal få utviklingsmidler til garden din. Men da sier Sondre: Jeg har de jordlappene jeg har, jeg har de områdene rundt setra jeg har, og jeg har de beite-
ne jeg har. En må ta utgangspunkt i den naturen som Sondre er en del av.

Sylvi Listhaug forsøkte å oppheve dette gjennom den radikale sentraliseringspolitikken som fortsatt ligger til grunn når det gjelder det som hører regjeringen er basert på i jordbrukspolitikken. En av de tingene som har skuffet meg mest etter at jeg kom inn som folkevalgt på Stortinget, er at Kristelig Folkeparti fullstendig har abdisert på et så viktig politisk felt. Vi hadde en forhåpning om at vi kunne få til reelle forbedringer for en bærekraftig matproduksjon som gir folk trygghet og arbeid da Kristelig Folkeparti var i en vippeposisjon. I stedet solgte de seg inn i hører regjeringen på noen uklare tanker om å skulle innskrenke kvinners rettigheter til abort, og med det solgte de både kua og framtiden for mange gardbrukere rundt omkring i landet.

Det er allikevel positive vyer når en ser på mange av romertallsforslagene her. Hvis en går inn og ser, er det en tydelig retning, som vil sørge for bærekraft og trygghet for folk. Da vil jeg nevne et konkret eksempel på rød-grønn side. Gjennom å bruke Enova som et virkemiddel for å utvikle norsk jordbruksteknologi kan vi oppnå både business og bærekraft. For Sondres del vil en åpenbar mulighet være f.eks. å få en nyutviklet mjølkerobot som en kan bruke mobilt både på garden og på setra, eller støtte til GPS-teknologi, som gjør at han kan styre flokken sin på en enda bedre måte mens de er på beite. Det kombinerer det beste av ny teknologi med det beste av våre tradisjoner. Det kommer vi til å se mer av med en rød-grønn regjering.

Stefan Heggelund (H) [15:58:00]: Bare en siste ting når det gjelder enighet: Det som var helt klart for regjeringspartiene, var at vi ikke var villige til å forhandle ned tiltakene. Vi ønsket ikke en mindre ambisiøs og mindre offensiv klimapolitikk. Dersom man skulle endret noe på det, måtte det kommet forslag som viste hvordan man skulle kutte like mye innen 2030 som det som ligger i klimaplanen. Og som jeg sa i det første innlegget mitt i dag: Det har vi ikke sett noe til i løpet av behandlingen av denne klimaplanen og heller ikke hørt noe om i salen. Det er realitetene. Det er korrekt, vi var ikke villige til å forhandle ned tiltakene i klimaplanen.

Så kan jeg ikke gå gjennom alle de ulike rød-grønne forslagene, og jeg minner om at det er på langt nær alt de rød-grønne partiene står sammen om, selv om det er det man prøver å skape et inntrykk av. Men jeg kan ta noen av dem og prøve å se litt på kvaliteten i mye av det som er levert. For eksempel foreslås det:

«Stortinget ber regjeringen utrede konkrete virkemidler for hvordan Norge kan realisere 8–10 nye fangstanlegg innen 2030.»

Ja vel. Vi vet hva som skal til for å realisere flere fangstanlegg. Det er å få det opp i stor skala. Det er å gjøre det lønnsomt. Det er derfor vi bruker 16 mrd. kr totalt på et CCS-prosjekt. Det er for å få opp skalaen, få kostnadene ned. Så skal man altså sitte her, mener enkelte rød-grønne partier, og utrede dette. Det er et av forslagene. Det er ikke noe vits i å stemme for. Vi vet hva svaret er, og det er at vi fører politikk for å få det til.

Så er det forslag der det heter:

«Stortinget ber regjeringen endre Enova-avtalen slik at Enova kan støtte reduksjon i både kvotepliktige og ikke-kvotepliktige utslipp.»

Men hvorfor i all verden skal vi endre Enova-avtalen da? Enova støtter tiltak både i kvotepliktig og i ikke-kvotepliktig sektor i dag.

Så er det et annet:

«Stortinget ber regjeringen endre virkemiddelapparatet slik at det tilpasses omstilling.»

Det tilpasses omstilling. Det er noe av poenget med virkemiddelapparatet. Det er noe av poenget med hvordan Enova fungerer. Det er noe av poenget med Enova-mandatet og den nye avtalen.

Så det er ikke sånn, selv om man refererer til så utrolig mange forslag, at kvaliteten på det som er levert inn, nødvendigvis er så veldig høy. Da er det heller ikke noen grunn til å stemme for dem.

Så er jeg glad – igjen – for at de over 100 forslagene som ligger i klimaplanen, er det samlet sett flertall for i Stortinget.

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

Ketil Kjenseth (V) [16:01:15]: Når vi først har gjort det til en debatt om saksordførere, er jeg veldig glad for at det er Høyres Stefan Heggelund som har vært saksordfører. Det jobbet jeg selvfølgelig for, han er jo fra et regjeringsparti. Det er hans oppgave som saksordfører og min oppgave som komitéleder å få igjennom regjeringspolitikken. Så det skulle bare mangle.

Mitt poeng er at hvis opposisjonen hadde vært så samlet som de mener de er, kunne de ha brukt makt. Politikk handler om makt, og når de ikke er villige til å bruke den, sier det sitt.

Så kommer representanten Åsmund Aukrust på talerstolen og sier at regjeringa ikke har mål og ikke har levert. Han har ikke fått med seg at vi har et klimamål for 2020. 48,7 millioner tonn skal vi ned på i 2020. Det ble bestemt i klimaforliket i 2012, så det er ingen grunn til å riste på hodet. I 2019 kuttet vi ytterligere 2,3 millioner

tonn og er på 50,3. 2020 er ikke rapportert, men alt tilsier at vi går ned til 48,7, og så skal vi altså kutte 20 millioner tonn fram til 2030. Det er det denne planen er så konkret på. Opposisjonen kommer ikke opp med et eneste konkret millioner tonn-tall.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her gjeninn tatt presidentplassen.

Eirik Faret Sakariassen (SV) [16:02:46]: Eg merkar meg at det er ein iherdig innsats frå mange her for å overtyda om at dei tiltaka som er føreslåtte, verkar, og at dei kjem til å verka. Så er eg meir usikker på kven ein prøver å overtyda. Er det seg sjølv, eller er det innbyggjarane i dette landet ein prøver å overtyda? Sanninga er jo at i dag er det veldig mange viktige, konkrete og gode klima- og miljøtiltak som ikkje kjem til å verta vedtekne, men som burde ha vorte det.

For me veit at utsleppa må ned, og me veit at me må klara det utan at forskjellane aukar. Det er ei krevjande øving, og det er noko av det som veldig mange stader, både i Noreg og i resten av verda, skaper konflikt i klimasaka. Eit av dei tydelege eksempla internasjonalt er dei gule vestane i Frankrike, som starta som ein protest mot auka drivstoffavgifter. La oss reflektera litt rundt det. Kva var det som utløyste det? Jo, ein opplevde at vanlege folk vart sitjande att med rekninga for å kutta utslepp, medan dei som hadde aller mest frå før, kunne fortsetja å leva akkurat som dei gjorde, og betala seg fri. Det er ikkje ein måte me kan fortsetja på. Det er ikkje ein måte som skaper legitimitet for klimatiltak. Det er ikkje ein måte som skaper legitimitet for faktisk å gjera noko med dei aukande utsleppa.

Samtidig har me sett klimastreikande ungdom som krev handling, og ulike rørsler som skal greia å foreinast. Korleis skal me gjera det? Jo, gjennom å seia at ein skal kompensera for f.eks. auka CO₂-avgift. Eit av forslaga frå SV, som dessverre ikkje ser ut til å få fleirtal, er at ein skal ha ein grøn folkebonus, at det ein betaler i CO₂-avgift, skal koma tilbake til folk med låg og middels inntekt. La meg ta eit reknestykke: Viss me aukar CO₂-avgifta med 50 pst. i 2021, vil staten tena 3,66 mrd. kr. Dei pengane kan ein dela ut til alle over 17 år som tener 500 000 kr eller mindre. Kvar person ville då fått ei utbetaling på 1 270 kr for i år. Dette er jo tal som vil endra seg, men det kan vera eit bidrag til å sikra legitimitet, nemleg at dei som har aller minst, opplever at dei sit igjen med noko, og at ein ikkje berre kan betala seg fri frå klimaforpliktingar. For me veit at utsleppa må ned.

Jon Gunnes (V) [16:06:08]: Representanten Lars Haltbrekken hadde en hilsen til meg om forbrenningsanlegget i Trondheim. Det hadde jo vært troverdig fra SV hvis sorteringen og gjenvinningen av avfall i Trond-

heim var Norges beste. De har sittet i den posisjonen i mange år nå, med både varaordfører, kommunalråder og nå varaordfører igjen, men de er av landets dårligste på sortering av avfall i Trondheim. Man sorterer ikke ut våtorganisk avfall. Man har ett punkt for gjenvinning av avfall for vanlige forbrukere i en by på 200 000 mennesker. Det er ikke bra. Det betyr at det meste av avfallsmengden går til forbrenning, og dermed får vi de store utslippene i forbrenningsanlegget.

Håpet mitt nå er at man tar tak i dette, at Trondheim, med ordføreren og varaordføreren i spissen, sier: Ja, vi skal være med og bidra. Vi skal være med og bidra til å få fangst og lagring på dette sorteringsanlegget. Vi må sortere ut mer. Vi må ha en avgift knyttet til mengde, volum og vekt for å få ned avfallsmengden.

Men nei, det har ikke vært noen interesse. Det har faktisk vært slik at det i ti år nå har vært planer om et stort sorteringsanlegg i Trondheim – for hele Trøndelag, faktisk – for å bedre denne situasjonen. Men det er så mye politisk uvilje til å gjennomføre det blant både Trondheims politikere som styrer, og også nabokommunene som leverer avfallet sitt til forbrenningsanlegget i dag.

Det er slik at man også må ha lokale tiltak hvis man skal klare å nå disse klimamålene. Det var budskapet i 2008, da Lars Sponheim som leder i Venstre ringte meg, som var kommunalråd i Trondheim den gangen.

Vi har blitt enige om et klimaforlik på Stortinget. To tredjedeler av tiltakene skal gjøres lokalt, en tredjedel skal vi håndtere nasjonalt. Det tror jeg fortsatt gjelder, og det er det som også må sies på telefonen rundt om hos de lokale ordførerne og varaordførerne.

Tore Storehaug (KrF) [16:09:08]: Det er ikkje meininga å forlengje debatten, men når enkelte parti, kanskje i mangel av ei sams innstilling til proposisjonen eller kanskje i mangel av andre ting å gjere, står og snakkar direkte usant eller nokre gonger òg med ein slags politisk demens om politiske forslag som er til behandling i salen i dag, må eg faktisk få lov til å korrigere dei.

Representanten Sandtrøen snakka om Sondre som har 15 kyr og lyst til å vidareutvikle fjøset sitt. Eg er usikker på om representanten Sandtrøen hugsar kva som skjedde førre gong vi hadde eit regjeringsskifte og Arbeidarpartiet kom inn. Førre gong Kristeleg Folkeparti sat i regjering, auka vi investeringsmidlane nettopp for å kunne løfte ein del av dei små og mellomstore bruka. Kva skjedde då Arbeidarpartiet kom inn i regjeringskontora? Jo, støtta blei teken ned, og utviklinga av dei små og mellomstore bruka stoppa opp.

Når Kristeleg Folkeparti har vore med og påverka jordbruksoppgjera, har ein fått ei auka investeringsstøtte. IBU-midlane har ikkje vore høgare, og dei har blitt

endå høgare om ein byggjer i tre. Det betyr at vi får utvikla fleire av dei bruka vi er avhengige av, i dei delane av landet der teigane ligg meir spreidde, og ein er nøydd til å drive på ein annan måte. Ikkje berre det – i jordbruksoppgjera har ein òg følgd opp dei klimatiltaka som gjer at vi spelar på lag med den klimaomstillinga landbruket må gjennom.

Representanten Haltbrekken minte om at vi hadde ei regjering som var nøydd til å stille kabinettsspørsmål om gasskraftverk. Det er heilt riktig at både Kristeleg Folkeparti og Venstre skreiv seg inn i miljøhistoria med gullskrift den gongen, og så kjem Haltbrekken med det same retoriske poenget som han har prøvd seg på gong etter gong etter gong denne stortingsperioden. Det er å lage ei slags forteljing om at antalet representantforslag – sjølv om representantforslaga er ein rambukk mot ei open dør, oppramsing av eksisterande verkemiddelapparat eller i direkte motstrid med kvarandre – er beviset på kor offensive delar av opposisjonen er i klimapolitikken. Dette har Haltbrekken prøvd på kvar gong. Kvar sesjon vi har hatt store klimasaker, har han prøvd på det same. Resultatet er at Stortinget ikkje bit på.

Vi har ei regjering som har ein klimapolitikk som faktisk fungerer. Frå at ein hadde ei regjering med SV i regjeringskontora – som såg på at Equinor investerte i oljesand, gav løyve til å byggje Goliat-plattformen og såg på at Noreg tapte i fornybarkappløpet – har ein fått ei regjering som endrar skattereglane sånn at det blir meir lønsamt å investere i fornybar vasskraft, og som har ein plan som viser at vi ikkje berre set oss klimamål, men òg leverer ein klimapolitikk som får ned utsleppa.

Eg gleder meg til valet til hausten, for eg meiner det er på tide at vi styrkjer dei partia som betyr ein praktisk forskjell i norsk politikk. Eg veit det ikkje er parlamentarisk ordbruk å bruke engelsk, men det finst ikkje eit betre uttrykk enn at «the proof of the pudding is in the eating».

Presidenten: Da vil presidenten bemerke at å omtale andre som at de lider av politisk demens, heller ikke går under betegnelsen parlamentarisk omtale av stortingskollegaer.

Statsråd Sveinung Rotevatn [16:12:38]: Representanten Lars Haltbrekken er ein kunnskapsrik miljøpolitikar med eit stort engasjement. Men akkurat forslaget der SV meiner at forureinaren skal sleppe unna avgift på forbrenning, er dessverre basert på slik verda såg ut i 2010, den gongen den raud-grøne regjeringa fjerna forbrenningsavgifta. Og det var heilt riktig. Forskjellen er at den forbrenningsavgifta ikkje var på tonn CO₂. Ho var på tonn avfall fordi ein ikkje hadde gode nok målemetodar, og som representanten heilt sikkert veit, er det ikkje slik at alt avfall som vert brent, er fossile ut-

slepp. Den avgifta som no er innført, er på CO₂, og det er den SV no tek til orde for å fjerne.

Den andre feilen er at den gongen ville ein fjerne den gamle avgifta fordi ein ikkje hadde eit godt alternativ i form av reinsing. Det var riktig i 2010, men no har vi eit godt alternativ, nemleg karbonfangst og -lagring, der teknologien har kome mykje lenger. Dersom vi no skulle gjere det slik som SV, Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet vil, ville ikkje eit forbrenningsanlegg som bruker mange pengar på å installere karbonfangst og -lagringsanlegg, ha ein einaste konkurransefordel mot dei som berre slepper ut meir CO₂ fordi det vil koste kr 0 å gjere det. Eg forstår ikkje kvifor dei meiner det er ein fornuftig politikk.

Eg kjem ikkje stadig tilbake til dette fordi eg meiner det er det viktigaste i klimaplanen, for det er det ikkje. Vi skal klare å nå klimamåla våre sjølv om vi gjer det slik dei føreslår. Eg kjem tilbake til det fordi det har vore ei rekkje innlegg her i dag, særleg frå representantar frå SV og Arbeidarpartiet, der ein beklagar seg over at det ikkje vart eit breitt forlik. Men det det er ei breitt forlik om, frå SV til Framstegspartiet, er jo nettopp dette forslaget om å svekkje effekten av CO₂-avgifta når det gjeld avfallsforbrenning. Difor meiner eg det er så pass viktig å påpeike det – både fordi eg meiner det er fagleg feil, det som vert gjort, og fordi det viser veldig godt kvifor det er krevjande å få brei einigheit mellom desse partia når det dei fremjar forslag om og dannar fleirtal for, ikkje styrkjer klimapolitikken, men gjer det motsette.

Utover det vil eg, i og med at vi er på slutten, få lov til å takke for ein god debatt, for det synest eg for så vidt det har vore, og eg synest også det har vore ein god prosess med denne klimaplanen i Stortinget – ikkje fordi alle har vorte einige om alt, men fordi mange parti har endra posisjonar, flytta på seg og fått til ein meir offensiv klimapolitikk, som dei fremjar her i dag. Det vil eg faktisk seie gjeld alle parti i Stortinget, og det er veldig positivt.

Men det grunnleggjande ligg fast, og det er at klimaplanen, slik eg sa i mitt førre innlegg, viser korleis vi skal nå klimamålet som Stortinget er einig om. Han er detaljert. Ingen har trekt i tvil truverdet i at det vil fungere, og at vi vil klare det, og det synest eg er bra, for det viser at vi har eit stortingsfleirtal, heldigvis, som er einige om mål, som er einige om dei viktigaste verkemidla, og som, i alle fall tilsynelatande, har stor tillit til at regjeringa skal få moglegheit til å gjennomføre den klimaplanen. Og det har regjeringa tenkt å gjere.

Nicholas Wilkinson (SV) [16:15:50]: Jeg må være litt personlig. Jeg ville på Stortinget fordi jeg ville kjempe for klimaet, for ikke å ødelegge klimaet vårt, sånn at vi kunne si til barn og barnebarn at vi har gjort alt vi kunne.

Jeg vet at vi kranbler hele tiden – det er politikken, det er vår jobb – men jeg vil gjerne rose Venstre, Miljøpartiet De Grønne, Kristelig Folkeparti og selvfølgelig SV. Det er partier som har tenkt på og jobbet med klimaet i mange, mange år. Jeg vet at vi kan være litt uenige om noen av løsningene, men det er ikke disse partiene som er problemet, det er de store partiene – Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre.

Jeg er kjempebekymret, alle bør være veldig bekymret. Temperaturen på kloden stiger fort, havet stiger og blir surere, isen smelter, det blir mer ekstremvær, vi mister verdifull natur, og mange dyr og fugler dør på grunn av klimaendringene.

Norge er et av de rikeste landene i verden. Vi har tjent godt på olje og gass. Per person slipper nordmenn ut mer klimagasser enn nesten alle personer i alle land. Derfor bør Norge være av de første som endrer politikken og kutter klimagassutslippene fort. Planen vi har nå, er ikke bra nok. Vi vil ikke nå klimamålene. Dette er viktig for hele verden, men det er også veldig viktig for økonomien vår. Hvis vi holder på olje- og gassproduksjonen, taper vi kampen for å få nye arbeidsplasser til landet vårt.

Legemiddelselskapene tjener rått med penger. Etter alle kostnader har legemiddelselskapene over 13 pst. i profitt hvert år. SV mener vi bør gi litt av profittkaken til velferden vår, at vi kan få StatMed og bygge opp statlige arbeidsplasser, også i samarbeid med private selskaper i Norge for å få nye arbeidsplasser.

SV fikk flertall i tre forslag om å produsere mer medisiner i Norge – ikke StatMed, men i private selskaper. Regjeringen har ikke fulgt opp. Det er dårlig for klimaet og veldig dårlig for økonomien vår. Jeg håper vi kan kjempe mer for klimaet, også i andre saker.

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

Lars Haltbrekken (SV) [16:19:11]: Jo, forurenser skal betale, og det er nettopp det vi foreslår, men vi legger prisen på dem som faktisk er årsaken til utslippet, produsentene av fossil plast. Da får vi også redusert søppelmengden, både her i Oslo, i Bergen, i Stavanger, i Trondheim og andre steder. Vi vil ikke, som Venstre og regjeringen, bare eksportere søpla til Sverige, som blir konsekvensen av deres forslag, og få utslippene der. Vi vil kutte utslippene, vi, ikke bare sende dem over til Sverige. Vi vil kutte utslippene, og vi vil sørge for at vi får til CO₂-fangst og -lagring på avfallsforbrenningsanleggene i Norge. Og hvis min kollega fra Sør-Trøndelag, Jon Gunnes, er opptatt av det, kan jo han bryte ut og stemme for de forslag som SV og Arbeiderpartiet, bl.a., legger fram her i dag.

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

Espen Barth Eide (A) [16:20:37]: Jeg tenker det er greit mot slutten av debatten å understreke at det altså er bred enighet om noen viktige ting. Det er bred enighet om Norges klimamål, at de skal nås, det er i hvert fall tilnærmet bred enighet om det, og det er ganske bred enighet om behovet for økt CO₂-avgift, som også er kommet fram her, både ved at saken legges ved protokollen, og i merknads form.

Men det er ikke noen tvil om – og jeg synes vi skal være ærlige på det – at den enigheten hadde vært enda sterkere uttrykt om vi hadde fått til en måte vi kunne stemt eksplisitt for den på, at vi kunne fått det opp i vedtaks form, og altså fått en pakke beslutninger som hadde støttet opp om det. Det tror jeg hadde gitt et enda tydeligere signal utad. Så jeg mener fortsatt at vi skal være ærlige på at det hadde vært bedre med et forlik. Jeg er helt enig med Stefan Heggelund i at det var helt uaktuelt å forhandle ned ambisjonene, men mitt parti – og jeg tror flere med meg – ville være klar til både å forhandle dem opp og å gjøre dem mer konkrete, hvis det hadde vært anledning til det.

Sandra Borch (Sp) [16:22:05]: Jeg hadde egentlig ikke tenkt å ta ordet igjen i denne saken, men når statsråden går opp på talerstolen og sier at det har vært en god prosess i denne saken, må jeg si at det overhodet ikke har vært noen god prosess rundt behandlingen av klimameldingen fra regjeringens side – jeg snakker da ikke om prosessen i komiteen. For i dag behandler vi altså en klimamelding med en rekke forslag som vil kreve enormt mye kraft, og det uten at vi kjenner det framtidige kraftbehovet for disse tiltakene. Senterpartiet ba derfor i komiteen om at energimeldingen burde framskyndes – dette for å kunne behandle klimameldingen i lys av den framtidige kraftsituasjonen. Det ville ikke regjeringen være med på. Det bør ikke være noen tvil om at klimapolitikk og energipolitikk henger sammen, men vi merket oss at det var liten vilje hos regjeringen til å se disse to sakene i sammenheng.

En annen sak: I 2020 sendte regjeringen ut en pressemelding og varslet at den hadde meldt inn et forsterket klimakutt under Parisavtalen med mål om 50–55 pst. i samme tidsperiode for hele økonomien i 2030. Senterpartiet støtter et slikt mål for den overordnede økonomien, men vi merker oss at regjeringen ikke på noe tidspunkt har lagt til rette for dialog og forankring i Stortinget i forbindelse med innmeldingen av det forsterkede målet. Det er heller ikke i klimaplanen lagt fram et begrunnet forslag om et forsterket klimamål. Vi må derfor bare anta at regjeringen vil foreslå et forster-

ket klimamål i forbindelse med den varslede saken om endringer i klimaloven.

Igjen viser det at rekkefølgen i behandlingen av disse sakene er svært uheldig og fører til at selve måldiskusjonen kommer sist og behandlingen av de ulike tiltakene i klimameldingen kommer nå, mens målene skal fastsettes i klimaloven ved en senere anledning.

Når jeg først tok ordet, har jeg også lyst til å si noen få ord om skog, for det har ikke vært nevnt så mye i denne debatten. De siste åtte årene, med denne regjeringen, må sies å ha vært åtte tapte år for satsingen på norsk skog. I klimaforliket i 2012 sa et klart flertall på Stortinget at vi skulle komme i gang med planting av ny skog. Det har regjeringen ennå ikke iverksatt. Det eneste partiet som stemte imot det i 2012, var Fremskrittspartiet. Det er litt merkelig at Fremskrittspartiet nå plutselig er blitt opptatt av skog når de i sju år, mens de satt i regjering, har ligget på vernelinjen til Venstre, og det til og med når de har sittet med statsråden på landbruksiden. Om Fremskrittspartiet skal ha troverdighet for sin innsett for norsk skog, burde de med respekt å melde vist det engasjementet for lenge siden.

Eirik Faret Sakariassen (SV) [16:25:25]: Eg kan ikkje lova gull, men eg kan lova grønne skogar. Noko av det som er viktig for SV, er å ta vare på naturen, ta vare på det me skal leva av, for me skal faktisk, tru det eller ei, òg leva av mat i framtida. Då står det kontinuerleg slag for at me skal ha dyrkbar jord å dyrka maten vår på.

Akkurat no står det ein kamp i mitt eige heimfylke, Rogaland, som handlar om Kvernaland, eit stort landbruksområde som no er under press. Me snakkar om 2 000 dekar, og mykje av det vert brukt som landbruksjord i dag.

For ikkje så lenge sidan besøkte eg den gruppa som heiter Vern Kvernaland, som jobbar iherdig mot at ein skal regulera om dette til datasenter. Då skal ein altså i både naturområde og i landbruksområde få inn gigantiske, kraftkrevjande datasenter som går på kostnad av det me skal leva av i framtida. Saka er iallfall for min del aktuell i dag, fordi me fekk ei veldig negativ utvikling av saka. Det lokale Arbeidarparti-laget går nemleg saman med Høgre og Framstegspartiet og sikrar fleirtal for denne gigantiske utbygginga, som det er sterk folkeleg motstand mot. Det er bekymringsfullt.

Eit av dei forslaga som SV saman med Miljøpartiet Dei Grøne legg fram i denne saka, er at me ber regjeringa styrkja det nasjonale jordvernet. Eg diskuterte denne saka med landbruksminister Olaug Vervik Bollestad for nokre få veker sidan, og eg håpar at regjeringa grip inn mot den lokale avgjerda og seier at her skal det framleis vera dyrking av landbruksprodukt, det skal vera jord-

bruk, ikkje kraftkrevjande datasenter som truar det som me skal leva av i framtida.

Me må hugsa at me står overfor ei klimakrise, men me står òg overfor ei naturkrise – artar som forsvinn, natur som vert bygd ned, dyrka mark som vert gjord om til tungindustri. Og det må me stoppa. Me er nøydd til å ta vare på den landbruksjorda me har i dette landet. Me er nøydd til å sikra dei areala for framtida, for viss ikkje sit me dårleg i det som nasjon.

Statsråd Sveinung Rotevatn [16:28:31]: Eit par siste, vil eg tru, kommentarar og svar på slutten av ein lang debatt:

Til Haltbrekken: Eg gløymde eit punkt som har vorte oppdatert frå talepunktet i 2010, og som er høgst relevant, når han er så bekymra for at dette svenskesuget skal kome og ta alt avfall i Noreg med mindre ein får sleppe ut gratis klimagassar her. I Sverige har ein altså avgift på karbon når ein forbrenner avfall. Dei er kvotepliktige og har i tillegg ei forbrenningsavgift på toppen av det. Det SV går inn for her, er at ein skal ha fritak for forureinar betalar-prinsippet i Noreg, mens ein ikkje har det i Sverige. Og så er ein likevel redd for at då skal bedriftene i Sverige vere dei som forbrenner søpla. Dette heng ikkje heilt saman. Men det er kanskje fordi det har skjedd ei utvikling her dei siste elleve åra.

Eg vil òg leggje til: Kvifor er det slik at SV meiner ein må velje mellom å jobbe for mindre avfall, eventuelt med ei avgift på plast, og at det faktisk skal koste å sleppe ut CO₂ når ein forbrenner? Ein må jo ikkje det. Der kan SV berre gjere som Miljøpartiet Dei Grøne seier, dei er for begge delar, og difor røystar dei ikkje for å fjerne CO₂-avgift på å forbrenne avfall. Så det står det SV fritt å gjere, men det verkar det ikkje som dei vil.

Så til representanten Sandra Borch, som meiner at dette ikkje har vore ein god prosess. Eg vil minne om at dette har vore ein svært grundig og lang prosess med djup demokratisk involvering. Regjeringa sette ned eit stort fagarbeid som munna ut i Klimakur, det brukte ein eit godt år på, med involvering av ei rekkje viktige direktorat og etatar. Så var det på ei lang høyring, der ein fekk innspel frå næringsliv, interesseorganisasjonar, folk flest – eg trur ein fekk inn 1 500 høyringssvar. Så har regjeringa jobba i godt og vel eit år med å skrive ei stortingsmelding, fått mange innspel på ho, og vi har hatt mange klimadebattar i Stortinget i mellomtida. Og no har altså komiteen jobba i fleire månader med ei lang og brei høyring, og enda heldigvis opp med å gje brei støtte til dei viktigaste tiltaka i klimaplanen. At det skal vere ein dårleg prosess, det synest eg er veldig vanskeleg å forstå. Dette har vore ein god prosess, ein grundig prosess og med eit godt resultat.

Så synest eg også det er litt rart at Senterpartiet er så fornærma over, verkar det som, at regjeringa har meldt inn eit nytt og ambisiøst mål etter Parisavtalen, eit mål som dei også er heilt einig i, ifølgje representanten Sandra Borch. Men eg får vel nøye meg med å konstatere at det er bra, og seie at det ligg jo til regjeringa å følgje opp arbeidet med Parisavtalen, og i den ligg det at ein kvart femte år skal melde inn auka ambisjonar.

Så var det dessverre tvil om i offentlegheita i vinter om Senterpartiet eigentleg var for dei auka ambisjonane, frå partileiar og nedover. Men til slutt vedtok, så vidt eg skjønnte, gruppemøtet i Senterpartiet at jo, dei er for Noreg sine klimamål. Det synest eg er veldig bra, og om ikkje anna eit av mange positive framsteg i norsk klimapolitikk i denne prosessen.

Stefan Heggelund (H) [16:31:37]: Jeg skal være veldig kort, men hvis det utenkelige skulle skje, nemlig at det satt noen der ute og fulgte hele denne debatten på Stortingets nett-tv, og at de fortsatt er med oss, og de fikk inntrykk av, bl.a. på grunn av representanten Barth Eides siste innlegg, at det eneste som er i denne klimaplanen, er CO₂-avgift, og at det på en måte er det eneste man er enige om i Stortinget nå, vil jeg bare si: Det er feil. Det ligger en rekke konkrete tiltak i klimaplanen, og med vekslende flertall er det flertall for de tiltakene som ligger i klimaplanen. Det er altså over 100 forslag.

Hvis man også hørte på innlegget til representanten Wilkinson, som sa at de tiltakene som ligger i klimaplanen, ikke er nok for å nå klimamålene, så tenker man ja, det var dumt. Da kan jeg betrygge med at det er feil. Hvis man er nysgjerrig på tabellen på det, kan man f.eks. se de beregnede utslippskutteffektene av regjeringens klimaplan på side 51. Man kan også ta en titt på kunnskapsgrunnlaget for klimaplanen, nemlig den store rapporten Klimakur.

Jeg tror vi står bedre på å være redelige med hverandre når vi debatterer en så viktig sak, og ikke forsøker å skape et inntrykk av noe som rett og slett ikke stemmer. Vi når målene med regjeringens klimaplan. Da ser jeg at jeg fortsatt er sist inntegnede, og da tør jeg å si tusen hjertelig takk for debatten.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

Sak nr. 14 [16:33:38]

Redegjørelse av utenriksministeren om viktige EU- og EØS-saker

Utenriksminister Ine Eriksen Søreide [16:34:05]: For tre år siden lanserte regjeringa strategien for samar-

beidet med EU for denne stortingsperioden. Det har vært og er et viktig styringsdokument i europapolitikken. Strategien setter klare mål om at samarbeidet med EU skal bidra til et trygt, fritt og økonomisk sterkt Europa, der landene samarbeider om å møte felles utfordringer.

Dette har vært og er vår rettesnor når regjeringa har søkt – og oppnådd – tettere samarbeid med EU om sikkerhet og forsvar, når vi har tatt en aktiv rolle for å forsvare og fremme rettsstat og demokrati i Europa, når vi har bidratt til et velfungerende indre marked gjennom EØS, og når vi nå intensiverer samarbeidet med EU om den grønne given.

Samarbeidet med EU har også vært avgjørende for vår håndtering av pandemien, og det vil stå helt sentralt for å få fart på økonomien igjen.

Pandemien har rammet europeisk økonomi veldig hardt. Ifølge prognoser fra Europakommisjonen vil BNP-veksten i eurosonen ligge på 3,8 pst. i 2021 og 2022, etter et fall på 6,8 pst. i 2020. Det er store forskjeller mellom EU-landene, og prognosene er selvfølgelig usikre, men det er håp om at samlet BNP i EU kommer opp på nivåer fra før pandemien i 2022. Gjenoppheitingen vi ta lenger tid enn i f.eks. USA og Kina. Samtidig opplever EU-landene – som de fleste andre – kraftig svekkede statsfinanser og betydelig gjeldsoppbygging i kjølevannet av pandemien.

I dette bildet er EUs økonomiske gjenoppbyggingspakke – som er historisk både i innretning og omfang – et betydelig solidarisk bidrag for å få økonomien på fote igjen. EU-landene legger nå fram sine reformplaner, som skal ligge til grunn for utbetalinger fra sommeren av, etter vurdering i Kommisjonen og Rådet. Det forutsetter at samtlige land har gitt sitt samtykke formelt til pakken. Disse midlene er ikke primært økonomisk nødhjelp, men et bidrag til å gjennomføre strukturelle reformer for å styrke landenes økonomier mer grunnleggende.

Det er økonomisk og politisk sentralt at landene evner å nyttiggjøre seg av redningspakken på en måte som skaper arbeidsplasser og økonomisk vekst over tid. At EU lykkes med gjennomføringen av den økonomiske gjenoppbyggingspakken vil ha stor betydning også for Norge og norsk økonomi.

Covid-19-pandemien har vist og viser hvor viktig det europeiske og nordiske samarbeidet er for Norge. Vi er inkludert i EUs krisehåndtering og deltar med full tyngde i en rekke organer der pandemiresponsen utvikles på europeisk nivå, som helsesikkerhetskomiteen og det politiske organet for kriserespons, IPCR, som begge er vesentlige for informasjonsdeling og for utvikling av koordinerte responstiltak i Europa. Det gir oss trygghet, innflytelse og kunnskap. Den tette kontakten mellom

landene øker vår situasjonsforståelse og styrker vår evne til å iverksette tilpassede tiltak nasjonalt.

Norge er en del av EUs felles vaksinestrategi, og vi anskaffer vaksiner gjennom EUs anskaffelser. Støtten fra Sverige har vært uvurderlig. EU har hittil inngått avtaler med åtte vaksineprodusenter, og så langt er fire vaksiner godkjent av det europeiske legemiddelbyrået, EMA.

Utsiktene til en bred vaksineportefølje gjennom et samarbeid med EU var viktig da vi måtte beslutte innkjøp uten å vite om vaksinene ville virke eller godkjennes for bruk. Det ville vært vanskelig for Norge alene å gjøre risikoinvesteringer i utvikling og produksjon av så mange ulike vaksintyper.

Deltakelse i EUs felles vaksinestrategi gir oss en fleksibilitet som vi ikke ville hatt om vi hadde satset på én leverandør, slik enkelte har tatt til orde for. Når Astra-Zenecas vaksine forsinkes eller settes på pause av hensyn til sikkerhet, sikres framdriften i vaksinasjonsprogrammet ved forsyning av andre vaksiner. Vi forventer stabilt høye leveranser fra Pfizer i andre kvartal, til sammen over 2 millioner doser. Vi forventer også at Janssen klarer å oppfylle sine forpliktelser om over 900 000 endosevaksiner i løpet av andre kvartal. Og Moderna fortsetter å øke volumene i sine leveranser til Europa.

Det hjelper ikke å være et rikt land når hele verden jakter på de samme vaksinene og vaksineeksporten begrenses av ulike tiltak verden over. Vi står sterkere når vi kjøper inn vaksiner gjennom et større forpliktende samarbeid, og derfor var EU rett partner for Norge.

Kommisjonen har vedtatt et tidsbegrenset krav om forhåndstillatelse ved eksport av vaksiner ut av EU. Eksport til Norge var opprinnelig ikke unntatt dette kravet, men jeg fikk raskt en politisk forsikring fra kommisjonspresident von der Leyen om at kravet ikke skulle ramme Norge. Formålet fra EUs side har vært å sikre åpenhet i distribusjonen av vaksiner og sikre at vaksineprodusentene oppfyller forpliktelsene i EUs felles innkjøpsavtaler, som vi er en del av.

Naturlig nok tok det noe tid før den politiske forsikringen ble nedfelt i skriftlige retningslinjer. Men det har vi nå fått. Det nye regelverket får derfor ikke konsekvenser for vårt vaksineringsprogram.

Samtidig med at befolkningen vaksineres, ser vi at nye virusvarianter får fotfeste. Det er derfor behov for å overvåke og vurdere hvordan vaksinene virker på nye virusvarianter. Samtidig må kliniske studier og produksjon tilpasses dette. EU lanserte i februar en helhetlig respons, den såkalte HERA Incubator-planen. Norge følger dette arbeidet tett.

EU jobber også med å opprette et koronasertifikat – et såkalt «Digital Green Certificate». Sertifikatet skal

dokumentere at en person enten er vaksinert, har testet negativt for eller har hatt covid-19.

Regjeringa ser verdien av en koordinert tilnærming til utforming av koronasertifikater i Europa. Det vil være med på å bidra til en trygg gjenåpning. Vårt utgangspunkt er at den epidemiologiske situasjonen og graden av vaksinerings må ligge til grunn for hvilke lettelsers vi kan gjøre i de nasjonale restriksjonene, og vi støtter derfor at selve bruken av sertifikatet reguleres av det enkelte land.

EU styrker nå helsesamarbeidet for å være bedre rustet til å håndtere framtidige pandemier. Norge er avhengig av tilknytning til europeiske løsninger for å være best mulig forberedt til å møte både denne pandemien og framtidige helsekriser.

Regjeringa støtter EUs ambisjoner og jobber for norsk deltakelse i den europeiske helseunionen. Norge samarbeider også med EU om å sikre legemidler og medisinsk utstyr til lav- og mellominntektsland gjennom partnerskapet Access to Covid-19 Tools Accelerator, eller ACTA. COVAX, som er vaksinepilaren i ACT-A, skal bidra til å sikre tilgang til vaksiner mot covid-19 i alle land, uavhengig av betalingsevne og basert på rettferdig tilgang. COVAX ledes av vaksinealliansen Gavi, den globale koalisjonen for forebygging av epidemier og pandemier, CEPI, og Verdens helseorganisasjon. EU er blant de viktigste støttespillerne for dette arbeidet.

I løpet av kort tid vil EU være klar til å dele, donere eller videreselge vaksiner til andre land, både gjennom COVAX og direkte. Som del av vårt vaksinesamarbeid med EU leder Norge sekretariatet som forbereder de rettslige mekanismene for dette.

Covid-19 har for alvor tydeliggjort hvor sårbare vi kan være som både mennesker, samfunn og nasjonalstater. For Norge har samarbeidet med EU gitt avgjørende bidrag til vår nasjonale håndtering av pandemien. All erfaring viser at det europeiske samarbeidet skaper en merverdi vi ikke klarer å skaffe til veie på egen hånd. Regjeringas to fremste prioriteringer i årets arbeidsprogram for samarbeidet med EU er derfor å intensivere samarbeidet om helse og bidra til at vi i Europa kommer sterkere ut av krisen. Europas grønne giv står helt sentralt i det arbeidet.

På tross av pandemien har EU klart å holde fast på sine klimaambisjoner. Pandemien har faktisk bidratt til å akselerere den grønne omstillingen, ikke forsinke den, slik mange trodde ville skje. Europas grønne giv utgjør kjernen i dette arbeidet. Norge er en aktiv partner i den omstillingen som nå er i gang.

Den grønne given er som kjent både en vekststrategi og en sektorovergripende plan for å gjøre Europa til verdens første klimanøytrale kontinent innen 2050. I tillegg er det et solidaritetsprosjekt, hvor man tilstreber en

rettferdig byrdefordeling innad i EU, og en plattform for EUs klimadiplomati globalt. Initiativet er et definerende generasjonsprosjekt i Europa, hvor man så langt har lyktes godt med å utforme ambisjoner, mobilisere ressurser og opptre strategisk.

Det er stor kraft i dette arbeidet. Ambisiøse strategier for vindkraft til havs, hydrogen, sirkulær økonomi, bærekraftige kjemikalier og naturmangfold ble lagt fram i 2020, og før årsslutt ble det oppnådd enighet om et forsterket klimamål for 2030 med et utslippskutt på minst 55 pst. Innen sommeren i år forventes Kommisjonen å fremme forslag til nye og oppdaterte virkemidler på en rekke sentrale områder, inkludert forslag om en revisjon av kvotedirektivet, innsatsfordelingsforordningen og et forslag til en CO₂-grensejusteringsmekanisme. Regjeringa følger opp ambisjonen om å være en partner for EU i dette arbeidet.

Den 1. mars møtte klima- og miljøministeren, olje- og energiministeren, samferdselsministeren og jeg EU-kommisjonen for å identifisere satsingsområder av gjensidig interesse og synliggjøre norske bidrag innen forskning, teknologi, næringsliv og kunnskap. Både EU og Norge ønsker gode reguleringer og virkemidler for å nå våre forsterkede klimamål for 2030. På områder som elektrifisering av transport, grønn skipsfart, karbonfangst og -lagring, hydrogen og havvind har Norge ettertraktet kompetanse og teknologi. Her er det lagt grunnlag for et fordypet samarbeid både på myndighetsnivå og blant næringslivsaktører.

Den globale dimensjonen ved Europas grønne giv er også viktig for Norge. Norge og EU står samlet i synet på behovet for å mobilisere klimafinansiering og sikre økte globale ambisjoner for utslippskutt. Norge og EU vil fortsette innsatsen for å fremme globale ambisjoner på områder som biodiversitet, kjemikalier og avfall, redusert avskoging og redusert plastforurensing i havet.

Storbritannia og EU ble i desember enige om en handels- og samarbeidsavtale. Denne avtalen er noe ganske annet enn EØS-avtalen. Den britiske regjeringa har ønsket seg et mindre forpliktende samarbeid med EU enn det Norge har. Det har de fått, og vi respekterer det valget Storbritannia har tatt. Men konsekvensen er også færre rettigheter for innbyggerne, dårligere vilkår for eksportbedrifter og på mange områder mer byråkrati enn EØS-avtalen medfører. Hvert trailerlass som går fra EU til Storbritannia og omvendt, møter nå et papirarbeid som de ikke møtte for fire måneder siden.

Overgangen fra EU-medlemskap til handelsavtalen har vært umiddelbar og merkbar innen handel med varer. Selv om partene ble enige om å videreføre den tollfrie varehandelen, slipper ikke Storbritannia unna de tekniske handelshindrene som oppstår når man går ut av et indre marked. Dermed møter både eksportører

og importører nå konkrete utfordringer knyttet til opprinnelsesregler og produktstandarder. Det at de også har gått ut av tollunionen, medfører at de nå møter tolldeklarering og moms.

Avtalen britene har inngått, skiller seg også fra EØS-avtalen ved at den gir fri markedsadgang for alle varer, også landbruksvarer. Vi ville ikke kunnet beskytte norsk landbruk med en slik avtale.

Avtalen gir riktignok fri markedsadgang for sjømat, men den kobler ressurstilgang og markedsadgang, noe som ikke ville vært i vår interesse. Regjeringa prioriterer å jobbe for så gode betingelser for norsk sjømateksport som mulig, samtidig som vi beskytter norsk landbruk.

Markedsadgang for tjenester, inkludert finansielle tjenester, som er veldig viktig for britisk økonomi, er også langt mer begrenset enn i EU og EØS. Den britiske regjeringa har ikke ønsket å inkludere fri bevegelse av personer mellom Storbritannia og EU i det nye avtaleverket. Innbyggerne i EØS-land trenger ikke visum for å besøke Storbritannia i inntil seks måneder, og britiske borgere kan oppholde seg i Schengen-området, inkludert Norge, i inntil 90 dager i løpet av enhver periode på 180 dager. For både norske borgere som skal til Storbritannia, og briter som skal til Norge for lengre opphold, f.eks. for å flytte hit eller ta et lengre studieopphold, gjelder egne regler.

EU og Storbritannia har heller ikke videreført gjensidig godkjenning av kvalifikasjoner for regulerte yrker som leger og sykepleiere. Britene har heller ikke samme formelle adgang som EØS-avtalen gir oss, til å komme med innspill og kunne påvirke når EU lager nye regler. På områder som dekkes av EØS-avtalen, kan norske aktører komme med innspill på lik linje med EU-landene.

Jeg vil også nevne at Storbritannia har mistet tilgangen til Schengen informasjonssystem og den europeiske arrestordren. Dette er viktige samarbeidssystemer innenfor EUs politisamarbeid, som Norge deltar i.

Regjeringa mener det er i norsk interesse at EU og Storbritannia får sitt nye avtaleforhold til å fungere godt. Men vi mener også at en tilsvarende avtale for Norge vil være et langt dårligere alternativ enn å være fullverdig deltaker i det indre marked, som vi er i dag.

EØS-avtalen forblir Norges viktigste avtale, og EU vil fortsatt være vår viktigste samarbeidspartner, også etter at Storbritannia har gått ut av EU. I 2019 gikk ca. 80 pst. av vår totale vareeksport til EU. Verdien av vareeksporten til EU var på 711 mrd. kr i 2019. Uten Storbritannia er eksporten til EU fortsatt på ca. 60 pst., eller 530 mrd. kr., av den totale eksporten.

EØS-avtalen er med på å trygge norsk økonomi og velferd. Den er et økosystem av rettigheter og plikter, som skaper et felles område med like regler for alle. Det

har sikret muligheter og rettigheter for norske bedrifter, entreprenører, studenter og den enkelte innbygger i et europeisk fellesskap med nå ca. 450 millioner mennesker og 30 land.

Avtalen mellom EU og Storbritannia er en mer ordinær frihandelsavtale mellom to separate markeder. Sammenlignet med EØS-avtalen, som knytter 30 land sammen i ett felles marked, gir den svekket forutsigbarhet og rammebetingelser for markedsaktørene.

Vårt økonomiske samarbeid med Storbritannia må bygges på et nytt fundament som en følge av at britene også gikk ut av EØS da de gikk ut av EU. Siden sommeren 2020 har vi derfor, sammen med våre EØS/EFTA-partnere Island og Liechtenstein, forhandlet om en frihandelsavtale med Storbritannia.

Forhandlingene gikk innledningsvis sakte fordi Storbritannia samtidig var i forhandlinger med EU. Frihandelsforhandlingene er nå inne i en intens og krevende fase, og vi jobber for fullt med å ferdigstille avtalen så snart som mulig. Det er viktig for norsk næringsliv at frihandelsavtalen kan tre i kraft så fort som mulig, slik at vi kan opprettholde, og på noen områder øke, våre markedsandeler i ett av våre viktigste eksportmarkeder.

Vi ønsker i utgangspunktet en frihandelsavtale som er minst like god som avtalen mellom EU og Storbritannia. Samtidig har vi på noen områder andre interesser enn EU og Storbritannia som vi kommer til å måtte ta hensyn til. Vi ønsker f.eks. mer omfattende forpliktelser om maritim transport, gjensidig godkjenning av yrkeskvalifikasjoner og telekommunikasjon enn det EU og Storbritannia er enige om.

Storbritannias avtale med EU har ikke medført behov for å endre Norges forhandlingsposisjoner, men Storbritannia har i lys av sin avtale med EU justert sitt mandat for forhandlingene med oss. Det er veldig positivt, og det er et bidrag til å sikre at vi får tilsvarende regler som EU på områder som tekniske handelshindre og veterinære spørsmål. Storbritannia er nå også villig til å forhandle om offentlige anskaffelser.

For markedsadgang for varer jobber vi med å komme fram til en løsning som medfører lavere toll for viktige sjømatprodukter. Samtidig skal vi ivareta norske landbruksinteresser. Men en frihandelsavtale med Storbritannia dreier seg om mer enn handel med varer. Det er viktig for norsk økonomi å få på plass en frihandelsavtale som dekker et bredt spekter av økonomisk samhandling, som bl.a. investeringer og handel med tjenester. Målsettingen er å sikre størst mulig forutsigbarhet for handel med tjenester og investeringer og å forhindre at det innføres nye krav som vil gjøre det vanskelig for norske bedrifter å få oppdrag eller etablere virksomhet i Storbritannia.

Vi har også en egeninteresse i å sikre at britiske bedrifter fortsetter sin virksomhet i Norge som før, og legge til rette for at britiske bedrifter etablerer seg i Norge også i framtida. Vi ønsker også å videreføre prinsippet om «roam like home», slik at det ikke blir dyrere for nordmenn å bruke telefonen i Storbritannia.

Vi må også sikre at norske studenter i Storbritannia får godkjent sin britiske utdanning for arbeid i Norge og norsk utdanning for arbeid i Storbritannia, slik at vi kan samhandle med Storbritannia i like stor grad som før.

Fram til frihandelsavtalen trer i kraft reguleres handel med varer med Storbritannia av den midlertidige vareavtalen vi ble enige om i 2020. Som jeg har orientert Stortinget om tidligere, sikrer avtalen videreføring av nulltoll for alle industrivarer og de generelle tollregimene for sjømat og landbruksprodukter i tillegg til tollfrie kvoter for sjømat og landbruksvarer der handel har funnet sted.

Andre områder, som bl.a. handel med tjenester og investeringer, reguleres gjennom internasjonale avtaler, som WTO-regelverket. Flere av våre konkurrenter har inngått omfattende frihandelsavtaler med Storbritannia. Uten en avtale vil norsk næringsliv ha dårligere vilkår for handel med tjenester, investeringer og offentlige anskaffelser enn f.eks. EU, Japan og Canada.

På andre områder i vårt bilaterale forhold fikk vi allerede før jul på plass avtaler som sikrer godt samarbeid. Dette omfattet vei- og lufttransport og fiskeriforvaltning samt sivilrettslig samarbeid. Videre gjennomførte vi en bilateral brevveksling på trygde- og helseområdet. Denne vil gjelde inntil vi får på plass en mer langsiktig avtale.

Storbritannias uttrede av EU medførte at den tradisjonelle avtalestrukturen for fiskerisamarbeidet med EU og Storbritannia måtte endres betydelig. Forhandlingene har vært krevende. Men Norge, EU og Storbritannia inngikk 16. mars en avtale om felles forvaltning av fiskebestandene i Nordsjøen for 2021. I tillegg har Norge og EU undertegnet tre bilaterale avtaler som i første rekke omhandler adgang til å fiske i hverandres farvann og bytte av fiskekvoter. Dette er viktige avtaler for begge parter.

Norge er folkerettslig forpliktet til å tilby EU 4,14 pst. av torskekvoten i Barentshavet, og dette må kompenseres med tilsvarende fiskemuligheter for norske fiskere. I år har EU bare byttet til seg rundt halvparten av det torskekvantumet de byttet til seg i 2020. Norge er blitt kompensert med bl.a. kvote for kolmule og forskjellige fiskekvoter i Grønlands farvann, i tråd med den tradisjonelle strukturen for kvotebyttet.

Den andre avtalen dreier seg om forvaltning av fiskebestander og adgang til å fiske i hverandres soner i Skagerrak. I praksis åpner den opp for at norske fiskere

kan fiske i svensk og dansk farvann, og at svenske og danske fartøy kan fiske i norsk sone i Skagerrak.

Den tredje avtalen er en mindre naboskapsavtale med Sverige.

Forhandlingene med Storbritannia om avtale om soneadgang og kvotebytte for 2021 pågår fortsatt. Uavhengig av forhandlingene har EU ensidig gitt seg selv en torskekvote i fiskevernsonen ved Svalbard som går langt utover den Norge har fastsatt i forskrift, og som ble meddelt EU i desember i fjor. Det er uakseptabelt. Det er bare Norge som kan regulere og tildele kvoter i fiskevernsonen.

EUs opptreden er en krenkelse av Norges rettigheter og et brudd på EUs forpliktelser etter havrettskonvensjonen. Fra norsk side har vi protestert overfor EU, både gjennom diplomatiske kanaler og på politisk nivå. Vi har gjort det klart overfor EU at ethvert fiske utover norske kvotetildelinger vil være et ulovlig fiske, og det vil bli håndhevet av Kystvakten på vanlig måte.

En forutsetning for en effektiv europeisk stemme globalt er internt samhold. Vårt tette samarbeid med EU er bygget på gjensidig tillit og felles verdier. Det er derfor både veldig urovekkende og sterkt beklagelig at den negative utviklingen i noen EU-land fortsetter når det gjelder demokrati og rettsstat. Det er uakseptabelt at politiske ledere bruker sin maktposisjon til å svekke maktfordelingsprinsipper, angripe demokratiske institusjoner, svekke minoriteters vern, angripe ytrings- og pressefriheten eller undergrave rettsapparatets uavhengighet, og dermed demokratiets fundament.

Den negative trenden har fått EU til å utvikle en rekke nye verktøy – både rettslige og økonomiske – for å møte denne utfordringen. Mer enn 30 år etter murens fall og demokratibølgen på 1990-tallet er det en fornyet vilje blant medlemslandene og i Kommisjonen til å bruke de virkemidlene EU-institusjonene faktisk har, og til å finne nye.

Det er reist traktatbruddsaker og igangsatt artikkel 7-prosesser mot både Polen og Ungarn. Det er innført en årlig rettsstatsrapport som beskriver utviklingen i hvert medlemsland. Det er også grunn til å ha forventninger til EUs nye forordning om rettskondisjonalitet, som skal beskytte EUs felles budsjetter og interne overføringer.

Samtidig er det en økende erkjennelse av at man må investere mer i kunnskap om de grunnleggende verdiene i samarbeidet. Dette er nødvendig for å gjøre samfunnet mer robust mot angrep på demokratiet – både utenfra og innenfra.

Norge ønsker å delta aktivt i dette samarbeidet. Vi følger derfor denne utviklingen nøye for å se hvordan vi fra norsk side best mulig kan støtte opp om ulike tiltak som tar sikte på å fremme demokratiet i EU.

En overordnet målsetting for EØS-midlene er å bidra til sosial og økonomisk utjevning i EØS-området. Etter vår og EUs oppfatning er det viktig å ha en verdibasert tilnærming for å få det til. Gjennom EØS-midlene forsvarer vi felles verdier ved å støtte organisasjoner og institusjoner som jobber for å fremme rettsstatens prinsipper og respekt for demokrati og menneskerettigheter, likestilling og mangfold.

De siste årene har vi sett en svært negativ trend knyttet til hatefulle ytringer og vold mot LHBTI-personer. Europaparlamentet vedtok nylig at EU skulle være en LHBTI-vennlig sone som en reaksjon på økende press mot denne gruppen i enkelte EU-land. Norge har stoppet norske midler til kommuner og regioner i Polen som har vedtatt erklæringer mot LHBTI-personer og såkalt LHBTI-ideologi. Et unntak er at vi fortsetter å støtte sivilt samfunn i disse kommunene og regionene. Behovet for denne støtten er trolig større enn noensinne. Private bedrifter som mottar midler, er heller ikke omfattet av denne avskjæringen.

Gjennom NGO-programmene våre er Norge og de to andre giverne blant de største bidragsyterne til organisasjoner som jobber for demokrati og menneskerettigheter i mange av de 15 mottakerlandene. Dette er kanskje vårt viktigste bidrag gjennom EØS-midlene.

Det er konsortier av organisasjoner som står for den lokale forvaltningen av sivilsamfunnsstøtten. Det er et helt grunnleggende prinsipp for oss at denne støtten skal forvaltes uavhengig av myndighetene. Dette var et ufravikelig krav også i forhandlingene med Ungarn og grunnen til at rammeavtalene for inneværende periode ikke ble undertegnet mellom giverne og Ungarn før i desember i fjor.

Basert på en åpen anbudskonkurranse må vi innen utgangen av juni bli enige om en uavhengig operatør for NGO-programmet. Dersom vi ikke blir enige, bortfaller Ungarns mulighet for å motta noen EØS-midler i perioden overhodet.

Vi forbereder oss nå på forhandlinger med EU om en ny periode med EØS-midler. Jeg mener en helt sentral forutsetning for en ny periode må være å få på plass enda mer robuste mekanismer for å ivareta verdiene som ligger til grunn for samarbeidet.

EU har vedtatt en ny forordning for å styrke krav til respekt for rettsstatens prinsipper der trusler mot disse kan true bruken av EUs midler. Vi bør bestrebe oss på å ha minst like strenge regler. Regjeringa mener at støtten til sivilt samfunn bør videreføres og styrkes. Sivilt samfunn er under økende press, og behovene er store. I mange land representerer midlene Norge gir, en av få inntektskilder for sivilt samfunn.

Deltakelse i EUs programmer er en viktig del av regjeringas europapolitikk. I år går vi inn i en ny pro-

gramperiode for de neste sju årene, 2021–2027. Flere av programmene vi allerede deltar i, blir videreført.

Samtidig er det også enkelte nye programmer som har kommet inn i den neste programperioden. Nytt i denne perioden er at flere av programmene i enda sterkere grad enn tidligere har synergier med og tilknytning til hverandre. Gjennom programmene får Norge tilgang til viktig forskning, infrastruktur og teknologi som vi uansett ønsker å utvikle, men som vi vanskelig kan utvikle alene. På noen områder bidrar programmene til samfunnsgoder som vi vil utvikle, eller som det har en stor kostnad å ikke utvikle. Tilgang til stordata er et veldig godt eksempel på hva vi får tilgang til, som vi ellers ikke ville ha hatt.

Gjennom å delta i EU-programmer har f.eks. norske kreftforskere fått tilgang til langt større datamateriell om kreftpasienter enn det de kunne hatt med bare tilgang til nasjonale data. Tilgang til stordata er helt vesentlig for utvikling av kreftbehandling.

EUs store satsing på digitalisering og grønt skifte er tydelig i programmene. Dette er viktige prioriteringer som vi ønsker å være en del av. Gjennom deltakelse i EUs helseprogram og EUs ordning for sivil beredskap har Norge tilgang til viktige tiltak for å håndtere den pågående koronakrisen. Det har stor betydning for Norge å delta i verdens største forsknings- og innovasjonsprogram, Horisont Europa.

Et av de nye programmene er det europeiske forsvarsfondet. For norsk forsvarsindustri er fondet et viktig tiltak for å sikre adgang til det europeiske markedet. I tillegg gir det oss mulighet til å inngå i flernasjonalt europeisk forsknings- og industrisamarbeid, hvor norske forskningsmiljøer og forsvarsindustri er tett integrert.

EØS/EFTA-landenes deltakerrettigheter er nedfelt i EØS-avtalen. Etter planen innlemmes beslutningen om programsamarbeidet i EØS-avtalen til sommeren. For å kunne delta i de aktuelle programmene uten forsinkelser innhentes det derfor forhåndssamtykke fra Stortinget nå i vårsesjonen. Proposisjonene om samtykke vil sendes over til Stortinget i løpet av april. De første kommer i morgen.

Gjennom EØS-avtalen er vi del av det som ofte betegnes som EUs største suksesshistorie, det indre marked. Mange tenker nok fortsatt på EØS-avtalen som en handelsavtale som regulerer økonomisk samarbeid mellom Norge og EU. Men EØS er også en avtale som gir rettigheter til norske borgere, og som styrker vår evne til å ivareta våre interesser og verdier i en stadig tøffere global konkurranse.

Regelverket for det indre marked, som er kjent for høye standarder, har også gjerne vært normdannende globalt, ikke minst fordi tilpasning til EUs regelverk er

nøkkelen for adgang til EUs indre marked. Som deltaker i EØS nyter Norge godt av EUs regulatoriske styrke globalt.

På det digitale området ønsker EU regler som gjør det mulig for europeiske selskaper å konkurrere med de amerikanske teknologigigantene og samtidig sikre viktige verdier knyttet til personvern og individuelle rettigheter. Den balansegangen er også viktig for Norge.

De regulatoriske rammene som blir gjeldende internasjonalt, er også viktige for den grønne omstillingen av europeisk økonomi. Ikke minst blir det viktig å hindre at europeisk industri flytter ut eller blir utkonkurrert av importprodukter fra land med mindre ambisiøs klimapolitikk enn EU.

Sektorer hvor det er risiko for såkalt karbonlekkasje, er bl.a. sement, jern og stål og aluminium. I denne konteksten blir det viktig med sterke multilaterale institusjoner og regler som kan sikre rettferdig konkurranse. Norge og EU har felles interesse av å forsvare og videreutvikle det internasjonale handelssystemet. EUs initiativ etter det amerikanske presidentvalget til et nærmere samarbeid med USA om å revitalisere det multilaterale samarbeidet, ikke minst gjennom WTO, er veldig positivt.

I redegjørelsen min i høst omtalte jeg forslaget til EUs nye pakt for migrasjon og asyl. I dette forslaget inngår styrking av Schengen-samarbeidet. Kommisjonen vil denne våren også legge fram en ny strategi for Schengen. Det er ventet at denne strategien vil fokusere på å styrke indre sikkerhet i Schengen-området, bl.a. ved bedre gjennomføring av eksisterende regelverk for kontroll av yttergrensen.

En ambisiøs videreutvikling av teknologiske løsninger og nye informasjonssystemer er satt i gang for å styrke yttergrensekontrollen og støtte politisamarbeidet. Når forslaget til ny Schengen-strategi legges fram, deltar vi på grunnlag av Norges tilkynningsavtale aktivt i diskusjonene og forhandlingene. Som ledd i forberedelsene inviterte Kommisjonen til et Schengen-forum på ministernivå i november i fjor, hvor justis- og beredskapsministeren deltok. Vi vil også delta på kommende møter om dette. Norge har deltatt i konsultasjoner også på embetsnivå.

Schengen-forumet bidrar til å løfte aktuelle problemstillinger opp på ministernivå. Fra norsk side har vi støttet bedre kontroll på indre grense, men at dette gjøres på måter som ikke medfører fysisk personkontroll. Et eksempel er at passasjerlister fra ferger og fly som krysser indre Schengen-grense, automatisk blir kontrollert opp mot Schengens informasjonssystem og eventuelt Interpols etterlysningsregistre. Kun ved et treff i Schengens informasjonssystem vil politiet gjennomføre en fysisk kontroll for eventuelt å pågripe en etterlyst

person. Det vil gi økt sikkerhet, samtidig som vanlig reisende ikke vil bli hindret når de krysser grensen.

Det ventes også at Kommisjonen på bakgrunn av de utfordringene pandemien har skapt, kommer til å foreslå endringer i reglene om indre grensekontroll. Et liknende forslag i 2017 førte ikke fram. I likhet med flere andre land var Norges posisjon da at det må være opp til det enkelte land å gjennomføre indre grensekontroll som et siste tiltak dersom sikkerhetssituasjonen tilsier det. Vi har formidlet til Kommisjonen at vi ikke har endret syn på dette.

Høyesterett avga 27. mars sin betenkning til Stortinget om EUs fjerde jernbanepakke. En enstemmig Høyesterett ga full tilslutning til den etablerte praksisen om at myndighet som er lite inngripende, kan overføres til et EU-byrå med vanlig flertall i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd. Høyesterett deler i sin betenkning regjeringas grunnlovsvurdering av fjerde jernbanepakke slik den er lagt fram for Stortinget i lov- og samtykkeproposisjonen. Høyesterett konkluderer altså med at Stortinget kan gi sitt samtykke til innlemmelse av fjerde jernbanepakke i EØS-avtalen med alminnelig flertall.

Tilknytning til og deltakelse i EUs byråer er aktuelt på flere områder. På transportområdet har Norge hatt stort utbytte av å delta i arbeidet til byråene for luftfartssikkerhet og jernbane. Vi har kunnet bidra med bl.a. fagkunnskap om drift under krevende klimatiske forhold inn i den europeiske regelverksutviklingen på det tekniske og sikkerhetsmessige området. Det er viktig for regjeringa at norske myndigheter fortsatt kan delta i jernbanebyråets arbeid.

Nå ligger den videre framdriften for behandlingen av saken i Stortinget. Stortinget har fått en grundig rådgivende betenkning fra Høyesterett, og denne danner etter min mening et godt grunnlag for Stortingets videre beslutninger.

Det portugisiske EU-formannskapet har satt sosiale saker høyt på sin dagsorden. Handlingsplanen for oppfølging av EUs sosiale søyle kommer til å stå sentralt under det sosiale toppmøtet i mai. Initiativene som varsles i handlingsplanen, er i stor grad ikke-bindende, men den inneholder også enkelte initiativer som kan være EØS-relevante. Eksempler på dette er et eventuelt forslag om å regulere arbeidsvilkårene for dem som jobber innenfor digitale plattformer, og styrking av arbeidstakers vern mot farlige kjemikalier i arbeidsmiljøet.

Et av prinsippene i den sosiale søylen omhandler at arbeidstakere skal ha rett til rimelige lønninger, som sikrer anstendige levekår. For å følge opp dette la Kommisjonen i fjor fram et forslag til direktiv om tilstrekkelige minstelønninger i Europa. Regjeringa har stor forståelse for målsettingene om bedre levestandard og høyere

lønn til de lavest lønnede i Europa. Vi støtter også intensjonen om å styrke grunnlaget for kollektive forhandlinger.

Dette er et område med ulike nasjonale utfordringer og krever nasjonalt tilpassede løsninger. Kommisjonen har uttalt til regjeringa at forslaget vil skille mellom de land som i dag har lovfestet minstelønn, og de land hvor det er partene i arbeidslivet som forhandler fram lønnsbetingelsene, som i Norge.

Verken partene i arbeidslivet eller regjeringa ønsker et direktiv som kan gripe inn i lønnsdannelsen, inkludert å svekke partenes rolle i lønnsdannelsen eller svekke insentiver til å organisere seg. Norge mener at EU i stedet bør jobbe for å styrke kollektive avtaler og dialog mellom arbeidslivets parter.

Direktivforslaget forhandles nå i Rådet og i Europa-parlamentets komité for arbeidsliv. Flere spørsmål i direktivforslaget er uavklarte, og det er stor uenighet mellom medlemslandene om forslaget. En gruppe på ni EU-land, inkludert Sverige og Danmark, sendte i januar et brev til det portugisiske EU-formannskapet der de bl.a. ytret ønske om et mindre forpliktende legalt instrument enn et direktiv og framholdt viktigheten av å respektere rollen til arbeidslivets parter og de ulike arbeidsmarkedsmodellene.

Regjeringa, ved arbeids- og sosialministeren, har i brev til det portugisiske formannskapet gitt uttrykk for vårt syn på saken og en generell støtte til synspunktene fra disse ni landene. Vi foretar nå en grundig vurdering av forslagens EØS-relevans.

Gjennom EØS-avtalen er Norge en del av det indre energimarkedet. Med hjemmel i tredje energimarkedspakke har Kommisjonen vedtatt regelverk bl.a. om kapasitetstildeling, drift av transmisjonsnett for elektrisk kraft og balansering av kraftsystemet. Dette skal bidra til å fremme et velfungerende indre energimarked. I EØS-komiteens beslutninger om disse forordningene er det tatt forbehold om Stortingets samtykke.

For å møte EUs forsterkede klimamål planlegger Kommisjonen endring av flere av energi- og klimarettssaktene. Vi har kommet med flere innspill for å ivareta norske interesser for bl.a. havvind, hydrogen og karbonfangst og -lagring.

Regjeringa vil videreutvikle energisamarbeidet med våre europeiske partnere under Europas grønne giv. Etableringen av et klassifiseringssystem for bærekraftig økonomisk aktivitet, såkalt taksonomi, er et viktig tiltak for dreie privat kapital i retning av bærekraftige investeringer. For å nå dette målet må kriteriene være ambisiøse, basert på vitenskap, og de må være enkle å bruke i praksis.

Regjeringa har gitt innspill til arbeidet med et første sett med kriterier, både i møter med Kommisjonen og i

den offentlige høringen. I møtet vi hadde med Kommisjonen 1. mars, understreket vi at vannkraft må behandles på lik linje med annen fornybar energi. Kommisjonen tok så initiativ til et nytt møte om kriteriene for vannkraft og har vært lydhøre for våre argumenter.

Differensiert arbeidsgiveravgift er et av de viktigste distriktspolitiske virkemidlene i Norge, og dagens ordning er godkjent ut 2021. Nytt EØS-regelverk for regionalstøtte for perioden 2022–2027 ventes vedtatt i første halvår i år. Deretter må ordningen justeres og notifiseres slik at ESA kan godkjenne ordningen som skal gjelde fra 2022.

Vi har i høringsinnspill til utkast til nytt regelverk pekt på at det bør åpnes opp for mulighet til å differensiere støtten innenfor sammenslåtte kommuner, og at det bør være færrest mulig sektorunntak.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplansen.

Presidenten: Presidenten vil foreslå at utenriksministerens redegjørelse om viktige EU- og EØS-saker legges ut for behandling i et senere møte i Stortinget.

– Det anses vedtatt.

Sak nr. 15 [17:11:45]

Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2020 av 11. desember 2020 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2016/429 om smittsomme dyresykdommer og om endring og oppheving av visse rettsakter på dyrehelseområdet (dyrehelseforordningen) (Innst. 308 S (2020–2021), jf. Prop. 76 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten vil 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 seks 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.

Margunn Ebbesen (H) [17:12:49] (ordfører for saken): Det er en samlet næringskomité som fremmer denne innstillingen om å innlemme forordning om smittsomme dyresykdommer og om endring og oppheving av visse rettsakter på dyrehelseområdet i EØS-avtalen. Dyrehelseforordningen er en overordnet rettslig ramme med harmoniserte prinsipper for hele dyrehelseområdet og gjelder både landdyr og akvatiske dyr.

Den omfatter alle dyreslag, både ville og holdte dyr, avlsmateriale og produkter av animalsk opprinnelse.

Dyrehelseforordningen er i hovedsak en videreføring av gjeldende regler, bare i ny lovdrakt, samtidig som den også medfører endringer på flere områder. EUs dyrehelseregler har som formål å forebygge og bekjempe dyresykdommer hos landdyr og akvatiske dyr samt sykdommer som kan overføres mellom dyr og mennesker. Regelverket skal styrke det forebyggende arbeidet for å redusere antall sykdomsutbrudd. Bedre dyrehelse gir også bedre dyrevelferd. De nye dyrehelsereglene tydeliggjør også ansvarsfordelingen mellom myndigheter og næringsaktører.

Det framgår videre at innlemmelse av forordningens bestemmelser vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser som påvirker direkte tilsynsmyndigheter og næringsaktører. Kostnadsvirkningene er beregnet så langt det er mulig. Blant annet får Mattilsynet kostnader med utvikling og gjennomføring av opplæring og informasjonstiltak, oppretting og oppdatering av ulike registre samt drift og vedlikehold av IKT-systemer. Det betyr at gjennomføring av rettsakten forutsetter et bevilgningsvedtak.

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [17:14:57]: Norge har en god dyrehelse. God dyrehelse er en forutsetning for trygge animalske produkter av høy kvalitet. I tillegg gir god dyrehelse en kostnadseffektiv og bærekraftig matproduksjon. Ansvar for dyrehelsen er delt. Jeg har ansvar for landdyrhelse, mens fiskeri- og sjømatministeren har ansvar for fiskehelse.

EU vedtok en forordning om dyrehelse i mars 2016. Det nye regelverket er en videreføring av gjeldende regler, men medfører også endringer på flere områder. Dagens norske dyrehelseregulering er i hovedsak harmonisert med EUs regelverk på området. EUs nye dyrehelseregulering viderefører derfor regelverk vi allerede har inne i EØS-avtalen. Den nye dyrehelseforordningen ble innlemmet i EØS-avtalen 11. desember 2020, med forbehold om at Stortinget har gitt sitt samtykke.

Dyrehelseforordningen gir et mer helhetlig regelverk enn dagens regelverk. Det gir en overordnet rettslig ramme med harmoniserte prinsipper for hele dyrehelseområdet. De nye dyrehelsereglene gjelder for landdyr og akvatiske dyr, både ville dyr og dyr som holdes av mennesker. I tillegg gis det regler for avlsmateriale og produkter av animalsk opprinnelse.

Det er positivt at dyrehelseforordningen har lagt større vekt på å forebygge smittespredning. Smitteforebyggende arbeid bidrar til færre sykdomsutbrudd. Bedre dyrehelse gir også bedre dyrevelferd. De nye dyrehelsereglene tydeliggjør ansvarsfordelingen mellom myndigheter og næringsaktører. I tillegg skal de nye dyrehelse-

reglene gi enklere og sikrere håndheving av regelverket og økt forutsigbarhet.

EUs nye dyrehelseregulativ vil ikke imøtekomme alle behov vi har for å utvikle vår gode helsestatus videre. Dyrehelseforordningen åpner likevel for å ha strengere nasjonale tiltak og regler for å bekjempe sykdommer. Jeg ønsker f.eks. å videreføre dagens praksis ved flytting av tidligere gatehunder. Mitt departement jobber også med å ferdigstille en nasjonal dyrehelsestrategi for landdyr, der målet er å bevare og forbedre norsk dyrehelse.

Plantehelse er ikke en del av EØS-avtalen. Når det gjelder vandrebirøkt, tenker jeg derfor å videreføre restriksjoner for flytting av bier og bikuber over riksgrensen med grunnlag i plantehelseregulativet.

Til slutt vil jeg understreke at fiskeri- og sjømatministeren og jeg vurderer at innlemmelsen av dyrehelseforordningen i EØS-avtalen samlet sett vil bety en styrking av arbeidet med landdyr- og fiskehelse i Norge.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Geir Pollestad (Sp) [17:18:10] (leiar i komiteen): Sjølv etter å ha høyrte utgreiinga til utanriksministeren om EØS er eg framleis ein kritiskar og har nokre kritiske spørsmål som eg meiner det er viktig å få belyst når me behandlar denne saka. Det er ingen tvil om at Noreg har god dyrehelse, og den er det viktig å stå for og ta vare på. Eg har lyst til først å utfordra konkret på det som gjeld gatehunder – anten det at ein i organiserte former samlar inn laushunder i eller utanfor EU-land og flytter dei til Noreg, eller at ein forelskar seg i ein hund utanfor restauranten når ein er på sydentur, i dei tidene me dreiv på med det, og ønskjer å ta han med seg heim til Noreg.

Spørsmålet er: Kan ein garantera at det forbodet me har, i praksis, mot import av gatehunder, kan vidareførast og innanfor denne forordninga?

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [17:19:10]: I EUs nye dyrehelseregulativ er det angitt enkelte regler om håndtering av hunder, som representanten helt rett påpeker, og tidligere gatehunder. Men jeg minner om at Norge strammet inn dette selv 1. juli 2018. Denne praksisen ønsker jeg å videreføre og kommer til å videreføre, og jeg mener det er grunnlag for å kunne gjøre det ut fra sånn regelverket nå ligger.

Geir Pollestad (Sp) [17:19:40]: Så kan me gå over til eit anna tema som eg veit ikkje engasjerer så mange, men for dei det engasjerer, er det viktig, og det er viktig for den norske dyrehelsa, nemleg dette med vandringsbirøkt. For og den norske bihelsa må kunna seiast å

vera god, og det er eit viktig prinsipp at ein kan hindra at det kjem vandringsbirøkt inn over grensene.

Då er spørsmålet til statstråden om det med denne forordninga, sjølv om eg godtek ho, fortsatt vil vera mogleg å ha forbod mot vandringsbirøkt?

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [17:20:16]: Jeg sa jo også i min innledning at vi har et nasjonalt forbud mot å drive med vandrebirøkt over riksgrensen. Det er fordi vi er redde for f.eks. overføring av smittsomme sykdommer. Så er det sånn at i EØS – i det nye dyrehelosedirektivet – ligger det ikke noe grunnlag for at det skal være et forbud.

Jeg vil derfor videreføre restriksjonene, for innenfor plante helse ligger dette ikke inne i EØS-avtalen. Det gjelder jo også overførbare sykdommer. Å flytte bier og å ha bier som går over riksgrensene, gir mulighet for f.eks. pærebrann, som er en utfordring i vårt eget fylke, hvor vi faktisk har fått det fra et eller annet sted. Det er viktig for meg å kunne videreføre det strenge regelverket vi har for bier, nettopp med hensyn til vår egen, gode plante helse.

Geir Pollestad (Sp) [17:21:13]: Eg takkar igjen for svaret. Eg meiner det er viktig at desse tinga vert belyste når me behandlar denne saka i Stortinget.

Det tredje og siste temaet – og eg lovar at eg skal stoppa no – gjeld dei økonomiske konsekvensane av dette. For dette har ein økonomisk konsekvens for Mattilsynet, og då er eigentleg spørsmålet mitt om statsråden og regjeringa har som føremål å følgja opp med auka løyvingar til Mattilsynet, sånn at implementeringa av denne forordninga ikkje går ut over dei andre oppgåvene Mattilsynet har i dag.

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [17:21:46]: Jeg har først lyst til å si at for Mattilsynets del er det også viktig å ha internasjonale kontakter og samarbeid, det gjelder smittsomme sykdommer, noe som er viktig for vår dyrehelse. Et eksempel er bruk av antibiotika, som vi er gode på i vårt eget land, og som det er viktig at vi også klarer å formidle til Europa. Det andre er at vi har hatt situasjoner hvor vi har hatt smittsomme sykdommer som har vært utfordrende, noe som gjør at det kontaktnettet er viktig.

Så er det helt rett, som representanten sier, at dyrehelseforordningen vil være ressurskrevende for Mattilsynet. De har estimert 40–45 mill. kr i engangskostnad og 6–12 mill. kr i årlige utgifter. Det går på datasystemer, opplæring osv. Eventuelle økte bevilgninger må håndteres gjennom de ordinære budsjettprosessene. Dem ønsker jeg ikke å si noe om nå, men jeg er opptatt av at de ordinære budsjettprosessene også må gjelde Mattilsynet.

Arne Nævra (SV) [17:23:04]: Det blir ofte hevdet at vi har veldig god dyrehelse i Norge. Vi har også god dyrevelferd i Norge sammenlignet med andre land, også i Europa, er det vel lov å si. Det er jeg enig i. Samtidig blir det nå sagt at ved at vi går inn for disse forordningene og setter dem inn i norsk lovverk, vil vi få et bedre system enn vi hadde. Kan statsråden forklare de tilsynelatende motstridende synspunktene i det jeg nå sier: at vi har bedre dyrehelse i Norge enn i Europa, samtidig som de nye europeiske forordningene skal gi en bedre dyrehelse.

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [17:23:51]: For det første er det sant som representanten sier, at vi har veldig god dyrehelse i Norge i forhold til andre land. Det betyr ikke at alt er perfekt, men det betyr at i forhold til andre land har vi mye å bidra med. Det gjelder, som jeg også sa til forrige representant, antibiotikabruk, det gjelder selve standardene vi har, det gjelder veterinærtjenester, osv. Men det handler også om et kunnskapsgrunnlag som vi sitter på i vårt eget land. Når jeg sier at det vil gi bedre dyrehelse, handler det om at dette er regelverk som vi har hatt og forholdt oss til, og allikevel har klart å beholde vår nasjonale identitet innen den gode dyrehelsen. Det skal vi fortsette med.

Så har vi en mulighet, mener jeg, til å kikke utover vår egen grytekant og fylle opp med andre land. Vi som forbrukere krever etter hvert både viktig dyrehelse og mindre bruk av antibiotika, for det handler til slutt om god folkehelse.

Arne Nævra (SV) [17:24:54]: Jeg takker statsråden for svaret. Det gjør meg litt tryggere, men samtidig må jeg spørre helt konkret: Det ble nevnt mindre bruk av antibiotika i Norge enn i Europa, og i andre land for øvrig. Samtidig har vi omtrent salmonella-frie besetninger, som kan være et stort problem i utlandet. Så spørsmålet mitt er: Vil den nye forordningen kunne være et press på eller et krav til oss som gjør at våre gamle ordninger ikke kan beholdes på noe vis?

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [17:25:25]: Jeg mener at vår gode dyrehelse og vårt lave antall besetninger med salmonella, som blir slått hardt ned på, er et pre for det norske markedet – at vi har norskprodusert mat med den kvaliteten. Det tror jeg også vil være en kvalitet i internasjonal sammenheng, fordi folk og land og produksjoner ser til Norge og hvordan vi klarer å få det til. Hvorfor har vi færre dyresykdommer? Hvorfor klarer vi å få til det vi gjør? Så ja, jeg tror det er fullt mulig så lenge en klarer å beholde den velferden og den helsen på dyr og planter som er nødvendig for å ha den gode næringen som vi har innenfor landbruk.

Arne Nævra (SV) [17:26:16]: Jeg takker igjen for svaret. Det svaret jeg var ute etter, var om disse forordningene vil rikke ved det. Vil det rokke ved vårt gamle system på noe vis? Vil det sette noe press på oss for å liberalisere eller gjøre sånn at vi ikke kan bruke vårt gamle regelverk på et vis, og at vi har den, hva skal vi si, grønne øya i dette europeiske landskapet på den sektoren? Det er det litt viktig å få svar på.

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [17:26:41]: Jeg har jo sagt, også i min innledning, at dette er regelverk som har gjeldt lenge, og som nå er i en fornyet drakt. Det betyr at jeg tror det er fullt mulig å beholde det gode regelverket vi har på streng bruk av antibiotika, lav bruk av sprøytemidler og krav til dyrevelferd, nettopp med hensyn til kvaliteten i det som vi skal produsere i vårt eget land.

Presidenten: Replikasjonskiftet er omme.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 15.

Sak nr. 16 [17:27:12]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Hans Andreas Limi, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland om noen kjøretøytekniske forenklinger (Innst. 311 S (2020–2021), jf. Dokument 8:106 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen 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 seks 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.

Jonny Finstad (H) [17:28:03] (ordfører for saken): Komiteen har behandlet Dokument 8:106 S for 2020–2021, om noen kjøretekniske forenklinger, og jeg vil takke komiteen for samarbeidet.

Det er en samlet komité som har forståelse for at det for kjøretøyeier vil kunne være praktisk å få gjennomført EU-kontroll og ADR-kontroll samtidig ved et verksted. Det ble likevel ikke flertall i komiteen verken for å utrede eller delegere myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungebilverksteder. Det ble heller ikke flertall for å gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy. I komitébe-

handlingen ble det påpekt at foldbare side- og underkjøringshinder kunne være et godt alternativ.

Et flertall i komiteen derimot innstiller til Stortinget å be regjeringen utrede mulighetene for en forskriftsendring knyttet til endring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer.

Vi i Høyre stiller oss bak innstillingen og konstaterer at vårt og Venstres forslag om å utrede muligheten for å overføre myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder ikke oppnådde nødvendig flertall. Jeg tar opp forslaget fra Høyre og Venstre.

Presidenten: Representanten Jonny Finstad har tatt opp det forslaget han refererte til.

Kirsti Leirtrø (A) [17:29:50]: I representantforslaget fra Fremskrittspartiet, som er på tre punkter, ber de om at det blir delegert myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksted. De ber også om at adgangen til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy uten teknisk endring utvides til også å gjelde kjøretøy over 7 500 kg, og at det blir gjort unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy – altså veldig tekniske og detaljerte myndighetsoverføringer.

Statsråden har i sitt svar til komiteen skrevet at det er flere ulike hensyn som må vektlegges. Antallet kjøretøy som godkjennes til transport av farlig gods i Norge, er forholdsvis lavt. Dersom det skulle tillates at potensielt 2 000 ulike aktører skulle kunne utføre denne typen kontroll, ville det åpenbart ha vært utfordrende å sikre nødvendig kompetanse hos kontrollpersonellet og ensartet kontrollpraksis.

Arbeiderpartiet mener at det er en trygghet at Statens vegvesen er tildelt kontroll- og godkjenningmyndighet for ADR-kjøretøy som transporterer farlig gods, og ønsker at det også framover er de som skal ha denne kontroll- og godkjenningmyndigheten. Men vi er enig i at det kan være fornuftig å gjennomføre en utredning med tanke på en mulig forskriftsendring knyttet til endring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer. Vi står derfor bak komitéflertallets forslag, hvor Stortinget ber regjeringen om å utrede muligheten for en forskriftsendring knyttet til endring av tillatt totalvekt.

Arbeiderpartiet mener en bør avvente resultatet av det pågående arbeidet i UNECE og revisjon av ECE-regulativ 73 når det gjelder å gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder av N3G-kjøretøy. Det er av trafikksikkerhetsmessige årsaker viktig at så få kjøretøy som mulig er unntatt fra kravet om side- og underkjøringshinder.

Bård Hoksrud (FrP) [17:32:37]: Dette handler om å forenkle, gjøre ting enklere, og allikevel ivareta sikker-

heten og tryggheten på en god måte. Jeg registrerer at når det gjelder det med å se på adgang til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy uten tekniske endringer og utvide også til kjøretøy over 7 500 kg, så sier man at det er vanskelig, og at det er Autosys-systemet og andre ting som gjør dette trøblete. Jeg synes ikke det er gode nok argumenter, så jeg er glad for at Høyre og Venstre sier at de nå ønsker å utrede. Vi mener at man skulle sagt at dette er fullt mulig å gjøre, men vi kommer subsidiært til å støtte det forslaget, for det er litt bedre enn ingenting. Det er i hvert fall et oppdrag tilbake til departementet om å jobbe videre med det.

Så til ADR-kontroll: Jeg tror det finnes kompetanse som er like god eller kanskje til og med noen ganger bedre på de stedene hvor man faktisk kjøper disse bilene, og på de verkstedene som har disse bilene, for det er merkeverksteder, og dermed har man også mye kompetanse på det tekniske rundt de forskjellige bilene. Jeg registrerer at statsråden ønsker å videreføre monopolet, og at det fortsatt skal være kører og utfordringer med å få godkjent og få gjort de tingene man må med disse bilene.

Vi i Fremskrittspartiet mener det er fornuftig å gjøre dette på en effektiv og rasjonell måte, og vi mener at det ikke er noe problematisk å kunne klare å ha den kompetansen på mange av disse verkstedene. På samme måte som når det gjelder bil under 7 500 kg, vanlige personbiler, får man godkjent det hos verksteder som har den riktige godkjenningen. Det kunne man helt sikkert ha fått til når det gjelder ADR også, hvis det hadde vært vilje hos flertallet.

Jeg synes egentlig det vitner om at man har et flertall her som ikke vil, istedenfor å se på mulighetene for å kunne få til gode løsninger. Det spesielle er at hvis et verft bygger en svær båt til mange milliarder kroner, er det det verftet som godkjenner det, eller elektrikeren godkjenner når han har installert og gjort noe i et hus, eller den som bygger et hus, godkjenner når en har gjort det. Jeg tror det er fullt mulig å kunne gjøre det samme også når det gjelder denne typen biler. Det handler om sikkerhet og trygghet også på de andre områdene.

Når det gjelder unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder, ser jeg at argumentasjonen er at det er bekymring for trafikksikkerheten og mange ulykker. Det kunne vært interessant om statsråden da kunne sagt hvor mange ulykker det har vært med den typen kjøretøy, for meg bekjent har det vært svært få ulykker de siste årene, og jeg opplever at det er mer å finne problemer enn å løse ting og gjøre det enklere for folk og næringslivet.

Jeg vil ta opp de forslagene Fremskrittspartiet har fremmet, eller er sammen med andre om.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslagene han refererte til.

Siv Mossleth (Sp) [17:36:04]: I dag debatterer vi noen kjøretøytekniske forenklinger, og komiteen har i denne saken forståelse for at det kan være praktisk å få gjennomført EU-kontroll og ADR-kontroll samtidig, ved et verksted. I dag er det Statens vegvesen som er tildeelt slik kontroll- og godkjenningsmyndighet for kjøretøy som frakter farlig gods.

Senterpartiet mener det er en positiv forenkling for dem som må gjennomføre ADR-kontroll på lastebil, at en slik kontroll kan gjennomføres på godkjent tungbilverksted. Ettersom tungbilverkstedene gjennomfører EU-kontroller i dag, er det etter vårt syn mulig at de også skal kunne gjennomføre ADR-kontroll. De aktuelle tungbilverkstedene må selvfølgelig være skikket til å gjennomføre en slik kontroll. Det må også sikres at kravene følges, på samme måte som det gjøres for å sikre at de samme verkstedene følger de kravene som stilles for å gjennomføre EU-kontroll.

For Senterpartiet er det et viktig argument at tungbilverksteder har bedre geografisk spredning enn Statens vegvesens trafikkstasjoner. Det betyr at ved å legge ADR-kontroll til tungbilverkstedene vil det for mange lastebileiere bli kortere reisevei. Derfor er forslag nr. 2 riktig tilnærming til dette. Vi er også forslagsstillere på det, og det er tatt opp.

Men forslag nr. 4, om å gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshindre for N3G-kjøretøy, er Senterpartiet imot. Mange kjøretøy som klassifiseres som N3G, er ikke bare rene terrengkjøretøy. Det var en tragisk dødsulykke i 1967, hvor den kjente skuespilleren Jayne Mansfield omkom, som førte til regelen om underkjøringshindring. Dette hinderet er viktig å beholde for at ikke flere fotgjengere, syklist og motorsyklist skal havne under kjøretøy. Det kan føre til at forholdsvis små kollisjoner kan bli alvorlige ulykker. Problemet med side- og underkjøringshindre i terreng kan løses ved at det monteres foldbare side- og underkjøringshindre. Dermed kan kjøretøyet tilpasses kjøring i terreng når det er nødvendig.

Senterpartiet viser til at muligheten til å endre tillatt totalvekt for et kjøretøy uten samtidig å endre kjøretøyet teknisk og konstruksjonsmessig er gjort gjeldende for kjøretøy opptil 7 500 kg. Disse medlemmene mener at en tilsvarende ordning for lastebiler er mer omfattende, knyttet til bl.a. avgifter, førerkort og bruksområder. Derfor mener vi at forslaget må utredes.

Arne Nævra (SV) [17:39:22]: Det er jo åpenbart at ulykker med transport av farlig gods, ADR, kan få veldig store konsekvenser. Det er også derfor SV er veldig skeptisk til å liberalisere dette på noe vis. Fagområdet

er komplisert, og selv om noen private verksteder helt sikkert foretar reparasjoner, det gjør de jo, på disse ADR-kjøretøyene, er det noe annet å ha oversikt over ADR-regelverket og forståelse av risikoen rundt sånne transporter.

I dag er Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap fagmyndighet for ADR, og Statens vegvesen er utpekt som godkjenningsorgan for dette. Begge etatene mener altså at oppgaven bør ligge til offentlig myndighet.

SV vil derfor gå imot delegering av myndighet til private tungbilverksteder. Trygg Trafikk beskriver også at side- og underkjøringshindre er et viktig trafikksikkerhetstiltak. Mange kjøretøy klassifiseres som N3G, som også representanten Mossleth nevnte, ikke bare rene terrengkjøretøy. Dermed risikerer vi å få en forholdsvis stor andel av lastebiler i veitrafikken som ikke har underkjøringshindre, dersom dette forslaget vedtas – eller hadde blitt vedtatt. Konsekvensen kan bli at flere fotgjengere, syklist og motorsyklist havner under hjulene på tunge kjøretøy. Det kan som nevnt også føre til at forholdsvis små kollisjoner mellom lastebil og personbil blir til alvorlige ulykker. Det er fordi treffpunktet er i feil høyde, altså i hodehøyde.

SV mener det er stor fare for at forslaget, dersom det skulle vedtas, kan bety at ulykker blir mer alvorlige enn de hadde trengt å være, særlig for myke trafikanter. Derfor går SV imot dette forslaget, og vi vil også stemme imot flertallsforslaget som foreligger, og imot Dokument 8-forslagene fra Fremskrittspartiet.

Statsråd Knut Arild Hareide [17:41:37]: Eg har forståing for at det frå køyretøyeigar si side kan verke hensiktsmessig å gi godkjende tungbilverkstader myndighet til å utføre ADR-kontrollar. Men transport av farleg gods er risikotransport, og det er svært viktig at køyretøya tilfredsstiller dei særlege krava i ADR-regelverket. Det er avgjerande at etterleving av desse krava blir sikra gjennom kontroll av personell med ein særleg kompetanse.

Statens vegvesen utfører sånne kontrollar i dag. Dei har den nødvendige kompetansen og sørgjer for ein einsarta praksis. Talet på køyretøy som blir godkjende for transport av farleg gods i Noreg, er forholdsvis lågt. Dersom det blir tillate at potensielt 2 000 ulike verkstadar skal kunne utføre denne typen kontroll, vil det bli utfordrande å sikre og vedlikehalde nødvendig kompetanse hos kontrollpersonellet, og ikkje minst å sikre einsarta kontrollpraksis.

Spørsmålet om å delegere kontrollverksemda til køyretøyverkstader blei vurdert seinast i 2017 av Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap. Ny utgreiing må i så fall vurderast av Justis- og beredskapsdepar-

tementet og Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap, som er ansvarleg for regelverket.

Så til endringa som Framstegspartiet føreslår om at regjeringa skal sørge for at høvet til å endre tillate totalvekt for køyretøy utan teknisk endring skal utvidast til også køyretøy over 7 500 kg. Eg meiner ei slik løysing kan vurderast, men at ei eventuell endring må greiast ut nærmare, slik fleirtalet i komiteen tilrår i innstillinga. Dersom ordninga skal utvidast til òg å gjelde tyngre køyretøy, må dette greiast ut på ein skikkeleg måte. Statens vegvesen har skissert at det er mange tema og ulike regelverk som da må vurderast nærmare. Eg meiner tilrådinga til komiteen om å greie ut moglegheita for ei forskriftsendring er fornuftig. Avgjerda om eventuelle endringar bør ikkje forskoterast, men avvente resultatet av utgreiinga.

Eg har òg merka meg at Framstegspartiet vil at regjeringa skal gjere unntak frå hovudregelen om side- og underkøyringshinder for N3G-køyretøy. Omsynet til trafikksikkerheit tilseier at det ikkje bør gjerast slike unntak. Hensikta med kravet er å gi beskyttelse til sårbare trafikantar, som fotgjengarar, syklistar og motorsyklistar, mot risikoen for å kome inn under sidene på køyretøyet og bli fanga under hjula. Derfor meiner eg me ikkje skal ha ei endring her. Eg ser òg at komiteen viser til det arbeidet som no går føre seg i FN, og me bør avvente det.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [17:44:57]: Jeg registrerte at statsråden ikke svarte på spørsmålet som jeg stilte i hovedinnlegget mitt, så jeg stiller det konkrete spørsmålet til statsråden: Hvor mange ulykker har det vært med denne typen kjøretøy de siste årene?

Statsråd Knut Arild Hareide [17:45:13]: Da går eg ut frå at representanten viser til det som gjeld side- og underkøyringshinder. Me har i dag eit regelverk, og det er nettopp det regelverket som hindrar at me får ulykker. Så det interessante spørsmålet er: Kva ville skjedd om me hadde endra regelverket? Kor mange ulykker ville me da fått? Det sit ikkje eg med eit svar på. Og eg vil seie heldigvis, for viss me endrar det regelverket, vil jo risikoen for at det blir fleire ulykker, auke, og det er det som er bekymringa.

Så vil eg vise til at det no skjer eit arbeid i FN. Eg registrerer at òg fleirtalet i komiteen peiker på det arbeidet som skjer der, og eg synest det er naturleg at me avventar det før me gjer heilt spesifikke endringar i det norske regelverket. Den typen endringar bør i størst mogleg grad følgje internasjonale straumdrag, og dei bør vere einsarta.

Bård Hoksrud (FrP) [17:46:16]: Det er ganske mange allerede i dag som har denne muligheten, så det er ikke akkurat slik at det vil florere av veldig mange flere. Det hadde vært morsomt om statsråden kunne fortalt hvor mange ulykker det har vært med de bilene som har den muligheten i dag, men jeg har forståelse for det om statsråden ikke kjenner til det nå.

Jeg har likevel lyst til å utfordre litt på dette at statsråden sier at det er 2 500 verksteder som eventuelt skulle måttet ha denne godkjenningen, men det går jo an å finne løsninger som kanskje gjør at vi kan ha noen færre. Mener ikke statsråden at de som faktisk produserer disse bilene, kanskje har den aller, aller beste kunnskapen om hvordan man skal ha den rette tekniske tilstanden på den typen biler?

Statsråd Knut Arild Hareide [17:46:56]: Eg sa ikkje 2 500, eg sa potensielt 2 000 verkstadaktørar. Representanten Hoksrud viste i innlegget sitt til bl.a. verft og andre som gjennomfører vanskelege og krevjande kontrollar. Men det som er viktig, er at dei som gjennomfører den typen kontrollar, har kompetansen. Det er poenget. Det veit me at Statens vegvesen har i dag, og dei gjennomfører dette.

Det er òg interessant å vite at det i realiteten var to Framstegsparti-statsrådar som vurderte dette så seint som i 2017. Da sat det ein justisminister frå Framstegspartiet, og det sat ein samferdselsminister frå Framstegspartiet. Dei vurderte dette og sa at me ikkje bør gjere det, og eg er heilt einig i det dei to Framstegsparti-statsrådene konkluderte med i 2017.

Bård Hoksrud (FrP) [17:47:50]: Det er bra at statsråden passer på at tallene blir riktige. Det er 2 000, men det er jo slik at for at man skal få lov til å drive med kontroll av kjøretøy i dag og følge opp EU-godkjenning, må man ha kompetansen, og man må være godkjent. Det er jo fullt mulig å få samme type godkjenning her, men statsråden vil ikke svare på om han ikke ser at de bedriftene som driver med verkstedvirksomhet på denne typen kjøretøy, og som stort sett bare driver med det, kanskje har like god eller vel så god kompetanse som noen som skal dekke alle typer biler i et monopol som det Statens vegvesen er.

Statsråd Knut Arild Hareide [17:48:37]: Eg trur det finst betydeleg kunnskap, men ansvaret for dette regelverket er det Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap som har. Det er dei som sit med ansvaret, og dei er underlagde Justisdepartementet. Dei såg så seint som i 2017 på regelverket. Dei åtvara mot det, og regjeringa konkluderte på den bakgrunnen. Eg sit ikkje med nokon kunnskap for å overprøve det.

Eg trur det finst betydeleg kunnskap, og eg starta jo innlegget mitt med å seie at eg kan forstå tenkinga om at når ein skal gjennomføre ein EU-kontroll, så kunne det òg vore fornuftig å gjennomføre ein ADR-kontroll same stad, men eg har stor respekt for det sikkerheitsarbeidet som Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap gjennomfører, og eg har inga fagleg dekning for å overprøve deira faglege ståstad.

Siv Mossleth (Sp) [17:49:49]: Det er i tillegg til tunge tankkjørerøy et betydelig antall varebiler og lette tilhengere som trenger ADR-godkjenning, men ministeren vil ikke la flere aktører enn Statens vegvesen gjennomføre ADR-kontroll. Samtidig har regjeringa og Fremskrittspartiet bare bestemt å avvente den planlagte nedleggingen av 22 trafikkstasjoner. Senterpartiet har gått inn for å opprettholde trafikkstasjonene. Regjeringas intensjon om nedleggelse av trafikkstasjoner og å bare avvente planlagt nedlegging virker ikke beroligende. Når en ser disse momentene i saken, vil det ikke være fornuftig å få flere kontrollsteder, slik at tjenesten kan komme nærmere dem som trenger disse ADR-kontrollene?

Statsråd Knut Arild Hareide [17:50:41]: Eg trur nok at talet på trafikkstasjonar som me har i dag, og kontrollmoglegheita er ganske god. Stortinget har gitt tydelege føringar her om at ein ønskjer at det talet på stasjonar som me har i dag, skal liggje til grunn, og det held me oss til. Eg trur ikkje det er behov for å gjennomføre fleire kontrollplassar.

Når det gjeld ADR-kontrollar, er det Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap som sit med det ansvaret, det er altså ikkje Samferdselsdepartementet som sit med regelverket her. Eg trur me skal ha respekt for det sikkerheitsarbeidet som dei gjennomfører. Så er det sånn at eit fleirtal i salen i dag kjem til å peike på at dei ønskjer ei utgreiing. Det må da Justisdepartementet og direktoratet gjennomføre, og så får deira utgreiingsarbeid konkludere i det som er riktig. Det eg vil seie, er at det i alle fall ikkje bør gå ut over sikkerheita, og det håpar eg denne salen er samrøystes og einig om.

Siv Mossleth (Sp) [17:51:48]: Trygghet og sikkerhet er selvfølgelig veldig viktig.

Ministeren forholder seg jo egentlig ikke til det vedtaket som Stortinget har fattet. Flertallet i Stortinget, altså regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, har bare bestemt å avvente den planlagte nedleggingen. Ordene «avvente en planlagt nedlegging» høres jo – i et valgår – ut som skyving på en avgjørelse. Jeg ser jo at det har vært en forandring i denne saken, at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har begynt å nærme seg det utgangspunktet som Senterpartiet hele tida har hatt. Men hva er

grunnen til at man har brukt ordet «avvente», hvis det er slik som ministeren påstår at det forholder seg? Hvorfor har ikke stortingsflertallet slått fast at de skal bestå?

Statsråd Knut Arild Hareide [17:52:51]: Eg trur representanten Mossleth kan slappe godt av når det gjeld trafikkstasjonar og utviklinga vidare der. Eg trur stortingsfleirtalet har vore tydeleg på at me ønskjer den strukturen som ligg der i dag. Så må me alltid vere opne for endringar framover, og det vil òg kunne skje på dette området, men det ligg ingen planar om å endre det.

Eg har òg lyst til å seie at Statens vegvesen har gjort eit ganske godt arbeid med å effektivisere. Sjølv utan den strukturendringa som var tanken på eit visst stadium i prosessen, har dei gjennomført store effektiviseringar, med imponerende resultat, sjølv med den strukturen som ligg til grunn i dag.

Det skjer ei digitalisert endring, som gjer at me kan sjå endringar framover i tid, men no ligg den strukturen som er i dag, til grunn, og det er ingen planar frå mi side eller frå regjeringa si side om å endre den strukturen som ligg der i dag.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 16.

Sak nr. 17 [17:53:57]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder og om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Gisle Meininger Saudland, Bård Hoksrud, Morten Stordalen og Tor André Johnsen om nedskalering av Gartnerløkka og helhetlig samferdselsplanlegging i Kristiansand (Innst. 320 S (2020–2021), jf. Prop. 95 S (2020–2021) og Dokument 8:109 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen 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 seks 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.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [17:54:49] (ordfører for saka): Me behandlar i dag Prop. 95 S for 2020–2021, Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder, og representantforslag 109 S for 2020–2021, frå stortingsrepresentantane Gisle Meininger Saudland, Bård Hoksrud, Mor-

ten Stordalen og Tor André Johnsen, om nedskalering av Gartnerløkka og heilskapleg samferdselsplanlegging i Kristiansand.

I Prop. 95 S for 2020–2021 legg Samferdselsdepartementet fram forslag om delvis bompengefinansiering av fase 2 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. I fase 2 føreslår ein å prioritere utbygging av E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen. Utbygginga vil skje i regi av Statens vegvesen. Når det gjeld representantforslaget frå stortingsrepresentantane frå Framstegspartiet, om nedskalering av Gartnerløkka og heilskapleg samferdselsplanlegging i Kristiansand, gjeld det altså same vegstrekning som i proposisjonen, og komiteen valde difor å behandle desse i éi felles innstilling. Eg vil takke komiteen for godt samarbeid rundt desse to sakene.

Det blir fremja fire forslag i saka. Komiteens tilråding I blir fremja av Arbeidarpartiet, Høgre, Senterpartiet og Venstre, og komiteens tilråding II blir fremja av Arbeidarpartiet, Høgre, Senterpartiet, SV og Venstre. Eg reknar med at dei ulike partia vil gjere greie for sine forslag.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 er viktig for utvikling av eit robust vegsystem i Kristiansands-regionen, med samanhengande standard og auka satsing på kollektiv, sykkel og gange. Det gjev også betre tilkomst til ferjeterminal, jernbanestasjon, containerhamn, sentrum vest og til rv. 9. Det er lagt opp til anleggsstart for prosjektet våren 2021, og det er venta at prosjektet kan opne for trafikk i 2025. Prosjektet har ei økonomisk ramme på om lag 3,5 mrd. 2021-kroner, inkludert meirverdiavgift. Finansieringa er basert på bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg kjem all meirverdiavgift som staten refunderer til Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune for prosjekt og tiltak i pakka. Det er ein føresetnad at innkrevjinga skal skje i dei eksisterande bomstasjonane i Kristiansand.

Me er kjende med at Nye Vegar har i porteføljen sin å byggje ein ytre ringveg rundt Kristiansand sentrum, men Høgre er av den oppfatninga at det er to ulike prosjekt som skal løyse ulike utfordringar, og det er lagt til grunn at desse skal kunne gjennomførast uavhengig av kvarandre. Det hastar no med å løyse dei trafikale utfordringane for Kristiansand, og det blei komiteen og presentert for på komitéreise i Agder i januar 2019.

Avslutningsvis vil Høgre gjere det klart at ein sjølv sagt forventar at Statens vegvesen og Nye Vegar vil ha ein konstruktiv, god dialog i utbyggingsperiodane til desse prosjekta.

Kirsti Leirtrø (A) [17:58:01]: Denne bompengeproposisjonen omhandler fase 2, som er avgrenset til E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Kristiansand. Her er det

én årsdøgntrafikk på om lag 40 000 kjøretøy, og det er en betydelig køproblematikk. E18/E39 fungerer som både lokal, regional og nasjonal vei og er viktig for utviklingen av et robust veisystem i Kristiansands-regionen, med sammenhengende standard og satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det gir også bedre adkomst for ferjeterminal, jernbanestasjon, containerhavn, sentrum vest og til rv. 9. Prosjektet omfatter prioriterte løsninger for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressvei.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 ble vedtatt av Stortinget i 2009. En forlenging av bompengedokumentasjonen i påvente av fase 2 er gjort i tre stortingsvedtak de siste fire årene.

Arbeiderpartiet er veldig fornøyd med at fase 2 nå endelig kommer til politisk behandling i Stortinget. Vi forutsetter at eventuelle ubrukte midler fra samferdselspakkens fase 1 disponeres i fase 2 og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal også forpliktelsene knyttet til fase 1 følges opp i fase 2.

Vi har også forventninger til en snarlig framforhandling av byvekstavtale og at bompengedokumentasjonen og samferdselspakke fase 2 overføres til denne avtalen.

Vi viser også til dagens garantiordning og den belastningen det blir for fylkeskommunene, og legger til grunn at Stortingets vedtak om statlig bompengegaranti også vil gjelde dette prosjektet. Nå inngår prosjektet Ytre ringvei rundt Kristiansand sentrum i Nye Veier AS' portefølje, og vi forventer at det blir en god dialog mellom Nye Veier og Statens vegvesen, sånn at framkomligheten blir best mulig ivarettatt også i utbyggingsperioden.

Vi behandler samtidig et representantforslag fra Fremskrittspartiet om nedskalering av Gartnerløkka og om å legge det inn i Nye Veiers portefølje. Dette er vi i Arbeiderpartiet uenige i, og vi mener at Kristiansand og regionen rundt har ventet lenge nok på et vedtak om en helhetlig løsning for byen og regionen sin.

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [18:01:08]: I januar i år sto jeg sammen med kollegaer fra Fremskrittspartiet på E39 vest for Kristiansand og feiret at bompengedokumentasjonen var slutt. For en Fremskrittsparti-politiker var det nydelig å se 0 kr i bommen, men dessverre kunne samferdselsministeren love at gleden ble kortvarig, og at han ville fremme et forslag til ny bompengedokumentasjon i Kristiansand. Det har han gjort.

En verkebyll i Kristiansand er den mye omtalte Gartnerløkka, som vi behandler i dag. Det er altså et byutviklingsprosjekt, med tomtekjøp, flytting, bygging av nye gater, sykkelveier, rundkjøring osv., til 3,4 mrd. kr.

Det er mye penger, og mesteparten kommer til å bli betalt av bilistene. Men hva er det som gjør at så veldig mange i Kristiansand ønsker å dra i nødbremsen? Og jeg sier veldig mange, for det er ikke sånn at det er en bred lokal tilslutning til Gartnerløkka. Faktisk er Gartnerløkka på agendaen i et ekstraordinært bystyremøte i Kristiansand neste uke. Strengt tatt burde vi ha utsatt saken til de har behandlet den. Jeg tror ikke det kommer til å skje, men vi burde det for å få det riktig.

La meg forklare hva som er problemet med Gartnerløkka: I løpet av de neste årene vil det stå ferdig en firefelts motorvei både vest og øst for Kristiansand. Den bygges i rekordfart på grunn av Fremskrittspartiet og opprettelsen av Nye Veier AS. Når man kommer til Kristiansand, vil man bli møtt av anleggstrafikk midt i navet mellom E18, E39, Kristiansand sentrum og rv. 9 til Setesdal. Det er ingen mulighet for omkjøring, og beredskapsmessig er det et mareritt. Beredskapsansatte i fylkeskommunen har advart mot det. Lastebilnæringen vet ikke sin arme råd, og de har sagt det til sørlandsbenken mange ganger. Derfor er det ingen tvil om at man må gjøre flere ting. Man bør overføre Gartnerløkka til Nye Veier AS, sånn at de kan kutte kostnadene og se det i sammenheng med Ytre ringvei, som de har ansvar for å bygge. Så bygger man Ytre ringvei først, noe som gjør at man har en omkjørings- og avlastningsvei på plass før man setter spaden i jorda på Gartnerløkka, og så nedskaleres man Gartnerløkka siden mye av trafikken vil bli tatt av ringveien framfor Gartnerløkka, som ligger i Kristiansand sentrum. Til og med direktøren i Statens vegvesen har uttalt at man må bygge Ytre ringvei først. Men likevel tviholder Høyre, Kristelig Folkeparti og Arbeiderpartiet, med skiftende støtte fra Senterpartiet, på den dårlige gjennomføringsplanen av dette prosjektet, selv om det åpenbart finnes bedre måter å gjøre det på. Dette innrømmer til og med lokale stortingsrepresentanter fra noen av disse partiene, som sier at de ønsker at det var en annen rekkefølge på utbyggingen av dette.

Jeg er videre glad for at SV og Senterpartiet har kommet Fremskrittspartiet delvis i møte på noen punkt. Vi kommer subsidiært til å støtte forslag nr. 2, fra Senterpartiet, som i hvert fall er bedre enn ingenting, og forslag nr. 3, fra SV.

Til slutt vil jeg si at siden det har vært påske, vil jeg minne om fjellvettregelen om at det aldri er for seint å snu, og jeg håper at noen vil komme Fremskrittspartiet i møte i denne saken. Med det tar jeg opp vårt forslag i saken.

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

Bengt Fasteraune (Sp) [18:04:34]: Vi i Senterpartiet er fornøyd med at fase 2 av Samferdselspakke for Kristi-

andsandsregionen endelig kommer til politisk behandling i Stortinget. Vi er kjent med at det ikke har vært rett fram, men selv om det ikke har vært rett fram, må det etter hvert tas en beslutning.

Forslaget innebærer delvis bompengefinansiering av samferdselspakken. Prosjektet omfatter bygging av ny E18/E39 med nye kryss ved Vestre Strandgate, ferge-terminalen og rv. 9, del av ny havnegate med adkomst til containerhavn, prioriterte løsninger for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressvei. E18/E39 fungerer både som en lokal, regional og nasjonal vei. Utbyggingsstrekningen er om lag 1,4 km og har en økonomisk ramme på om lag 3,5 mrd. kr, som er en høy pris. Utbyggingen vil skje i regi av Statens vegvesen. Samtidig omhandler denne innstillingen et forslag fra Fremskrittspartiet om nedskalering av Gartnerløkka og helhetlig samferdselsplanlegging i Kristiansand.

Det er vedtatt å bygge en ytre ringvei rundt Kristiansand sentrum, et prosjekt som inngår i Nye Veier AS' portefølje. Vi forventer en god dialog med to statlige aktører, Nye Veier og Statens vegvesen, slik at framkomligheten blir best mulig ivarettatt i utbyggingsperioden.

Veisystemet mellom Gartnerløkka og Kolsdalen i Kristiansand har en årsdøgntrafikk på om lag 40 000 kjøretøy og er overbelastet i rushperioder morgen og ettermiddag. Det medfører forsinkelser på veinettet inn og ut av Kristiansand sentrum, for gjennomgående øst-vest-rettet trafikk på E18/E39 og for trafikken inn til Norge via ferger på E39. Få omkjøringsmuligheter gjør veinettet i Kristiansand sentrum svært sårbart for hendelser som trafikkulykker, uforutsett trafikkstans mv. Det er svært viktig å løse de trafikale problemene som Kristiansand har opplevd over lang tid.

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen er viktig for utvikling av et robust veisystem i Kristiansandsregionen, med sammenhengende standard og satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette må også medføre en snarlig framforhandling av byvekstavtale og at bompengoordningen og Samferdselspakke fase 2 overføres til denne.

I likhet med andre samferdselspakker eller byvekstavtaler belastes bilister for byutviklingsprosjekter og/eller tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Senterpartiet vil understreke behovet for kostnadskontroll og nøktern pengebruk når det kreves inn så mye bompenger i slike prosjekter. Innsparingene må medføre lavere bompengeavgifter. Det er viktig at E39 Ytre ringvei og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen ses i en sammenheng. Med ferdig utbygd Ytre ringvei blir det lavere årsdøgntrafikk og mindre behov for utbygging av prosjektet Gartnerløkka–Kolsdalen.

Vi fremmer vårt forslag.

Presidenten: Representanten Bengt Fasteraune har tatt opp det forslaget han refererte til.

Arne Nævra (SV) [18:08:11]: SV er enig med Fremskrittspartiet akkurat når det gjelder dette prosjektet, at det bør nedskaleres, men er uenig i at prosjektet skal overføres til Nye Veier. Så her skilles altså våre veier – eller «nye veier», om en vil.

Det er et enormt kostbart prosjekt, som bidrar til høyere bompengbelastning i Kristiansands-regionen – selvfølgelig gjør det det – og som åpenbart vil føre til trafikkvekst. Alt som gjør det lettere for biler å komme fram, gjør at en får trafikkvekst – det er elementær kunnskap i trafikkteori. Dette prosjektet er overdimensjonert og unødvendig, og det svarer ikke helt på de utfordringene som er i regionen. Nullvekstmålet, som jeg håper flertallet her i salen fortsatt holder fast ved, må ivaretas også i denne utbyggingen, og dersom eksisterende infrastruktur hadde blitt gjenbrukt, ville utslippene også kunne reduseres.

SV mener at de statlige bevilgningene i størst mulig grad må prioriteres til å legge til rette for bedre kollektivtilbud og lette framkommeligheten for syklist og gående, heller enn til motorveier. Det er en tendens i denne salen til å undervurdere sykkel og ganges betydning. Fortsatt er det sånn at sykkel blir undervurdert som transportmiddel, også i bynære strøk – nesten systematisk blir den undervurdert, også etter at elsykkelen har blitt født og er blitt tatt i bruk i stor grad.

Så en liten kommentar til slutt til representanten Meininger Saudland i Fremskrittspartiet, som hyller Nye Veier. Det gjør Fremskrittspartiet, det er på et vis et ektefødt barn av Fremskrittspartiet, og det som er litt tragisk, er at det er mange i salen som hyller Nye Veier. Også her blir det sagt: Det er Nye Veier som burde tatt over Gartnerløkka og tatt over denne utbyggingen, for de gjør det billigere. Jeg vil benekte at de kan gjøre det billigere i et område som dette. Det Nye Veier ofte gjør, er at de går på jomfruelig terreng, uten noen særlig hindre. De har altså ikke gamle infrastrukturer å ta hensyn til, som fordyrer kolossalt. Og hvis de får det til billigere, går det på bekostning av noe. Det har vi sett så mange ganger nå, men flertallet her i salen lukker øynene for det det går på bekostning av. Det er grunner til at de gjør det 15–20 pst. billigere i noen prosjekter. Jeg har påvist det mange ganger her fra talerstolen, sist på E18-prosjektet for kort tid siden.

Jeg vil ta opp SVs forslag.

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

Jon Gunnes (V) [18:11:24]: Gartnerløkka i Kristiansand tror jeg har vært til bry for mange, for å si det

sånn, ikke bare for dem som bor i den regionen, men for dem som har kjørt igjennom en eller annen gang. Det er en stor trafikkmaskin der i dag, og det er nesten utrolig at den ikke har vært bygd ut tidligere. Men det har vært mye tvil om bl.a. hvor ferja skulle ligge, kanskje den skulle flyttes, kanskje noen andre tiltak skulle gjøres – det har vært en voldsom debatt i Kristiansand om dette.

Jeg tror det er på tide. Med den løsningen som er der nå, er det faktisk et robust veisystem, med løsninger for sykkel og gange, for kollektivtrafikken og den enorme biltrafikken som går der. Så tror jo jeg at på sikt må ringveien bygges. Jeg skal innrømme at når jeg har jobbet med denne Gartnerløkka-saken sammen med Kristiansand Venstre, har vi vært veldig inne på om vi ikke kunne ha bygd den først – men det har jo vært i porteføljen til Nye Veier, og den har jo sitt eget liv, for å si det sånn – for å se hvilke effekter den kunne gi sett i forhold til Gartnerløkka.

Men jeg tror at det prosjektet som nå forhåpentligvis blir vedtatt i Stortinget, og som også følges opp ved at man ønsker å ha det i Kristiansand, er et godt prosjekt, med tanke på at man endelig får en god løsning for kollektivtrafikk, gange og sykkel. Biltrafikken må ned på sikt i Kristiansand uansett, for det er altfor mange biler som går igjennom, og ved enighet om en byvekstavtale er det helt klart at et nullvekstmål bør innføres i Kristiansand. Jeg tror man har et kjempepotensial når det gjelder både høyere vekst i sykkelbruken, og ikke minst kollektivtrafikken. Man skal være klar over at Kristiansand leder norgesmesterskapet i sykkelbruk for tiden. De har gått forbi Trondheim, og det liker ikke vi trøndere, så vi skal nok kjempe om å få det tilbake, men Kristiansand har helt klart et kjempepotensial, både at man ligger der man ligger, og med tanke på kollektivtrafikken. Det ser jeg fram til blir løst med Gartnerløkka, som et prosjekt som vedtas nå.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:14:27]: Dette er en gledens dag. Det har lenge vært et behov for å løse de trafikale problemene som Kristiansand og omegn har opplevd over tid. Med en årsdøgntrafikk, ÅDT, på 40 000 og en stadig betydelig overbelastning av trafikken, ikke minst i rushtid, viser det at det har vært et presserende behov som trenger en løsning. Det påvirker både den lokale trafikken og ikke minst gjennomgangstrafikken og fergeforbindelsene ut av landet. Med få omkjøringsmuligheter er veinettet i Kristiansand sentrum svært sårbart når det gjelder ulykker og andre hendelser, som flere allerede har vært inne på.

Det er et svært viktig prosjekt som nå endelig finner sin løsning. Det var en stor seier å få dette prosjektet inn i dagens NTP, for fire år siden. Det er derfor enda mer

gledelig at saken kan behandles i dag. Jeg vil gjerne minne representanten Meininger Saudland om at dette stemte også Fremskrittspartiet for i 2017, selv om de nå har valgt å snu. Det bør en legge merke til.

Utbyggingen vil bety mye for utviklingen av et robust veisystem i regionen. Innkjøringen til Kristiansand fra vest er en flaskehals, noe som er uheldig for miljøet, men også for framkommeligheten. Prosjektet innebærer en sammenhengende standard, flaskehalsene tas bort, men det blir også en økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det er flott med konkurranse, som representanten Gunnes minner om, og det er fint at Trondheim tar opp konkurransen med Kristiansand, men foreløpig konstaterer vi at Kristiansand leder. Ikke minst vil det gi en helt annerledes og forbedret adkomst til viktige knutepunkt, som jernbanestasjon, ferge- og containerhavner. Ferdigstillelse av Gartnerløkka–Kolsdalen vil bety svært mye, ikke bare for Kristiansand, men for hele landsdelen. La meg minne om at den er prioritert på topp fra Kristiansand og omkringliggende kommuner, sammen med Agder fylke.

Det har vært ulike meninger om prosjektet, det skal vi være enige om – størrelsen på det og rekkefølgen på utbyggingen. Ja, det fikk nok også betydning for valgresultatet i lokalvalget i Kristiansand i 2019. Det er ingen tvil om at det som vedtas i dag, er en helt nødvendig utbygging som må til for å løse mange av Kristiansands trafikale utfordringer. Når det gjelder prosjektet Ytre ringvei, er det et godt prosjekt, men det overflødiggjør ikke Gartnerløkka-prosjektet. Å hevde det er fullstendig skivebom. Derimot er det riktig at de samlet legger godt til rette for en helt nødvendig, framtidsrettet forbedring av trafikkmønsteret i Kristiansands-regionen. Vi er stolte av at det vi får til i dag, kan vedtas av et flertall her på Stortinget. Det er et stort framskritt for landsdelen, og det bygger landsdelen på en helt ny måte.

Per Espen Stoknes (MDG) [18:17:45]: Selv om jeg ikke kommer fra Agder, har det vært interessant å følge diskusjonen om Gartnerløkka i Kristiansand. Miljøpartiet De Grønne, SV og andre er mot utbyggingen fordi dette er et trafikkkøkende veiprojekt. Det er åpenbart at når målet er å bedre framkommeligheten, legger man til rette for mer bilkjøring, i strid med nullvekstmålet som Kristiansand og staten har forpliktet seg til. Gartnerløkka-prosjektet er ikke planlagt med kollektivfelt, og det viser klart hvilke interesser som er lagt til grunn når dette er planlagt. Det står også rett ut i proposisjonen:

«det er beregnet at prosjektet vil bidra til en svak økning i trafikken gjennom regionen.»

Fordi dette er et bevisst trafikkkøkende veiprojekt, blir det en fornøyelse for oss å stemme mot.

Samtidig er det andre partier, først og fremst Fremskrittspartiet, som er mot Gartnerløkka-utbyggingen fordi den er bompengefinansiert, og fordi de gjerne vil ha bygget Ytre ringvei. Ytre ringvei er imidlertid omtrent dobbelt så dyr som Gartnerløkka-prosjektet, minst fem ganger så lang og forutsetter lange tunneller og en ukjent mengde utslipp av klimagasser i byggefase. Ytre ringvei gir ingen – null – forbedringer for gående, syklende og kollektivtrafikken, og den skal også finansieres med bompenger. Man kan jo lure litt på Fremskrittspartiets prioriteringer her.

Miljøpartiet De Grønne kommer derfor til å stemme mot Fremskrittspartiets forslag om å overføre Gartnerløkka til Nye Veier AS. Dette skyldes både at vi ønsker å legge ned Nye Veier, og at vi ikke ønsker å hjelpe Fremskrittspartiet til å framskynde Ytre ringvei. Subsidiært vil Miljøpartiet De Grønne stemme for SVs forslag om nedskalering, men vi mener primært at prosjektet bør rykke tilbake til start dersom vi skal få et realistisk og framtidsrettet alternativ på bordet.

Noen legger vekt på at vakre Kristiansand har fortjent å få gjennomgangstrafikken ut av sentrum. Vi i Miljøpartiet De Grønne legger mer vekt på at vakre Kristiansand fortjener å få en framtid uten springflo og ekstremvær, og i klimakrisens tid er det rett og slett ikke forsvarlig å bygge enda mer ny og kapasitetsøkende motorvei rundt byen. Det tristeste med dagens proposisjon fra regjeringen er den gammeldagse tenkemåten. Ikke bare skal en finansiere et kapasitetsøkende motorveiprojekt igjen. Vi skal også opprette en bompengordning hvor stort sett alle pengene går til enda mer motorveiutbygging. Dette er ikke en framtidsrettet samferdselspolitikk.

Med det tar jeg opp forslaget til Miljøpartiet De Grønne.

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

Statsråd Knut Arild Hareide [18:20:50]: Eg er enig med dei som seier at dette er ein «gledens dag», og eg har lyst til å takke komiteen for eit veldig effektivt og godt arbeid. Det er ikkje så mange veker sidan Prop. 95 S kom til Stortinget, og me kan i dag vedta denne proposisjonen. Eg er veldig glad for at vi får eit fleirtal, og eg vil takke dei partia som stiller seg bak innstillinga, som seier nettopp det. Innanfor ei ramme på om lag 3,5 mrd. kr prioriterer me utbygging av E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og midlar til bl.a. tiltak for sykkel, gange og kollektivtiltak i Kristiansands-regionen.

Eg synest nesten det er litt rart å høyre at det er nokre som meiner at vi skulle vente enda lenger på dette prosjektet, som er så viktig. Eg vil vel seie at det sanneleg er på tide at vi får vedtatt dette, fordi E18/E39 Gartner-

løkka–Kolsdalen skal bidra til ein samanhengande standard og betre fordeling av trafikken i Kristiansand by og til og frå E18/E39. Prosjektet skal gi betre trafikkavvikling, spesielt i rushtida, betre tilgjengelegheit til ferjeterminalar, betre løysingar for kollektivtrafikk og sykkel-ekspressveg.

Det er viktig å løyse dei trafikale problema som Kristiansand over lang tid har opplevd. Gartnerløkka–Kolsdalen og Ytre ringvei er to ulike prosjekt, og det er lagt til grunn at prosjekta skal kunne gjennomførast uavhengig av kvarandre. Ytre ringvei ligg i Nye Vegar sin portefølje og vil prioriterast for utbygging i samsvar med selskapsmandat for prioritering av porteføljen. Prosjektet er førebels ikkje prioritert for utbygging.

Bygging av ringvegen vil føre mykje av gjennomgangstrafikken bort frå dagens trasé gjennom byen. Men E18/E39, slik det er i dag, vil framleis vere hovudveg mellom indre bydelar, til og frå sentrum, ferjehamner, jernbanen og containerhamna og for kollektivtrafikken.

Det vil framleis vere behov for ei kapasitetsforbetring i Gartnerløkka-krysset, sjølv om Ytre ringvei blir bygd. Kvadraturen i sentrum av Kristiansand er målpunkt for svært mange trafikantar.

Gartnerløkka-prosjektet er viktig for god byutvikling i Kristiansand, med løysingar for både gåande, syklande og kollektivtrafikken. Eg er derfor glad for at vi får vedtatt dette prosjektet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kari Henriksen (A) [18:23:55]: Statsråden er godt kjent med Arbeiderpartiets engasjement i denne saken og med vår utålmodighet for å få dette på plass og for å få det til å bli en god løsning som byen kan stille seg bak. Som representanten Leirtrø sa, har vi ventet lenge nok. Men nå blir det heldigvis en realitet. Det er vi svært glade for, og vi er også veldig fornøyd med statsrådens arbeid for å få dette på plass.

Jeg har lyst til å stille statsråden et litt hypotetisk spørsmål. Hvis Fremskrittspartiets forslag om at Nye Veier skulle overta porteføljen for Gartnerløkka, hvilke konsekvenser mener statsråden det ville ha fått for framdriften og trafikken i Kristiansand? Statsråden var så vidt inne på noe av det i sitt innlegg, men jeg vil gjerne utfordre ham på om han kan konkretisere litt hva han tenker om den løsningen.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:25:00]: Dette er jo eit hypotetisk spørsmål. Men det vil jo bety at me vil sette dette prosjektet ut i tid, utan at me veit når me vil kunne gjennomføre det. No står altså Statens vegvesen, som har jobba veldig godt med dette prosjektet, klare til å gå i gang. Det er eit godt prosjekt, det er eit heilskapleg prosjekt, og eg synest det er vanskeleg når ein

ser på trafikkutfordringane i Kristiansand, å gå imot dette prosjektet. Da viser ein ikkje god kjennskap til dei lokale forholda. Eg vil sterkt åtvare mot å gjere vedtak som set dette prosjektet i reell fare. Det handlar om tid, og, som eg sa, eg synest sanneleg det er på tide at me kjem i gang. Eg synest det er vanskeleg å forstå at nokon ønskjer ei ytterlegare utsettjing av eit så godt prosjekt, som eit stort fleirtal i Kristiansand og regionen ønskjer.

Kari Henriksen (A) [18:26:03]: Det var jo et opplysende svar for eventuelle kristiansandere som lytter til denne debatten – å høre at det da ville vært både skutt ut i tid og vi ikke ville hatt noen tidshorisont å forholde oss til.

Det har jo også tatt litt tid å få dette endelig avgjort, så jeg lurer på om statsråden også kunne si litt om hva det er som i disse siste omgangene har gjort at det faktisk har tatt så pass lang tid at vi er blitt veldig utålmodige i Kristiansand.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:26:45]: Det er eit stort prosjekt, og det er klart at det ikkje var heldig at me fekk ein mellombels stopp både i bompengar og i byutvikling. Det var ikkje mitt ønske. Likevel synest eg me no har fått ein god heilskap som sikrar framdrift. Eg synest òg det er viktig at me ser framover. Eg ønskjer at me skal få ein byvekstavtale for Kristiansand, og eg opplever at det er ein god dialog med Kristiansand for å få til det. Eg ser for meg ein fase 3 – det er fase 2 me vedtar her – og fase 3 bør vere enda meir ambisiøs for byutvikling og for utviklinga av Kristiansand, kombinert med ein byvekstavtale. Det vil vere min ambisjon, og eg opplever at det er Kristiansand klar for – den positiviteten til å tenkje byvekstavtale òg der. Og me legg jo i NTP nettopp planar i tråd med den visjonen eg presenterer no.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [18:28:01]: Som en ansvarlig statsråd regner jeg med at samferdselsministeren lytter til fagfolk når de kommer med innspill. Jeg vil lese et sitat:

«Ytre ringvei bør bygges først. (...) Det er et lite område som vil belastes med stor anleggstrafikk i lang tid og da bør man ta det i rett rekkefølge.»

Man skulle tro at sitatet var hentet fra lokalpartiprogrammet til Fremskrittspartiet, men det er det ikke. Det kunne ha vært det, men det er veidirektør Ingrid Dahl Hovland som uttaler det. Og det er ikke lenge siden, mange år siden. Hun sa det i forrige måned. Så spørsmålet mitt er: Hvorfor lytter statsråden mer til lokale Kristelig Folkeparti-politikere som vil bygge Gartnerløkka, enn til sin egen veidirektør, som så tydelig advarer mot det regjeringen nå gjør?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:28:54]: Som eg sa tydeleg, er dette to ulike prosjekt. Så kan det godt vere at viss me hadde planlagt, hadde me bygd ringvegen først – no er ringvegen ein del av porteføljen til Nye Vegar, og det er Nye Vegar som bestemmer når han kjem. Det veit ikkje eg. Eg ønskjer ikkje å forandre politikken knytt til Nye Vegar. Eg synest det Framstegspartiet har gjort, har vore fornuftig – å gi handlefridomen til Nye Vegar, og det forandrar den politikken. Eg er opptatt av å få gjort det som er nødvendig i Kristiansand. Det vil vere nødvendig både å få Gartnerløkka og på sikt ringvegen. Det eg har ansvar for, er å få gjort noko med Gartnerløkka. Det er det utan tvil behov for, og det trur eg representanten Meininger Saudland kjenner veldig godt til. Når han skal frå Oslo og heim til Flekkefjord, veit han om nokre av dei utfordringane som bl.a. Kristiansands-regionen opplever, ikkje minst i rushtida. Derfor er eg glad for at me får landa dette, og så får me følgje utviklinga til Ringvei 3. Det er Nye Vegar som har fått ansvaret for det prosjektet, og det ansvaret skal liggje der.

Bengt Fasteraune (Sp) [18:30:20]: Det er en interessant diskusjon, dette. Vi behandler nå egentlig to saker i denne innstillingen: Det er Gartnerløkka–Kolsdalen, som vi nå mest sannsynlig får besluttet å finne en løsning på, og så er det denne ytre ringveien, som også er dratt inn i diskusjonen. To statlige selskap – alle sier at dette må ses i sammenheng. Noen er veldig tydelige på at det ene prosjektet bør gjennomføres før det andre, men samtidig er det slik at med Nye Veier lever det da sitt eget liv, som representanten Gunnes sa. Det er egentlig ganske treffende sagt.

Dette er et byutviklingsprosjekt med kollektivtrafikk, sykkel og gange og mange andre gode tiltak for Kristiansand. Samtidig er det basert på bompenger. Hvis man ønsker å ha en kostnadskontroll, vil statsråden gjøre noe som helst for å koordinere disse prosjektene i tid og rom?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:31:22]: Eg deler den beskrivinga som representanten Fasteraune gir av prosjektet Gartnerløkka. Det er eit heilskapleg og godt prosjekt, og eg er sikker på at dersom Nye Vegar landar på utbygging av ringveg, vil det vere ei god koordinering mellom Statens vegvesen og Nye Vegar. Men eg trur at den arbeidsdelinga som ligg der, er klok, at Nye Vegar har fått ansvaret for Ytre ringvei, og at det er Statens vegvesen som skal ha ansvaret for Gartnerløkka. Eg kjem iallfall ikkje til å ta initiativ til å endre på det.

Det eg kan styre, og som eg meiner eg bør styre, er Gartnerløkka. Det er eit prosjekt som det vil vere behov for både om Ytre ringvei kjem snart, eller om det tar lengre tid før han kjem. Me veit jo at han ligg inne i porteføljen til Nye Vegar, så han vil jo kome. Og eg er sikker på

at når Nye Vegar bestemmer seg for ringvegen, så vil dei koordinere godt, slik at me får ei mest mogleg effektiv og optimal utbygging av begge prosjekta.

Arne Nævra (SV) [18:32:39]: Først må jeg si at det er jo ikke bare Arbeiderpartiet eller Kristelig Folkeparti som har kontakt med sine lokale representanter. Det har selvfølgelig SV også, og vi er et av de få partiene som er ganske enige horisontalt og vertikalt. Det er det jo ikke alle partier som kan si.

Men i alle fall vil jeg spørre statsråden om dette med trafikkvekst: Er statsråden enig i at dette prosjektet vil øke biltrafikken inn mot byen? I så fall, er ikke dette da i strid med den gode logikken vi har om nullvekstmål for biltrafikk inn til byen?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:33:24]: Det svarer me i realiteten på i proposisjonen; me seier at det er ein marginal auke gjennom dette prosjektet. Men det meiner eg det er behov for med dei trafikale utfordringane som er der. Derfor synest eg det er viktig at me får på plass ein byvekstavtale i ein region som ønskjer ein byvekstavtale, til å sjå heilskapen på ein betre måte. Me veit at me no har fått fire byvekstavtalar, med dei fire største byområda i Noreg, og det har vore ein stor suksess. Det eg opplever at Kristiansand seier, er at dei ønskjer å nå dei same målsettingane. Da meiner eg at me bør bidra til det, og det er det me legg opp til i NTP. Eg ser fram til ikkje minst å kome i gang med byvekstavtalar med Tromsø-regionen og med Kristiansands-regionen, dei to regionane som eg opplever no verkeleg er klare for å gå i gang med det. Og det som er kjekt å sjå, er den lokale entusiasmen som ligg til grunn for tenkinga rundt byvekstavtalar, bl.a. i Kristiansand og i Tromsø no.

Bård Hoksrud (FrP) [18:34:41]: Det er artig å høre at statsråden snakker om den «entusiasmen» som er lokalt, for jeg opplever vel ikke nødvendigvis at det er en jublende entusiasme hos alle. Mange er bekymret, spesielt næringslivet. Transportnæringen er bekymret for at man nå velger å gjøre dette, å gå for Gartnerløkka før man har bygd Ytre ringvei, og konsekvensene av det.

Hvordan ser statsråden på problematikken under utbyggingen når man nå først skal bygge ut Gartnerløkka, med tanke på den trafikken som skal gjennom og forbi, og da spesielt transportnæringen, som kommer til å stå mye i kø, kork og kaos under utbyggingen? Hvis man hadde tenkt og sett dette i sammenheng, og kanskje bygd Ytre ringvei først, kunne man faktisk sørget for å unngå det og på den måten både fått bedre trafikkflyt og fått mindre problemer for alle dem som bor langs veien, og ikke minst alle dem som er avhengig av å bruke veien.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:35:35]: Det er alltid slik at når me gjennomfører store prosjekt, er det nokre utfordringar mens me byggjer og arbeider, men det trur eg folk lever greitt med når dei ser at det kjem noko som er nytt, noko som er betre. I går hadde eg glede av å vere med på oppstart av Bjørum–Skaret, eit stort prosjekt på E16. Ja, det kjem til å vere utfordringar mens me byggjer, og mens me gjer eit arbeid der, men så veit ein at det blir betre. Det er akkurat det same eg trur folk i Kristiansand opplever no. Eg trur det hadde vore meir frustrerande for Kristiansands-regionen å vente og oppleve problem – utan at det vil bli betre. Dei veit at det dei neste åra kjem til å vere utfordringar, men dei veit òg at det kjem til å bli betre, at det vil løyse dei problema som er der i dag. Opplevinga mi er at når dei ser at dette går i riktig retning, så kan ein òg leve med nokre utfordringar undervegs, sjølv om det alltid er krevjande mens anleggsarbeidet går føre seg. Men når Gartnerløkka står ferdig, trur eg det vil fryde Kristiansands-regionen.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

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

Kari Henriksen (A) [18:37:00]: En partikollega av meg har omtalt Gartnerløkka som den gordiske knuten. Det var knuten i Zevs' tempel som ikke kunne knyttes opp før Aleksander den store kom og hogde den tvers av. Nå skal ikke jeg sammenligne verken samferdselsministeren eller ordføreren vår med Aleksander den store, men vi har i hvert fall fått løst en stor utfordring med dagens vedtak.

Gartnerløkka er blitt vanskeligere enn det burde være. La meg slå fast at Arbeiderpartiet i Kristiansand sammen med et bredt flertall, inkludert Fremskrittspartiet, har sluttet opp om denne politikken og stemt for løsningen helt fram til Fremskrittspartiet gikk ut av regjering og ga fra seg samferdselsministerposten – ja, jeg tror det var da. Å ha makt er ikke enkelt, det er helt tydelig.

Nå vil Fremskrittspartiet igjen ha oss til å tro på at de vil så mye mer enn det de fikk til i regjering. Det har aldri vært innbetalt så mye bompenger som med Fremskrittspartiet i regjering. Med Fremskrittspartiet i regjering har utgifter til byråkrati og administrasjon, også i samferdselssektoren, nådd nye høyder – og med en skattemopolitikk som gir enorme summer til folk som kan kjøpe seg kanskje en Porsche hvis de vil, mens vanlige folk, familier med barn og bruktbil, har fått skatteutt som ikke engang dekker økningen regjeringa har innført for barnehageplasser.

Arbeiderpartiet vil ha en rettferdig samferdselspolitikk og en politikk som gir bedre løsninger for folk. Det

er litt underlig at Fremskrittspartiet ikke lenger vil jobbe for en praktisk løsning som gir bedre framkommelighet for helt vanlige folk i Kristiansand.

Gartnerløkka er nemlig nødvendig for at vanlige folk i Kristiansand skal kunne slippe å stå timevis i kø i Baneheitunnelen fra Vesterveien til Bjørndalssetta, ja, ofte helt ned til Varoddbrua. Fremskrittspartiet vil at vanlige folk skal fortsette å stå i den køen på ubestemt tid. De vil at vanlige folk som tar buss og kollektivtransport, skal stå i den køen i enda noen år.

Det kan være at Nye Veier kan overta – eller Statens vegvesen, sånn som SV vil – men ikke de nærmeste årene. Det er bevilget penger til oppstart av Gartnerløkka, og skal vi nå vente på Ytre ringvei, vil det være for usikkert. Vi vil få flere år med stor belastning for folk som kjører bil, buss eller lastebil i Kristiansand.

La det ikke være tvil om at Arbeiderpartiet vil ha en ytre ringvei. Den må komme på plass, sånn at vi får et godt veinett rundt Kristiansand også. En forutsetning er at Statens vegvesen og Nye Veier samarbeider om planlegging og trafikkutvikling i byggeperioden, og at de har tett kontakt med Lastebileierforbundet for å unngå at nyttetrafikken får for store belastninger.

Norunn Tveiten Benestad (H) [18:40:12]: Gartnerløkka er navet på hele Sørlandet. Her møtes E18, E39, rv. 9, trafikken fra Østlandet til Rogaland, fra Setesdal til kysten, fra Europa til Sør-Norge. Gjennomgangstrafikken møter lokaltrafikken til alle byens hjørner. Biler, kollektivtrafikk, sykkel og gange, ferje og tog møtes i et trafikksystem som ikke er godt for noen, og utbedringen av Gartnerløkka kommer i tolvte time.

Disse planene har ligget på tegnebordet i en årrekke. I dag får vi nøkkelen til å komme videre. For de av oss som krysser Gartnerløkka daglig, som regel i rushtida, er dette en god beslutning. Sørlandet har sett at samferdselssatsingen under denne regjeringa har vært historisk, at infrastrukturen bygges ut i et høyt tempo, og at vi fornyer og forbedrer veisystemene våre til nytte for hele landsdelen. Dette prosjektet vil bidra til å sikre at Gartnerløkka som trafikknutepunkt får bedre løsninger for alle brukerne. Det vil tjene også kollektivtrafikken og de myke trafikantene. Ikke minst vil prosjektet gi en nødvendig opprydding og utbedring av sjøkanten på hele denne sida av Kristiansand, og det er bra.

Vi hører at det problematiseres at ikke Ytre ringvei bygges før Gartnerløkka. Ja, ideelt sett kunne kanskje flere ha ønsket det, dersom vi kunne gått tilbake i tid, til da planleggingsarbeidet startet. Det kan vi ikke. Nå har vi et gryteklart prosjekt med finansiering på plass, og da er det en dårlig idé å utsette Gartnerløkka i påvente av Ytre ringvei. Kristiansands-regionen trenger begge disse prosjektene, og de løser helt klart ulike utfordringer.

Vi må jo ha tillit til at Statens vegvesen og Nye Veier kan få etablert et godt samarbeid for gjennomføringen av prosjektene, og at de lager en god plan for trafikkavvikling og belastning på lokalmiljøet i byggeperioden.

Fremskrittspartiet mener at Nye Veier burde overta ansvaret for Gartnerløkka også. Men vi har hørt mer enn en gang at Nye Veier sier at deres viktigste bidrag er når de kommer tidlig inn i planleggingsfasen, fordi det er da så mange av premissene legges. Sånn vil det ikke bli om Gartnerløkka eventuelt skulle blitt overført til Nye Veier nå. Det vil bare bli en ny utsettelse på mange år – og fortsatt kø.

Jeg syns det er trist at Fremskrittspartiet, som har vært en viktig samarbeidspartner i samferdselssatsingen på Sørlandet, ikke støtter dette prosjektet. Men jeg er veldig glad for at vi nå, endelig, har kommet så langt at vi får nøkkelen til å komme videre med Gartnerløkka. Det haster for byens befolkning og for alle andre som bruker dette viktige trafikknutepunktet.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [18:43:16]: Debat-ten har vel gått omtrent som forventet. Jeg begynte med å si at Fremskrittspartiet feiret at det var null kroner i bommen i Kristiansand i januar, men at gleden ble kortvarig, da samferdselsministeren varslet at han ville fremme forslag om å gjeninnføre bompenger.

Jeg må også minne om at når man sier ordet «gjeninnføre», høres det ut som om det skal være det samme som var. Men det er det jo ikke. Sannheten er både at prisen vil øke, og at det vil bygges ut flere bomstasjoner i årene som kommer, i en ring rundt Kristiansand. Det betyr at alle – uansett om man bor i Kristiansand, utenfor, innenfor, skal forbi, bare skal besøke en tante eller kjøre innom – må betale, uansett midler, uansett om man er rik, fattig, gammel eller ung. Det er midt i koronakrisen, og når det er mange som er arbeidsledige, og det er mange som egentlig trenger en håndsrekning, er regjeringens håndsrekning å sende en bompengeregning til vanlige folk som ikke har noe annet valg enn å bruke bilen for å kjøre inn og ut av Kristiansand eller bare forbi.

Så blir dette med Gartnerløkka problematisert igjen. Jeg skal komme så vidt innom det nå helt på slutten. Man sier bl.a. at dette er navet hvor E39, E18, rv. 9, vei til sentrum møtes. Ja, det er det. Men det er nettopp derfor vi mener at en omkjøringsvei må på plass før man bygger der – sånn som lastebilnæringen sier, sånn som Fremskrittspartiet har sagt i årevis, og sånn som til og med vegdirektøren, altså direktøren i Statens vegvesen, selv sier det burde bli gjort. Men regjeringen lytter ikke til Vegvesenet; de lytter ikke til næringen. Dette har blitt et lokalpolitisk prestisjeprosjekt, og det synes jeg er leit.

Helt til slutt: Det snakkes om hvem som har stemt for og mot. Fremskrittspartiet var en del av regjeringen i seks år, og det var noen bompengeløsninger vi stemte for, men på samme måte som Kristelig Folkeparti og Høyre måtte sluke kameler og stemme for firefelts motorvei, som Fremskrittspartiet foreslo og ønsket, og som Fremskrittspartiet har vært alene om å ville bygge hele veien, måtte Fremskrittspartiet også inngå noen kompromisser i den tiden vi var i regjering. Jeg må også minne om at dette var et forlik i 2017, og det begynner å bli mange år siden. Det er ennå ikke blitt bygd, og det er ikke for sent å gjøre endringer i et prosjekt som vil bety en stor bomregning til vanlige folk – si nei til det store prosjektet og bygge Ytre ringvei først og få en fornuftig løsning som både næringen og vegdirektøren sier er best.

Sverre Myrli (A) [18:46:25]: Nå skal jeg starte med å være litt personlig, for i 1996, altså for 25 år siden, ble jeg politisk rådgiver da Sissel Rønbeck ble samferdselsminister. Da bestemte vi oss ganske fort for at vi måtte reise til Kristiansand – jeg tror til og med det var den første reisen den nye samferdselsministeren dro på – fordi det var betydelige framkommelighetsproblemer i og rundt den flotte byen på Sørlandet. Så vi var i Kristiansand og hadde svært interessante møter. Det var en hyggelig Høyre-dame som var ordfører, hvis jeg ikke tar feil, Bjørg Wallevik, og vi hadde møter med Kristiansand kommune og andre interessenter for å finne løsninger for å ordne opp i de trafikale problemene i Kristiansand. Det ble lagt fram en proposisjon for Stortinget, som ble behandlet her våren 1997. Da fant en altså løsningen med å bygge ut det som da het Bjørndalssletta–Gartnerløkka, hvor en fikk en løsning fra øst i byen, nærmere Varoddbrua, og inn mot sentrum, med ny bru over Otra og delvis tunnel under Baneheia. Det var et svært godt prosjekt, som var svært viktig for å løse opp i de trafikale utfordringene i Kristiansand. Det er 24 år siden Stortinget vedtok den utbyggingen. Den var viktig å få på plass, men alle har jo fulgt med på utviklingen og sett at det er behov for videre utvikling i Kristiansand.

Jeg må si at jeg reagerer litt på bl.a. siste taler og en del som nå framstiller det som at stortingsflertallet ikke lytter til lokale myndigheter og lokale interesser. Transportkomiteen har vært i Kristiansand på en reise i denne perioden der dette var ett av temaene, og jeg vil si det var unisont, helt entydig i de møtene vi hadde i Kristiansand, at Gartnerløkka må bygges ut. Så hvem er det som lytter og ikke lytter? Det er nå en interessant diskusjon. Vi stilte til og med spørsmål, for da var det klart at Nye Veier hadde overtatt Ytre ringvei, og da er en i den situasjonen at en ikke vet når Ytre ringvei skal bygges ut.

Det er jo Nye Veiers modell, de bestemmer den rekkefølgen og tidspunktet for utbygging. Det var like entydige svar tilbake, både fra Kristiansand kommune og fra fylkeskommunen: Vi kan ikke ta sjansen på å vente med å bygge ut Gartnerløkka. Så dette er et svært viktig prosjekt. Det er et viktig samferdselsprosjekt, og det er et viktig byutviklingsprosjekt.

Bård Hoksrud (FrP) [18:49:53]: Noen sa at Fremskrittspartiet vil at folk skal stå i kø. Nei, det vil definitivt ikke Fremskrittspartiet. Det er derfor vi vil bygge en skikkelig motorvei. Så selv om Arne Nævra sier at han er enig med Fremskrittspartiet her, tror jeg ikke vi er veldig mye enig, for å si det sånn, for vi vil bygge skikkelige veier, og vi vil bygge flere veier. Vi mener faktisk at det å bygge Ytre ringvei er viktig.

Det blir ganske spesielt å høre på representanten Henriksen når man prater om hvem som påfører vanlige folk avgifter og annet. I en sak for ikke veldig lenge siden var det vel slik at Arbeiderpartiet foreslo å øke CO₂-avgiften kraftig, noe som får konsekvenser for vanlige folk som ikke har råd til å kjøpe seg en elbil eller en nullutslippsbil, men som må bruke og kjøre gamle biler med høye bompengeutgifter gjennom bomstasjonene, som Arbeiderpartiet og flertallet stemmer for.

Jeg synes også man bør merke seg – og det tror jeg folk i Kristiansand bør merke seg – at man nå har en samferdselsminister som sier at han gjerne ser for seg den tredje pakken med mye byutvikling, byvekst osv. Da vet alle at man bør holde godt på lommeboken sin, for det kommer til å bli grisedyrt for vanlige folk. Sånn er det når man har et politisk flertall som synes at bompenger er det fint å bruke på noe helt annet enn veier – som kollektivtrafikk, sykkel og, som statsråden sa, også på byfornyning. Det betyr altså at det er andre som skal betale for noe som politikerne gjerne vil ha.

Det er en bekymring, men det som er hele grunnen til at vi er litt skeptisk, for å si det forsiktig, har bakgrunn i at man nå har et flertall som ønsker å lage mye trøbbel for mange i lang tid, og vi har en næring som er veldig, veldig bekymret.

Når representanten Tveiten Benestad sier at vi ikke ønsker å bygge ut vei, tror jeg ikke hun har lest forslaget som Fremskrittspartiet har fremmet, der vi er veldig tydelig på at vi ønsker å bygge vei, vi ønsker å bygge mer vei, og vi ønsker å bygge mye vei. Derfor tror vi det er smart å overlate det til dem som kan gjøre det kjapt og effektivt, og som sørger for at vi får mer vei for pengene, nemlig Nye Veier, det kan være en veldig god løsning. Det er noe av begrunnelsen for Fremskrittspartiets forslag i dag.

Jeg ser også at Venstre er veldig opptatt av nullvekstmålet, og det burde man være opptatt av.

Og til representanten Sverre Myrli har jeg bare lyst til å si, når man snakker om hvem som lytter og ikke lytter: Ja, det kan man sikkert diskutere, men kanskje man også burde tenke litt på hvem man lytter til og ikke lytter til. Jeg tror nok at i Kristiansand har man god dokumentasjon på at det er mange mennesker som er opptatt av bompengebelastningen, som flertallet her på tirsdag kommer til å stemme over, og at det er mye bekymring hos mange av innbyggerne som bor der og skal bruke den veien i framtiden. Derfor er Fremskrittspartiet for at vi skal bygge vei, og vi skal bygge mye vei – Arne Nævra – med fire felt, men vi skal bygge det uten bompenger.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [18:53:11]: Det tek tid å lande prosjekt, og historia om Gartnerløkka er ikkje unik. Det som Sverre Myrli sa og viste til, kan eg absolutt stille meg bak. Mange interesser vil kunne stå imot kvarandre, og det er ofte lange prosessar, men òg grundige utgreiingar bak.

Vedtaket frå bystyret i Kristiansand i 2015 viser at det berre var Miljøpartiet Dei Grøne som stemde imot detaljregulering for E18/E39 Gartnerløkka. Gartnerløkka blei òg omtalt i Meld. St. 33 for 2016–2017, Nasjonal transportplan 2018–2029, og låg inne med oppstart i første periode. Det er difor mange som har venta på dette, og at prosjektet no blir realisert, er kjærkome.

Ved overgang til fase 2 legg ein til grunn at eventuelle ubrukte midlar frå Samferdselspakke 1 blir disponerte i fase 2 og kjem i tillegg til ramma i fase 2. Tilsvarende skal forpliktingane knytte til fase 1 bli følgde opp i fase 2. Dette er eit prosjekt som løyser utfordringar, og som vil gje betre trafikkflyt, nye trygge løysingar for sykklande og gåande og ny tilgang til det viktige ferjeleiet. Det er i tillegg eit byutviklingsprosjekt, som er viktig for Kristiansand som regionhovudstad.

Framstegspartiet sitt forslag om å overføre prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen til Nye Vegar AS og å be Nye Vegar AS om å skalere ned prosjektet vil etter Høgre si oppfatning setje dei store trafikale utfordringane til Kristiansands-regionen på vent. Reguleringsarbeid og vedtak tilbake til 2015 vil igjen bli utsette. Høgre er oppteke av at no må ein få gjennomført dette prosjektet, som så mange har venta på i så mange år.

Representanten Meininger Saudland viste i replikkordskiftet til utsegn frå vegdirektør Dahl Hovland i Statens vegvesen, og det er i eit intervju i Fædrelandsvennen 3. mars. Det direktør Dahl Hovland òg seier i det intervjuet, er at Statens vegvesen er innstilt på å samarbeide med Nye Vegar om prosjektet. Og administrerende direktør i Nye Vegar AS, Anette Aanesland, uttaler til Fædrelandsvennen i dette intervjuet:

«Vi ønsker ikke å uttale oss om rekkefølgen. Prosjektene løser forskjellige behov, og trenger nødvendigvis ikke settes opp mot hverandre.»

Desse utsegnene frå leiarane i desse to organisasjonane viser vilje til nettopp å sjå moglegheiter for samarbeid.

Arne Nævra (SV) [18:56:09]: SV ønsker selvfølgelig ikke utsettelse på å løse problemene i Kristiansand, det skulle bare mangle. SV lokalt har jobbet lenge med denne saken også. Men hva gjør vi? Vi ønsker et helt annet prosjekt. Og da står vi, sånn som her i salen i dag: Skal vi stemme for et prosjekt som vi synes er feil, for ikke å utsette saken, eller skal vi svelge en hel haug med kameler og gå inn for det? Det er det som er dilemmaet. SV ønsker ikke en utsettelse av et sånt problem som det rundt Gartnerløkka – overhodet ikke. Vi ønsker et annet prosjekt, med et helt annet utgangspunkt enn det som ligger i proposisjonen.

Det vi ser, er at sånn som det foreligger nå, vil biltrafikken øke. En velger en løsning som ligner litt på E18 Vestkorridoren. Vi står i kø. Ok, hvordan skal vi løse det? Jo, da må vi bygge ut, ikke sant? Og så øker biltrafikken inn mot sentrum. Dette har vært den samme metoden helt siden krigen. Vi fortsetter. Vi stiller ikke de fundamentale spørsmålene om dette er rette måten å angripe på – det gjør vi ikke.

Så er det en ganske interessant sak rundt dette med Nye Veier. Statsråden sier nå: Nei, vi kan ikke angripe Nye Veier, og en vet ikke helt når de vil sette i gang med dette prosjektet sitt. Dette er ganske oppsiktsvekkende og ganske avslørende, men det er jo ikke overraskende, for stortingsflertallet har innrettet det sånn med Nye Veier at de har fått den genierklærte porteføljestyringen. Det er mange fordeler med det, det ser også SV veldig klart, og vi er også inne på det både når det gjelder Statens vegvesen og jernbaneutbygging. Men det er haker ved dette som er skremmende avslørende akkurat i denne saken: Når en statsråd ikke kan påvirke rekkefølgen av to utbygginger som det er så sentralt å se i sammenheng, har vi på en måte avvæpnet en statsråd. Vi har avvæpnet de politiske myndighetene fra å ta grep i viktige samfunnsproblemer. Det er det vi faktisk har gjort. De sidene av saken ber jeg de stortingsrepresentantene her i salen som hyller Nye Veier og det systemet, sette seg ned og tenke over. Det er blitt en slags ny liten stat i staten, med sitt eget liv, og som vi ikke helt klarer å styre. Var det sånn det egentlig var tenkt når viktige samfunnsproblemer står på spill?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:59:03]: Jeg gir gjerne honnør til Fremskrittspartiet for at de sto bak og kjempet fram dette med etablering av Nye Veier. Det har vært en revolusjon innenfor veiutbyggingen, og vi

har stått sammen med Fremskrittspartiet om det. Men når en husker etableringen av Nye Veier, var det etablerert nettopp for å kunne bygge sammen regionsenter. Det var stamveier en skulle konsentrere seg om. Så forslaget i dag om å legge Gartnerløkka, et stort kryss midt i en forholdsvis stor by, inn i porteføljen til Nye Veier bryter jo med hele den bærende ideen om hva Nye Veier skulle være. Jeg må si jeg er veldig forundret over at Fremskrittspartiet velger den typen prosjekter som portefølje for Nye Veier. Da kunne en iallfall ha gjort det, og gitt det til kjenne, da en lagde porteføljen til Nye Veier, og samtidig lagt inn Gartnerløkka i NTP-en i 2017. Det valgte en ikke å gjøre.

Så har det kommet argumenter som at utbyggingen skaper problemer for næring, for trafikanter osv. Selvfølgelig gjør den det. Jeg kjører strekningen Lyngdal–Kristiansand nokså ofte. Jeg kjører gjennom fem ekstra rundkjøringer nå fordi de bygger denne stamveien. Det er kjempeflott. Det skjer noe. Vi får en framtidsrettet vei. Sånn er det ved enhver utbygging. En kan ikke skjerme seg mot konflikter eller problemer underveis når en skal gjøre så store grep som en her må gjøre.

Så synes jeg det er veldig betenkelig når en sier at en ønsker å bygge ut stamvei eller bygge ut trafikkmonster og gi bedre framkommelighet i en landsdel, at en velger å gå imot det prosjektet som står som nummer én fra en samlet landsdel. Da viser det at en setter andre hensyn framfor gode trafikale løsninger. I denne saken er det ikke tvil om at Fremskrittspartiet har vært tydelig på at det er rene partitaktiske hensyn som handler om nei til bompenger, framfor å gi landsdelen gode, trafikkrettede løsninger som sparer liv, og som sparer klimaet. Jeg synes en skal være så ærlig å si det. Jeg vil gjerne håpe at Fremskrittspartiet også kan være ærlig på dette framover, sånn at vi kan se hvem det er som virkelig tar hensyn til de trafikkutfordringene vi har, og finner løsninger innenfor de rammer som vi har til disposisjon til dette formålet framover.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her gjeninn tatt presidentplassen.

Kari Henriksen (A) [19:02:02]: Jeg har bare lyst til å knytte noen kommentarer til dette med samarbeid mellom Vegvesenet og Lastebileierforbundet, for det er klart at det er en viktig problemstilling at en skal ha nyttetraffic under byggeperioden som får minst mulig konsekvenser, som jeg også var inne på i mitt tidligere innlegg. Jeg synes det er veldig gledelig, og derfor har jeg lyst til å dele det med Stortinget også, at Kristiansands næringsforening har tatt initiativ til et pågående samarbeid med Vegvesenet om nettopp hvordan byggeperioden kan gjennomføres så skånsomt som mulig, og med færrest mulig hindre for nyttetraffic. Lastebileierfor-

bundet er invitert med i denne prosessen, og det er et veldig godt utgangspunkt.

Så er det snakk om at en vil utsette. Det som er realiteten i en utsettelse, er at det blir kø over mange år. Det som er alternativet hvis en utsetter, er helt i det blå. Statsråden svarte på mitt spørsmål at en ikke kan si noe om når det kan bli gjennomført, eller om en slutt dato eller en start dato, og en vet heller ikke om en kan få prioritert det opp i Nye Veier. Derfor er det forslaget et utopisk forslag som ikke er til gagn for Kristiansands befolkning. Noen ganger er det viktig å være pragmatisk for at også kristiansandere skal få bedre flyt i trafikken. Å stå i kø er dårlig for klimaet, det er dårlig for utslipp, det er dårlig for helsa til folk som bor i Kristiansand, og det er også dårlig for kollektivtrafikkens framkommelighet. Nå står altså bussene i de samme traseene og venter på å komme fram, og det er ikke en god løsning.

Til slutt litt om Fremskrittspartiets argumenter: Det er nesten som om de har glemt at de har hatt samferdselsministeren og innflytelse i regjering i syv år. Ytre ringvei er ikke noe som har kommet og noen har funnet på nå i 2021, den har vært på bordet i lang tid, den også, og en har prøvd å finne traseer. Jeg har ikke hørt at det har vært nevnt noe tidligere fra noen representanter fra Fremskrittspartiet om at her burde vi se noe i sammenheng. Nei, det har vært stemt for alt det som har ligget på bordet knyttet til Gartnerløkka, og det er realiteten. At Fremskrittspartiet håper å skåre poeng på dette fram til valgkampen, det skjønner jeg, men når de hele tida framholder at prosentvis oppslutning er en betingelse for prosentvis gjennomslag i en regjering, virker det nesten som om de ikke er interessert i å få innflytelse.

Norunn Tveiten Benestad (H) [19:05:19]: Jeg tror ikke jeg har sagt at Fremskrittspartiet ikke vil bygge vei, slik det ble referert til av representanten Hoksrud. I så fall beklager jeg det. Men det jeg har sagt, og som jeg mener, er at jeg synes det er synd at de ikke støtter dette prosjektet. Det viktige med dette prosjektet er hva det vil bety for regionen vår. Vi vil få bedre trafikkflyt med fire felt enn med tre, som i dag. Vi vil få en ny og bedre atkomst til Havnegata. Vi vil få nye, tryggere løsninger for syklende og gående, og vi vil sikre framkommeligheten til kollektivtrafikken på en bedre måte. Vi får en ny atkomst til ferjene, slik at vi unngår at europatrafikken kjører seg fast i første rundkjøring når de kommer til landet. Ferjekaier vil kobles til jernbanenettet, og det vil gi andre muligheter for å koble til jernbanen nedover i Europa. Og vi får ryddet området langs sjøkanten i denne delen av byen.

For vår region har det stor betydning at prosjektet kommer endelig på plass nå. Og for de av oss som har fulgt denne saken i mange år, må jeg si at det framstår

som noe underlig med Fremskrittspartiets snuoperasjon den siste tida.

Da reguleringsplanen for Gartnerløkka ble behandlet i Kristiansand bystyre våren 2015, stemte Fremskrittspartiet for planen. Da forelå det tre kostnadsalternativer, og Fremskrittspartiet stemte for den valgte modellen, det som var en mellomløsning, og som ble valgt. Vi har hørt flere ganger nå at Solvik-Olsen var ansvarlig for den forrige NTP-en, og at Fremskrittspartiet også var med på å fremme Gartnerløkka-prosjektet.

Det er riktig at vi ved lokalvalget i 2019 så at motstanden mot prosjektet økte. Noen mente det var for stort. Noen mente Ytre ringvei måtte bygges først, andre var generelt mot prosjekter som ville kreve bompenger. Men det bildet som ble skapt, var at Gartnerløkka ville bli dyrt for bilistene, mens ringveien ikke ville kreve bompenger. Slik er det ikke. Ytre ringvei kommer også med bompenger. Det er ingen som liker bompenger, men det er en forutsetning for å få realisert prosjektet som Statens vegvesen nå sier er gryteklart. Da kan vi ikke gå tilbake til start og starte en ny og krevende planprosess med usikkert resultat og tidsperspektiv.

Det har også vært referert til artikkelen i Fædrelandsvennen med vegdirektørens utsagn, og som saksordfører Solveig Sundbø Abrahamsen refererte, ble det også sagt mer, og det gikk der tydelig fram at vegdirektøren mente at man måtte få til et godt samarbeid om gjennomføring av de to prosessene. Det må vi kunne stole på.

Det er heller ikke sånn at alle fasene i prosjektet innebærer like stor belastning på trafikkflyten og lokalmiljøet.

Sverre Myrli (A) [19:08:26]: Representanten Hoksrud er ikke helt etterrettelig når han gjengir medrepresentantene sine. Jeg har overhodet ikke prøvd å skjule at det er ulike oppfatninger om vegutbyggingen i Kristiansand – overhodet ikke. Jeg var i Kristiansand under kommunevalgkampen i 2019, og jeg vil si at det virkelig var fyr i debatten lokalt. Så det vil jeg ikke underslå, det er ulike oppfatninger.

Jeg har sett hva Norges Lastebileier-Forbund har uttalt. Det er svært interessant, og de har satt fingeren på hva som skjer med omkjøringsmuligheter når en skal i gang med utbyggingen på Gartnerløkka. Det er interessante tilbakemeldinger. Men fra det til å komme i en situasjon der kanskje utbyggingen på Gartnerløkka blir utsatt i mange år – ja, da er vi over i en ganske annen situasjon, og der er tilbakemeldingene fra kommunen, i hvert fall flertallet i kommunen, entydige: Vi kan ikke vente med den utbyggingen, vi må komme i gang.

Dette er samferdselspolitikk, og det er bypolitikk. Lokalt ønsker en å ha mindre biltrafikk i sentrum. En

jobber for å få på plass mer sykkel, gange og kollektivtrafikk, og jeg vil si at det er svært viktig å få på plass en byvekstavtale for Kristiansands-regionen. Det er jo en sammenheng i alt dette.

Men jeg må også si til Hoksrud og Fremskrittspartiet, og Hoksrud var til og med statssekretær i Samferdselsdepartementet: Ytre ringvei ble lagt i porteføljen til Nye Veier. Da måtte en skjønne at en kunne komme i den situasjonen som en nå er i, at det ikke er samkjøring mellom et prosjekt som Statens vegvesen skal bygge, og et som Nye Veier skal bygge. Det er jo hele tankegangen med Nye Veier at de selv skal styre prosjektene sine og utbyggingsrekkefølgen. En kunne kanskje sagt som Fremskrittspartiet foreslår, at ja, da kan vi også legge Gartnerløkka til Nye Veier. Men resultatet av det er jo at da vil en heller ikke kunne si noe om når Gartnerløkka blir utbygd! Det er utfordringen.

Jeg gjentar igjen: Arbeiderpartiet og jeg mener at det er svært viktig å fortsette det gode arbeidet som er gjort for å finne løsninger på de trafikale utfordringene i Kristiansand. Det er svært viktig at vi fortsetter med utbyggingen, og det er ingen løsning å utsette utbyggingen. Derfor er det også et dårlig forslag at Gartnerløkka–Kolsdalen skal legges over til Nye Veier, slik Fremskrittspartiet argumenterer med. Nei, nå må vi komme i gang. Det er store utfordringer, og utbyggingen er sterkt etterlengtet lokalt.

Statsråd Knut Arild Hareide [19:11:45]: Representanten Hans Fredrik Grøvan sa det veldig godt: Dette er regionens prioritering nummer éin. Derfor er eg glad for at det er eit så breitt fleirtal som sluttar opp om framlegget frå regjeringa. Det er likevel litt forunderleg å høyre at det er såpass mange som likevel vil at dette prosjektet ikkje skal kome – når det er ei så tydeleg prioritering lokalt.

Grunnen til at eg ville kommentere dette, var at representanten Arne Nævra sa at eg som statsråd var avvæpna. Eg trudde ikkje det at eg blei avvæpna, var noko stort problem for SV. Men paradoksalt nok kjenner eg meg langt frå avvæpna knytt til Nye Vegar, som leverer prosjekt med lågare kostnader enn me hadde føresett. Er det eit område eg kan kjenne meg avvæpna på, er det faktisk på jernbanesida, der eg leverte 6 mrd. kr ekstra i budsjettet for 2021, berre for å oppleve å ta ut kostnadsauken, ikkje nye prosjekt. Der kan me kjenne på det. Eg trur at det å ha ein politikk der «fagfolka» styrer meir og legg føringar, ikkje nødvendigvis er negativt for utviklinga.

Så seier representanten Bård Hoksrud at byvekstavtaler er så krevjande for Kristiansands-regionen. Eg forstår Kristiansands-regionen, som ønskjer dette. Det som da representanten Hoksrud átvarar mot, er det som

Framstegspartiet har gjennomført i Oslo-regionen, i Bergens-regionen, i Stavanger-regionen og i Trondheims-regionen. Det har gitt milliardsummer til disse regionane og er med på å sikre ei positiv utvikling. No ser Kristiansand at dette fungerer, dette er eit verkemiddel dei òg ønskjer seg. Eg er einig med dei som seier at det hastar å få byvekstavtaler òg i Kristiansand. Eg kan seie at Kristiansand og Tromsø er dei prioriterte områda eg meiner me bør jobbe vidare med, for det heng nett-opp saman.

Eg ser fram til dei vurderingane Nye Vegar gjer knytte til ringveg rundt Kristiansand. Det er uansett to prosjekt me treng, men eg trur me skal stå på modellen bak Nye Vegar – han har vore ein suksess. Eg ønskjer faktisk å knyte den suksessen òg opp til jernbaneutbygginga, noko eg deler med Arne Nævra. Eg håpar nokre av dei same verkemidla kan kome òg jernbanen til gode.

Bengt Fasteraune (Sp) [19:15:05]: Jeg vil bare presisere at vi støtter dette prosjektet. Vi sier nei til at Nye Veier skal overta prosjektet Gartnerløkka. Hvorfor gjør vi det? Det er fordi vi ikke vet når dette kan skje, når Nye Veier gjennomfører den delen av porteføljen sin.

Samtidig mener vi det må være et minimum når man gjennomfører et så stort prosjekt, eller to så store prosjekter, i Kristiansand, og det er bestemt at de skal gjennomføres når dette vedtaket er fattet, at noen klarer å koordinere dette. Det må være et minimum at man klarer å forlange det. Det er det vi fremmer i vårt forslag, dette må samordnes.

Så refererer man da til to direktører, som sier at dette prosjektet kan de gjennomføre uavhengig av det andre prosjektet. Så sier den andre at dette prosjektet, som ikke jeg er ansvarlig for, burde vært bygd først. Da må noen gå inn og styre det. Det mener vi er et minimum.

I Senterpartiet er vi prinsipielt imot at byutvikling ukritisk skal finansieres av bompenger – det er vi prinsipielt imot. Det hadde vært mye mer ryddig å kalle det noe annet og finansiere det på en annen måte. Det er nemlig slik at når sånne prosjekter blir bygd ute i distriktene ellers, blir enhver gang- og sykkelvei, ethvert fortau og enhver ekstra bro skrelt bort for å få redusert kostnadene med denne 20-prosenten. De blir skrelt bort, det er ingen som diskuterer slike løsninger.

Summen er 3,5 mrd. kr. Det er tre ganger så mye som det ligger inne i NTP-en for å utbedre rv. 3 fra Tynset til Elverum, eller rv. 15 fra Strynefjellet og ned til Otta. Det er mye penger, og da må det være et minimum at vi fra Stortingets talerstol kan si at disse prosjektene skal koordineres. Man skal få kostnadene ned. Når jeg har hørt på denne debatten, er det akkurat det det dreier seg om: Hvor mye skal vi legge inn i dette prosjektet – som

folk skal finansiere med bompenger? Det må det være lov å spørre om. Men jeg gjentar det jeg sa i starten: Vi støtter dette prosjektet, for nå må vi en gang bli ferdig.

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

Gisle Meininger Saudland (FrP) [19:18:22]: Helt kort: Det har kommet fram en del interessante ting i debatten. Både fra Høyre og fra Arbeiderpartiet er det fra talerstolen i dag sagt at dette er et byutviklingsprosjekt. Ja, der kom jammen katta ut av sekken, for det er det man har fryktet lokalt: at det er et byutviklingsprosjekt, ikke et veiprosjekt, og at bilistene skal være med og betale for alt annet enn vei.

Det blir også sagt at det har en trafikk sikkerhetsdimensjon, og at det fører til lavere klimagassutslipp. Jeg kan ikke skjønne at Gartnerløkka fører til lavere klimagassutslipp. Statsråden innrømte jo at det kommer til å øke biltrafikken, og ifølge NTP har det heller ikke noen særlig trafikk sikkerhetsdimensjon.

Det jeg hadde lyst til å stille spørsmål om helt til slutt, er: Hva nå hvis bystyret i Kristiansand neste uke fatter et annet vedtak, hva gjør vi da? Tar vi opp saken igjen, eller sier vi at vi skal bygge uansett hva de bestemmer seg for lokalt? Neste uke er dette på sakskartet der, og vi bør være samstemte med dem som sitter lokalt.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 17.

Sak nr. 18 [19:19:32]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Solveig Horne, Terje Halleland og Roy Steffensen om tilslutning til forskuttering av prosjektet E39 Hove–Osli og om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø og Torstein Tvedt Solberg om å legge til rette for forskuttering av utbyggingen av E39 Hove–Osli (Innst. 310 S (2020–2021), jf. Dokument 8:112 S (2020–2021) og Dokument 8:113 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen 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 seks 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.

Jon Gunnes (V) [19:20:36] (ordfører for saken): Da beveger vi oss litt vestover og litt nordover, men vi er på samme veinummer, E39. Vi begynner å nærme oss Sandnes og Stavanger, og vi snakker om et veistykke fra Ålgård i Gjesdal til Hove i Sandnes, som egentlig er et veistykke som ligger innenfor byvekstavtalen til Nord-Jæren, og det er slik man har ønsket at den utbyggingen skal organiseres. Utbyggingen er delt opp i tre delstrekninger, og det er den ene delstrekningen som styringsgruppen for denne bymiljøavtalen ønsker en forskuttering av, så de kommer i gang med den. Den er ferdig regulert, og de vil gjerne få lov til å forskuttede den, slik at de får bygd den ut, for det er stor entusiasme for å få til den veistrekingen, og det er et stort behov der. Ikke minst er det også i representantforslagene referert til at det er stort behov for ny aktivitet i området, og det er noe vi lytter nøye til i disse koronatider, for aktivitet må vi ha, også innenfor anleggsbransjen.

Det viktigste er selvfølgelig at det skal bygges et veiprosjekt, men det er ikke helt beint fram. En forskuttering krever, får vi opplyst av samferdselsministeren, at man må ha et nytt vedtak i Stortinget, for vi har gjort et vedtak tidligere for dette året i statsbudsjettet om at forskuttering ikke skulle finne sted. Flertallet ønsker at man skal få lagt fram en sak fra statsråden og departementet på at man skal godta denne forskutteringen på strekningen Hove–Osli.

Det er altså flertall for dette prosjektet, og det har vært flott å samarbeide med alle i komiteen. Et mindretall, SV, er imot at man forskutterer denne veistrekingen, og de kommer sikkert tilbake til sitt forslag under behandlingen. Jeg tror det er viktig for entusiasmen på Nord-Jæren å få bygget dette prosjektet. Det er det viktigste med hele saken.

Øystein Langholm Hansen (A) [19:23:55]: Det var faktisk med litt vantro jeg fikk beskjed fra Arbeiderpartiets ordførere på Nord-Jæren og fylkesordføreren i Rogaland om at de hadde fått et negativt svar fra Samferdselsdepartementet på henvendelse om å forskuttede arbeidet med strekningen E39 Hove–Osli, en henvendelse som var begrunnet i et enstemmig vedtak i styringsgruppen for miljøpakken på Nord-Jæren. Avslaget kom allerede tre dager etter at departementet hadde fått henvendelsen fra styringsgruppen.

Sett i ettertid og i etterkant av framlagt forslag til ny NTP for 2021–2033 er det uforståelig at et slikt avslag ble sendt. Forslaget til ny NTP måtte på dette tidspunktet vært ferdig behandlet i departementet, og at statsråd Hareide i det hele tatt ville utsette seg for denne omkampen i Stortinget, er for Arbeiderpartiet uforståelig – selv om jeg noe konspiratorisk lurer på om det kunne være for at regjeringen ville gi Fremskrittspartiet et

billig poeng i kampen om høstens velgere. I så tilfelle ble det ikke et poeng som ble særlig positivt for verken regjeringen eller Fremskrittspartiet, da det omtrent samtidig ble levert et nesten likelydende forslag fra Arbeiderpartiet.

Dersom departementet hadde stilt seg positive til henvendelsen de mottok 2. februar, kunne man allerede nå vært godt i gang med anbudsutlysningen, men det gledelige er tross alt at det nå er bred enighet i denne salen om at prosjektet kan iverksettes, dette takket være gode runder i komiteen. Av komiteens medlemmer er det nå bare SVs representant som går imot denne forskutteringen.

Dette tas selvfølgelig godt imot på Nord-Jæren, for det er store muligheter for at det vil bli aktivitet for lokale entreprenører. De lokale entreprenørene i Rogaland og denne regionen er meget konkurransedyktige på anbud i den størrelsesorden som dette prosjektet har.

Skuffelsen er desto større når ikke resten av veien mellom Sandnes og Ålgård ligger inne i forslaget til ny NTP. Det betyr nemlig at flaskehalsen for lokale pendlere bare blir flyttet lenger sørover, til Oslo, der dette delprosjektet stanser, men det får vi vurdere i behandlingen av ny NTP.

En dårlig start fikk en lykkelig slutt så langt. Med det anbefaler jeg innstillingen, som Arbeiderpartiet er en del av.

Helge Orten (H) [19:27:06] (komiteens leder): Det er et bredt flertall som støtter muligheten for forskuttering og at regjeringa kan legge til rette for det, så jeg skal prøve å fatte meg i korthet. Det er jo ikke alltid denne komiteen fatter seg i korthet!

Jeg er veldig glad for at vi nå har fått på plass dette. Strekningen er prioritert i regjeringas framlegg til Nasjonal transportplan, som ble lagt fram før påske. Det er også en viktig forutsetning for at vi skal kunne diskutere forskuttering. Derfor synes jeg det er bra at vi nå får landet dette i Stortinget.

Det er et lokalt ønske fra styringsgruppa for byvekstavtalen på Nord-Jæren om å få forskuttere. Samtidig er det slik at forskuttering er et unntak, det er ikke hovedregelen. Derfor tenker jeg det også er viktig å behandle denne typen forslag og forespørsler med omhu, og i dette tilfellet er det gode grunner for å gjøre det. Det er nettopp for å få fortgang i et prosjekt som er sterkt etterlengtet, som vi kan framskynde på denne måten, og som kan gi gode effekter også i det lokale entreprenørmarkedet.

Jeg vil bare understreke én ting til før jeg runder av: Det er viktig at en i denne typen prosjekt, som er knyttet så sterkt opp mot byvekstavtalen på Nord-Jæren, er veldig påpasselig med å presisere, slik vi gjør i innstillingen, at porteføljestyringen skal gjelde. Det at en bidrar til å

forskuttere, gir også noen forpliktelser knyttet til hvordan en håndterer porteføljestyringen og de prosjekter som ligger i den samlede porteføljen innenfor de rammene byvekstavtalen gir grunnlag for. Men det er hyggelig å kunne være en del av et bredt flertall på Stortinget som legger til rette for at vi nå kan forskuttede den strekningen.

Bård Hoksrud (FrP) [19:29:10]: Nå skal jeg nesten bare være glad og fornøyd, for det er utrolig bra at det nå er et stort flertall i komiteen som samler seg om et godt vedtak som forhåpentligvis vil føre til at man lokalt raskt kan få gravemaskinene i gang. Jeg har opplevd stor vilje fra absolutt alle til å komme fram til en god løsning. Selv om denne saken er to forskjellige representantforslag, har det fra første stund vært enighet mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet om at vi ikke må la det gå partipolitikk i dette og stemme for våre forslag, men bestrebe oss på å finne en felles, god enighet.

Jeg skal ikke bruke lang tid på dette innlegget og gjøre en lang dag lengre, men jeg er oppriktig glad og stolt over at dette nå får gjennomslag. Det viser at det nytter med grasrotengasjement lokalt som fører til at en sak kan løftes opp og inn i stortingssalen, bli vedtatt og få betydning. Her har det vært et stort engasjement fra befolkning, næringsliv og flere lokalpolitikere fra flere partier.

Veiprojektet er ikke veldig stort, det er kun noen kilometer, men det er tilnærmet gryteklart, det er ferdig regulert, og de er ivrige etter å komme i gang. Prosjektet ligger inne i gjeldende Nasjonal transportplan, og Stortinget har klart og tydelig tidligere vist at man ønsker å realisere prosjektet, og når styringsgruppen for bymiljøpakken for Nord-Jæren nå signaliserer at de ønsker å komme i gang, er det ingenting å vente på.

Hadde det vært opp til Fremskrittspartiet, hadde dette prosjektet vært igangsatt for lenge siden, for prioriteringen av prosjektene i bypakken skjer og bestemmes lokalt av styringsgruppen. Det er de som bestemmer rekkefølgen. Jeg vet at Pål Morten Borgli, varaordfører i Sandnes, var inne som vikar på et møte i styringsgruppen allerede i 2015 og foreslo å prioritere E39 Hove–Ålgård øverst og sette sykkelstamveien på femteplass. Det forslaget ble dessverre nedstemt av de andre i styringsgruppen.

Men i dag skal jeg ikke bruke lang tid på å grave i historien og lete etter syndebukker. Vi skal glede oss over at det nå finnes stor vilje både hos styringsgruppen, på Stortinget og hos regjeringen. Så krysser vi fingrene for at gravemaskinene raskt kan gå i gang, og jeg håper at lokale entreprenører som nå sparkes i grusen, med lite

ordrerreserve, klarer å være konkurransedyktige og vinne anbud.

Så nå er det bare for statsråden å «gønne på», sørge for å bidra til at man kommer videre, og at man kan bli ferdig med anbudene, slik at man kan få gravemaskinene og anleggsmaskinene i gang og begynne å bygge så raskt som mulig.

Bengt Fasteraune (Sp) [19:31:42]: Det er i og for seg bare å «gønne på» – det var vel det som var avslutningen her.

Dette er et prosjekt som er svært viktig, det er klart, når E39 mellom Ålgård i Gjesdal kommune og Hove i Sandnes kommune er en del av kyststamveien mellom Kristiansand og Trondheim. Strekningen er delt inn i tre, og delstrekningen Hove–Osli er ferdig regulert. Det er i og for seg mye av de andre også, men det kan vi komme tilbake til ved en senere anledning.

Det som er viktigst, er at det lokale engasjementet for å gjennomføre prosjektet innenfor bymiljøpakken er stort. Det er slik at når de lokale har en mulighet til å finne en løsning, når de fremmer en løsning på et prosjekt som man er enige om, og klarer å finne en finansiering, er det svært gledelig at Stortinget er så tydelig og setter krav med tanke på at dette skal man klare å få til.

Stortinget har vært tydelig på at man ønsker å realisere prosjektet og registrerer at tilsvarende ønske finnes hos styringsgruppen for bymiljøpakken for Nord-Jæren etter revideringen av prosjektporteføljen som ble gjort i desember. Det er en svært viktig forutsetning. Kostnadene for delstrekningen er ifølge styringsgruppen for bymiljøpakken for Nord-Jæren på om lag 560 mill. kr. Prosjektet er ferdig regulert, klart til å igangsettes og har den nødvendige finansiering.

Det er viktig å presisere at det er en ramme som ligger til grunn i pakken, med en porteføljestyling og når det gjelder prioritering av prosjektet. Det er styringsgruppen veldig tydelig på, og det er de klar over. En forskuttering forutsetter at lokale myndigheter prioriterer opp dette prosjektet i forhold til andre prosjekter, dersom det skulle bli overskridelser på dette eller andre prosjekter i pakken. Det er svært viktig at man har det som et grunnlag for det vedtaket som blir gjort.

Til slutt vil jeg si at det er en krevende situasjon i bygg- og anleggsbransjen i Rogaland. Sann er det helt sikkert flere andre steder i landet også. Men det er klart at gryteklare prosjekter som ligger på vent, samtidig som det er en lav aktivitet i markedet – det er altså svært viktig. I mange andre debatter her i Stortinget gjør vi det vi kan for å få opp aktiviteten. Her er det en vinn-vinn-situasjon. Her kan man altså bygge vei og samtidig få folk i arbeid.

Det ville oppfattes som svært positivt i regionen dersom Stortinget tar grep og gir sin tilslutning til at utbygging av strekningen Hove–Osli på E39 kan igangsettes snarest mulig.

Arne Nævra (SV) [19:34:48]: Det er vel litt respektløst å si det, men jeg føler meg litt som Nævra mot røkla i transportkomiteen. Nå er det sann, som de fleste i komiteen – og også her i salen, og det er vel nesten de samme – er klar over, at SV alltid vil se en veiutbygging i lys av klima- og arealkrav. Det gjelder også denne gangen.

Det første vi må spørre oss om, er om veitrafikk kan erstattes av et annet, miljøvennlig framkomstmiddel i hvert konkrete prosjekt. For E39 mellom Kristiansand og Stavanger kan den faktisk det. Det går jernbane i den korridoren, men den er gammel og enkeltsporet. Kunne det være en tanke å bygge den ut først, kanskje, og så skalere veien etter behov etterpå? Nei da, det skjer ikke. Jeg kom akkurat igjen fra de sørligste delene av denne strekningen, nå for få dager siden. Det bygges, og det hamres, og det sprenges ut en voldsom firefeltsvei i samme korridor – fint for å slå beina vekk under økonomien til jernbanen og å slå beina vekk under alle klima- og arealbudsjetter.

Så hva med denne strekningen på E39? Jo da, det finnes en jernbanestrekning her også, nemlig Ålgårdbanen. Hvorfor sees ikke istandsettelse av den i sammenheng med dette prosjektet? Det burde jo ligge litt i dagen. Nei, igjen går altså flertallet på en slags autopilot på motorveier – fire felt og høy fart.

Den 5. april 1921 ble Ålgårdbanen vedtatt av regjeringa og framsatt som forslag. Men det var altså persontrafikk her helt fram til 1955 og godstrafikk fram til 1988. Det er ikke så lenge siden jeg var på befaring der også og tok den obligatoriske dresinturen et godt stykke. Men dette skal altså ikke være en museumsbane, etter min mening. Det skal være en bane i bruk. Banens opprinnelige trasé kan benyttes uten omfattende behov for ekspropriasjon. Den vil heller ikke komme i stor konflikt med andre interesser. Den ligger der.

Rapportene som er utarbeidet for Ålgårdbanen, har underestimert trafikkgrunnlaget betydelig. Blant annet har ikke Kongeparken blitt tegnet inn, heller ikke outletbutikkene på Ålgård eller fabrikkutsalget til Figgjo. Dessuten er det en betydelig befolkningsvekst i området og mange unge mennesker. Det er sterk lokal oppslutning om Ålgårdbanen, noe jeg kanskje tror min partikollega Eirik Faret Sakariassen kan begrunne i senere innlegg.

Hva da med E39? Jo, SV tenker seg at en gjenåpning av Ålgårdbanen vil kunne bety en edruelig utbygging av E39, med god utbedring og nybygging på en to- og trefeltsløsning med midtrekkverk. Dette er en trafiksikker

løsning som sparer gårdsbruk og mye matjord. Men hva skjer? Stortingsflertallet snur ryggen til klima, natur og vern av verdifull matjord.

Jeg tar opp forslagene til SV og vil annonsere at vi går imot innstillinga fra komiteen.

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

Statsråd Knut Arild Hareide [19:38:11]: Regjeringsgas forslag til prioritering av nye samferdselsprosjekt blei kjent fredag 19. mars, da ny nasjonal transportplan blei lagd fram. I den planen blei det lagt til grunn statlege midlar i første seksårsperiode i planen til prosjekt E39 Ålgård–Hove i Rogaland. Det er òg lagt til grunn bompengebidrag til dette prosjektet.

Det er lagt opp til at midlane i første seksårsperiode skal gå til den første delstrekninga av Ålgård–Hove, som er nettopp E39 Osli–Hove. Målet med prosjektet er god framkomelegheit og høg trafikksikkerheit. Det er vedtatt ein reguleringsplan for Osli–Hove. Styringsgruppa for byvekstavtalen på Nord-Jæren ønskjer å prioritere denne strekninga for oppstart så snart som mogleg. Dette blei uttrykt til meg i brev av 2. februar 2021. Prioriteringa av E39 Osli–Hove frå styringsgruppa si side er på denne måten samanfallande med regjeringa si prioritering av dette prosjektet i NTP 2022–2033.

I mitt svar til styringsgruppa sa eg at eg ville kome tilbake til vidare prosess for E39 mellom Hove og Ålgård etter at transportplanen er behandla i Stortinget. Eg viser til at Stortinget i denne saka ønskjer at prosjektet Osli–Hove skal setjast i gang så raskt som mogleg. Regjeringa vil følgje opp Stortingets vedtak og kome tilbake til Stortinget med eit forslag til kostnadsramme for prosjektet så fort som mogleg. Me veit at dette er eit prosjekt som har eit kostnadsanslag på over 500 mill. kr. Eg har ikkje mottatt frå Statens vegvesen eit anslag på prosjektet, men me veit at det vil vere i størrelsen like over ein halv milliard. Når eg har mottatt og ferdigbehandla det, vil eg kome tilbake til Stortinget så fort som mogleg – i full respekt for den vedtaksramma me har, at nettopp kostnadsrammer på over ein halv milliard skal vedtakast i Stortinget.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øystein Langholm Hansen (A) [19:40:58]: Vedtaket i styringsgruppa for miljøpakken på Nord-Jæren, der det ble vedtatt å framskynde denne strekningen, var enstemmig. Det inkluderer statens representant i styringsgruppa, og på det tidspunktet var det fungerende vegdirektør som var statens representant. Statens representant har stor tyngde i arbeidet i styrings-

gruppa, og derfor regnet styringsgruppa med at det var mulig at dette ville bli gjennomført.

Er det mulig, på en forståelig og kortfattet måte, å forklare Stortinget hva slags myndighet statens representant i styringsgruppa har i vedtak i styringsgruppa?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:41:46]: Statens representant i styringsgruppa er vår utsende, og nettopp det at vegdirektøren har den typen rolle i fleire av byvekstavtalane, viser viktigeheita. I svaret mitt var poenget mitt at me ville leggje fram NTP før me gir signal om dette vidare. Eg har i ettertida hatt kontakt med Statens vegvesen. Dette er eit prosjekt som ligg godt an. Det er klart at det blir jobba for fullt med å få ei kostnadsramme på plass, slik at me kan kome i gang. Eg er glad for dei signala som er komne lokalt og regionalt, men eg har vore opptatt av å følgje nokre av dei føringane som eg har gitt til Stortinget, og som eg òg trur Stortinget er veldig opptatt av: Me har eit regelverk, og det følgjer me. Det er det som ligg til grunn her. Men eg er glad for den løysinga me sluttar oss til i denne saka.

Øystein Langholm Hansen (A) [19:42:49]: Takk for svaret.

Apropos ordninger som Stortinget har pålagt departementet: I sitt svar til komiteen om disse forslagene skriver statsråden at det må avklares om det skal gjennomføres en ekstern kvalitetssikring, KS2, av prosjektet, selv om prosjektet har et prisoverslag som er under terskelverdien for KS2. I begrunnelsen for en slik avklaring vises det til at i retningslinjene for tiltak i bymiljøpakker som i naturlig sammenheng har anslått kostnadsramme som overstiger terskelverdien, heter det at det skal gjennomføres KS2.

Undertegnede skjønner ikke helt sammenhengen her og er redd for at en prosess med KS2 vil føre til en ytterligere forsinkelse av iverksettelsen av vedtaket i denne saken. Hva mener egentlig statsråden med dette utsagnet?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:43:45]: Dette er heilt i tråd med dei prosedyrane me har. Som eg sa i innlegget mitt – og eg har lyst til å seie det til representanten Langholm Hansen – er dette eit prosjekt som me meiner er godt. Når me mottar kostnadsramma frå Statens vegvesen, gjer me eit vedtak om det er behov for KS2. Eg ser eigentleg optimistisk på at det ikkje vil vere behov for dette no, i tråd med den dialogen me har hatt med Statens vegvesen. Dei kjenner seg trygge på dette. Talet, kostnadsramma, som eg veldig uformelt har fått, er 575 mill. kr. Da vil det nok ikkje vere behov for KS2. Det er eit godt, gjennomarbeidd prosjekt. Planen ligg klar, og det er òg eit uttrykk for at statens representant

var med på det vedtaket som er lagt der. Men det var heilt naturleg for meg i svaret å seie at me legg fram NTP før me kjem tilbake til denne saka. Eg er godt fornøgd med det vedtaket Stortinget ser ut til å gjere, og eg er klar til å følgje opp det så fort som mogleg.

Bård Hoksrud (FrP) [19:45:02]: Jeg liker veldig godt det statsråden sier både i innlegget sitt og til de to foregående spørsmålene. Det er mange nå som står i grusen og er klare til å komme i gang, både politikere og ikke minst anleggsarbeidere i Rogaland, som sliter, og hvor det er litt for lite aktivitet, og man trenger å komme i gang.

Ordfører Stanley Wirak har uttalt til Sandnesposten at han håper at vi kan starte arbeidet på denne siden av jul. Jeg er litt sånn at jeg er enda litt mer utålmodig enn som så, og jeg oppfatter også at statsråden er det og har vært positiv for å få på plass løsninger her. Tror statsråden at det kan være mulig å komme enda raskere i gang? Jeg tror det er mange nå som virkelig håper at man skal slutte å stå og sparke i grusen, og faktisk komme i gang og begynne å grave i grusen for å bygge vei.

Statsråd Knut Arild Hareide [19:45:57]: Eg deler den entusiasmen som representanten Hoksrud har for å kome i gang med prosjektet. Så er dette eit prosjekt som har ei kostnadsramme som gjer at det må bli vedtatt av Stortinget. Eg må få kostnadsramma, gjennomarbeide det og kome så fort som mogleg til Stortinget, og da er eg avhengig av kva Stortinget gjer. Det kan ikkje eg forskotere her, men eg opplever at det er ein god velvilje i salen, og får me vedtatt det innan relativt kort tid, vil Statens vegvesen kunne gå i gang veldig hurtig. Eg har hatt ein dialog med dei, og som Langholm Hansen peikte på i ein tidlegare replikk, har òg Statens vegvesen sin representant peikt på moglegheta som Stortinget no går for her. Så eg meiner det er få hindringar for å gå i gang og få ei framdrift i tråd med det eit breitt fleirtal i Stortinget i dag ønskjer.

Bengt Fasteraune (Sp) [19:47:08]: Vi er glad for at opposisjonen nå sørger for at Hove–Osli kan komme raskt i gang. Men trafikkutfordringen er jo fra Hove til Ålgård, som statsråden var litt inne på i sitt innlegg. På parsellen Osli–Figgjo er det vedtatt reguleringsplan, og det er inngått et kompromiss som alle kan leve med. Nå prøver Statens vegvesen seg på en omkamp og vil ha en løsning som er dårligere for bomiljø og landbruk. Hva synes statsråden om denne typen omkamper?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:47:42]: Det er heilt rett, som representanten Fasteraune seier, at delprosjektet Osli–Hove har ein vedtatt reguleringsplan. Men for resten av prosjektet E39 Ålgård–Hove, strekninga

Ålgård–Osli, er det ikkje heilt einigheit om val av trasé. Sandnes kommune har gjort planvedtak for eit alternativ med lang tunnel for E39 Figgjo–Osli, og her har Statens vegvesen klaga på saksgangen. Bakgrunnen for den klagen er at alternativet med ein lang tunnel i Sandnes kommune gir kostnader over fastsett styringsmål på E39 Ålgård–Hove. Foreløpig anslag tilseier at styringsmålet kan overhaldast dersom den anbefalte traseen til Statens vegvesen, med kort tunnel, blir vald på strekninga Ålgård–Osli.

Denne plansaka er ikkje avslutta, så eg opplever ikkje at det er nokon omkamp, men det er ikkje ei einigheit som er landa. Det er ulike vurderingar knytte til kva som er den beste løysinga her. Eg har ikkje tatt stilling til det. Eg konstaterer berre at det ikkje er einigheit så langt.

Bengt Fasteraune (Sp) [19:48:47]: Bare et kort oppfølgingsspørsmål: Har statsråden noe perspektiv på tiden som kreves for å komme fram til en enighet i denne saken?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:48:59]: Eg deler det representanten Fasteraune her peiker på, at det er heilskapen på denne strekninga som er utfordrande; det er ikkje berre den relativt korte strekninga Hove–Osli som me no løyser denne aprilkvelden i Stortinget. Det er heilskapen i strekninga som er ei utfordring, knytt til køutfordringane. Eg håper me kan få til ei einigheit. Eg opplever at det er god framdrift, og det vil kunne vere viktig, men det er nettopp basert på einigheita og at NTP-forslaget ligg der.

I vårt NTP-forslag er det Hove–Osli me har finansiert så langt, men eg håper på ei framdrift i planarbeidet. Dette er ein del av byvekstavtalen i regionen, og får vi ei einigheit òg for ei lengre strekning, er det moglegheit for positiv framdrift for heile strekninga. Men per dags dato vil eg ikkje gå lenger enn det.

Arne Nævra (SV) [19:50:09]: Jeg tror vi kan si at uansett hvilken trasé som endelig blir valgt, også for den gjenstående strekningen, vil det gå med mye dyret mark fra Ålgård til Hove. Da er spørsmålet mitt, og jeg tror statsråden vet hva jeg vil spørre om: Hvorfor er ikke Ålgårdbanen i det hele tatt med i vurderingene? Her er det altså en anledning til å se en jernbanesatsing samtidig med en nedskalering av dette store firefeltsprosjektet til to- og trefeltsveier.

Så vidt jeg kjenner til, er det en ÅDT i sør på rundt 8 500, og det øker opp mot 12 500, eller noe sånt, i nord. Det er i godt monn innenfor hva en to-/trefeltsvei kan klare, spesielt hvis man ser det i sammenheng med utbygging av Ålgårdbanen.

Mitt spørsmål til statsråden er altså: Hvorfor har han overhodet ikke turt å ta i jernbanen? Det er ikke kvikkleire der, tror jeg.

Statsråd Knut Arild Hareide [19:51:07]: Noko av utfordringa for jernbanen har vore kvikkleire, og i det budsjettet eg hadde gleda av å leggje fram som mitt første, var det i realiteten jernbanen eg prioriterte, med langt over 6 mrd. kr. Eg tok faktisk ned vegløyvingane for å få plass til det.

Eg er villig til å prioritere jernbanen, men eg trur òg, sånn eg kjenner denne regionen, at dette er ei vegstrekning det er behov for å prioritere. Me skal satse på jernbanen, men eg trur likevel det må vere både–og knytt til dette.

Eg har lyst til å seie at dette er ei strekning som ligg inne i ein byvekstavtale, som er innanfor nullvekstmåla, så lokalt og regionalt har dei fått til både å prioritere dette prosjektet og likevel nå nullvekstmåla. Det er ein av grunnane til å seie at det er riktig å prioritere dette prosjektet.

Så eg er opptatt av det same som representanten Nævra: Vi må òg vere villige til å satse på jernbanen.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Eirik Faret Sakariassen (SV) [19:52:23]: Til det siste: Ein kan jo stilla spørsmål ved om vegutbygging er den beste måten å nå nullvekstmålet på, men det kan me diskutera ein annan gong.

Eg vil følgja det sporet som min kollega Arne Nævra var innom, nettopp Ålgårdbanen. For ikkje så lenge sidan stilte eg eit spørsmål til samferdselsministeren om dette temaet, fordi Bane NOR vurderer å ta Ålgårdbanen ut av det nasjonale jernbanenettet. Viss ein gjer det, vil jo alle moglegheiter og alt håp for at ein ein gong skal

kunna realisera denne jernbanestrekninga, å opna Ålgårdbanen igjen, vera borte. Som det òg tidlegare vart nemnt, er det altså eit potensial på 600 000 reisande kvart år, og estimata for reiser vert òg estimerte til å kunna vera høgare, opp mot ein million. Her er tala usikre. Og kostnadsnivået ligg antakeleg på mellom 750 mill. kr og 1 mrd. kr, litt ut frå kven ein viser til.

Så er det òg, som representanten Nævra var innom, lokal entusiasme for dette. Gjesdal kommune hadde tidlegare ein entusiastisk ordførar som heitte Olaug Bollestad, som då ho stilte som ordførarkandidat for første gong, gjekk til val på at dette var ei viktig sak. Eg vil anbefala samferdselsministeren å diskutera denne saka med Bollestad, som no er statsråd, nettopp for å få fram alle dei gode argumenta for Ålgårdbanen.

Eg veit ikkje om samferdselsministeren sjølv har vore på ein dresintur, men det er framleis mogleg, for frå 28. mars arrangerer Ålgårdbanens venner dresintur. Det er hyggeleg. Eg har gjort det nokre gongar sjølv, men eg skulle jo aller helst ønskja at ein hadde brukt banen til noko anna. For det er ein fordel at ein ikkje er nøydd til å bandleggja areal som i dag vert brukt til noko anna. I store delar av strekket ligg det potensial for å leggja skjener utan vesentleg ekspropriasjon, som eg reknar med Bård Hoksrud vil vera oppteken av, slik at ein ikkje treng å ta spesielt mykje av sårbare område.

Det er viktig, og eg håpar difor verkeleg at statsråden ikkje er einig med Bane NOR, at han følgjer opp. Og eg skulle jo ønskja at fleirtalet ville vera med SV og seia at ein skal behalda Ålgårdbanen som ein del av det nasjonale jernbanenettet og bidra til å planleggja å opna igjen, å byggja, Ålgårdbanen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr.18.

Dagens kart er ferdig behandlet. Ber noen om ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 19.55.

