



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 79 · 10. mai
Sesjonen 2020–2021

Møte mandag den 10. mai 2021 kl. 12

President: Ingjerd Schou

Dagsorden (nr.79):

1. Innstilling frå finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Helge André Njåstad, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud, Roy Steffensen, Himanshu Gulati, Tor André Johnsen, Bengt Rune Strifeldt, Sivert Bjørnstad, Erlend Wiborg og Ellen Eriksen om å fjerne eiendomsskatten innen 2024
(Innst. 378 L (2020–2021), jf. Dokument 8:163 L (2020–2021))
2. Innstilling fra finanskomiteen om Perspektivmeldingen 2021
(Innst. 388 S (2020–2021), jf. Meld. St. 14 (2020–2021))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bygging av Stad skipstunnel
(Innst. 389 S (2020–2021), jf. Prop. 97 S (2020–2021))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark
(Innst. 390 S (2020–2021), jf. Prop. 99 S (2020–2021))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering
(Innst. 380 S (2020–2021), jf. Prop. 101 S (2020–2021))
6. Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjektet fv. 359 Kaste-Stoadalen i Nome kommune i Vestfold og Telemark fylkeskommune
(Innst. 374 S (2020–2021), jf. Prop. 183 S (2020–2021))
7. Interpellasjon fra representanten Liv Signe Navarsete til samferdselsministeren:
«I Jernbanemagasinet nr. 7-2008 kan ein lese at dåverande NSB var svært nøgd med turistsesongen på Flåmsbana og Raumabana. For Raumabana var 2008-sesongen starten på ei satsing NSB lova skulle vere langsiktig. Etter snart 13 år kan ein slå fast at medan destinasjonen Flåm og Flåmsbana har hatt svært stor vekst og utvikling som turistmål, er Raumabana enno svært langt frå slike resultat. Ein har vel heller ikkje lokalt sett den store satsinga frå NSB/Vy. Då må ein finne ut kva som har vore suksesskriteria i Flåm, og korleis desse kan overførast

til Raumabana for å utvikle ho til eit attraktivt turistmål.

Kva meiner statsråden er årsaka til at Flåmsbana og Flåm som destinasjon har vakse til å bli ein milliard-industri medan Raumabana ikkje har sett ei slik utvikling, og meiner statsråden at det er ei statleg kjerneoppgåve å nytte knappe offentlege midlar innan persontransport på å utvikle turistmål?»

8. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rigmor Aasrud, Lise Christoffersen, Arild Grande, Fredric Holen Bjørdal, Eva Kristin Hansen, Tuva Moflag og Elise Bjørnebekk-Waagen om et styrket Nav
(Innst. 351 S (2020–2021), jf. Dokument 8:130 S (2020–2021))
9. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag om at Nav-kontor skal tilby faglig hjelp med minst samme åpningstider som kommunens rådhus, og representantforslag om å sikre tilgjengelighet hos Nav
(Innst. 379 S (2020–2021), jf. Dokument 8:154 S (2020–2021) og Dokument 8:156 S (2020–2021))
10. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rigmor Aasrud, Elise Bjørnebekk-Waagen, Arild Grande, Fredric Holen Bjørdal og Lise Christoffersen om nødvendige endringer i regelverket for yrkesskade, herunder de såkalte «oljepionerene»
(Innst. 382 S (2020–2021), jf. Dokument 8:150 S (2020–2021))
11. Referat

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

Representanten Willfred Nordlund, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møter i dag og i morgen – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Heidi Greni. – Andre forslag foreligger ikke, og Heidi Greni anses enstemmig valgt som settepresident for dagens og morgendagens møte.

Statsråd Jan Tore Sanner overbrakte 5 kgl. proposisjoner. (Se under Referat 11. mai 2021)

Presidenten: Proposisjonene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

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

Sak nr. 1 [12:02:39]

Innstilling frå finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Helge André Njåstad, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud, Roy Steffensen, Himanshu Gulati, Tor André Johnsen, Bengt Rune Strifeldt, Sivert Bjørnstad, Erlend Wiborg og Ellen Eriksen om å fjerne eiendomsskatten innen 2024 (Innst. 378 L (2020–2021), jf. Dokument 8:163 L (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver parti-gruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Ingrid Heggø (A) [12:03:44: (ordfører for saka): Saka er eit Dokument 8-framlegg frå Framstegspartiet som handlar om å avskaffa all eigedomsskatt innan 2024. Alle partia på Stortinget, med unntak av Framstegspartiet, står bak innstillinga om ikkje å støtta framlegget om å avskaffa all eigedomsskatt innan 2024.

Eigedomsskatten er ein kommunal skatt og høyrer inn under det kommunale sjølvstyret. Det er opp til det enkelte kommunestyret å bestemma om det skal skrivast ut eigedomsskatt eller ikkje. Av dei 356 kommunane i landet er det 321 kommunar som skriv ut eigedomsskatt i dag. Denne skatten er heller ikkje samordna med inntektssystemet, og for mange kommunar er dette ei vesentleg inntektskjelde. I 2020 var dette beløpet på 14,8 mrd. kr. Om lag halvparten kom frå bustad- og fritidseigedomar.

Framlegget til å fjerna høvet til å ta inn eigedomsskatt manglar konsekvensutgreiing og har heller ikkje vore på høyring. Argumentasjonen i framlegget går i hovudsak på fjerning av eigedomsskatt på bustad- og fritidseigedom, medan forslaget er bortfall av all eigedomsskatt frå 2024.

Statsråden peiker i svarbrevet til komiteen på at OECD seier at skattlegging av bustader er gunstig i Norge, og at bortfall av eigedomsskatt kan ha store økonomiske konsekvensar for enkeltkommunar, særleg for vasskraftkommunar og vertskommunar for petroleumsanlegg.

Regjeringa Solberg har innskrenka høvet til å skriva ut eigedomsskatt dei siste åra. Eigedomsskatt på verk og bruk er frå 2019 vedteken utfasa over sju år, og maks-

satsen på bustad- og fritidseigedom er redusert frå 7 til 4 promille. Frå 2014 kan kommunane nytta formuegrunnlaget, statens bustadverdiar, ved verdsetjing, og dermed vil mange av dei problema forslagsstillarane peiker på, alt vera retta opp i.

Der regjeringa og Framstegspartiet teiknar eit bilde av historisk god økonomi i kommunesektoren, vil Arbeidarpartiet peika på at veksten ikkje har vore stor nok til at kommunane kan oppfylle alle oppgåvene dei er pålagde. Mange nye kommunar har difor teke i bruk eigedomsskatt. Den beste måten å få redusert eigedomsskatten på er nettopp ein sterk, god og føreseieleg kommuneøkonomi. Regjeringa Solberg og Framstegspartiet definerer god kommuneøkonomi ut ifrå om kommunane er på ROBEK-lista eller ikkje, men om kommuneøkonomien er god eller dårleg, kjem an på om kommunane kan løysa velferdsoppgåvene sine på ein tilfredsstillande måte eller ikkje.

Aleksander Stokkebo (H) [12:06:58]: Med denne regjeringen har vi kuttet skatter og avgifter med totalt 34 mrd. kr, sammenlignet med 2013. Fortsatt vil vi gjøre flere endringer som legger bedre til rette for å skape mer og inkludere flere.

Stortinget har de siste årene tatt en rekke grep for å begrense eiendomsskatten og gjøre den mindre skadelig for norsk næringsliv. I 2019 begynte vi bl.a. utfasingen av eiendomsskatt på maskiner, den såkalte maskinskatten. Vi har også tatt grep for å bedre verdsettelsen og maks-satsen på boligeiendom, slik at det skal bli mer korrekt og mer rettferdig. Samtidig har regjeringen kompensert kommunesektoren, og under denne regjeringen har kommunene gjennomgående hatt en god realvekst. Vi ser at de frie inntektene har blitt styrket med anslagsvis 35 mrd. kr i perioden 2013–2019, og videre i 2020 og 2021. Det siste året er det dessuten svært og historisk lave tall på antall kommuner på ROBEK siden registeret ble opprettet.

Eiendomsskatten er en kommunal skatt, og den hører inn under det kommunale selvstyret. Det er viktig for Høyre at kommunene skal ha denne selvstyretten til å gjøre individuelle tilpasninger, for kommunen selv kjenner behovene lokalt best. For mange kommuner, spesielt langs kysten, er eiendomsskatten spesielt viktig for å hente inntekter fra anlegg for vann og vind og for petroleum. En avvikling av hele eiendomsskatten vil dermed ha store konsekvenser for disse.

Jeg vil også minne om at både OECD og IMF har pekt på at skattlegging av bolig allerede nå er gunstig i Norge og under gjennomsnittet for sammenlignbare land.

Som finansministeren har påpekt i sitt brev til Stortinget, mener Høyre at eventuelle endringer i eiendomsskatt må ses i sammenheng med finansieringen av kom-

munesektoren som helhet og tas i budsjettssammenheng, ikke i et Dokument 8-forslag. På denne bakgrunnen slutter Høyre seg ikke til dette forslaget i denne omgang.

Morten Ørsal Johansen (FrP) [12:09:55]: Venstresida elsker skatter som er helt uavhengig av folks evne til å betale skatt. Venstresida vil ha skyhøye engangsavgifter og dyrest mulig drivstoff selv om det ofte er familier i Distrikts-Norge med dårlig råd som trenger bilen aller mest.

Venstresida vil ha skyhøy formuesskatt, enten arbeidsplassen går med overskudd eller den går med underskudd. Venstresida vil ha skyhøy eiendomsskatt helt uavhengig av hvor mye gjeld man har, eller hvor lite inntekt man har. Prinsippet om rettferdighet og skatt etter evne har venstresida kastet overbord for lenge siden.

Jeg er ikke imot at en bedrift betaler en liten andel av overskuddet sitt i selskapsskatt, eller at en arbeidstaker betaler en liten andel av lønna si i inntektsskatt. Jeg er heller ikke prinsipielt imot at en betaler merverdiavgift på ting en kjøper. Eiendomsskatten imidlertid er så langt unna rettferdig beskatning som en kan komme. Eiendomsskatt er like stor uavhengig av om det er lån på boligen eller ikke, og eiendomsskatten rammer derfor barnefamilier med høye boliglån spesielt hardt.

Eiendomsskatten er uavhengig av folks inntekt, og eiendomsskatten rammer derfor enslige minstepensjonister med store hus som har mangedoblet verdien sin etter at de flyttet inn. Noen blir tvunget til å forlate barnomshjemmet sitt. Dette er ikke rettferdig, og det bryter med prinsippet om skattlegging basert på evnen til å betale skatt.

Norske kommuner har rekordmye penger, og mange har skyhøye overskudd uten eiendomsskatt, f.eks. Oslo. Aldri før har kommuneøkonomien vært bedre. Allikevel roper ordførere fra Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV om stadig høyere eiendomsskatt. Norske kommuner trenger ikke eiendomsskatt. Dette handler først og fremst om grådige politikere.

Jeg er stolt av alt Fremskrittspartiet har fått til så langt. Vi har fått gjennomslag for å redusere maksimal eiendomsskattesats fra 7 til 4 promille og for at verdsettelsen ikke skal være høyere enn 70 pst. av markedsverdi. Dessverre har en rekke norske kommuner aktivt sabotert denne skattelettelsen som skulle komme folk flest til gode. Det er skuffende å se hvor grisk det går an å bli.

Til slutt har jeg et lite hjertesukk. Mange er glad i å se på film, men jeg skulle ønske at Raymond Johansen og hans likesinnede ikke hadde sett filmen om Robin Hood og derigjennom fått sheriffen av Nottingham som sitt store forbilde.

Jeg tar opp Fremskrittspartiet forslag.

Presidenten: Morten Ørsal Johansen har tatt opp de forslag han refererte til.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:12:50]: Det er fascinerende å høre Fremskrittspartiet snakke om skatt etter evne. Etter at Fremskrittspartiet har sittet i regjering, har det aldri vært høyere avgifter i Norge. Det har aldri vært høyere bompenger i Norge. Og det har aldri vært høyere eiendomsskatt i Norge. Mens de som har mest fra før, har fått store skattekutt.

I 2013 var det 8,9 mrd. kr i eiendomsskatt i Norge, i 2019 var det 14,7 mrd. kr, altså en økning på nesten 6 mrd. kr. Det var en økning som skjedde ved at flere kommuner innførte eiendomsskatt eller økte eiendomsskatten – kommuner av ulik politisk farge.

I mange kommuner, i de fleste kommuner, innfører man det ikke med lett hjerte, men fordi man står i krevede valg mellom enten å skulle innføre eiendomsskatt eller å måtte kutte i tjenestetilbud. Det er virkeligheten rundt om i Norge. Den avveiningen er det viktig at kommunepolitikere også i framtiden skal ha mulighet til å gjøre. Derfor er Senterpartiet uenig i at man skal innskrenke eller, som Fremskrittspartiet foreslår, fjerne muligheten til å skrive ut eiendomsskatt. Forslaget går altså ut på å fjerne eiendomsskatt i løpet av to budsjettår. Det er selvsagt verken et klokt eller fornuftig forslag fra Fremskrittspartiets side.

Jeg merket meg også svaret fra statsråden. Han påpekte at eiendomsskatteinntektene er viktige inntektskilder for mange kommuner, bl.a. for en god del vasskraftkommuner og vertskommuner for petroleumsanlegg. Vel, da burde statsråden også i større grad se på konsekvensene som endringene i eiendomsskatten knyttet til verk og bruk har fått for de kommunene som man sa skulle bli kompensert, men der realiteten i etterkant er at de har tapt store inntekter. Slik er virkeligheten. Selv om staten er den som har den største økonomiske ryggraden i praksis, så er ikke dagens flertall, bestående av regjeringspartiene og støttepartiet Fremskrittspartiet, villig til å stille opp for kommunene, slik at de har tilstrekkelig økonomi. Det er også derfor eiendomsskatten øker i kommunene.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [12:16:04]: For et par uker siden holdt Fremskrittsparti-representanten Morten Ørsal Johansen et noe alterert innlegg fra talerstolen fordi SV foreslår å forhindre kommuner i å danne nasjonale skatteparadiser gjennom kutt i formuesskatten. Da var Fremskrittspartiet bekymret for det kommunale selvstyret, at de ikke skal få bestemme selv. Men den bekymringen stikker ikke dypt, for i dag behandler vi et forslag fra Fremskrittspartiet om at vi skal

fjerne den ene, sikre muligheten kommunene har for å øke sine egne inntekter – den eneste skatten kommunistene selv kan bestemme om de vil innføre eller ikke, og som ikke påvirker inntektsutjevningssystemet eller fordelingen i nevneverdig grad ellers i Norge.

Om det er nettopp kommunistene som i 321 av 356 kommuner har kommet fram til at eiendomsskatt er nødvendig for å finansiere velferdstilbud, vedlikehold og infrastruktur i sin kommune. Disse kommunistene og de respektive politikerne står alle til ansvar i hvert lokalvalg. Dersom befolkningen mener det var uklokt å innføre den skatten, at de heller vil nedprioritere eller kutte i noen tjenestetilbud, kan de stemme på Fremskrittspartiet lokalt. I Oslo har SV ved den siste målingen 14,7 pst. og Fremskrittspartiet har 4,7 pst. – til tross for at SV vil innføre eiendomsskatt. Så når Fremskrittspartiet ser at folk ikke liker det de står for, vil de altså tvinge folket gjennom Stortinget.

Realiteten er at eiendomsskatten har nådd et historisk høyt nivå under regjeringen Solberg og under tidligere finansminister Siv Jensen. Det er først og fremst et uttrykk for at inntektene fra staten og fellesskapet ikke er tilstrekkelig for å dekke kommunenes oppgaver. Dersom Fremskrittspartiet hadde fått flertall, ville det blitt masseoppsigelser av helsefagarbeidere, sykepleiere og ansatte i skolene og barnehagene rundt om i hele landet. 14,8 mrd. kr i inntekter totalt – det er mye velferd, mye tilrettelegging for ny næringsvirksomhet i kommunene, mye helse og omsorg, mange sykehjem og barnehager rundt om i hele landet.

Dersom vi på toppen av det også legger at Fremskrittspartiet nå vil fjerne hele formuesskatten, som som kjent har en kommunal andel, får kommunene ytterligere over 13 mrd. kr mindre. Jeg må si det er friskt av Fremskrittspartiet å gå til valg på å tappe landets kommuner økonomisk, men derfor står de helt alene i denne saken.

Ola Elvestuen (V) [12:19:04]: Vi i Venstre støtter heller ikke dette forslaget fra Fremskrittspartiet. Nå har vi riktignok vært med på å redusere makssatsen på bosteds- og fritidseiendommer i kommunene fra 7 til 4 promille de siste årene, men grunnleggende er eiendomsskatten for Venstre en del av det lokale selvstyret, og vi har lokale politikere som er både for og imot å innføre eiendomsskatt. Dette er en del av den vurderingen som man, når man sitter i et kommunestyre, må ta – når det gjelder både den generelle skatteinntekten, utgiftene kommunen har og også opp mot andre utgifter som treffer innbyggerne, enten det er renovasjonsavgifter, vann- og avløpsgebyrer og det som går på eiendomsskatt.

Så er det det å si at skattlegging av boliger er gunstig i Norge. Dette forslaget fra Fremskrittspartiet er veldig omfattende ved at det ikke bare handler om eiendomsskatt på bolig- og fritidseiendom, men det gjelder også vannkraftanlegg og petroleumsanlegg. Det er klart veldig viktige inntekter for mange kommuner som det vil være dramatisk å endre i dag.

Når det gjelder kommuneøkonomien, har vi i dag et historisk lavt antall kommuner på ROBEK-listen, samtidig som de frie inntektene til kommunene har økt med 35 mrd. kr fra 2013 fram til i dag. Det gir et bakteppe også for de diskusjonene som kan være i den enkelte kommune, og gir et handlingsrom for de kommunene som ikke ønsker å redusere eiendomsskatten. De har mulighet til det fordi de også har en stat som støtter opp om kommuneøkonomien. Den diskusjonen bør fortsatt være i den enkelte kommune og være en del av det lokale selvstyret.

Tor André Johnsen (FrP) [12:21:29]: Jeg tror faktisk de fleste partier i Norge, i hvert fall alle partier i denne sal, er enige om at vi må ha skatter, og at vi må ha noen avgifter. Prinsippet om å skatte etter evne er kanskje viktig når man har en mulighet til å skatte av inntekt, men å skatte bare for at man eier noe, bare for at man har klart å spare opp penger i løpet av et langt liv for å få seg en eiendom, blir helt feil.

Jeg vil si for min egen del at i Hamar kommune, i en by hvor jeg har bodd tidligere, er det mange eksempler på eneboliger som før lå på såkalt bygda. Storhamar, f.eks., som var langt fra sentrum på 1930-, 1940- og 1950-tallet, der det knapt var bebyggelse, det var mest skog og jorder, er i dag blitt veldig sentralt. Boliger som ble kjøpt der av folk som i dag er minstepensjonister med minimalt med inntekt, er blitt enormt kostbare og dyre, og man får store utgifter til eiendomsskatt bare fordi man eier noe.

Jeg må si det er helt utrolig å høre på representantene fra SV og Senterpartiet her i dag. Snakk om møte seg sjøl i døra og sitte i glasshus og kaste stein! Først sier Senterpartiet at det aldri har vært så mye avgifter som under Fremskrittspartiet i regjering. Jeg vet ikke hva Senterpartiet sikter til. Arveavgiften, f.eks., som Senterpartiet, Arbeiderpartiet og sosialistene er veldig glad i, den såkalte dødsskatten, fjernet vi så fort vi kom i regjering. Jeg vil minne om at det var sosialdemokraten Göran Persson som sørget for at den ble fjernet i Sverige. Det sier jo litt om Senterpartiet, Arbeiderpartiet og venstresiden i norsk politikk. De står jo til og med langt til venstre for Arbeiderpartiet i sine naboland Danmark og Sverige. Motoravgift på båtmotorer, hestekraftavgiften, fjernet vi, og mange andre avgifter også, men jeg trenger ikke å ramse opp alt her.

Så har vi bompenger. Det er greit nok, det – representanten fra Senterpartiet sier at det aldri har vært så mye bompenger. Det regimet som er bygd opp med bompenger, er i hvert fall bygd opp av Arbeiderpartiet og Senterpartiet lenge før vi kom i regjering, og det Fremskrittspartiet har fått til, er jeg faktisk veldig stolt av. I godt samarbeid med Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti har vi kuttet bomkostnadene med nesten 30 pst. i forhold til det som lå der, og det regimet som var da vi tok over etter forrige regjering. Vi fjernet nesten 50 bomselskap, vi innførte 20 pst. rabatt på bombrikker, og vi fikk i statsbudsjettet for 2020/2021 inn 2 mrd. kr for å kutte i bompenger. Det var null før vi kom i regjering, det var null med Senterpartiet i regjering, null med SV og null med Arbeiderpartiet. Så fort Fremskrittspartiet gikk ut av regjering, gikk også fokuset på å kutte bompenger ned, så i forslaget til NTP som regjeringen har lagt fram, er det lagt inn bare 750 mill. kr årlig for å kutte bompenger. Så den kritikken om bompenger tar vi ikke så veldig inn over oss.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [12:24:43]: Alle forstår vi at det er behov for å ha et visst skattenivå i landet, og det er også sånn at en del kommuner sikkert kunne hatt problemer med å fjerne eiendomsskatten over natten. Men det er også veldig mange kommuner som fint hadde klart det. Det er veldig mange kommuner styrt av de rød-grønne som tar inn eiendomsskatten ikke fordi de må, men fordi de vil.

Oslo kommune er et eksempel på en kommune som fint hadde klart seg uten eiendomsskatten. Og når det kommer påstander fra denne talerstolen om at man må begynne å kutte i tjenestetilbudet til innbyggerne dersom man fjerner eiendomsskatten, er det helt feil. For svært mange kommuner hadde bare hatt behov for å kutte lite grann i eget overskudd for å fjerne eiendomsskatten.

Da er det et tydelig tegn på at det for flere av partiene i denne salen, og spesielt for Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, er et problem hvis folk har for mye penger. Hvis folk får beholde mer av sine egne penger, er det det som er problemet, heller enn at kommunen trenger de pengene.

Oslo kommune ville gått med over 2 mrd. kr i overskudd selv om man hadde kuttet hele eiendomsskatten, og Oslo kommune har over tid gått med et mye større overskudd enn kommunenes beregningsutvalg anbefaler. Da handler dette om politikere som enten ikke klarer å prioritere, som har skapt seg store økonomiske utfordringer ved å styre kommunene sine feil, eller som rett og slett er griske. De vil ha tak i innbyggernes penger selv om det ikke er behov for det.

Så kunne vi hatt en diskusjon om hvordan man skulle fjerne eiendomsskatten på en skånsom måte der man hadde gått i underskudd uten den. Men jeg står her med en lang liste over kommuner som helt fint hadde klart seg over tid uten eiendomsskatten. Da er det rart at et så stort flertall i denne salen egentlig ikke bryr seg om det.

Vår viktigste jobb er å prioritere hardt og være skånsomme med innbyggernes penger, men her er det et stort flertall som ikke bryr seg noe særlig om det. Man ser at man kunne klart seg uten, men fortsetter å gjøre det samme år etter år etter år. Jeg synes det er lite respekt for innbyggernes penger. Det er lite kreativt av politikerne. Man burde nå etter så mange år, spesielt i Oslo, ha klart å gjøre noe med den unødvendige eiendomsskatten man her har.

Tor André Johnsen (FrP) [12:27:52]: Jeg må bare følge opp det at tidligere talere, fra SV og Senterpartiet, synes så synd på sine ordførere der ute. De trenger tydeligvis mer inntekter, mer skatteinntekter. Det er tydeligvis hovedfokuset for SV, men dessverre også for Senterpartiet, at man må få økte inntekter, og det får man bare ved å øke skattene eller avgiftene. Man skal øke skattene og avgiftene både for folk flest og også for næringslivet.

Da anbefaler jeg representantene fra Senterpartiet og SV å lære av en av historiens beste kommunalministere, som sitter i denne salen nå, tidligere kommunalminister Jan Tore Sanner. Takket være vår regjering, hvis jeg kan bruke det begrepet om da vi var en del av regjeringen, snudde vi et innsigelsesregime som var bygd opp gjennom flere år med bl.a. Senterpartiet. Hvor bønder, næringsdrivende og andre lokale interessenter hadde lyst til å utvikle kommunen, skape verdier, bidra til nye arbeidsplasser og mer skatteinntekter, som vi vet at venstresiden er veldig glad i, så sa de rød-grønne nei. De sa nei, nei, nei, nei – i minst 80 pst. av sakene. Men med Sanner, og spesielt også Per-Willy Amundsen, som var statssekretær i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, snudde vi nei-regimet til et ja-regime. Det er jeg stolt av. Jeg er stolt av det vi fikk til sammen der – Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet – at vi snudde et regime sånn at man lar folk få lov til å skape verdier, lar kommunene få skape verdier i stedet for bare å si nei.

Jeg håper Senterpartiet, SV og venstresiden kan ta litt lærdom av det, at de framover også blir litt mer positive til å lytte til kommunene, lytte til næringslivet når de ønsker å skape verdier, i stedet for bare å si nei og heller kompensere for tapte inntekter ved å øke skattene og avgiftene.

Jeg har erfaring fra tre forskjellige kommunestyrer fra perioden før jeg kom på Stortinget, og jeg synes ikke synd på noen av de kommunene. To av kommunene er Arbeiderparti-kommuner, én er en bygdelistekommu-

ne. De har dessverre alle eiendomsskatt, og én av kommunene innførte eiendomsskatt etter at jeg flyttet dit. Jeg som innbygger merket ingen forskjell. De pengene bare forsvinner ut i dragsuget.

Jeg vil referere til en annen viktig høyrepolitiker, Per-Kristian Foss, som var finansminister tidligere. Han hadde kanskje en av historiens beste utsagn i norsk politikk. Det kan høres litt spesielt ut, men det er et utrolig godt poeng. Han sa at man kunne gi oljefondet til kommunepolitikere, gi oljefondet til Kommune-Norge, så ville de klare å bruke opp det også. Det norske lokalpolitikere trenger, spesielt de fra venstresiden, er kanskje en jobb i privat næringsliv for å lære seg å kutte kostnader, for å lære seg å prioritere og lære seg å skape verdier i stedet for bare å bruke andre folks penger og ta skatter og avgifter fra næringslivet og folk flest for å få budsjettene til å gå opp. Det er helt feil medisin.

Ola Elvestuen (V) [12:31:02]: Det var kommentaren fra representanten Engen-Helgheim som fikk meg til å ta ordet, for nå ble det mye snakk om Oslo her. Jeg har sittet ti år i bystyret i Oslo og konsekvent gått imot eiendomsskatt. Først fjernet vi den på slutten av 1990-tallet, og vi har holdt den borte helt fram til de rødgrønne kom inn, fikk flertall og innførte eiendomsskatt. Vi gikk også imot at den ble innført den gangen.

Når vi ikke ville innføre den, var det ut fra en vurdering av at byen hadde store utfordringer innenfor vann og avløp. Dermed måtte vann- og avløpsgebyrene opp for å kunne ta det løftet som trengtes, som byen har gjennomført. Vi måtte etablere et nytt renovasjonssystem, så renovasjonsavgiften har også hatt et betydelig løft for å få dette til. Man har hatt gateopprustninger der man har fått eiendomsbesittere og grunneiere til å være med og bidra. Det har vært en del av den helhetlige vurderingen hvor vi mente at det ikke var riktig å ha eiendomsskatt.

Men samtidig vil jeg understreke at det aldri har vært min hensikt eller et ønske at staten skulle komme og frata kommunen muligheten til å ha eiendomsskatt. Denne kampen tas i de ulike kommunestyrene. Det er ulik situasjon i de ulike kommunene, og det bør fortsatt være sånn at ansvaret ligger der.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [12:32:42]: Representanten Jon Engen-Helgheim sier at eiendomsskatt ikke er noe man må ha, men er noe som man vil. Det er noe man vil belaste innbyggere og næringsliv med, uten at man trenger det.

Representanten Engen-Helgheim representerer Buskerud. Han har i det siste gjort et stort poeng av at han i mesteparten av denne perioden har bodd i Oslo. Jeg synes det er ganske betegnende. Han snakker også

nå mest om Oslo, sjøl om han skal være ombudsmann for Buskerud.

Jeg tror innlegget til representanten Engen-Helgheim er et godt eksempel på at partiene bør være ganske konsekvent på at stortingsrepresentanter bor i eget fylke, bor i det fylket de skal representere, bor i det fylket hvor de skal representere folk, reiser i eget fylke, setter seg inn i samfunnene i eget fylke.

Når det her blir sagt at kommunepolitikere prioriterer ikke, de er griske, de er lite kreative, så vitner det om ganske liten erfaring med det å styre en kommune. Fremskrittspartiet har ikke så stor erfaring med å styre kommuner. De styrer ingen kommuner i Buskerud, og de har marginal innflytelse. Dermed kan de gjøre seg til norgesmestre i det å redusere kommunenes inntekter og samtidig være norgesmestre i å øke kommunenes utgifter på mange områder. Eldreomsorgen er et eksempel. Modum kommune er et godt eksempel – en stor kommune med veldig store økonomiske utfordringer for å sikre og ha et godt velferdstilbud, en kommune som har mange millioner kroner i inntekter fra eiendomsskatt på kraftverk.

Fremskrittspartiet ser ikke ut til å forstå at forslaget deres innebærer at også eiendomsskatten på kraftverk skal vekk. Det er ikke ansvarlig, det Fremskrittspartiet driver med, og det er ganske mange som nå erfarer at måten Fremskrittspartiet driver på, ikke er saklig. Det er rimelig virkelighetsfjernt. De er hele tida i front når det gjelder utgifter. De er aldri i front når det gjelder kommunale inntekter. Hele regnestykket henger ikke sammen, og det de gjør her, er så uansvarlig og så lettvinnt og lettbeint. Når man snakker om at man ikke vil prioritere, at man er grisk og lite kreativ, er det en attest våre folkevalgte i kommunene ikke fortjener. Derfor har heller ikke Fremskrittspartiet stor støtte ute i den jamne norske kommune.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [12:35:55]: Det er nesten rørende å høre omsorgen fra representanten Lundteigen for dem han mener jeg burde representere. Jeg kan forsikre om at jeg representerer gjerne flere enn dem i det fylket jeg er innvalgt fra, og jeg snakker gjerne også om det fylket jeg stiller til valg for.

Men nå er det sånn at jeg har lang erfaring fra kommunepolitikken i Buskerud. Jeg satt som varaordfører en periode i Drammen, og jeg har i mange år sittet i bystyret i Drammen. Drammen kommune er en kommune som får lavere inntekter enn gjennomsnittet. Vi får lavere inntekter per innbygger enn f.eks. Oslo. Der har vi måttet prioritere hardt. Der har vi måttet bruke pengene på en fornuftig måte. Der måtte politikere være kreative for å finne de beste løsningene for innbyggerne.

Det klarte vi helt uten eiendomsskatt. Vi har klart å gå i overskudd også helt uten eiendomsskatt.

Men det koster. Man trenger gode politikere, man trenger folk som er villig til å prioritere og ikke bare hoppe på enkle løsninger som å hente inn mer penger fra kommunens innbyggere når man finner det for godt. Og det har vi gjort. Så jeg trenger ikke stå og snakke om kommuner som Drammen og andre steder i Buskerud som faktisk har politikere og har hatt politikere som lenge har gjort den jobben som Oslo ikke har klart.

Oslo har innført en eiendomsskatt som de strengt tatt ikke hadde trengt. De burde fjerne den med en gang. Spesielt i en periode med økonomiske problemer for veldig mange av innbyggerne burde man i hvert fall sagt ok, vi kan gå litt ned på vårt overskudd for å hjelpe innbyggerne. Men det ønsker ikke Senterpartiet, og det er litt overraskende å se dette brennende engasjementet fra Senterpartiet for å beholde eiendomsskatten i Oslo. Jeg trodde ikke det var en kampsak for Oslos politikere, men det er det tydeligvis.

Til slutt: Det ble nevnt kommunenes selvråderett til å styre hva slags skatter de skal ta inn. Det er jeg i prinsippet enig i. Det skal sitte langt inne å gå inn og overstyre kommunenes mulighet, men nå har vi sett i så lang tid at en del kommuner tar inn høy skatt fra innbyggerne selv om de ikke trenger det. Da blir det en lettvinnt løsning som gjør at politikerne lokalt ikke prioriterer lenger. Man hopper på det som ligger nærmest, og det gjør Oslo og en god del andre. Det er en lang liste med kommuner som velger en løsning som plager innbyggerne. Da velger jeg heller å fravike prinsippet om kommunenes selvråderett og si klart ifra til de lokalpolitikkerne som ikke vil prioritere, at nå må de begynne å gjøre det. Nå kan de ikke ha den muligheten til å ta folks penger helt uten grunn.

Martin Kolberg (A) [12:39:08]: Jeg vil begynne med å støtte meg veldig til det Elvestuen sier om det grunnleggende prinsippet om at kommunene må ha rett til å bestemme selv, også i det som er knyttet til eiendomsskatt. Jeg bare sier det først.

Så vil jeg si at da jeg tok ordet nå, var det fordi jeg ikke synes det går an å sitte i stortingssalen og høre på hvordan kommunestyrerepresentanter og politikere i kommunene karakteriseres fra Fremskrittspartiets side. Jeg synes ikke det går an. For det er usant, uriktig og usaklig å påstå at norske politikere tar inn eiendomsskatt bare fordi de vil plage innbyggerne. Det har jeg behov for å gjøre en tung markering mot. Det er en måte å oppføre seg politisk populistisk på som Fremskrittspartiet dessverre representerer i denne saken.

Det bl.a. representanten Engen-Helgheim da glemmer, er at han dermed også setter en merkelapp på man-

ge av sine egne folk i kommunene rundt omkring i landet. Det er ikke slik at Fremskrittspartiets representanter i kommunestyrene i Norge konsekvent stemmer imot eiendomsskatten. Det er ikke sann. Det er mange steder de faktisk er med fordi de må. Det henger sammen med det som er en lov i politikken, og som jeg minner meg selv på når jeg sitter og hører på denne debatten, nemlig den loven som går ut på at det ikke finnes noe som heter en gratis lunsj. Alt skal til syvende og sist betales.

Jeg bor i Lier kommune, hvor de kommunale avgiftene er blitt suksessivt økt kraftig de senere årene – med Fremskrittspartiets stemmer. Er ikke det også en form for beskatning av innbyggerne? Selvsagt er det det. Hele den prinsipielle argumentasjonen som ligger til grunn for Fremskrittspartiets forslag, faller til jorden, og det er bare et uttrykk for at de ikke tar det overordnede kollektive ansvaret for at de tjenestene som kommunene skal yte, til syvende og sist skal betales – på den ene eller den andre måten.

Men det ser de bort fra og forsøker å lage et spill av dette som skal gi dem en merkelapp om at de er på innbyggernes side. Det er den dobbeltkommunikasjonen som egentlig inneholder det jeg har brukt mye av mitt politiske liv på å avsløre, nemlig det som kalles for FrP-koden. Det er å gjøre én ting og si noe helt annet.

Bård Hoksrud (FrP) [12:42:22]: Det er interessant å sitte og høre på debatten om eiendomsskatt, og det er morsomt å registrere at rød-grønne politikere alltid sier at man må ha eiendomsskatt for å gjennomføre de gode tingene. Lundteigen sa at man ikke kunne si at lokalpolitikkerne var grådige eller brukte andres penger. Men man kan i hvert fall si at de er veldig glad i å bruke andres penger på unyttige ting.

Jeg har vært kommunepolitiker og sittet i kommunestyret i 26 år, og jeg har opplevd at vi bruker penger på mye rart i kommunen vår. I den siste valgdebatten før valget satt alle de rød-grønne partiene og sa at de ikke skulle øke eiendomsskatten. Det var valg, de fikk flertall, og pang – eiendomsskatten økte kraftig. Nå er det full runde med nytaksering, og folk er kjempefrustrerte over å se hvordan politikerne ønsker å få dem med mer eiendomsskatt.

Man sier at man bruker pengene på de fornuftige tingene. Nei, i min kommune kjøper de en gård til over 6 mill. kr, der de må rive hovedhuset etter at de har kjøpt den, fordi det er i så dårlig stand at man ikke kan bruke det. Det koster flere hundre tusen kroner hvert eneste år, som innbyggerne må betale, og da er det jo greit bare å sende regningen og skrive ut en ny eiendomsskatt eller høyere eiendomsskatt, og så får man de pengene. Eller man kjøper bolighus til over 6 mill. kr. Det er ikke pri-

mæroppgaver som en kommune skal drive med, og som man burde bruke eiendomsskatten – og øke eiendomsskatten – for å få inn penger til. Men sånn holder mange politikere på fordi de synes det er kjekt å bruke andres penger, mens de som skal betale, ser oppi lommeboka si hvert eneste år og ser at det blir stadig mindre penger i den lommeboka, fordi det er noen som skal få dem med økt eiendomsskatt.

Det er en stor forskjell. Vi mener faktisk at det går an å bruke pengene mer fornuftig, og at det går an å utfordre hvordan man bruker pengene i sin egen kommune. Men der er vi nok dessverre i stor grad ganske alene – det ser vi ofte – om å se på muligheter for å spare og se potensialer i sparing.

Eller på den andre siden: Fordi man var så ideologisk imot statlig finansiert eldreomsorg som man var i min kommune, måtte man stemme det ned. Alle de rød-grønne partiene stemte det ned. Hadde kommunen blitt med den gangen i 2015, da man innførte dette, ja, så hadde de hatt titalls flere millioner i året som de kunne brukt på andre ting, uten at man skulle tatt eiendomsskatt for å betale for disse tjenestene. Men det handler ofte om ideologi. Man er glad i å bruke andres penger, det er det altfor mange lokalpolitikere som er. Derfor fremmer vi dette forslaget i dag. Jeg mener det er et sinnsykt bra forslag, og håper at vi får flertall for det, det ser jo ikke helt sånn ut. Men det går an å bruke pengene mer fornuftig i kommunene.

Eigil Knutsen (A) [12:45:34]: Aller først, til dem som snakker om at kommuner går med overskudd: Det er en veldig spesiell betegnelse for en konstruksjon som en kommune. Kommuner går med positivt netto driftsresultat hvis de styres på en god og fornuftig måte, og de pengene blir satt av til pensjonsutgifter, det blir nedbetalt avdrag på lån og satt av til bufferfond for uforutsette utgifter, bla.

Fremskrittspartiet driver i denne saken og karakteriserer landets kommunepolitikere som griske og nærmest late, som om at de ikke har kreativitet nok til å finne andre måter å dekke utgiftene på. De aller fleste kommunepolitikere i Norge er fritidspolitikere. Det er vanlige familiefolk, bla., som bruker dager og kvelder på å gjøre en innsats for sitt lokalsamfunn, i motsetning til godt betalte stortingspolitikere, som har dette som et heltidsverv.

Engen-Helgheim, Johnsen, Johansen og flere fra Fremskrittspartiet bør unnskyldes til egne kollegaer etter denne debatten når de kaller dem for griske. I Bergen, hvor jeg bor, har vi selvfølgelig vår egen perspektivmelding en gang i perioden, og i 2015 la Høyre- og Fremskrittsparti-byrådet fram sin egen perspektivmelding og sa at den økonomiske utviklingen til kommunen ikke

var bærekraftig. Det er sterke ord i en perspektivmelding. Resultatet av det var at Høyre- og Fremskrittsparti-byrådet, med finansbyråd fra Fremskrittspartiet, innførte eiendomsskatt. Det var ikke noe Venstre eller Kristelig Folkeparti i det byrådet tvang dem til, det var Fremskrittspartiets finansbyråd.

Fremskrittspartiets egen kollega her på Stortinget, Silje Hjemdal, som i dag er stortingsrepresentant, satt i dette byrådet, så det er bare å forvente at kollegaene hennes går tilbake fra denne saken og unnskylder språkbruken om at hun var en grisk kommunepolitiker i 2015, da Fremskrittspartiet innførte eiendomsskatt i Bergen.

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

Sak nr. 2 [12:47:47]

Innstilling fra finanskomiteen om Perspektivmeldingen 2021 (Innst. 388 S (2020–2021), jf. Meld. St. 14 (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: Arbeiderpartiet 25 minutter, Høyre 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter, Rødt 5 minutter og finansministeren 5 minutter.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalspersoner og medlemmer av regjeringen.

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

Mudassar Kapur (H) [12:49:04] (komiteens leder og ordfører for saken): Noe av det fineste med Norge er at uansett hvilken bakgrunn du har, skal man få like muligheter, at det er små forskjeller og høy tillit, at alle får behandling når de er syke, og at eldre får en verdig alderdom. Det kan vi ikke ta for gitt.

En perspektivmelding skal ta temperaturen på Norge. Den skal fortelle om utfordringer og muligheter Norge har i årene som kommer. Det kan være krevende å se 40 år fram i tid mens vi står midt i den verste krisen i nyere tid.

Samtidig henger utfordringene tett sammen. Koronakrisen er det dypeste tilbakeslaget i norsk økonomi siden krigen. Den har krevd, og vil fortsette å kreve, kraftfulle tiltak. Også etter at samfunnet har åpnet igjen, vil ettervirkningene være der. På veien ut av krisen må vi skape mer og inkludere flere. Det henger tett sammen med de grepene vi

må gjøre i møte med perspektivmeldingens tre hovedutfordringer, som jeg vil trekke fram: Utgiftene vokser raske. Inntektene vokser ikke like mye som før. Vi må gjennomføre det grønne skiftet.

Noe av det viktigste å ta med seg fra meldingen er likevel behovet for å få flere i jobb. Det er få ting som koster mer eller skaper mer ulikhet enn å ha mange stående utenfor arbeidslivet. Derfor må vi skape vekst i privat sektor, inkludere flere i arbeidslivet og satse på utdanning og kompetanse for å sikre et bærekraftig velferds-samfunn.

Selv om oljefondet vårt er stort, er det fortsatt slik at 75–80 pst. av nasjonalformuen er folk som jobber. Det er varme hender på eldrehjem og sterke armer på byggeplassen. Den viktigste jobben til politikerne i tiden som kommer, er å sørge for at alle som kan jobbe, jobber. Vi må lage plass til folk med utfordringer i arbeidslivet, og vi må legge til rette for at folk kan arbeide lenger. Innsatsen vi som samfunn må legge ned for å flere i arbeid, er avgjørende for å sikre velferden vår. Vi må senke terskelen inn i arbeidslivet og gjøre det lettere for arbeidsgivere å ansette personer med forskjellige utfordringer. Vi har derfor styrket tilbudet for arbeidssøkere med psykiske helseplager og rusproblemer, slik at flere kan delta i arbeidslivet samtidig som de mottar medisinsk oppfølging. For dem som ikke har fullført utdannelsen sin, eller har en utdannelse det er vanskelig å bruke, har vi styrket mulighetene for å ta annen opplæring.

For å få flere i arbeid er tidlig innsats, bedre gjennomføring av videregående og kompetanseløft også viktig. Med flere i arbeid øker vi skatteinntektene og sparer trygdeutgifter på samme tid.

Arbeidslivet stiller stadig strengere krav til formell kompetanse. For dem som ikke gjennomfører videregående opplæring, er risikoen stor for å falle varig utenfor arbeidslivet. Det kan få store konsekvenser for dem det gjelder, både sosialt og når de skal i jobb. Derfor har vi trappet opp den tidlige innsatsen, toppet laget rundt elevene, slik at flere kommer seg gjennom hele skoleløpet, også videregående. Det skylder vi ungdommene våre.

Integreringen av innvandrere blir stadig bedre her i landet, og vi ser tydelig hvilken fantastisk reise flere gjør bare på én generasjon. Likevel står mange utenfor arbeid og utdanning. Mennesker som kommer til Norge, må integreres og bli en del av lokalsamfunnet. Det å få flest mulig innvandrere i utdanning og jobb er noe av det viktigste for å lykkes med dette. Vi har satt inn tiltak for å få flere kvinner med minoritetsbakgrunn i jobb, slik at flere familier med innvandrerbakgrunn kan gå fra å være éninntektsfamilier til to inntektsfamilier. Vi har styrket norskopplæringen, og vi skal fortsette å jobbe for at veien fra å være nyankommet innvandrer eller

flyktning til en skattebetalende samfunnsborger skal være kortest mulig.

Jeg er glad for at vi lever lenger, og at dagens eldre har bedre helse enn noen gang. Men det betyr også at mens det i dag står fire personer i yrkesaktiv alder bak hver pensjonist, vil det i 2060 kun være to. Det betyr at færre hender må ta vare på flere eldre. Samtidig øker også utgiftene til både pensjon og helse- og omsorgstjenester.

Eldre med lang erfaring i arbeidslivet sitter på en uvurderlig kompetanse. Nesten hver tredje arbeidstaker i offentlig sektor omfattes av særaldersgrenser og må slutte i jobben før den ordinære aldersgrensen på 70 år. Derfor har regjeringen foreslått å fjerne plikten til å fratre stillingen ved aldersgrensen, slik at arbeidstakere som er motivert, kan velge å fortsette. Med vår politikk skal ingen gå ut på dato.

Vi vil alltid jobbe for å løse oppgaver på en bedre måte enn vi gjør i dag. Det betyr å bruke mulighetene som ligger i bedre organisering, digitalisering og effektivisering. Vi trenger reformer som både er gode og kan spare penger for oss. Jernbanereformen er et slikt eksempel. Nye Veier et slikt eksempel. Slike reformer frigir penger vi kan bruke på andre viktige tjenester – helsetjenester, gode lærere i klasserommet og politi som trygger nærmiljøet vårt.

Vi kan ikke skatte oss ut av framtidens utfordringer. Problemet i Norge er jo ikke at vi har en fattig stat. I pandemien ser vi at ni av ti permitterte kommer fra privat sektor. Det er der jobbene må skapes. Derfor er det viktig at vi har en skatte- og avgiftspolitik som er på lag med dem som ønsker å skape norske arbeidsplasser, som er på lag med dem som jobber hver dag for å redde norske arbeidsplasser. Venstresiden tror at debatten om skatt handler om yachter og luksusbiler, men den handler egentlig om fiskebåter og lastebiler. Det handler om arbeidsplassene til folk.

De neste ti årene skal Norge for alvor etablere seg som en grønn industrinasjon. Pandemien tvinger fram omstilling, og startskuddet for det grønne skiftet har gått. Klimapolitikk henger sammen med næringspolitikk og verdiskaping. Derfor sørger vi for at samtidig som det blir dyrere å forurense, innføres det andre skatter og avgifter, avgiftslettelser for dem som blir rammet av avgiftene, og sørger for gode støtteordninger, slik at det alltid lønner seg å velge grønt.

Det er med det dypeste tilbakeslaget i norsk økonomi i etterkrigstiden som bakteppe at vi behandler en perspektivmelding som peker ut retningen for Norge. Det siste året har vi alle erfart betydningen av å ha ekstraordinære statsfinanser. Takket være alle de som har bidratt til norgeshistoriens største industrieventyr innen olje og gass, har fellesskapet fått enorme inntekter. Og

takket være kloke beslutninger og ansvarlig forvaltning har vi brukt dem til å bygge opp verdens største nasjonale sparekasse – oljefondet.

Selv om vi i dag står i en krise, har vi en forpliktelse til å tenke på tiden som kommer etter krisen. Vi må sørge for at den dagen andre står i lignende kriser, skal de også ha minst like god verktøykasse som det vi har hatt og har. Denne meldingen handler om generasjonen som er i ferd med å vokse opp, og de som kommer etter den igjen. Vi må sikre at de får et minst like godt utgangspunkt som vi har fått.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eigil Knutsen (A) [12:58:28]: Perspektivmeldingen handler mye om handlingsrommet i budsjettet framover, men hvis vi ser på den veldig korte historien bakover i tid, ser vi at representanten Kapurs regjering har kuttet nesten 10 mrd. kr i formuesskatten, som i stor grad går til landets rikeste. Dette har de gjort også midt i kriseåret 2020. Da vi sto her i fjor, kuttet Høyre også i formuesskatten, og de 1 000 rikeste individene i Norge fikk den gangen 260 000 kr hver. Så ble kuttet gjentatt og økt i budsjettet for 2021, til sammen 0,5 mill. kr til hver av landets 1 000 rikeste – midt i en pandemi. Spørsmålet mitt er: Når Høyre i neste periode programforplikter seg til videre å kutte formuesskatten ved å sette aksjerabatten til 100 pst., hvordan skal Høyre finansiere denne fulle aksjerabatten, kombinert med premisset i perspektivmeldingen om at Høyre ikke ser for seg å få flere unge i arbeid?

Mudassar Kapur (H) [12:59:33]: For det første godtar jeg ikke premisset om at vi i perspektivmeldingen slår fast at vi ikke ser for oss å få flere unge i arbeid. Noe av det perspektivmeldingen handler om, er nettopp at vi skal sørge for at flere unge fullfører videregående skole, og at vi legger til rette for at flere kommer i arbeid. Så det premisset godtar jeg ikke.

Så over til skatten: Det er helt riktig at vi har satt ned skatten på arbeidende kapital, slik at norske bedrifter ikke skal tape i konkurransen med internasjonale konkurrenter – og ikke bare formuesskatten: De totale skatte- og avgiftslettelsene med oss i regjering har vært på over 30 mrd. kr. Det gjør at vi tar side med norsk eierskap. Det er nesten skremmende å se på Arbeiderpartiet: Midt i en pandemi, når arbeidsledigheten er rekordhøy og bedriftene lurer på om de kommer til å overleve de neste årene, er Arbeiderpartiets oppskrift å øke formuesskatten med 7 mrd. kr i året. Det er det siste norske arbeidsliv trenger i årene som kommer.

Eigil Knutsen (A) [13:00:36]: Premisset om de unges sysselsetting er helt korrekt. Det har Arbeiderpartiet

spurt finansministeren om, og regjeringen forutsetter at sysselsettingen blant eldre øker noe på grunn av effekter fra pensjonsreformen. Men siden det ikke er en liknende reform for unge arbeidstakere, forutsetter regjeringen at sysselsettingen vil ligge i ro. Og videre: Representanten Kapur var i sitt innlegg kort innom klimaproblemet, som er vårt største problem som nasjon og verdenssamfunn. I helgen har Høyres tetteste samarbeidspartner i Stortinget, Sylvi Listhaug, programforpliktet sin skepsis til et tilnærmet samlet internasjonalt forskerkorps, som sier at klimaendringene er reelle og farlige. Jeg vet at Høyre tror på klimaendringene og er opptatt av dem. Spørsmålet mitt er hvordan Høyre fram mot 2030 skal få gjennomført klimapolitikk, når budsjettene skal gjøres opp med Sylvi Listhaug, som er imot CO₂-avgift, mot karbonfangst og -lagring og mot gode kollektivprosjekter i storbyene. Er det en god klimastrategi å lene seg på et sånt parti i Stortinget, et parti som har programforpliktet sin skepsis til klimaendringer?

Mudassar Kapur (H) [13:01:41]: For det første synes jeg det er veldig hyggelig å høre at representanten fra Arbeiderpartiet forutsetter at det fortsatt vil være de borgerlige partiene som skal gjøre opp statsbudsjettene i hvert fall fram til 2030. Det synes jeg er en god erklæring å få før vi går videre i debatten.

Så til samarbeidet vårt med Fremskrittspartiet: De fire ikke-sosialistiske partiene har helt siden 2013 blitt enige om gode budsjetter, hvor vi har greid å finne den gode balansen mellom hvordan vi kan fortsette å satse på vår viktigste næring, olje- og gassnæringen, og samtidig gjøre Norge klar for omstillingen. Utslippene har gått ned de siste årene med denne regjeringen, i samarbeid med Fremskrittspartiet. Men det er ikke vi som har samarbeidspartnere som over natten har lyst til å legge ned en olje- og gassnæring, og som vil ta bort arbeid eller sette mange hundre tusen arbeidstakere i usikkerhet. Så jeg står ganske fint i det samarbeidet vi har hatt de siste syv årene, og ser fram til godt budsjettsamarbeid, som ifølge Arbeiderpartiet minst vil vare til 2030.

Hans Andreas Limi (FrP) [13:03:03]: Representanten Kapur la i sitt innlegg stor vekt på betydningen av norsk olje- og gassnæring og nevnte det også nå i sitt svar på siste replikk. Det er tydelig illustrert i perspektivmeldingen hva olje- og gassinntektene betyr for Norges økonomi og ikke minst for vår velferd. Så er situasjonen at to av tre regjeringspartier i realiteten har vedtatt å fase ut norsk olje og gass, ikke å tildele nye lisenser på norsk sokkel. Da vil jeg spørre representanten Kapur: Hvilke refleksjoner gjør Høyre seg over disse landsmøtevedtakene, som i realiteten kan bety at man setter rundt 200 000 arbeidsplasser i fare og alvorlig svekker inntektsgrunnlaget for Norge i de kommende årene?

Mudassar Kapur (H) [13:04:01]: Ingen skal være i tvil om Høyres politikk for norsk olje og gass. Vi er imot en politisk avvikling av Norges største næring. Det vil ikke gjøre verden grønnere, men det vil definitivt gjøre Norge fattigere. Når det er sagt, er det en realitet at etter-spørselen etter norsk olje og gass kan gå nedover i årene som ligger foran oss – eller vil gjøre det. Da er det vårt ansvar i en perspektivmelding som ser 40 år fram i tid, å ta opp disse problemstillingene, at vi allerede i dag begynner å legge til rette for den grønne omstillingen, som definitivt vil stå på skuldrene til den industrien som har skapt eventyret for norsk olje og gass. Det er noe vi også sto fast ved da vi sammen med bl.a. Fremskrittspartiet ga en ganske sterk tiltakspakke til norsk olje- og gassnæring for at man skulle komme seg over kneiken. En av begrunnelsene var at det er det som vil bidra til det grønne skiftet. Min viktigste refleksjon rundt andre partiers punkter på dette er det jeg sier nå, men aller mest reflekterer jeg rundt min egen politikk.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:05:21]: Representanten Kapur sa i sitt innlegg at det er viktig i en perspektivmelding å ta temperaturen på Norge. Men det som Høyre burde gjøre, er å sørge for å ta temperaturen på hele Norge. Det er jo kjemisk fritt for erkjennelse av den kraftige sentraliseringen som har vært i Norge. I 2019 var det 300 kommuner i Norge som hadde nedgang i folketall. I Nord-Norge har folketallet de to siste årene blitt redusert med 7 700 innbyggere, og så sier distriktsnæringsutvalget, som la fram innstilling til regjeringen i fjor høst, at det er staten – i større grad enn andre aktører i offentlig sektor og i enda større grad enn privat sektor – som går foran i å sentralisere. Hvorfor mener Høyre at det er fornuftig med en statlig styrt sentralisering av Norge?

Mudassar Kapur (H) [13:06:17]: Det er nesten sjarmerende når en sånn replikk kommer fra en av de største sentraliseringsmaskinene som finnes på Stortinget, nå snakker jeg om partiet, ikke om representanten Gjelsvik personlig. Det representanten Gjelsvik snakker om, er egentlig omvendt av realiteten. Da denne regjeringen tok over, var det behov for en kommunereform. Istedenfor at hver eneste kommune i Norge satt på hver sin kommuneplan, utviklingsplan, næringsplan eller innovasjonsplan, gjennomførte denne regjeringen en kommunereform, slik at vi kunne samle fagmiljøene, lage gode kraftsentre av kommunene og dermed få til demokratisering og ytterligere forsterking av norske kommuner. Gjennom vår politikk har vi sett at man nesten må tilbake til forrige årtusen for å ha en like sterk kommuneøkonomi. I denne regjeringsperioden har vi sett at det har vært rekordfå kommuner på RO-

BEK-listen. Det denne regjeringen har sørget for, er en demokratisering, ikke en sentralisering.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [13:07:32]: Gjennom denne debatten om perspektivmeldingen kommer vi hyppig til å høre ordet «prioritering» bli brukt. Det er klart at det er viktig å prioritere. En viktig politisk og økonomisk prioritering fra Høyre de siste åtte årene har vært kutt i formuesskatten, særlig for landets rikeste. Kuttene har ikke ført til en eneste ny arbeidsplass og har neppe løst andre betydelige samfunnsutfordringer heller. Men det kuttet har gitt oss, er hele inndekningsbehovet som perspektivmeldingen drar opp fram mot 2030. Likevel vil altså Høyre fjerne formuesskatten på aksjer også i neste periode. Da er egentlig mitt spørsmål til representanten Kapur: Hva er det Høyre prioriterer? Hvilke velferdskutt skal Høyre gjennomføre neste periode? Hva skal kuttes i budsjettet for nettopp å kunne dekke opp inndekningsbehovet som vi takket være dagens regjering har i dag, og som vil forsterkes dersom Høyre skulle vinne valget i høst?

Mudassar Kapur (H) [13:08:36]: Da SV satt i regjering, hadde vi høyere inntektsskatt, vi hadde høyere selskapsskatt, vi hadde høyere formuesskatt, og vi hadde arveavgift. Allikevel gikk ulikhetene opp. Det likhetstegnet representanten setter mellom en skatte- og avgiftspolitik som bidrar til å styrke næringslivets betingelser, og velferd, henger ikke på greip. Ja, vi har kuttet skatter og avgifter, men representanten glemmer å nevne at siden Høyre kom i regjering i 2013, har vi økt sykehusbudsjettene med 47 mrd. kr, vi har fått 3 000 flere ansatte i politiet, en vanlig familie betaler 14 000 kr mindre i skatt, vi har økt barnebidraget – og jeg kunne ha fortsatt. Vi har også gjennomført – for ikke å glemme det – en av de viktigste reformene på integreringsfeltet, som kan bidra til mindre ulikhet. Når vi jobber for å lette betingelsene for norsk næringsliv, har vi en sammensatt politikk, og det er derfor vi alltid snakker om hele skatte- og avgiftsopplegget som vi har presentert.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Egil Knutsen (A) [13:10:05]: Dagens debatt i Stortinget er kanskje den viktigste vi har i løpet av hele perioden. Perspektivmeldingen i seg selv er kanskje ikke folkelektyre, men debatten om vår felles framtid engasjerer bredt, også utenfor stortingskorridorene.

De siste tiårene har vi hatt en eventyrlig utvikling i norsk økonomi. Levestandarden har økt. Folk flest har fått bedre råd, og staten er i en drømmesituasjon med et stort oljefond fordi kloke politikere har besluttet at fel-

lesskapets ressurser skal komme befolkningen til gode, nå og i fremtiden.

Så kan det være at de gode tidene nærmer seg slutten. Utgiftene vokser, og inntektene vokser ikke like fort. Da er det viktig å minne om at perspektivmeldingen, som vi diskuterer her i dag, er et politisk dokument som gjenspeiler den sittende regjeringens politikk og strategier for fremtiden.

Derfor er det særlig interessant å se på hvordan regjeringens politikk de siste årene har påvirket den fremtiden vi er på vei inn i. Innstrammingsbehovet i budsjettene ble i forrige perspektivmelding, i 2017, anslått til å være 5,3 pst. av BNP for Fastlands-Norge. Etter en ny periode med høyrepolitikk, fram mot 2021, har dette innstrammingsbehovet økt til 5,6 pst. Det er noe å tenke på for de fra regjeringspartiene og høyresiden som skal predike om økonomisk ansvarlighet fra denne talerstolen i dag.

Handlingsrommet som kunne vært der, er borte, bl.a. med kutt i formuesskatten som akkumulerer seg til 50 mrd. kr. Nå går statsministeren og finansministerens parti til valg på å kutte denne skatten videre – slik at det ikke skal skattes av store aksjeformuer. Med denne politikken har ikke høyresiden rom i det hele tatt til å gjennomføre noen nye satsinger – understreket av at de selv forutsetter at de ikke skal få flere unge inn i jobb.

I årene som kommer, er det likevel ingen tvil om at flere eldre, lavere fødselstall og lavere vekst i statens inntekter kan svekke handlingsrommet i statsbudsjettene. Men for Arbeiderpartiet er det viktig å understreke at de fleste størrelsene i perspektivmeldingen kan påvirkes med politikk. Med politiske grep kan også handlingsrommet økes i årene som kommer.

Det viktigste vi gjør for å øke handlingsrommet i framtidige budsjetter, er å få flere inn i arbeid. Flere som jobber deltid, må jobbe heltid. Flere av oss må jobbe litt lenger før vi pensjonerer oss, og ikke minst må vi stoppe utviklingen vi har sett under Erna Solbergs ledelse, med fem nye unge uføre hver eneste dag, totalt dobbelt så mange som da Høyre overtok ansvaret.

Framfor store skatteuttak til de aller rikeste burde regjeringen satt alle kluter til for å investere i dagens unge. Klarer vi å få flere unge ut i jobb, gir vi trygghet og frihet til den enkelte, men det gir oss også handlingsrom i budsjettene. På spørsmål fra Arbeiderpartiet svarer finansministeren selv at dersom nivået på antall mottakere av uføretrygd under 30 år hadde vært likt i dag som i 2013, ville vi hatt 5,6 mrd. kr mer i budsjettmessig handlingsrom enn det vi har i dag, som følge av både lavere trygdeutgifter for staten og høyere skatteinntekter, og nå har vi ikke engang snakket om de menneskelige gevinstene av å få flere unge uføre inn i jobb.

Perspektivmeldingen legger også et premiss om at siden handlingsrommet svekkes de neste årene, har vi

ikke råd til å investere i velferd. For Arbeiderpartiet fortoner det seg ganske annerledes. Vi ser på styrket velferd som en investering som gir oss som samfunn betydelige gevinster. Offentlig og privat sektor er nemlig gjensidig avhengig av hverandre. Det er kombinasjonen av tjenester som produseres i det offentlige, og varer og tjenester som produseres privat, som vil styrke norsk økonomi framover, ikke vekst i privat sektor alene, som mange på høyresiden synes å tro. Dette har vi sett tydelig gjennom koronapandemien. Den offentlige velferden vår har bidratt til at fallet i økonomien ikke har vært så bratt som det kunne ha blitt.

Siden regjeringsskiftet i 2013 er bruken av oljepenger mer enn fordoblet, og i 2020 kom hver fjerde krone på statsbudsjettet fra oljefondet. Dette har skjedd i en periode der oljepengebruken burde vært tilpasset omstillingsbehovene i norsk økonomi. Selvfølgelig skal vi bruke mer penger under økonomiske kriser, som den vi er inne i nå. Det som bekymrer, er at Høyre ikke bremser pengebruken i gode år. Faktisk har en nærmest samlet opposisjon foreslått lavere oljepengebruk i de gode årene med oppgangskonjunktur.

En ting er omfanget av oljepengebruken, noe annet er hva de brukes til. Hver gang vi snakker om oljepengene, bør vi minne oss selv om hva det egentlig er: Det er finansformuen til Norges framtidige generasjoner. Å bruke disse pengene på skatteuttak til landets rikeste er både urettferdig på tvers av befolkningen i dag og også urettferdig for framtidige generasjoner.

Den største utfordringen vi som nasjon og verdenssamfunn står overfor, er likevel klimakrisen. For å begrense den skadelige oppvarmingen av kloden til 1,5 grad må vi ta kraftfulle grep nå for å komme i mål i 2030 og 2050. For Arbeiderpartiet er det ingen tvil – klimamålene skal nås, og de skal nås på en måte som ikke øker de økonomiske og geografiske forskjellene i Norge. Klimapolitikken skal være rettferdig. Dette er knapt adressert i regjeringens perspektivmelding, ei heller i klimameldingen som Stortinget behandlet tidligere i år. Et eksempel på rettferdig klimapolitikk er hvordan en håndterer økte klimaavgifter, som – hvis noen i denne salen var i tvil – er helt nødt til å øke om vi skal ha en sjanse til å nå klimamålene våre. Men hvordan en bruker inntektene fra klimaavgiftene, er det som avgjør om politikken er rettferdig eller ikke. Høyres hovedsak i skattepolitikken den neste stortingsperioden er å kutte formuesskatten for dem med store aksjeformuer. Økte klimaavgifter som treffer vanlige folk, skal altså komme landets rikeste til gode. Arbeiderpartiet har en mye bedre løsning. Vi sier at de økte inntektene fra klimaavgiftene skal brukes på å redusere skatten på vanlige lønnsinntekter og å kutte andre avgifter. Da får en klimakutt samtidig som politikken er rettferdig og ikke bidrar til å øke forskjellene mellom folk.

I debatten om perspektivmeldingen kan sikkert vi finanspolitikere og andre bli litt vel pessimistiske når vi bekymrer oss for nasjonens økonomiske framtid. Og ja, det er nok å bekymre seg for. Selv er jeg dypt urolig for alle de unge som ikke får ta del i arbeidslivet, og kostnadene det vil ha for enkeltpersoner, familier og storsamfunnet.

Men det er mer enn nok å være optimistisk for i møte med utfordringene vi skal overkomme. For i Norge har vi tillit til hverandre og til myndighetene. Vi har solide institusjoner som er bemannet med de beste fagfolkene. Vi har bedrifter som ser nye muligheter i møte med klimaproblemene. Og vi har parter i arbeidslivet som samarbeider om felles utfordringer.

Så alt ligger til rette for at historien om lykkelandet Norge kan fortsette de neste tiårene. Men vi står ved et vippepunkt nå. For å skape et enda bedre samfunn kan vi ikke bare bevare og konservere, som i dag. Det er oppskriften på stillstand og deretter tilbakegang. Nei, vi må snu utviklingen og få flere unge i arbeid. Vi må investere i velferden, ikke privatisere den. Klimapolitikken skal være rettferdig, ikke øke forskjellene mellom folk.

Arbeiderpartiets visjon er ikke at Norge skal være som i dag i 2030 eller i 2060. Vår visjon er at vi da skal ha enda flere i arbeid, en sterkere offentlig velferdsstat, at klimamålene er oppnådd, og at forskjellene mellom folk er redusert.

Med det tar jeg opp Arbeiderpartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Eigil Knutsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Mudassar Kapur (H) [13:19:14]: Arbeiderpartiet er innom mange viktige emner i sitt innlegg, og jeg er enig med representanten Eigil Knutsen i at det er ingen tvil om at framtidens utfordringer ikke nødvendigvis allerede nå er avslørt. Vi vet ikke alt, men vi vet i hvert fall at mange av de utfordringene vi ser i dag, kan vokse seg større. Jeg er også helt enig med representanten i at det er ikke sikkert vi har fasit på alt allerede nå.

Det er allikevel sånn at når man jobber med en perspektivmelding, går det an å lære litt av historien, og der har jeg lyst til å utfordre representanten litt på egen historikk. Jeg var innom dette i forrige replikkrunde. Mener virkelig representanten fra Arbeiderpartiet at det vil bli flere arbeidsplasser, og at vi vil hjelpe norske selskaper med å skape flere arbeidsplasser ved at selskapene skattlegges med en skatt som deres internasjonale konkurrenter slipper å betale?

Eigil Knutsen (A) [13:20:20]: Arbeiderpartiet går til valg på en uendret selskapsskatt. Den har vi sagt skal ligge fast på det nivået den ligger på i dag – på selskape-

ne, på bedriftene, og så har vi sagt at personskatten, formuesskatten, skal økes noe. Nå har Høyre sittet i regjering i åtte år og desperat prøvd å bevise at formuesskatten er til skade for norske arbeidsplasser, men vi har fortsatt ikke blitt forelagt noen troverdige argumenter fra fagfolkene om at formuesskatten skader arbeidsplassene i Norge. Men det vi vet at kutt i formuesskatten gir oss, er økte forskjeller og reduserte muligheter til å investere i velferden. Regjeringen sier selv i perspektivmeldingen at handlingsrommet i budsjettene er så å si borte hvis alt ligger som i dag. Det er fra det nivået Høyre foreslår å kutte formuesskatten med 20 mrd. kr. Arbeiderpartiet sier at den skal øke noe. Det er både for å få ned forskjellene mellom folk, at alle skal bidra, og for at alle skal bidra til å investere i velferden framover.

Mudassar Kapur (H) [13:21:24]: Høyre har alltid vært tydelig på at det er det samlede skatte- og avgiftsnivået som har noe å si for næringslivet, og det er også i rammebetingelsene man generelt legger til rette for næringslivet, bl.a. samferdselssatsing, satsing på innovasjon, kunnskap osv. Så at Arbeiderpartiet prøver å gjøre arbeidsplassdebatten til kun en debatt om formuesskatt – vel, det får vi komme tilbake til en annen gang.

Men jeg har lyst til å snakke litt mer om skatten. Arbeiderpartiet sier nå at det er en garanti for at skatte- og avgiftsnivået blir liggende der det er. Med det som bakteppe har jeg lyst til å spørre Arbeiderpartiet litt om deres skattegaranti. De har selv sagt at skatte- og avgiftsnivået skal bli der det er, men samtidig sier dere at dere vil øke formuesskatten med 7 mrd. kr. Dere peker nok en gang bare på at dette handler om personer, og vil ikke inn og diskutere realitetene. Dette er folk som setter pengene sine inn i norske arbeidsplasser, vi snakker om lastebiler, gravemaskiner, fiskebåter. Det er det som er den arbeidende kapitalen. Hvorfor mener Arbeiderpartiet at det blir flere arbeidsplasser av å skattlegge disse midlene?

Eigil Knutsen (A) [13:22:33]: Arbeiderpartiet diskuterer for det første mange flere ting enn formuesskatten i debatten om arbeidsplasser. Vi har prøvd stadig flere ganger å få Høyre med på en diskusjon om en aktiv næringspolitikk, kontra den passive næringspolitikken som dagens regjering fører. I møte med de nye utfordringene er det viktig å få en mer aktiv stat på banen. Det ønsker også næringslivet seg, sånn at vi får fart på endringene for å ta vare på arbeidsplassene som er der i dag, men også å bygge nye.

Så er vel Arbeiderpartiet eneste parti som går til valg på et tydelig skatteløfte for neste periode. Det ligger i vårt alternative budsjett for 2021. Det er ikke uendret skatte- og avgiftsnivå, men for folk og folks inntekter er det uendret skatte- og avgiftsnivå. Men vi øker altså for-

muesskatten. I 2021 ville det gitt 7 mrd. kr mer enn med regjeringens budsjett. Det er ikke en skatt på arbeidsplasser, det er en skatt på store aksjeformuer, og det er det som skattes i stor grad i formuesskatten. 88 pst. av den verdsettingen som Høyre skal kutte, er aksjer og ikke andre driftsmidler.

Hans Andreas Limi (FrP) [13:23:49]: Arbeiderpartiet varsler nå en ny linje i næringspolitikken: Staten skal eie mer for å gjennomføre politiske ambisjoner.

Vi har høyt statlig eierskap i Norge, blant de høyeste i Europa, og statlig eide selskaper konkurrerer med private. Tilgangen på kapital i Norge er god, og vi har et virkemiddelapparat som utløser privat kapital. Hva er det da som gjør at Arbeiderpartiet tror at økt statliggjøring vil bidra til større verdiskaping, flere arbeidsplasser og bedre velferdsutvikling i Norge?

Eigil Knutsen (A) [13:24:23]: Vi kan jo bare ta en kikk tilbake i historien, på starten av 1970-tallet. Hadde Arbeiderpartiet den gang hørt på Fremskrittspartiet, hadde Norge vært et mye, mye fattigere land enn i dag. Vi hadde ikke klart å bygge opp den finansformuen vi har i oljefondet. Vi hadde heller ikke klart å skape et stort industrilokomotiv som Statoil, senere Equinor, ble til. Så jeg skal ikke ta imot råd fra Fremskrittspartiet om hvordan staten skal engasjere seg i næringspolitikken.

Men det som i hvert fall er helt sikkert og visst, er at også næringslivet og industrien i Norge står overfor de enorme endringer som skjer nå. Det skal elektrifiseres, og det blir grønnere etterspørsel fra Europa. Arbeiderpartiet er opptatt av å bevare de arbeidsplassene som er der i dag, men også å skape nye i møte med alle disse nye utfordringene. Hvis man gjør som Fremskrittspartiet og bare skal la markedet styre alene, klarer man ikke å ta vare på arbeidsplassene, verken de i dag eller de i framtiden. Derfor mener vi veldig sterkt at staten skal engasjere seg også i næringslivet og sette en tydelig retning i næringspolitikken framover i møte med klimautfordringene, bl.a.

Ola Elvestuen (V) [13:25:48]: Representanten Knutsen sier at klimapolitikken må være rettferdig, men den må også være effektiv. En effektiv klimapolitikk i dag skjer i veldig stor grad i samarbeid med resten av Europa. Vi har en egen klimaavtale også med nye mål fram mot 2030, og den europeiske grønne given vil være viktig for norsk næringsutvikling.

Selv om Arbeiderpartiet er for en sterk EØS-avtale, er alle partiene Arbeiderpartiet ønsker å samarbeide med, imot EØS-avtalen og ønsker endringer i den. Da blir mitt spørsmål: Er dette noe som representanten vil avvise at vil bli noe problem, eller bekymrer det også representanten Knutsen at så mange partier nå går imot EØS-avtalen og ønsker å revurdere denne?

Eigil Knutsen (A) [13:26:48]: Det er et stort, stort flertall i befolkningen og blant alle partiers velgere unnatt Rødt for at Norge bør fortsette å være tilknyttet EU gjennom EØS-avtalen. Og bare for å legge det til grunn med en gang: Arbeiderpartiet kommer ikke til å sitte i en regjering som ikke legger EØS-avtalen til grunn.

Jeg er veldig enig med Elvestuen i at særlig på klimafeltet er det viktig med et godt samarbeid med resten av Europa. Det er sånn vi kan få fart på energiomstillingen og sikre arbeidsplassene våre i tiden framover.

Så kommer det til å være viktig for Arbeiderpartiet, hvis velgerne danner et nytt stortingsflertall, å utnytte handlingsrommet i EØS-avtalen bedre enn i dag. Særlig innenfor arbeidslivet har uten tvil arbeidsinnvandringen noen effekter som må møtes med sterk lovgivning, en styrket arbeidsmiljølov, styrket tilsyn, som er den motsatte retningen av arbeidslivspolitikken til Venstre de siste årene.

Tore Storehaug (KrF) [13:28:04]: Eit av områda som representanten tok opp i innlegget sitt, var bekymringa for at ulikskapen veks. Det er ei problemstilling som mange kan vere einige i. Men når ein ser på Arbeidarpartiet sine prioriteringar, er eitt av dei tiltaka Arbeidarpartiet har føreslått å kutte i, eingongsstønad – ein stønad som går til dei familiane som har minst, som ikkje har rett på foreldrepermisjon, og som er blant nettopp dei som er overrepresenterte på fattigdomsstatistikken. Kuttar Arbeidarpartiet der fordi dei er bekymra over at norske familiar får barn for tidleg? Eller kva er formålet? Ser ein ikkje at dette nettopp vil gå ut over ein del av dei familiane som har minst frå før?

Eigil Knutsen (A) [13:28:49]: Hadde representanten Storehaug og Kristelig Folkeparti vært bekymret for dette, hadde de kanskje ikke vært en del av et stortingsflertall som de siste åtte årene har økt barnehageprisen med nesten 3 000 kr totalt i året. Arbeiderpartiets hovedprioriteringer – for det er prioriteringer vi må snakke om i denne saken og i budsjettsammenheng – er bl.a. å kutte i prisen på barnehage for alle og også sørge for billigere SFO. Det er en inkluderende måte å drive familiepolitikk på. Da har vi gitt norske familier og husholdninger litt bedre råd enn i dag, for det hadde de fortjent etter åtte år hvor barnehageprisen, bl.a., har økt jevnt og trutt.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Hans Andreas Limi (FrP) [13:29:53]: Perspektivmeldingen er et viktig og spennende politisk dokument, men erfaringen tilsier at utviklingen ikke alltid blir helt som framskrivningene tilsier – kanskje heldigvis. For denne meldingen tegner, som de foregående, et ganske pessimistisk bilde av fremtiden for Norge og

norsk økonomi. Det er vanskelig, nesten umulig, å forutsi utviklingen 40 år frem i tid, men perspektivmeldingen synliggjør hva som kan skje hvis ikke Stortinget gjør riktige prioriteringer.

Norge er et fantastisk land med solid økonomi og et høyt velferdsnivå. Men perspektivmeldingen trekker frem noen konkrete utfordringer for Norge som velferdssamfunn og for norsk økonomi. Det at vi lever lenger, er ikke et problem. Det er heller en positiv utvikling. At pensjonister har rettigheter og fortjener en god pensjon, er heller ikke et problem, snarere tvert om. Det har de fortjent.

Norges utfordring er først og fremst knyttet til lav yrkesdeltakelse blant andre grupper enn pensjonistene. Vi har altfor mange som ikke deltar aktivt i arbeidslivet, og som er på midlertidige eller varige offentlige ytelser. Dette er sammensatt, og det har ulike grunner. Men som perspektivmeldingen påpeker, ender mange som er på midlertidige ytelser, opp som uføretrygdet og kommer ikke tilbake i jobb. Det er et stort problem for den enkelte og for vårt velferdssamfunn.

Fremskrittspartiet vil at alle offentlige ytelser fra Nav og kommunene skal gjennomgå for å samordne og effektivisere saksbehandlingen. Det er ikke for å ramme enkeltskjebner, men for å målrette ordningene bedre.

Som et resultat av Fremskrittspartiets politiske gjennomslag har Norge nå en svært streng innvandringspolitikk, men den utfordres av mange partier som ønsker å åpne opp grensene. Det er politisk uenighet, men perspektivmeldingen illustrerer på en god måte hvilke fremtidige utgifter som vil belaste offentlige budsjetter hvis vi ikke lykkes med full integrering.

Blant mange innvandrergupper er arbeidsdeltakelsen svært lav og mottak av offentlige ytelser svært høy. Resultatene av integreringspolitikken står ikke helt i forhold til innsatsen og milliardbevilgningene. Det er ikke bærekraftig, og den utfordringen må nødvendigvis flere politiske partier være villige til å erkjenne og diskutere.

Denne perspektivmeldingen, som de foregående, viser hvor avgjørende viktig olje- og gassnæringen er for norsk økonomi og for vårt velferdssamfunn. Næringen sysselsetter nærmere 200 000 mennesker. Ringvirkningene er enorme – ikke bare på Sør- og Vestlandet. I osloregionen inklusive Akershus bidrar næringen til nesten 70 000 arbeidsplasser inklusive underleverandører. Det er veldig vanskelig å forutsi prisen på olje og gass, men energibehovet er ganske forutsigbart, og det er ikke noe som tilsier at verden trenger mindre energi, snarere tvert om. Ingen næringer kan på kort sikt erstatte olje- og gass for Norge. Men teknologi- og kompetanseoverføring fra denne næringen er helt avgjørende for å lykkes med langsiktige og lønnsomme investeringer i bl.a. fornybaresektoren. Derfor må vi heie på vår viktigste næring.

Jeg registrerer at Arbeiderpartiet varsler en ny linje i næringspolitikken – en aktiv næringspolitikk hvor staten skal eie mer og statlige selskaper ikke lenger skal drive med lønnsomhet som eneste mål. Det statlige eierskapet i Norge er allerede svært høyt, og statlige selskaper konkurrerer med private i mange sektorer. Satt på spissen virker det som om Arbeiderpartiet vil innføre god, gammeldags statskapitalisme – forresten, ikke god, men gammeldags. Samtidig vil Arbeiderpartiet øke beskatningen av norske private bedrifter og bedriftseiere med mange milliarder.

Kapitaltilgangen i Norge er god, særlig for større bedrifter. Men tilgangen på risikovillig kapital og investeringer avhenger av forutsigbarhet og langsiktighet i de politiske rammevilkårene. Hvis ikke flyttes kapital og arbeidsplasser ut av landet, og da svekkes verdiskapingen i Norge. Små og mellomstore bedrifter hvor eierne ikke har samme mulighet til å tilpasse seg skatteøkninger og dårlige rammebetingelser, blir fort sittende igjen med hele regningen. Det vil i hvert fall ikke bidra positivt til det norske velferdssamfunnet.

Noen karakteriserer høstens stortingsvalg som et veivalg. Det kan i hvert fall bli ganske skjebnesvangert for norske bedrifter og arbeidsplasser i Norge.

Så vil jeg ta opp Fremskrittspartiets forslag.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Hans Andreas Limi har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Egil Knutsen (A) [13:35:08]: Fremskrittspartiet kan innimellom – inkludert i representanten Limis innlegg – gi inntrykk av at de er opptatt av industriarbeidsplasser og næringsliv, men engasjementet synes å være hult. Nå har Fremskrittspartiet nettopp avholdt sitt landsmøte, og det viste seg at industripolitikken er helt fraværende i Fremskrittspartiets partiprogram. Lange diskusjoner om identitetspolitikk fra USA fikk imidlertid stor plass på landsmøtet.

Men en passiv næringspolitikk er ikke det norske industri og næringsliv trenger nå, i møte med global konkurranse, klimakrav og teknologiske endringer. Også partier som har programfestet sin klimaskepsis, må forholde seg til at pengene og kapitalstrømmene går i grønn retning. Så mitt spørsmål til representanten Limi er: Hvordan forsvarer Fremskrittspartiet at de vil la den norske industrien stå alene – helt uten politiske hjelpemidler, hvis vi skal tro deres eget partiprogram – i møte med den globale konkurransen, framfor å ta et krafttak for norske arbeidsplasser, eierskap og verdiskaping?

Hans Andreas Limi (FrP) [13:36:14]: Jeg forstår at Knutsen verken var til stede på landsmøtet eller har lest vårt helt nye og ferske partiprogram, så jeg skal la det ligge.

Men det representanten sannsynligvis sikter til, er bl.a. hva som skjer innen fornybar sektor, og hva som skjer innen klima. Det Fremskrittspartiet ønsker, er at våre bedrifter skal ha de samme vilkårene som andre bedrifter, i andre land, og det får de ikke hvis vi gjennomfører ensidige norske avgifter eller klimatiltak i Norge. Det vil bare forverre konkurransesituasjonen til norsk industri, og det trenger de i hvert fall ikke. Det vi ønsker, er at vi skal utnytte den fleksibiliteten som ligger i internasjonale avtaler, bl.a. med EU, som gir oss en mulighet til å få langt større kost-nytte-effekt av de klimainvesteringene som gjøres, uten at vi trenger å sende regningen ensidig over til norske bedrifter eller norske forbrukere.

Eigil Knutsen (A) [13:37:12]: Nå når vi diskuterer perspektivmeldingen og ser inn i glasskula, er det også nyttig å se hva de ulike partiene faktisk har gjort mens de satt i regjering. Regnskapet for Fremskrittspartiet var ganske tydelig: nesten 7 mrd. kr i økte avgifter mens Siv Jensen var finansminister, som traff vanlige folk, mens formuesskatten ble kuttet med 10 mrd. kr. Nå, i sitt parti-program, går Fremskrittspartiet til valg på å kutte formuesskatten med 15 mrd. kr. Alt skal bort.

Representanten Limi snakket om forutsigbarhet i sitt innlegg, at folk må ha forutsigbarhet for skatten. Ja, Arbeiderpartiet er enig i det. Arbeiderpartiet går til valg på bl.a. at selskapsskatten skal være som i dag, men Fremskrittspartiet går altså til valg på 15 mrd. kr i videre formuesskattekutt. Så mitt spørsmål til representanten Limi er: Er det bare de på toppen, som i dag betaler formuesskatt, som skal ha forutsigbarhet for at høyresiden vil fortsette å pleie dem med store skattegaver i årene som kommer?

Hans Andreas Limi (FrP) [13:38:13]: Arbeiderpartiet går jo til valg, i hvert fall i henhold til deres alternative statsbudsjett, på ganske massive skatteøkninger for bedriftene, fordi man ønsker å øke formuesskatten på arbeidende kapital og sånn sett ramme bedriftseierne.

Vi står fortsatt i en pandemi, og for å komme ut av den trenger vi i hvert fall ikke skatteøkninger, snarere tvert om. Jeg tror at det som er viktig å se nå – også for Arbeiderpartiet – er at vi trenger å frigjøre risikovillig kapital. Vi trenger flere som er villige til å investere i arbeidsplasser, i ny virksomhet og ta risiko, og det løser vi ikke ved å gjennomføre skatteøkninger, snarere tvert om.

Fremskrittspartiet er stolt av det vi fikk til på skatte- og avgiftssiden da vi satt i regjering, og vi er også stolt av det vi har fått gjennomført av avgiftsreduksjoner etter at vi gikk ut av regjering, ikke minst fordi det er viktig for å begrense grensehandelen. Jeg har ikke sett at Arbeider-

partiet tar til orde for å gjøre noe med avgifter på grensehandelsutsatte varer og sikre arbeidsplasser.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:39:39]: Fasiten etter over seks år med Fremskrittspartiet i regjering er at Norge er dårligere rustet til å møte framtiden. Vi har et rekordstort handelsunderskudd fra Fastlands-Norge. Oljepengebruken er rekordhøy, og vi har et rekordstort statlig byråkrati. På arbeidsmarkedet har all sysselsettingsvekst i tiåret før pandemien satte inn, kommet i form av utenlandske borgere. 33 000 færre norske borgere er i arbeid. Det skyldes ikke minst ukontrollert arbeidsinnvandring fra land i Europa med helt andre lønns- og arbeidsvilkår enn i Norge. Mener Fremskrittspartiet det er mulig å sikre full sysselsetting samtidig som en har ukontrollert arbeidsinnvandring fra EØS?

Hans Andreas Limi (FrP) [13:40:33]: Spørsmålsstillingen blir helt feil. Norge importerer arbeidskraft fordi vi har høy kapasitetsutnyttelse i økonomien, på samme måte som det var før finanskrisen, da Senterpartiet satt i regjering. Det vi ønsker, er at vi må utdanne flere fagarbeidere i Norge. I henhold til statistikk fra SSB har vi faktisk behov for 100 000 flere fagarbeidere de neste 20 årene. De skal vi ikke importere, verken fra EU eller andre steder, de skal vi utdanne i Norge. Da må vi ta et ytterligere løft for yrkesutdanningen, sørge for flere studie-plasser, enda bedre lærlingordninger og enda tettere samarbeid med næringslivet. Derfor har Fremskrittspartiet også fremmet et forslag om det. Vi har fått til mye på yrkesopplæring mens vi satt i regjering, men vi må gjøre enda mer, for vi skal utdanne fagarbeidere i Norge og ikke importere fra Europa.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [13:41:52]: Perspektivmeldingen vi behandler her i dag, synliggjør at vi har et inndekningsbehov fram mot 2030. Tidligere i dag debatterte vi Fremskrittspartiets forslag om å fjerne eien-domsskatten. Det utgjør om lag 14,8 mrd. kr i tapte inntekter for kommunene. Fremskrittspartiet har også nylig vedtatt å fjerne hele formuesskatten. Det er 16 mrd. kr i tapte inntekter. Videre vil Fremskrittspartiet kutte i og fjerne andre skatter og avgifter.

Gitt nettopp det store inndekningsbehovet som vi har fram mot 2030, og gitt det rekordhøye uttak som Fremskrittspartiets finansminister Siv Jensen har stått for gjennom det siste årene, hva er Fremskrittspartiets plan for å dekke det inndekningsbehovet? Er det fortsatt høye uttak fra oljefondet vårt, eller er det konkrete velferdskutt som representanten her kan opplyse oss om at Fremskrittspartiet går til valg på?

Hans Andreas Limi (FrP) [13:42:55]: Det er riktig at Fremskrittspartiet i sitt helt nye program har vedtatt å

redusere formuesskatten og å avvikle formuesskatten. Vi har ikke sagt det skal skje i løpet av ett år eller fire år, men vi vil avvikle formuesskatten. Vi mener den er veldig uheldig, fordi den bidrar til forskjellsbehandling. Vi har, som vi har synliggjort i vårt alternative statsbudsjett, mange gode kuttforslag. Blant annet tar vi til orde for å senke bistandsprosenten, og det betyr 11–12 mrd. kr i året. Vi mener Norge bør ligge på det som er ambisjonen til FN, altså 0,7 pst. av BNI.

Jeg tok opp i innlegget mitt kostnadene ved manglende integrering. Det er ikke for å dra innvandringskortet, som vi ofte blir beskyldt for, men for å peke på en reell problemstilling. Den utviklingen er ikke bærekraftig, og det hadde jeg håpet at SV også var villig til å diskutere. Hva gjør vi for å få flere innvandrere som er i Norge, inn i jobb, over i jobb og til å bidra (presidenten klubber) til verdiskapingen? Det er en rekke områder (presidenten klubber igjen) hvor Fremskrittspartiet har andre løsninger som vil bidra til inndekning.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Presidenten vil understreke at en holder seg til det minuttet en har fått. Her klubbes det hvis en ikke forholder seg til det.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:44:40]: En perspektivmelding vil fort preges av det perspektivet en selv har, og hvor en ser verden fra – om en ser verden fra regjeringskontorene i Oslo med et lass av kommunikasjonsfolk rundt seg, eller om en ser utviklingen av Norge fra ulike steder i vårt langstrakte land.

Senterpartiet er opptatt av at vi skal ha vekst og utvikling i hele Norge. Vi er opptatt av at det skal være mulig å bo, arbeide og leve et godt liv i bygd og by, og at vi skal legge til rette for at alle, uansett hva slags samfunn en lever i, skal oppleve at en har en framtidstro i sitt liv både for seg selv, for sin familie og for det lokalsamfunnet som en er en del av.

Da er det viktig å legge til rette for gode tjenester nær folk, at vi sørger for at både de sosiale forskjellene og de geografiske forskjellene i Norge blir mindre, og at vi sørger for en utvikling som på viktige områder går i en annen retning, slik at vi kan se hele Norge og utnytte de rike naturressursene som Norge har.

Hvis vi virkelig skal klare å møte framtidens utfordringer, er vi nødt til å ta tak i noen av de store og negative utviklingstrekkene som har blitt forsterket under dagens regjering med støttepartiet Fremskrittspartiet.

Det ene er et rekordstort handelsunderskudd fra Fastlands-Norge, som bare under dagens regjering er forverret med ca. 150 mrd. kr – en forverring i handelsunderskuddet på 150 mrd. kr i løpet av knappe åtte år. Derfor er det viktig at vi sørger for å styrke grunnlaget for vekst og utvikling i hele Norge, at vi bruker vår historie

til å ta utgangspunkt i de rike naturressursene som vi har i Norge, og bygger flere arbeidsplasser – økt verdiskaping – og sørger for ny og forsterket industrivekst i Norge.

Da må selvsagt staten være en aktiv bidragsyter til det gjennom eksempelvis det viktige skiftet vi skal ha – fra i så stor grad som i dag å bruke fossilt karbon til å bruke grønt og fornybart karbon, det at vi sørger for en kraftfull satsing inn mot områder som bred skogindustri og treforedling, inn mot maritim næring, inn mot marin sektor, og også styrke næringsmiddelindustrien og sørge for at vi får både økt produksjon og flere arbeidsplasser knyttet til foredling av mat i Norge.

Vi må også sørge for en utvikling der staten bidrar til at vi får vekst og utvikling i hele Norge – ikke slik som vi har sett de senere år, der staten har gått i front med tanke på en statlig styrt sentralisering. Distriktsnæringsutvalget, som la fram sin rapport i fjor høst, dokumenterte at det er i offentlig sektor, og særlig i statlig sektor, en i større grad bidrar til å sentralisere, gjennom en rekke reformer som dagens regjering og støttepartiet Fremskrittspartiet har stått i spissen for – en kommune-reform, en regionreform, en gigantisk sentralisering av norsk politi, innenfor universitets- og høyskolesektoren, skatteetat og tolletat. På en rekke områder har det medført at vi har fått en utvikling der kommune etter kommune rundt omkring i Norge har tapt arbeidsplasser. I 2019 var det 300 kommuner i Norge som hadde nedgang i folketallet. I løpet av denne regjeringens levetid har 260 kommuner i Norge til sammen hatt en nedgang på nærmere 6 000 statlige arbeidsplasser, mens de ti største kommunene i Norge har hatt en økning på ca. 13 000.

Politikk virker, og dagens målrettede sentralisering – en politisk og statlig styrt sentralisering – bidrar til å endre Norge. Derfor må vi sørge for å gå i motsatt retning. Senterpartiet fremmer i dag forslag om at vi må

«stanse alle pågående sentraliseringsprosesser i staten og legge fram en helhetlig plan for hvordan staten gjennom økt lokal tilstedeværelse kan bidra til å styrke tjenestetilbud og beredskap nær folk i hele Norge».

Vi må ikke minst ha en kraftfull styrking i Nord-Norge, der en ser at en de to siste årene har hatt nedgang i folketallet på 7 700 innbyggere. Det er dramatisk det som skjer i mange samfunn i Norge, og da må vi sørge for at det blir lønnsomt å drive næringsvirksomhet rundt omkring i Norge gjennom å legge bedre til rette for det, og vi må sørge for at stat og kommune kan bidra.

Så må vi sørge for å redusere forskjellene i det norske samfunnet – med den politikken som har blitt ført de senere år, med store skatte-kutt til noen av dem som har mest fra før, har samtidig mange folk med vanlig og gjennomsnittlig inntekt både fått økte avgifter og blitt fratatt

noen av de godene de har hatt, eksempelvis redusert pendlerfradrag, brakketillegg og hyretillegg. Istedenfor må vi sørge for å ta vare på et samfunn med små forskjeller – ikke et samfunn der en får stadig flere direktører med stadig høyere lønn, et samfunn der vi sørger for å løfte de som er nederst i det norske samfunnet. Derfor foreslår vi i dag at en skal ha en lønnsfrys for høytlønnede ledere i staten og nedsette en lavinntektskommisjon.

Det er viktig å sørge for et arbeidsliv som inkluderer. Når det gjelder de utviklingstrekkene vi har innenfor arbeidslivet, ser en store utfordringer med å inkludere flere, selvsagt nå under pandemien med over 200 000 ledige i lange perioder, men også dem som i en ordinær situasjon har problemer med å komme seg inn i arbeidslivet. Det er mange som gjerne skulle bidratt, mange som kanskje har delvis arbeidsevne, eller som har full arbeidsevne, og som ønsker å bidra. Da må vi i større grad legge til rette enn det som har blitt gjort, bl.a. gjennom ordning med lønnskudd for personer med redusert arbeidsevne, gjennom å utdanne flere, ha et bedre løp i utdanningssystemet, slik at flere kommer seg gjennom utdanningen og flere blir utdannet innenfor praktiske yrker.

Vi må sørge for å ta grep med tanke på de overordnede rammene for arbeidsmarkedet i Norge, ved at det er Stortinget som skal kontrollere og ha overordnet myndighet over det norske arbeidsmarkedet, og at det ikke er EU og EØS. Når det gjelder å ha en ukontrollert arbeidsinnvandring fra et så stort område i Europa, ser en konsekvensene over tid og hva dette betyr for press på lønns- og arbeidsvilkår, for utstøting fra arbeidslivet, og at det i praksis er umulig å sikre full sysselsetting. Det er konsekvensen av den politikken som blir ført.

Så må vi ha en politikk for framtiden der vi sørger for å ta vare på og kjenne vår historie. Hva er det som har vært med på å bygge Norge? Jo, det er det at vi har sørget for å ha et nasjonalt eierskap til våre naturressurser, hatt konsesjonslover, hatt konsesjonslovgivning som har sørget for at de rike naturressursene vi har hatt, har blitt forvaltet og gitt inntekter til fellesskapet og inntekter til lokalsamfunn. Den blåøyde troen på markedsretting, utsalg og at det i stadig større grad er utenlandske interesser, også fra land som vi ikke har sikkerhetssamarbeid med, som skal eie strategisk viktige bedrifter, infrastruktur og naturressurser i Norge, er en uklok politikk. Derfor må vi sørge for en politikk som går i motsatt retning, og som legger til rette for vekst og utvikling i hele Norge, sikrer beredskap og tjenester nær folk i hele Norge og sikrer nasjonalt eierskap.

Jeg vil med det ta opp Senterpartiets forslag.

Presidenten: Representanten Sigbjørn Gjelsvik har tatt opp de forslagene han viste til.

Det blir replikkordskifte.

Elin Rodum Agdestein (H) [13:55:03]: Senterpartiet er opptatt av optimisme, men holdt et innlegg med en veldig pessimistisk undertone, det må jeg si.

Det er ikke så godt å si hva norsk næringsliv har i vente med et rød-grønt alternativ. Det vi imidlertid vet, er at Senterpartiet skal samarbeide med partier som vil øke skattene med mellom 7 mrd. kr og 22 mrd. kr i året, at Senterpartiet selv vil skru opp formuesskatten med 50 pst. for bedrifter og, aller verst, skrote EØS-avtalen.

Man kan spørre seg hvorfor Senterpartiet mener det er god distriktspolitikk å stikke kjepper i hjulene for lønnsomheten til Norske Skog på Skogn i Trøndelag, en hjørnesteinsbedrift med 400 distriktsjobber, som eksporterer 85 pst. av det papiret de produserer, og det aller meste går til EU. Hvorfor vil Senterpartiet blokkere for en likeverdig, trygg og forutsigbar markedsadgang i Europa for de varene Norske Skog produserer?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:56:03]: Her var det mye forskjellig.

Når det gjelder skatte- og avgiftsnivå, ligger Senterpartiet på omtrent det nivået som er i inneværende års statsbudsjett. Vi ønsker lavere avgifter for både vanlige folk og bedrifter i Norge.

Når det gjelder EØS-avtalen, altså når det gjelder eksport eksempelvis av tømmer – vel, det har ikke vært toll på eksport av norske industriprodukter siden slutten av 1970-tallet i Norge, lenge før vi fikk EØS. Senterpartiet er opptatt av at vi både skal ha god markedsadgang til våre nærmeste handelspartnere og samtidig ha handelsforbindelser som sikrer at vi i større grad kan være herre i eget hus, eksempelvis ved ikke å gi fra oss råderett over vitale deler av norsk energi- og industripolitikk, slik en har gjort gjennom å underkaste seg EUs energiunion.

Elin Rodum Agdestein (H) [13:56:55]: Nå er det papir Norske Skog produserer, da.

Et annet eksempel er fra en annen trøndersk kommune. Røros har en bedrift som heter Flokk. De produserer kontormøbler, og 80 pst. av eksporten går til EUs indre marked. Eksportinntektene fra Flokk gir hvert år inntekter til Røros kommune som er like store som det Røros får i rammeoverføringer fra staten. Kan representanten Gjelsvik forklare hvorfor det er god distriktspolitikk, og hvorfor det er bra for Røros-samfunnet å gå glipp av 140 mill. kr årlig i kommunens velferdskasse?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:57:39]: Jeg beklager hvis jeg uttrykte meg upresist. Det har altså ikke vært toll på eksport av noen industriprodukter, bortsett fra bearbeidet fisk, siden slutten av 1970-tallet i Norge, verken på papir eller på andre typer industriprodukter.

Senterpartiet er opptatt av å ha gode handelsforbindelser til våre nære handelspartnere. Det har vi lang tradi-

sjon for. Det som er litt interessant, er jo at siden Norge inngikk EØS-avtalen i 1994, har en rekke land inngått handelssamarbeid med EU. Ikke et eneste land i verden bortsett fra Norge har valgt EØS-avtalen – det er kun noen hundre tusen islendinger og Prins Hans Adam II av Liechtenstein. Det å framstille det slik at det eneste alternativet for å sikre eksport til utlandet er å ha EØS-avtalen for framtiden, er et ganske forenklet bilde av virkeligheten.

Bård Hoksrud (FrP) [13:58:54]: Når jeg hører på representanten Gjelsvik, blir perspektivmeldingen nesten et optimistisk dokument i forhold til å høre på Gjelsvik om hvordan denne framtiden skal bli. Men jeg skjønner det godt, fordi Senterpartiet, ved et eventuelt regjeringsskifte, skal forholde seg til Arbeiderpartiet, SV og Miljøpartiet De Grønne. Samtlige partier har vedtatt en politikk der CO₂-avgifter og flyavgifter skal økes kraftig.

SV vil øke CO₂-avgiften med 50 pst., øke veibruksavgiften på drivstoff og øke flyavgiften betydelig. Miljøpartiet De Grønne vil øke avgiftene med 13 mrd. kr og bensinavgiften med 5 kr literen. Og Arbeiderpartiet støtter en politikk som gjør det dyrere å kjøre bil og å fly. MDG vil legge ned 36 store og viktige veiprosjekter. Den politikken vil gjøre det dyrere og vanskeligere å bo i Distrikts-Norge, og det blir dyrere for dem som bor nordpå å fly. Kan Senterpartiet akseptere at de ikke vil være med på å gå i en mulig framtidig regjering med de rød-grønne partiene?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:59:45]: Det er fantastisk å høre Bård Hoksrud, som representant for det partiet som har sørget for rekordhøye avgifter i Norge mens de satt med finansministeren, stå og være bekymret for at avgiftene i Norge vil komme til å øke.

Senterpartiet har lagt fram et alternativt budsjett år for år i Stortinget, som innebærer lavere avgifter både for folk og næringsliv i Norge. Dessverre har Fremskrittspartiet, som støtteparti til dagens regjering, og før den tid, med finansministeren, sørget for at avgiftene har økt og økt. Det har vært uklokt. Det har vært uklokt å øke elavgiften, det har vært uklokt å øke avgifter på å fly, på å reise, på transport i Norge. Det har vært uklokt – en politikk som må føre til at vi må få lavere avgifter i Norge framover.

Ola Elvestuen (V) [14:00:53]: Den store fordelene med EØS-avtalen er at den er en dynamisk avtale. Den er hele tiden i endring, sånn at norske bedrifter alltid har de samme betingelsene som bedrifter i resten av Europa, noe en handelsavtale aldri vil kunne gi.

Det spesielle er at Senterpartiet er uenig i dette. Det er virkelig ikke bra for norsk næringsliv dersom man skulle få gjennomslag.

Nå spurte jeg representanten fra Arbeiderpartiet om de ville være bekymret for at partier de nå vil samarbeide med, ønsker å gå ut av EØS-avtalen. Han sa da at de selv ikke ville sitte i en regjering som ikke ville ha EØS-avtalen. Da blir spørsmålet til Senterpartiet og representanten Gjelsvik: Er man villig til å akseptere en sånn virkelighet – at i et samarbeid med Arbeiderpartiet vil Senterpartiet legge bort sin motstand mot EØS-avtalen og ikke skape denne usikkerheten for norsk næringsliv?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:01:55]: Jeg tror det er viktig når en går til valg, at hvert enkelt parti gir uttrykk for hva som er ens politikk på ulike områder. Det er helt riktig at EØS-avtalen er en dynamisk avtale. Det fører jo til at EØS-avtalen på område etter område blir mer inngripende og fører til at vi i mindre grad blir herrer i eget hus.

Gjennom de senere årene har Venstre, som en del av regjeringen, sørget for at det norske finanstillstyret er underlagt EUs finanstillsyn på viktige områder. Det var et viktig område for Norge, og en mistet nasjonal handlefrihet der. Det samme gjelder EUs energiunion, der en sammen med Fremskrittspartiet, Høyre, Arbeiderpartiet og MDG sørget for å melde Norge inn i ACER, slik at vi ble underlagt EUs styring på vitale deler av norsk energi- og industripolitikk. Senterpartiet mener det er uklokt, og derfor tar vi til orde for en utvikling som går i en annen retning. Det er det vi går til valg på.

Tore Storehaug (KrF) [14:03:11]: I innlegget sitt snakka representanten Gjelsvik godt og varmt om å lytte til folk og dei lokalsamfunna og kommunane som er råka av ulike vedtak. I perspektivmeldinga, som vi no har til behandling, har Senterpartiet lagt fram eit forslag, forslag nr. 30, som seier at ein skal reetablere Troms og Finnmark som eigne fylke. Ei av dei problemstillingane som oppstår, er at Alta har ein betydeleg del av befolkninga som i så fall ønskjer å vere ein del av Troms fylke. Vil Senterpartiet respektere det, og følgjer det òg det forslaget som Senterpartiet legg fram no?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:03:47]: Jeg takker for spørsmålet. Det første som må skje, er at en må lytte til den folkeavstemningen som har vært i Troms og Finnmark, som med overveldende flertall sa at en vil dele dette fylket opp igjen. Det var svært uklokt, det vedtaket som bl.a. Kristelig Folkeparti var med på, om tvangssammenslåingen av Finnmark og Troms. I etterkant av at en sånn oppløsning har skjedd, må selvsagt Alta kunne gå gjennom de prosessene som formelt sett ligger der for å be om en utskillelse fra Finnmark. Men veien fram dit er ganske lang.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [14:04:36]: Perspektivmeldingen er ikke en fasit på framtiden. Den synliggjør politiske valg – politiske valg som: Skal vi kutte i skattene, øke inndekningsbehovet og dermed kutte i velferden, privatisere den og la folk kjøpe de tjenestene de ønsker? Eller skal vi omfordele fra privat velstand til fellesskapet, styrke velferden og gi oss mer fritid, samtidig som nordmenn også får økt kjøpekraft? Begge deler er mulig ut fra denne meldingen. Det er politiske valg.

Men dette er politiske valg som Høyre vil forsøke å tåkelegge når de nærmest ideologisk tvangsmessig gjentar at velferdsstatens bærekraft er truet. Vi får høre om ansvarlige rammer for budsjettene og det framtidige inndekningsbehovet, når Høyres budskap i realiteten er at det må strammes inn, og vi har ikke råd til velferden i framtiden. Sånn bygges det opp et narrativ om at vi må gjøre velferden vår såkalt bærekraftig, et bærekraftig velferdssamfunn, som Høyre sier, for vi kan jo ikke nevne staten, som skal bli mindre, der private krefter får overta og vi kan kjøpe eldreomsorg, barnehager og skole selv. Valgfrihet ville de kalt det i Høyres Hus. En nedbygging av velferdsstaten og en oppskrift på økte forskjeller kaller jeg det.

En viktig politisk og økonomisk prioritering fra Høyre de siste åtte årene har vært kutt i formuesskatten, særlig rettet mot landets rikeste. Kuttene har ikke ført til en eneste ny arbeidsplass, kanskje snarere tvert imot. Likevel vil Høyre fjerne formuesskatten på aksjer helt i neste stortingsperiode i stedet for å bruke pengene på noe nyttig for den norske befolkningen, som bedre velferd eller mer målrettede stimulanser overfor norsk næringsliv i omstilling.

Nå viser også nye tall som SV har fått fra Finansdepartementet, at disse skattekuttene har hatt en høy pris. Hele det såkalte inndekningsbehovet på statsbudsjettet i 2030 kan dekkes hvis vi reverserer bare halvparten av skattekuttene Solberg-regjeringen har gjennomført. Dette inndekningsbehovet er skapt av regjeringens egen politikk.

Så viser tallene oss fram mot 2060 at det kommer til å være et inndekningsbehov på lang sikt, og det er ikke så rart. Vi vet at velferdstjenester generelt har lavere produktivtvekst enn privat næringsliv, fordi det er begrenset hvor mye vi kan eller bør effektivisere jobben med å passe på ungene våre eller ta vare på foreldrene våre når de blir gamle. Derfor er det både naturlig og faktisk helt nødvendig at vi relativt sett bruker mer penger på velferd i framtiden, og sånn høster gevinster for fellesskapet av den verdiskapingen som skjer i økonomien generelt. Dette er det den norske modellen har sørget for i fortiden og bør sørge for også i framtiden.

Så er det også sann at det hefter ganske stor usikkerhet ved disse tallene i perspektivmeldingen. Vi vet at

inndekningsbehovet kan bli større eller mindre, avhengig av alt fra hvordan klimaendringene utvikler seg, hvordan avkastningen i oljefondet blir, eller om det kommer nye pandemier – eller noe hele annet. Der bør vi ruste oss som samfunn for å håndtere framtidige utfordringer. Klimakrisen bør være aller øverst på den listen. Dessverre er det sann at perspektivmeldingen som regjeringen har lagt fram, inneholder helt ufullstendige antakelser om bl.a. Norges oljeproduksjon og våre klimaforpliktelser. Det hevdes at det «forventede fallet i produksjonen på norsk sokkel er således større enn det globale fallet FNs klimapanel har vurdert at er i tråd med en vellykket oppfølging av Parisavtalen.» Dette er feil.

Det underslår dessverre behovet for økt klimainnsats framover. Forskere fra Cicero har påpekt veldig problematiske antakelser bak disse beregningene. Regjeringen har bl.a. brukt medianen av scenarioene fra FNs klimapanel, men hvert scenario er en egen fortelling og kan ikke sammenliknes på den måten.

Hvert år legger regjeringen også fram anslag for framtidig oljeproduksjon. Hver eneste gang har det vist seg at de anslagene har vært for konservative. Dette handler om at oljeselskapene får ut mer olje og gass fra feltene enn vi trodde, men også at stortingsflertallet med Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet i spissen har tradisjon for å gjøre anslagene til skamme gjennom å fremme nye letinger og nye tildelinger og sist nå ved å gi store, svært dårlig begrunnede subsidier til oljeselskapene. Heller ikke på klima er perspektivmeldingen en fasit, snarere – i dette tilfellet – ønsketenkning.

Med det tar jeg opp SVs forslag.

Presidenten: Representanten Kari Elisabeth Kaski har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Tom-Christer Nilsen (H) [14:09:58]: SVs svar på utfordringene i perspektivmeldingen består av, sann som vi kan høre det, enten å bagatellisere at problemene finnes, eller å foreslå å gjøre ting som forsterker utfordringene: Avvikling av olje- og gassnæringen og slutt på leteboringen – det er 11 000 nye ledige første år, 100 000 på lang sikt. Det er tap av store skatteinntekter. Det er innføring av reguleringer som gjør dagens havbruk umulig og framtiden ulønnsom, med medførende tap av investeringer og arbeidsplasser og framtidig vekst. Samtidig er det en skatteøkning som om en tar utgangspunkt i Keynes, som i hvert fall må kunne beskrives som svært kontraktiv, i en fase der vi vil være proaktiv, en skatteøkning som første år tilsvarende om lag det dobbelte av selskapsskatten i et normalt år for fiskeri og havbruk til sammen. Det er innføring av en seks-

timersdag, som vil kreve over 100 000 nye offentlig sys-selsatte. Og det er å gjøre norsk eksport mindre konkur-ransedyktig. Med andre ord: færre bedrifter, færre jobber, lavere skatteevne hos dem som skal finansiere velferden, større offentlige utgifter og flere offentlig an-satte som skal lønnes av det samme skattegrunnlaget.

Hvordan skal SV få dette regnestykket til å gå opp når en tar sikte på lavere produktivitet der en trenger høyere, og at folk skal jobbe mindre når vi trenger at fle-re jobber mer?

Kari Elisabeth Kaski (SV) [14:11:05]: Jeg innledet mitt innlegg med å si at denne debatten handler om politiske valg. Jeg må innrømme at jeg hadde satt pris på det hvis også Høyres representant kunne ha fulgt opp med faktisk å ha en reell politisk debatt om de val-gene. SV og Høyre har ulike politiske løsninger. Jeg blir noe trøtt av stadig å måtte diskutere basert på feilaktige antakelser og med representanter som ikke har lest tal-lene som ligger i perspektivmeldingen – med respekt å melde. For hvis man går inn og ser på de underlagene, tar seg bryet med i det hele tatt å gå inn og se hva som ligger som utgangspunkt for perspektivmeldingens tall, vil man for det første se at inndekningsbehovet vil vari-ere, basert på en lang rekke ulike antakelser. Hvis man bare skurr litt opp eller ned på avkastningen fra olje-fondet, er hele inndekningsbehovet borte – med et knips. Hvis man i det hele tatt tar seg bryet med å se på hva det gjennomsnittlige skattenivået vil være for be-folkningen, kan det, basert på de ulike scenarioene, gå opp eller ned. Det hadde vært sunt for debatten om vi kunne basere oss på tallene i meldingen.

Tom-Christer Nilsen (H) [14:12:14]: Jeg baserer meg på tallene i meldingen. Det som jeg nå hører, er at SV vil basere sin politikk videre på om vi har nok flaks eller ikke.

Men spørsmålet var ikke hva grunnlaget i perspek-tivmeldingen var. Spørsmålet var: Hvordan skal SV få dette regnestykket til å gå opp når en tar sikte på lavere produktivitet, med tanke på basislinjen, der vi trenger høyere, og at folk skal jobbe mindre når vi trenger å ska-pe mer og inkludere flere? Det er ikke sånn at de valgene vi tar, er uten konsekvens, selv om tilfeldighetene også rår.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [14:12:50]: Det er under denne regjeringen det stadig har blitt flere unge som er uføre og står utenfor arbeidslivet. Denne regjeringen har ikke bidratt til å få flere i folk i jobb. Det er også un-der denne regjeringen man bare har kastet subsidier et-ter oljeselskapene som man ikke aner sluttregningen på, men man vet det i alle fall vil kunne bli noen titalls milliarder. Det er rent faktisk det som skjedde i fjor. Det

er denne regjeringen som egenhendig har skapt hele inndekningsbehovet fram mot 2030. Så når represen-tanten kommer hit for å beskyldre SV for å ha en uan-svarlig økonomisk politikk når vi og det neste flertallet kommer til å ha et stort inndekningsbehov å dekke fram mot 2030 på grunn av de politiske valgene denne regjeringen har gjort, samtidig som man har satt sky-høy rekord i oljepengebruk, er det med respekt å melde det som bidrar til at vi nå står overfor de politiske valge-ne. SV er i det minste ærlig på at vi skal øke skattene for landets rikeste for å dekke det behovet og for å kunne finansiere og bygge ut velferden framover.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [14:14:09]: Det er viktig å skape nye arbeidsplasser, men det er også viktig å ta vare på de arbeidsplassene vi allerede har. Derfor er det skremmende at SV, men også andre partier i denne sal, ønsker en politikk som truer titusenvis av arbeids-plasser i dette landet.

I mitt hjemdistrikt, Agder, sysselsetter oljenæringen 10 000 mennesker direkte og indirekte. Noen av disse menneskene kjenner jeg. De bor i sårbare lokalsamfunn hvor det ikke er flust med offentlige jobber å ta seg etter-på, sånn som her i Oslo, og mange er redde fordi noen har lyst til å legge ned næringen deres. Jeg vet at SV sier at man skal skape mange nye, såkalt grønne arbeidsplasser iste-denfor, men jeg vil gjerne at representanten Kaski fortel-ler meg, mine velgere og de 10 000 menneskene i mitt fyl-ke som har en jobb å gå til på grunn av petroleums-næringen, hva de skal jobbe med i framtiden, som skaper like mye verdier som petroleumsnæringen gjør i dag.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [14:15:11]: Vi vet at etter-spørselen etter olje og gass kommer til å falle de neste årene, og det kommer til å skje uansett, enten det er SV eller Fremskrittspartiet som styrer. Hvis man frykter for det fallet, må Fremskrittspartiet jobbe imot de klima-løsningene som i realiteten gjør oss uavhengig av olje og gass på sikt, imot elbiler, imot elektrifisering av sam-funnet, imot utbygging av fornybar energi. Jeg registre-rer at det til en viss grad er representanter i Fremskrittsp-artiet som ønsker å gå den veien, men Fremskrittspar-tiet har også sittet og styrt Olje- og energidepartemen-tet og lagt til rette for utbygging av fornybar energi. Det er positivt for at vi skal lykkes med den omstillingen. Jeg er helt overbevist om at det er en langt større trussel, en reell omstillingsrisiko for alle de tusenvis av men-nesker som jobber i olje- og gassbransjen direkte eller indirekte, dersom det er markedet alene som får styre den overgangen, der man plutselig møter en hard vegg av etterspørselsfall, der man ikke lenger i Europa, f.eks., vil etterspørre norsk olje og gass fordi man har kommet så langt i denne omstillingen. Da er det bedre med poli-tisk styring.

Ola Elvestuen (V) [14:16:31]: Representanten Kaski vet at vi må ha et mye sterkere internasjonalt samarbeid for å nå klimamålene. I dag er EU en drivkraft for å drive fram en sterkere klimapolitikk. Norge har et veldig tett samarbeid innenfor EØS-avtalen for å være en del av dette.

Da blir spørsmålet: Hvorfor ønsker ikke SV at Norge skal være en del av å drive fram den klimapolitikken i Europa, innenfor EØS-avtalen?

Kari Elisabeth Kaski (SV) [14:16:58]: SV ønsker internasjonalt samarbeid og et sterkere internasjonalt samarbeid på klima og andre områder, men det trenger ikke å gå på bekostning av nasjonal selvråderett eller demokratiet som vi har i Norge. Nettopp den internasjonale innsatsen på klimaområdet mener jeg understreker og bygger opp under det. Norge har som selvstendig nasjon spilt en helt avgjørende rolle alene i de internasjonale klimaforhandlingene. Det har vært ekstremt positivt i de forhandlingene at Norge ikke har vært en del av EU, og at vi har kunnet ta en annen rolle. Det samme gjelder på en lang rekke andre områder også. Så det går an å forsterke dette samarbeidet uten å være en del av EØS-avtalen og EU.

Jeg tenker at nå pågår det et ganske spennende internasjonalt arbeid, særlig etter presidentskiftet i USA, med Biden-administrasjonens nye initiativer for internasjonalt samarbeid. Jeg skulle ønske at vi fikk en regjering som ønsker å være i forkant og framoverlent der, og som tar flere initiativer når det gjelder både ulikhet og klima.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Ola Elvestuen (V) [14:18:29]: Den kanskje viktigste setningen i perspektivmeldingen etter min mening står på side 54, der det står:

«Klimaendringer og et forringet naturmiljø står i en særstilling når vi skal forsøke å skissere fremtidig global utvikling.»

Så står det litt lenger ned:

«Klimautfordringen har ingen historisk parallell.»

Det er kanskje det viktigste vi har her. For å ta tak i vår framtid og vår økonomi må vi redusere klimautslippene, og vi må ta vare på natur. Det krever et globalt samarbeid, der Norge må fortsette sin satsing i det globale samarbeidet for å få ned utslippene, enten det er den regnskogsatsingen vi leder an i stor grad internasjonalt, eller oppfølgingen av Havpanelet, hvor statsministeren har ledet arbeidet.

Vi må også ta lederskap med å drive fram den teknologiutviklingen verden trenger for å nå sine mål. Regjeringens satsing på karbonfangst og -lagring med Lang-

skip er et av disse. Vi har mange tiltak innenfor grønn skipsfart i Norge som er med på å drive fram en nødvendig grønn omstilling. Vi ser det på havvind og støtten regjeringen gir til det, og man kan også se de mulighetene vi har for å ha en mer miljøvennlig luftfart, bare for å nevne noe.

Som det ble påpekt, handler det også om å ta vare på mer natur. I høst skal det forhandles internasjonalt om konvensjonen for biologisk mangfold, og Norge har blitt en del av høyambisjonskoalisjonen inn mot den forhandlingen, hvor vi sier at vi skal følge opp med 30 pst. vern i Norge og 30 pst. vern også av havområder, i tråd med resten av verden. Vi trenger en god forvaltning av 100 pst. av våre områder.

Vi må følge opp klimatiltakene i Norge. Vi har nettopp vedtatt en klimamelding og lagt fram en klimaplan, og vi skal redusere utslippene i Norge med 50–55 pst. fram mot 2030, i samarbeid – tett samarbeid – med Europa. For å ha mulighet til å nå de målene, altså 50 pst. reduksjon i Norge, må vi ha reduksjoner i alle sektorer. Det vil innenfor petroleumssektoren være i hvert fall 50–60 pst. reduksjon innen 2030. Da må man ha elektrifisering, og man må se på hvordan man også kan reinjisere utslipp direkte i havbunnen. Industrien må redusere innenfor transport, og ved arealbruksendringer må utslippene ned.

For å få ned utslippene trenger vi å være en del av et internasjonalt samarbeid. Som perspektivmeldingen viser, er EØS-avtalen helt grunnleggende for norsk næringsliv, helt grunnleggende for å få til den grønne omstillingen vi trenger i årene framover. Vi trenger å være en del av Europas grønne giv.

Jeg må si at det gir grunn til bekymring når så mange partier vil at vi skal ut av EØS-avtalen, i en situasjon hvor Venstre mener vi heller burde gå inn i EU og bli en helt sentral del av samarbeidet. Én ting er om EØS-avtalen kommer i spill, men når vi ser på diskusjonene i Stortinget de siste årene, er det en kontinuerlig diskusjon om hvilke direktiver man ønsker å nedlegge et veto mot, enten det er ACER eller det er jernbanepakker eller andre. Jeg mener det vil være en stor fordel om vi i årene framover klarer å holde de diskusjonene til Stortinget, og at de ikke blir en realitet.

I perspektivmeldingen er det en god grunntone, hvor man påpeker at vi har en svært god statsfinansiell situasjon. SPU er et av verdens største finansielle fond, og vi har i Norge høy sysselsetting, vi har lav arbeidsledighet, vi har et høyt utdanningsnivå. Samtidig er det utfordringer med at handlingsrommet er forventet å bli mindre, og at vi blir flere eldre og trenger flere i arbeid. Det må vi møte ved å bygge kompetanse. Vi må gjøre det fra barnehagen, gjennom oppveksten, gjennom skolen. Venstre har bygd opp under dette med gratis kjernetid i

barnehagen. Vi har nå lagt fram en fullføringsreform fra Kunnskapsdepartementet. Det er viktig at vi klarer å utvikle kompetanse gjennom hele livet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arild Grande (A) [14:23:45]: Som Elvestuen var inne på, har Norge høy sysselsetting sammenlignet med de aller fleste land. En av årsakene til det er at vi har et inkluderende arbeidsliv, hvor partene tar ansvar for at flere skal ha muligheten til å stå i jobb.

En bærebjelke i det er sykelønningen, som gjør at man har en trygghet selv om man opplever sykdom. Venstre ønsker å kutte i sykelønningen, og det har selvfølgelig skapt sterke reaksjoner. Særlig umusikalsk er det at det skjer midt i en pandemi. Samtidig som regjeringen oppfordrer folk til å være hjemme hvis man opplever symptomer, skal man altså kutte i lønningen hvis man holder seg hjemme istedenfor å presse seg til å gå på jobb. Jeg sliter med å forstå logikken i det, men kanskje representanten Elvestuen kan forklare: Hvorfor kom dette forslaget fra Venstres landsmøte nå midt i en pandemi?

Ola Elvestuen (V) [14:24:46]: Det er ingen som kommer til å foreslå å kutte i sykelønningen nå i pandemien. Dette er et programforslag, og sykelønn er ikke en del av det regjeringssamarbeidet som vi er en del av.

Men det er nå en gang sånn at vi har langt flere på helserelaterte ytelser i Norge, inkludert folk som får sykelønn, samtidig som det er ingenting som skulle tilsi at vi har en befolkning som har en dårligere helse enn land som vi kan sammenligne oss med. Det er klart at sykelønnsordningen i Norge er veldig god, men den er også veldig dyr, og den gjør at vi har langt flere på sykelønn enn land vi kan sammenligne oss med.

Da er Venstre et parti som mener at dette må vi faktisk diskutere. Vi må kunne gå inn og diskutere hvordan vi kan innrette den bedre, sånn at vi får ned utgiftene, men også at det er flere som er i arbeid og ikke er fanget opp i en sånn situasjon.

Arild Grande (A) [14:25:52]: Vi tar gjerne den diskusjonen, for en av grunnene til at vi har høy sysselsetting, er at man også har en trygghet under sykdom. Vi har også en høy sysselsetting av kvinner sammenlignet med mange andre land, og vi vet at sykefraværet er høyere blant kvinner enn blant menn.

Vi hører også mange fortelle om senvirkninger av pandemien, av covid-19-smitte, og at det kan ta lang, lang tid før man kommer seg tilbake – om man kommer seg tilbake igjen. Flere forteller at det varierer veldig om man føler seg bra eller dårlig – kanskje kan man prøve seg på jobb, kanskje må man ut igjen – og at det vil veksle. Selv om pandemien en dag er over, kan det kanskje

være en prosess på flere år for enkelte. Synes representanten Elvestuen det vil være rettferdig at disse folkene, i tillegg til de problemene de opplever, også skal straffes med kutt i lønningen?

Ola Elvestuen (V) [14:26:46]: Det er vel ingen i Venstre som mener at vi skal ha en dårlig sykelønnsordning. Vi skal ha en veldig god sykelønnsordning. Men det vi trenger å se på, er om det trengs justeringer også der, fordi vi har så mange flere på sykelønn i Norge, og det er ingenting som skulle tilsi at vi har en befolkning som har en helse som er annerledes enn i de samfunn som vi sammenligner oss med. Dette handler også om å prioritere inn mot dem som trenger det mest – det vil være særlig de som har et langtidssykdomsbilde, som trenger det mest – istedenfor at alle skal ha den samme ordningen.

Også her står det at vi har høye utgifter, og vi trenger partier som har mot til å se på også hvilke justeringer som vi kan gjennomføre.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [14:27:53]: Jeg skal ta opp en annen sak som jeg vet er veldig viktig for Venstre, og det respekterer jeg Venstre for. Det gjelder bosetting av flyktninger.

Vi skal ta imot 3 000 flyktninger hvert år. Beregninger viser at kostnaden per flyktning gjennom et livsløp er på rundt 20 mrd. kr. Det vil si at vi pådrar oss livsløpskostnader på rundt 60 mrd. kr hvert eneste år. For slike summer kunne vi hjulpet millioner av mennesker andre steder i verden. Samtidig ser vi at mange av dem som blir tatt imot her, lever i vedvarende fattigdom. En undersøkelse vi har fått gjort, viser at rundt halvparten av dem som har kommet med fluktbakgrunn, lever med lavinntekt i Norge.

Da er spørsmålet til representanten om han synes det er en fornuftig politikk å bruke så store summer på å hjelpe noen få i Norge når vi kunne hjulpet så mange flere rundt om i verden, samtidig som mange lever i fattigdom i Norge.

Ola Elvestuen (V) [14:28:54]: Jeg tror det er viktig at vi ser på hele bildet. Det er viktig for Venstre at vi er en del av et samarbeid i Europa, Schengen-avtalen, at vi har fri arbeidsflyt, og så har man det med flyktninger og migranter. Vi er også med i et samarbeid i Europa om Europas yttergrenser, og det er færre som kommer over grensen nå enn det gjorde tidligere. Men som et svar på dette er det viktig for oss at også kvoteflyktninger, folk som sitter fast i en desperat flyktningssituasjon, har mulighet til å komme ut av det. Da å ta imot 3 000 av dem til Norge har vært et viktig gjennomslag for Venstre. Det gir en ny mulighet, og det gir mulighet i Norge for veldig mange enkeltpersoner, men vi gir også

mye støtte i de områdene hvor de kommer fra. Derfor er det også viktig for oss å opprettholde 1 pst. i bi-standsmidler, slik at vi har en helhet i den politikken.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:30:11]: Representanten Elvestuen brukte mye av sitt innlegg på behov for omstilling, både i Norge og internasjonalt. Samtidig ser vi at man i Norge de senere årene har blitt mer oljeavhengig enn før. Vi har et handelsunderskudd fra Fastlands-Norge utenom olje og gass som har gått i en stadig mer negativ utvikling – fra minus 248 mrd. kr var det vel i 2013, til minus 401 mrd. kr. i 2019. Det er behov for kraftfulle tiltak på fastlandet for å legge til rette for nye arbeidsplasser, verdiskaping og ny industrireising knyttet til fornybare ressurser og grønt karbon. Senterpartiet har foreslått et statlig grønt investeringsselskap for å kunne investere, gå inn med eierkapital og legge til rette innenfor treforedling, marin sektor eller næringsmiddelindustrien. Hvorfor har ikke Venstre stilt seg positivt til et slikt tiltak nettopp for å få kraft i satsingen på fornybare løsninger og verdikjeder i Fastlands-Norge?

Ola Elvestuen (V) [14:31:16]: Det vi har gjort, er å lette den overgangen ved å få til et grønt skattesifte. Det har vært mye klage i dag på at vi har økt avgiftene i Norge med 7 mrd. kr. Det er miljøavgifter på den ene siden, og det er skattlegging av både enkeltpersoner og bedrifter på den andre siden.

Ellers har vi styrket hele virkemiddelapparatet inn mot et grønt skifte – både Forskningsrådet har fått økte midler, Innovasjon Norge har fått økte midler inn mot det grønne skiftet, Enova har fått doblet sin støtteordning fra 2013 fram til i dag, og vi har også fått på plass Nysnø, som er med på å investere i grønn omstilling. Så jeg mener at er det ett felt hvor vi virkelig har levert på tiltak, er det for at staten støtter opp under en miljøvennlig næringsutvikling, som har lavere utslipp, og som hjelper oss på veien mot å nå klimamålene fram mot 2030.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [14:32:29]: Som jeg var inne på i innlegget mitt, er konklusjonen i perspektivmeldingen hva gjelder norsk oljeproduksjon, gal, for der legger man opp til at det forventede fallet i produksjon på norsk sokkel vil være større enn forpliktelsene våre knyttet til Parisavtalen. Det er forskere fra Cicero som har påpekt at disse anslagene er høyst usikre, om enn ikke problematiske, både fordi man misbruker medianen fra scenarioene fra FN's klimapanel, fordi det har veldig optimistiske anslag for karbonfangst og -lagring, som jo er avhengig av politisk handling, og fordi man bruker den globale medianen for oljeproduksjon framfor den som er mer relevant for Norge – OECDs median.

Så mitt spørsmål til representanten Elvestuen er om Venstre er enig med Cicero i at disse anslagene er høyst problematiske, og at man derfor må trekke en annen konklusjon hva gjelder norsk oljeproduksjons framtid, enn det perspektivmeldingen legger opp til.

Ola Elvestuen (V) [14:33:31]: Den ligger vel på 65 pst. reduksjon fram mot 2050 – dette er jo vurderinger. Jeg tror det kommer til å gå fortere, at reduksjonen blir større og kommer til å måtte bli større fram mot 2050, også fordi Parisavtalen er dynamisk. Nå i 2020 har landene meldt inn sine nye mål. Man skal melde inn nye mål igjen i 2025. Det gjelder også for oss. Og etter hvert som effekten av klimaendringene blir mer åpenbare, er jeg helt sikker på at også tempoet for å redusere går raskere.

For Venstre er det viktig både å ta tak i de skattefordelene som petroleumsnæringen har nå, også den pakken fra i fjor som ble altfor god – vi må sørge for at vi ikke har en subsidiering av petroleumsnæringen – og å gå inn på de nye tildelingene på nye utbygginger, som vi mener må kraftig ned.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Tore Storehaug (KrF) [14:34:58]: Eg tenkte eg skulle begynne med eit av dei betre sitata om perspektiv i politikken, og det kjem frå ein amerikanar som heiter James F. Clarke. Han sa at det som kjenneteiknar ein politiskar, er at han tenkjer på neste val, mens statsmenn tenkjer på neste generasjon.

Eg tenkjer iallfall å prøve å setje litt himmel over den debatten vi har no. Perspektivmeldinga er ein av dei debattane vi har i løpet av ein stortingsperiode, der vi kan dra litt lengre perspektiv, der vi kan stoppe opp og seie kva som fungerer bra, og som vi er nøydd til å forvalte på ein klok måte fordi vi har mykje å vere takknemlege for, og kva utfordringar vi som samfunn står overfor – og då ikkje berre i eit perspektiv der ein tenkjer fire år, men der ein tenkjer 30, 60 og 90 år fram i tid.

Eg meiner at den perspektivmeldinga som er lagd fram, gjer nettopp det. Ho klarar både å dra dei historiske linjene om kva som gjer at vi har eit så velutvikla velferdssamfunn som vi har i Noreg, og viser òg ein del av dei utfordringane vi har viss vi skal vere ein generasjon som når vi ser våre barn og barnebarn i auga, kan fortelje dei korleis vi forvalta velferdssamfunnet på ein god måte.

Mykje av det som er bra, er det grunn til å takke for og handle klokt vidare med. Eit av dei gode eksempla på korleis ein i Noreg har klart å dra fram det perspektivet, er framfor alt oljefondet, der ein i prinsippet har slått fast at det ikkje tilhøyrer noverande generasjon, men er noko alle nordmenn skal ha ein rett på. Difor har vi også handlingsregelen, som skal sørje for at fondet i prinsipp

pet skal vare evig. Men vi har òg eit land som har forholdsvis høg sysselsetjing, og vi veit at sjølv om oljefondet vårt er stort, så er verdien av nordmenn sin arbeidsinnsats vesentleg høgare, og den er vi nøydd til å forvalte på ein klok måte, der vi sørgjer for at alle saman får delta og ingen blir etterlatne. Vi har eit land som har små forskjellar, og dette handlar framfor alt om at vi har eit land der vi har klart å ta vare på at det er tillit mellom folk, og at det er tillit mellom folk og myndigheiter.

Dette er ein av dei tinga eg tenkjer det er grunnlag for å takke for og tenkje klokt om korleis ein skal forvalte, men når vi gjer det, må vi òg erkjenne dei utfordringane som vi står overfor. I merknadene er det fleire av partia som set mange spørsmålsteikn ved om ein er for pessimistisk i ein del av dei framskrivingane som ligg til grunn i perspektivmeldinga. Det meiner eg er ein litt skummel veg å gå. Vi veit at vi kjem til å få ei aldrande befolkning, og at andelen av dei som står i arbeid, blir mindre i forhold til dei som skal bli forsørgde. Det er noko vi er nøydd til å ta på alvor. Det vi òg veit, er at dei forventningane vi har til velferd, levestandard og tilbod frå det offentlege, ikkje kjem til å bli mindre med dei generasjonane som no blir eldre. Det er den eine utfordringa. Ei anna er sjølsagt klimaomstillinga som vi er nøydd til å gå gjennom, og på lang sikt er dei stadig fallande fødselstala òg eit perspektiv som høyrer heime i ein debatt om korleis vi skal forvalte velferdssamfunnet vårt. Så dette er noko meir enn berre å administrere rikdomen vår – det er òg ein debatt som handlar om kva vi vil med alle desse pengane våre, kva vi skal leve for, og ikkje berre kva vi skal leve av.

Når vi behandlar perspektivmeldinga no, er det ganske tydeleg for meg og for Kristeleg Folkeparti at vi òg er nøydd til å peike på ei retning for korleis vi kan lage eit berekraftig velferdssamfunn. Hovudoverskrifta for korleis vi skal få til det, handlar om at vi er nøydd til å inkludere fleire, og det handlar om at vi er nøydd til å få til ei grøn omstilling, der vi investerer dei store pengane i dei som er aller minst. I den perspektivmeldinga som blei lagd fram no, er det første gongen ein omtalar behovet for tidleg innsats, og det er eit av dei områda som har vore lyfte og styrkte gjennom politiske prioriteringar, når vi har hatt det fleirtalet som har laga statsbudsjetta dei siste åra. Det ein har gjort, er å styrkje innsatsen for å sørgje for at alle skal ha ein likast og best mogleg start på livet, og det vi veit, er at det er pengar som bidrar til at den enkelte blir styrkt i møtet med livet seinare, og det er den mest fornuftige investeringa vi kan gjere.

Så er vi nøydd til å ha ein debatt om korleis vi kan snu ein del av dei negative trendane som vi har stått i i altfor lang tid. Ein av dei er aukande ulikskap. Då handlar det om å bruke dei store pengane på å byggje opp

små forskjellar. Det handlar òg om å bruke dei pengane tidleg i livet og å sørgje for at sysselsetjinga er høg. Og det handlar – i en sånn debatt – nettopp om å sørgje for at perspektivet er langt nok, at vi ikkje berre tenkjer fire år, men at vi tenkjer 30, 60 og 90 år fram i tid. Det handlar om neste generasjon.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ingrid Heggø (A) [14:40:20]: Igjen har Kristeleg Folkeparti teke eit skritt bort frå arbeidslinja, på landsmøtet sitt. Dyre valløfte og manglande kalkulator er det mange no forbind med Kristeleg Folkeparti – òg i tillegg trua på at velferdsstaten vert styrkt ved at folk skal vera heime. Meiner representanten at dette er i tråd med budskapen i perspektivmeldinga frå Kristeleg Folkeparti si eiga regjering: at fleire må i arbeid og utgiftene må ned?

Tore Storehaug (KrF) [14:40:59]: Gjennom bidraga til Kristeleg Folkeparti i regjering og når vi har laga statsbudsjett før, har vi styrkt sysselsetjinga og tiltaka som skal gjere at det løner seg å stå i jobb, ofte til kritikk frå Arbeidarpartiet – når ein går gjennom enkelte velferdsordningar og sørgjer for at dei er innretta på ein måte som gjer at dei som vel å stå i jobb, òg får ein økonomisk gevinst av det. Men det går òg an å tenkje lenger om sysselsetting. Når vi ser ein stadig fallande fødselsrate i eit land som ikkje manglar velstand, og når vi ser ein del av dei prioriteringane som Arbeidarpartiet og andre gjer – ja, då blir eg litt bekymra og litt uroleg. Tidlegare i debatten har eg adressert Arbeidarpartiet sine forslag til kutt til nokre av dei familiane som har minst. Svaret då var at Arbeidarpartiet skulle styrkje nokre av dei familiane som hadde mest! Det er jo det motsette av det vi treng dersom vi skal snu ein del av dei ulikskapstrendane som samfunnet vårt står midt oppe i.

Ingrid Heggø (A) [14:42:04]: Styrking av barnehageøkonomien er nettopp å gje alle barn lik moglegheit til å gå i ein barnehage. Men det eg vil litt over på, er inntektene til kommunane framover, for dei er veldig viktige, og det kjem òg tydeleg fram i perspektivmeldinga. Ifølgje regjeringsspartia er kommuneøkonomien både svært bra og styrkt under denne regjeringa, men likevel er eigedomsskatten, som vi òg diskuterte i førre sak, auka frå 8,9 mrd. kr i 2013 til 14,7 mrd. kr i 2019. Også i kommunar som er styrte av representantar frå regjeringsspartia, er eigedomsskatten auka. Kva meiner representanten er årsaka til at også representantane til regjeringa rundt om i kommunestyra stemmer for auka eigedomsskatt?

Tore Storehaug (KrF) [14:43:03]: Grunnen til at folk stemmer for noko i lokale kommunestyre, uavhengig av kva spørsmålet er, er at dei meiner det er best for

sin kommune, og dei prioriteringane meiner eg at den enkelte kommunestyrerepresentanten skal få lov til å gjere sine vurderingar av og røyste på grunnlag av. Men biletet som representanten teiknar, stemmer jo ikkje. Det er lenge sidan det har vore så få kommunar på RO-BEK-lista som det er no, og tiltak etter tiltak som denne regjeringa har gjort, styrkjer inntektene til kommunane. Og ikkje berre det: Ein har òg innført ein del lengre og strukturelle grep, seinast no i RNB der ein har varsla at ein kjem til å kome med ei vindkraftavgift som kjem til å styrkje enkelte kommunar sin økonomi mykje. Det viser med eit konkret eksempel at ein del av det biletet som representanten teiknar opp, er direkte feil.

Terje Halleland (FrP) [14:44:10]: Forrige helg hadde Kristelig Folkeparti sitt landsmøte, og det vet vi alt om at kan bli dyre happeningar. Der kom det fram bekymringer for kostnader og alle fromme ønsker som landsmøtet lovet partiet at de skulle satse på framover. Noen av deltakerne viste til at de våknet opp til sinte meldingar om vedtak partiet hadde gjort. Jeg regner med at representanten kjenner situasjonen. Det som bekymrer meg enda mer, var ønsket om å begrense den delen av næringslivet som har gitt oss flest arbeidsplasser, verdier og inntekter, og begrense den største distriktsarbeidsplassen vi har, nemlig norsk sokkel. Representanten er nok smertelig klar over hva et vedtak om å stoppe oljeleting, stoppe leteboring, vil ha av betydning for sektoren. I tillegg til tusenvis av arbeidsplasser vil nasjonen gå glipp av store inntekter. Hvordan har Kristelig Folkeparti tenkt til å finansiere sin egen politikk?

Tore Storehaug (KrF) [14:45:10]: Det har vi vist i dei alternative statsbudsjetta våre gong på gong, og vi viser det gjennom deltaking i ei regjering som klarer å prioritere, og som klarer å bygge ein velferdsstat og rette inn ordningane våre på ein måte som gjer at vi bygger den velferdsstaten som vi er stolte av. Vi gjer det òg på ein måte som styrkjer det norske næringslivet. Det er eit prosjekt som vi i lag – når vi har laga statsbudsjettet dei siste gongane – har klart å gjere.

Så må eg få seie at eg er glad for at eg slepp å stå til rette for alle dei dyre landsmøtevedtaka frå Framstegspartiet, som dei òg tek med rett inn i stortingssalen når dei lover Nord-Noreg-bane og kjem med overbod etter overbod i forskjellige pensjonsløyvingar. Eg tenkjer at vi klarer fint å finne den balansegangen som er mellom inntekter og utgifter, men at vi må gjere det med det rette perspektivet. Og i oljepolitikken trur eg tida er inne for å stille spørsmål når det gjeld nokre av dei mest eksterne områda som er minst modne – om verkeleg tida er inne for at det er dei områda vi skal basere velferda vår på i framtida, med den stor usikkerheita som er knytt til det.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:46:27]: Representanten Storehaug vektla i sitt innlegg at vi i forbindelse med en perspektivelding må se langt fram – 30, 60 eller kanskje 90 år – og på hva som er bærekraftig over tid. For folk rundt i Norge, enten en bor langs Førdefjorden, i Innlandet, Trøndelag eller Nord-Norge, gjelder det perspektiv på utvikling av det lokalsamfunnet en er en del av. Det en har sett en alarmerende utvikling innenfor, er en nedgang i folketallet i svært mange kommuner i Norge. I 2019 var det 300 kommuner med nedgang i folketallet. Det en har sett under dagens regjering, er at en har hatt en statlig styrt sentralisering, der en har hatt reform på reform, som har bidratt til at 260 kommuner har hatt bortimot 6 000 arbeidsplasser i nedgang, mens 10 kommuner har hatt nesten 13 000 i oppgang. Ser representanten at den utviklingen kan fortsette over tid, eller mener representanten at det er behov for å snu og gå i motsatt retning?

Tore Storehaug (KrF) [14:47:29]: Takk. Dette er eit stort og godt spørsmål, og eg klarer ikkje å gje representanten eit så godt svar som han fortener, på eit minutt. Men eg kan dra opp nokre perspektiv som eg trur er viktige.

Vi må klare å sørgje for at vi har ein politikk der staten ikkje er ei sentraliserande kraft i seg sjølv. Det handlar både om korleis ein må styrkje alle dei tre forvaltningsledda vi har i Noreg, men kanskje mest om korleis staten fordeler sine eigne statlege arbeidsplassar. Senterpartiet har jo hatt nokre forslag i samband med enkelte statsbudsjett som har bidradd til å kutte arbeidsplassar på Leikanger og i Førde. Det trur eg er feil politikk.

Men eg trur at eg og representanten eigentleg deler eit felles engasjement for at vi er nøydde til å gjere noko med ein del av dei negative befolkningstrendane. Når ein ser Norman-utvalet og den NOU-en dei la fram, er det særleg éin ting eg tenkjer er særleg bekymringsverdig. Det er at før var trendane at ein hadde store barnekull på bygda, men utfordringa var at fleire flytta til byane. No er utfordringa at folk flyttar til byane, men ein har ikkje lenger store barnekull. Så den demografiutfordringa som vi står i, heng så til dei grader saman med familiepolitikken.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:48:35]: Summen av de forslagene Senterpartiet foreslår, er at en kutter i statlig byråkrati, framfor alt i de store byene, og legger til rette for flere arbeidsplasser rundt i Norge.

Det jeg spurte representanten Storehaug om, har som basis den utviklingen en har sett de siste årene, dels når Kristelig Folkeparti har vært støtteparti til regjeringen, dels når Kristelig Folkeparti selv har sittet i regjeringen. En har sett en ganske kraftig sentralisering, og distriktsnæringsutvalget påpeker at staten kanskje er den som har

gått i fremste rekke når det gjelder å sentralisere arbeidsplasser, i større grad enn privat næringsliv. Ser ikke representanten Storehaug at det også blir en utfordring for lokalt næringsliv og for bosetting mange plasser rundt i Norge når staten trekker seg unna i så stor grad, istedenfor at staten kan være med og bidra som en motor når det gjelder å sikre en ny utvikling og vekst i ulike områder?

Tore Storehaug (KrF) [14:49:26]: Men i forslaga som Senterpartiet har lagt fram i samband med tidlegare statsbudsjett, har ein føreslått å kutte i statlege arbeidsplassar i Lillesand, Førde og Leikanger, og det er ikkje store byar. Det er plassar der dei arbeidsplassane betyr ein stor forskjell, for dei gjer det mogleg for folk å flytte heim igjen og i kanskje beste fall ta med seg nokon heim igjen fordi det er arbeidsplassar der. Noko av det denne regjeringa har gjort, er at ein har fortsett med det viktige arbeidet med å flytte ut statlege etatar, slik at vi sørgjer for at dei statlege arbeidsplassane blir fordelte i heile landet. Det er ein politikk som vi er nøydd til å fortsetje – ikkje slik som då Senterpartiet og dei rødgrøne sat i regjeringskontora, då dei slo på handbrekket og slutta dette viktige arbeidet.

Statlege arbeidsplassar er litt som møkk, for å ta eit vårleg bilete. Det gjev mest grøde når ein spreier det jamt utover.

Presidenten: Replikorkordskiftet er omme.

Bjørnar Moxnes (R) [14:50:52]: Framtidsbildet som males opp i perspektivmeldingen, er velkjent. Befolkningen blir eldre, utgifter til helse og eldreomsorg øker, oljeinntektene minker, og i det fjerne truer det såkalte finansieringsbehovet. Regjeringens løsning er å høvle i offentlig sektor og be folk om å jobbe lenger.

Men så er det noe som skurrer, for meldingen anslår også at Norge vil bli veldig mye rikere. Vi har sett en dobling i produktiviteten de siste 40 årene. Den vil fortsette å øke i tiårene framover. Leser vi meldingen, finner vi også følgende:

«I takt med at vi har blitt rikere, har vi som samfunn tatt valg for å få mer fritid.»

Da er det litt rart at Høyre insisterer på at velferden er truet, og at ingenting av den framtidige veksten kan tas ut i form av redusert arbeidstid. Sanner har selv viftet med en advarende pekefinger i media og sagt at:

«En sekstimersdag vil knekke velferden i Norge. Vanlige familier kan få 170 000 kroner i redusert lønn, i tillegg kommer en skatteregning på om lag 40–50 tusen kroner i gjennomsnitt for familien.»

Det var en dyster spådom, så vi ba departementet om å få en faktasjekk av Sanners dommedagspåstander. Svaret var at Sanner ikke fortalte hele historien. Meldingen viser riktignok at en vanlig familie om 40 år vil kun-

ne tjene og forbruke 60 pst. mer enn i dag, hvis vi jobber like mye som i dag. Så langt, så vel. Men samtidig ser vi også at den samme familien vil tjene 25 pst. mer etter skatt enn i dag også om arbeidsuken reduseres til 30 timer i uken. Hvis Sanner hadde spurt det norske folk om man vil jobbe 20 pst. mindre i uken og samtidig tjene 25 pst. mer etter skatt, tror jeg også mange Høyre-velgere selv i Bærum ville svart et klart ja på det spørsmålet.

En sekstimersdag vil ikke knekke velferden, som det påstås, like lite som titimersdagen gjorde det, eller åtte-timersdagen for 100 år siden. Det er forskjellige syn på veien framover, men tallene viser at det finnes et stort politisk handlingsrom for å prioritere ulike kombinasjoner av styrking av felles velferd og mer fritid, hvis vi veksler inn deler av anslått vekst i privat forbruk, og det er et politisk veivalg.

Det er gode nyheter. Rødt fremmer derfor forslag om at det skal legges fram beregninger i neste statsbudsjett som viser konsekvensene for en vanlig familie, hva folk vil sitte igjen med på konto hvis vi gjennomfører ulike reformer for arbeidstidsreduksjon, eller hvis vi ønsker å styrke velferden, istedenfor utelukkende et enøyd fokus på fortsatt vekst kun i privat forbruk.

Klasseskillene i Norge har blitt større over lang tid. Rødts viktigste sak er å få snudd dette, men da må debatten om forskjeller føres med åpne kort, ikke med tomt prat. Vi vet f.eks. at formuesulikheten er kraftig økende, og mange er enig med Rødt i at dette fortjener en politisk diskusjon, for det å samle rikdom på få hender fører også til opphopning av makt over samfunnet på få hender.

På meldingens over 300 sider nevnes det bare i forbi-farten at formuesfordelingen er skjevare enn inntektsfordelingen. Det vitner om en berøringsangst. Som omtale av ny forskning som ifølge en SSB-forsker viser at inntektsulikheten i Norge er på vei mot amerikanske nivåer når man tar med eierinntektene til landets elite, står det bare helt tørt at denne studien vurderer hvordan inntektsfordelingen påvirkes, og ingenting om de faktiske funnene i forskningen.

Regjeringens framstilling av forskjellene i Norge står til stryk. Rødt har flere forslag i dag som vil kunne bidra til en større åpenhet om de reelle forskjellene i Norge. Jeg er glad for at en samlet opposisjon står bak forslagene – med unntak av Fremskrittspartiet, som ikke ønsker at kunnskapen om klasseskillene kommer tydelig fram som grunnlag for en opplyst politisk debatt om dette.

Med det tar jeg opp Rødts forslag i saken.

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

Det blir replikkordskifte.

Aleksander Stokkebo (H) [14:56:01]: Vår viktigste oppgave framover blir å få flere i jobb, skape mer og gjøre Norge til det beste landet i Europa for å starte og drive bedrift. Rødt på sin side vil at vi skal jobbe mindre og skatte mer. Jeg har tidligere prøvd å få svar på hva Rødt vil gjøre for privat verdiskaping – uten hell. Men nå har Rødt fått lese perspektivmeldingen, som slår fast at vi trenger flere jobber i det private næringslivet. Derfor er jeg optimist og håper at det nå går bra til sist, at vi faktisk får svar, for alle kan faktisk ikke jobbe i staten.

Deler representanten målet om Norge som det beste landet i Europa for å starte og drive bedrift? Helt konkret hva er hans tre viktigste, konkrete tiltak for å hjelpe fram flere private gründerbedrifter?

Bjørnar Moxnes (R) [14:57:00]: President, får jeg en time? – Det må bli kortversjonen.

Rødt ønsker et Norge med verdiskaping, med ny virksomhet, med mer rettferdighet, mindre forskjeller og også en klimavennlig omstilling. Vi tror at noe av nøkkelen til det er å gjøre slutt på den statsallergien som har preget Høyre og andre partier i veldig mange år. Vår egen historie viser at det har vært en stor suksess for å få til vekst, industri, teknologi og innovasjon at staten sitter i førersetet for nye næringer. Vi så det i sin tid med opprettelsen av Statoil, som var et framsynt politisk vedtak. De ti oljebud, som vi ønsker å markere 50-årsjubileet for her i Stortinget, viser at man kan ha strategisk, langsynt eierskap i statens regi som igjen gir arbeidsplasser og verdiskaping, og ikke minst gjør at profitten tilfaller fellesskapet framfor at det går til berikelse av noen få private eiere i stedet.

Aleksander Stokkebo (H) [14:58:03]: Jeg hørte «stat», og jeg hørte «oljen», som Rødt for øvrig vil legge ned. Jeg noterer meg at det å finne fram til Rødts gründerpolitikk er litt som å lete etter en nål i en høystakk, bare det at nålen ikke engang er til stede. Mange satser alt de har på å skape arbeidsplasser i lokalsamfunnet, men blir av Rødt møtt med et skuldertrekk. Som Rødts førstekandidat i Rogaland sa det:

«Å mene at det er risikabelt å være gründer, er useriøst. For det første finnes det vel ikke én eneste gruppe i Norge som er mer statsstøtta. For det andre må vi skjønne hva risiko er: Du fikk ikke starta bedriften. Du tapte 100 000. Leit.»

Med de holdningene er det kanskje ikke så rart at Rødt ikke har noen gründerpolitikk, så jeg vil gi representanten en ny sjanse til å legge på bordet noen konkrete tiltak for flere gründerere og ikke minst ta avstand fra disse nedsettende uttalelsene om norske gründerbedrifter.

Bjørnar Moxnes (R) [14:59:08]: Jeg kan komme til punkt to i resonnementet. Det ene var at vi har hatt suksess med at staten går foran med å skape nye arbeidsplasser, ny teknologiindustri. I dag er det veldig få politikere og partier som vil lære av historien vår. Det vi trenger, er en offensiv industripolitikk som sikrer arbeid og verdiskaping i framtiden, ikke bare en visjon om å være rentenist, leve på avkastningen av oljefondet, men også bruke noe av oljefondet på å investere i ny industri, ny infrastruktur i Norge for å ruste oss for framtidig verdiskaping.

Det som er virkelig risikofyllt i Norge, er ikke å være gründer. Der er jeg enig med Kristjánsson. Men hvis man f.eks. er avhengig av velferdsstatens tjenester, Nav, kan det være veldig risikabelt. Da kan man havne i fengsel, urettmessig, og få svære bøter. Risiko er nok skjevt fordelt, men rammer først og fremst de mest utslåtte og ikke de som er gründerere.

Morten Ørsal Johansen (FrP) [15:00:15]: Perspektivmeldingen peker på viktigheten av at vi står lenger i jobb, og at det skapes flere jobber i årene framover for å finansiere offentlige utgifter. Rødt peker også på det i sine merknader i innstillingen. Likevel foreslår Rødt å øke skattene med 30 mrd. kr.

Den enorme skatteøkningen skal i hovedsak finansieres gjennom økt formuesskatt, en formuesskatt som vi mener er urettferdig. Den rammer bare norske bedriftseiere. Utenlandsk storkapital slipper unna. Hadde Donald Trump eid en industribedrift i Norge, ville han sluppet formuesskatt på arbeidende kapital. Er eieren norsk, ville vedkommende måtte betale formuesskatt, og det er uavhengig av om bedriften tjener penger eller ikke.

Dette er penger som kunne vært brukt til å investere i bedriftene og for å trygge og skape nye arbeidsplasser. Så mitt spørsmål til representanten Moxnes er: Hvorfor mener Rødt at Donald Trump eller kinesiske eiere skal få milliarder i skattefordel av å investere i Norge?

Magne Rommetveit hadde her teke over presidentplassen.

Bjørnar Moxnes (R) [15:01:12]: Det er nesten rørende å høre Fremskrittspartiets forsvar for de rikeste her i landet, som de veldig ofte går ut og forsvarer – et parti som i tillegg er for å la kineserne eller Trump kjøpe opp og eie det meste av norsk skog, hvis de får det som de vil med sin primærpolitikk.

Vi har sett at Fremskrittspartiet i mange tiår har fulgt både Thatchers og Reagans politikk om at skatte-kutt til de rike vil føre til en voldsom vekst i arbeidsplassene. De har prøvd seg på dette i seks-sju år i regjering.

De kan ikke dokumentere at det har kommet én ny jobb på grunn av kutt i skatten til de rikeste.

Skal man ha nye jobber, må man også ha investeringer, ikke minst fra staten, for å få opp ny industri. Der har Fremskrittspartiet statsallergi, det er vi klar over, men det er altså mer effektivt enn bare å kutte skattene for de rike. Da blir de rike rikere, men det blir ikke flere jobber av den grunn.

Morten Ørsal Johansen (FrP) [15:02:09]: Når det gjelder formuesskatten, er det ikke slik at det er de aller rikeste i Norge som lider under den. Det er de som har småbedrifter, som så vidt klarer seg. De har nok til å betale lønninger, de har nok til å ta ut litt selv, og så får de formuesskatten, og må bruke kassakreditt for å betale den.

Men spørsmålet mitt var – og nå vil jeg ha svar på det – hvorfor Rødt mener at Donald Trump eller kinesiske eiere skal få milliarder i skattefordel av å investere i Norge. Det var spørsmålet, og jeg ønsker et svar på det.

Bjørnar Moxnes (R) [15:02:44]: Rødt har aldri gått inn for skatteuttak, verken i Kina eller i USA. Det må de sørge for å gjennomføre i Kina og i USA, og etter hva jeg har skjønnet, er Biden i gang med dette når det gjelder USA. Vi er ikke for å bruke vanvittig lav beskatning av de rike i andre land som argument mot rettferdig beskatning i Norge.

I vårt opplegg øker vi dagens bunnfradrag fra 1,5 mill. kr til 1,7 mill. kr. Så drar vi til for dem som har over 100 mill. kr i formue, og det, president – og Fremskrittspartiet – er ikke folk flest. Folk flest har enten negativ formue eller under 1 mill. kr i formue. Folk flest får mindre skatt og mindre avgifter med Rødts opplegg, mens de får mer med Fremskrittspartiets opplegg.

Jeg er veldig trygg på at Rødt står for en rettferdig skattepolitikk, til forskjell fra Fremskrittspartiet, som ønsker å gi skatteuttak for de rikeste – i år etter år etter år.

Presidenten: Replikordskiftet er då omme.

Statsråd Jan Tore Sanner [15:04:01]: Perspektivmeldingen gir oss en mulighet til å heve blikket utover dagsaktuelle saker og se de lange linjene i samfunnsutviklingen.

Det er heldigvis bred enighet om målet om å bevare et sterkt og godt velferdssamfunn også for kommende generasjoner. Vi vil ta vare på et samfunn med små forskjeller, tillit og samhold. Skal vi lykkes med det, må vi være villige til både å erkjenne utfordringer og finne løsninger som trygger velferden.

I tiårene som kommer, vil det stå færre i yrkesaktiv alder bak hver pensjonist. Statens utgifter vil gå opp,

uten at inntektene vil øke like mye. Samtidig skal vi gjennomføre det grønne skiftet.

Olje- og gassvirksomheten bidrar med inntekter, arbeidsplasser og teknologiutvikling og vil gjøre det i mange år fremover, men gullalderen for vår petroleumsvirksomhet er etter alle solemerker snart forbi. Vi kan ikke lenger regne med en stadig økende strøm av oljepenger inn i statsbudsjettet, ei heller at disse inntektene kan finansiere en stadig økende andel av offentlige utgifter.

Regjeringens strategi for å løse disse utfordringene er å skape mer og inkludere flere. Vår viktigste ressurs er verdien av arbeidskraften vår. For hver enkelt av oss er deltakelse i arbeidslivet avgjørende for å kunne bidra, delta og leve et selvstendig liv. Arbeid er den beste forsikringen mot fattigdom, sosiale forskjeller og utenforskap. Derfor er et av regjeringens hovedgrep for et bærekraftig velferdssamfunn å inkludere flere i arbeidslivet.

Inkludering handler først og fremst om å gi alle en sjanse til å lykkes med å skape et godt liv. Derfor prioriterer vi tidlig innsats i skole og barnehage og sørger for bedre oppfølging av utsatte barn, unge og familier. Vi har satt psykisk helse og rusbehandling på toppen av vår prioriteringsliste og sørget for raskere og bedre hjelp. Vi sørger for at flere unge, voksne og innvandrere kan få den kompetansen de selv og arbeidslivet trenger fremover. Vi har satt i gang en inkluderingsdugnad for å gi flere som står utenfor, en sjanse til å komme inn i jobb. På denne måten gjør vi noe med årsakene til utenforskap og sosiale forskjeller, slik at flere kan inkluderes.

Noen forsøker å fortelle en historie om at ulikhetene i Norge nå øker sterkt og er på linje med situasjonen i USA. Det er åpenbart feil. Faktum er at ulikheten målt ved den offisielle Gini-indikatoren er betydelig lavere i Norge, og at den gikk litt ned i perioden 2017–2019. Faktum er at vi har en ganske stabil omfordeling gjennom skatte- og overføringssystemet som reduserer inntektsulikheten med om lag 40 pst., og offentlig finansierte tjenester som reduserer ulikheten med om lag 20 pst., ifølge tall fra 2015. Norge er blant de landene i verden som har lavest sosial ulikhet, og slik ønsker vi at det fortsatt skal være.

Jeg er enig med dem som påpeker at velferd er en investering og ikke bare en utgift. Men nettopp derfor er det så viktig å sikre at vi har noe vi kan investere med. Verdiskaping i privat sektor er ikke en motsetning til, men en forutsetning for, velferd. Vi trenger et sterkt og mangfoldig næringsliv. Kompetanse, gode rammebetingelser for næringslivet og en effektiv infrastruktur er viktig for å få dette til.

Noen tror vi kan løse fremtidens utfordringer ved å sende store ekstraregninger videre til skattebetalere og bedrifter. Men dette vil forsterke utfordringene, ikke

løse dem. Vi må skape mer, ikke skatte mer. Norsk næringsliv må ha rom for å investere, innovere og skape nye arbeidsplasser. Når vi trenger mer arbeidskraft fremover, er løsningen å gjøre det mer, ikke mindre, lønnsomt å jobbe.

Selv om en sterk offentlig sektor har tjent Norge godt, må vi hele tiden sørge for at vi bruker ressursene effektivt. Regjeringen har gjennomført en rekke tiltak for å fornye, forenkle og forbedre offentlig sektor. Et av de viktigste tiltakene er digitalisering, som gir bedre tjenester og effektiviseringsgevinster. Vi har gjennomført en ABE-reform som har frigjort betydelige midler til prioriterte velferdstiltak. Vi har sørget for nye løsninger, som f.eks. Nye Veier, som bygger ut vei raskere og mer kostnadseffektivt.

Jeg registrerer at en del partier kritiserer moderniseringen av offentlig sektor, uten selv å komme opp med et troverdig alternativ – hvordan de selv vil sikre at offentlige ressurser brukes mer effektivt i møte med nye utfordringer. Vi kan ikke styre inn i fremtiden ved å se i bakspeilet. Hvis vi ønsker å bevare en sterk offentlig sektor, må vi fortsatt være villige til å utvikle og forbedre den. Alternativet kan være at den forvitrer.

Perspektivmeldingen handler ikke først og fremst om oss som sitter her i dag, men om å sikre et velferdssamfunn for våre barn og barnebarn. I innstillingen viser enkelte partier til at den økte forsørgerbyrden i årene som kommer, ikke vil være et problem, fordi vi var i samme situasjon på 1970-tallet. Men vi må huske at samfunnet og velferden har utviklet seg betydelig siden den gang. 1970-tallet kan ikke være idealet for samfunnet i 2040 og fremover. Hvis vi skal skape et godt samfunn for dagens barn, må vi se fremover, ikke bakover. Det krever ikke minst at vi lykkes med å gjennomføre det grønne skiftet på en måte som både ivaretar klima og natur og gir nye arbeidsplasser og muligheter. I perspektivmeldingen viser vi at en politikk for verdiskaping og oppfølging av våre ambisiøse klimamål ikke står i motsetning til hverandre, men kan gå hånd i hånd.

Vi må forvalte våre verdier og vår felles formue til det beste for fremtidige generasjoner. Pensjonsfondet og handlingsregelen sikrer nettopp dette. Regjeringen har i perioden 2014–2021 samlet sett brukt mindre oljepenger enn den langsiktige rettesnoren i handlingsregelen gir muligheter for. Regjeringen har prioritert kunnskap, vekstfremmende skattelettelser og infrastruktur. Det legger grunnlaget for fremtidig verdiskaping. Når vi det siste året og i krisetid har brukt mer enn forventet avkastning for å sikre arbeidsplasser og gode levekår for dem som rammes, er det også i tråd med handlingsregelen. Men det er heller ingen tvil om at vi når krisen er over, må ta oljepengebruken ned. Hvis ikke skyver vi en enda større regning over til våre barn og barnebarn.

Perspektivmeldingen viser at vi i årene som kommer, ikke bare kan legge nye offentlige utgifter på toppen av budsjettet. Vi blir likere andre land og må prioritere tøffere. Vi kan heller ikke bare sende regningen videre til andre, håpe at utfordringene går over, eller satse på at en usannsynlig stor fortjeneste i finansmarkedene vil redde oss.

En bærekraftig utvikling krever at politikken i dag trykker velferden for de kommende generasjoner. Det vil kreve at vi sørger for en god skole, tett oppfølging og gode helsetjenester som gir alle mennesker en mulighet til å lykkes, delta og bidra. Det vil kreve at vi lærer hele livet, slik at vi kan stå lenger i jobb, og at tanken på sekstimers arbeidsdag skrotes. Det krever at vi gir bedrifter og næringsliv større rom til å skape verdier, ikke mindre. Det vil kreve at vi følger opp pensjonsreformen og ikke undergraver og uthuler den. Det vil kreve at vi ikke bare foreslår nye og flere millioner til gode formål, men at vi sikrer at de milliardene vi allerede bruker, gir best mulig offentlige tjenester.

Det vil kreve store omstillinger å lykkes med et grønt skifte som skaper jobber og muligheter. Det vil kreve at vi ikke bare er spandable med penger for å løse dagens problemer, men at vi også erause nok til holde igjen for å gi våre barn og barnebarn de samme gode mulighetene som vi har hatt.

Ja, det er noen store utfordringer foran oss, men så har vi også verdens beste utgangspunkt for å lykkes.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Egil Knutsen (A) [15:13:38]: Perspektivmeldingen som finansministeren har lagt fram, viser at handlingsrommet krymper til ingenting innen kort tid, fram til 2030. Det er triste nyheter for politikere som har ambisjoner for Norge. Men det må være særlig krevende for finansministeren og hans parti, som går til valg på allerede i neste stortingsperiode – innen 2025 – å bruke 7 mrd. kr på å fjerne formuesskatten på aksjer. Attpåtil skal de samarbeide med Sylvi Listhaug og Fremskrittspartiet som vil bruke ytterligere over 7 mrd. kr, totalt 15 mrd. kr, på å fjerne formuesskatten fullstendig.

Spørsmålet mitt til finansministeren er hvordan Høyre skal finansiere disse kuttene i formuesskatten – hvis kuttene ligger mellom Høyres og Fremskrittspartiets skattepolitikk, som skattepolitikken i stor grad har gjort de siste årene – på mellom 7 mrd. kr og 15 mrd. kr i budsjettkonsekvens de neste årene, med budsjetter som allerede er uten handlingsrom.

Statsråd Jan Tore Sanner [15:14:42]: Det er helt riktig, som representanten påpeker, at handlingsrommet blir mindre fremover. Det vil kreve tøffere prioriteringer fra alle partier, og det er ikke rom for de store skatte-

lettelsene i årene som kommer. Hvis vi skal finansiere fremtidens velferd, må vi også legge til rette for verdiskaping i privat sektor. Det er i privat sektor at veksten må komme fremover, og det er ganske interessant at Arbeiderpartiet har gitt en skattegaranti til utenlandske eiere. Arbeiderpartiet garanterer at utenlandske eiere ikke skal få høyere skatt. Samtidig har de gitt et løfte til norske private eiere om at de skal betale mer i skatt.

Ja, det er riktig å trappe ned skatten på arbeidende kapital for fiskeren som eier sin egen fiskebåt, for dem som driver verft og hotell. Vi trenger et sterkt privat eierskap for å finansiere fremtidens velferd.

Egil Knutsen (A) [15:15:40]: Jeg registrerer at finansministeren synes at 7 mrd. kr i formuesskatt ikke er et stort skattekutt som skal gjennomføres de neste årene. Et svar på spørsmålet kunne være å trappe opp ambisjonene for å få flere unge mennesker i jobb. På spørsmål fra Arbeiderpartiet svarer statsråden og regjeringen at de ikke legger til grunn å øke sysselsettingen blant unge i årene framover, bl.a. fordi utviklingen har vært så negativ de siste årene med høyreregjering at det er en optimistisk antakelse i seg selv å anta at sysselsettingen blant unge ikke skal reduseres. Men på grunn av dette må en jo ha andre planer for å finansiere denne planlagte fortsettelsen av en svekket budsjettbalanse, som de store formuesskattekuttene er, og en forverring i statsfinansene.

Spørsmålet er hvilke velferdsgoder Høyre ser for seg skal kuttes. Høyre sier ingenting om sykelønn i partiprogrammet sitt sist jeg sjekket. Nå går samarbeidspartiet Venstre til valg på det. Er

det på menyen for neste stortingsperiode å kutte i sykelønn for å finansiere kuttene i formuesskatten?

Statsråd Jan Tore Sanner [15:16:48]: Nei, Høyre kommer ikke til å kutte i sykelønn for arbeidstakerne, og det vet representanten godt. Det har vi holdt fast ved gjennom åtte år i regjering. Vi har også i regjering vist at vi kan legge til rette for verdiskaping, samtidig som vi har sørget for en god kommuneøkonomi og ikke minst gode velferdsordninger. Representanten blir litt for enkel, for det er ikke slik at regjeringens strategi er at det ikke skal komme flere unge i arbeid. Han forveksler det som er faglige fremskrivninger i basisalternativet, og det som er politisk strategi.

Hvis vi ser på andelen unge uføre, så vokste den sist Arbeiderpartiet satt i regjering, og den har fortsatt i vår periode. Det forteller at dette er ingen enkel utfordring å snu. Men vi har iverksatt mange viktige tiltak, ikke minst prioriteringen innenfor psykisk helse og rusomsorg, og fullføringsreformen som vi nå skal gjennomføre. Det har jeg tro på vil bidra til at flere unge kommer i jobb, og at færre unge går over i uføretrygd.

Hans Andreas Limi (FrP) [15:18:09]: Over til en annen utfordring.

Finansministeren sa i sitt innlegg at vi må skape mer, og vi må få flere i arbeid. Der er vi helt enige. Så er situasjonen at vi hvert år bruker rundt 15 mrd. kr på integrering. Resultatene så langt viser at det er veldig mange innvandrergupper som har en lav arbeidsdeltakelse. Det er en utfordring for dem det gjelder, men det er også en utfordring for finansieringen av det norske velferds-samfunnet.

Jeg ser i omtalen i perspektivmeldingen at det er antatt fra regjeringens side at dette vil snu og gi et positivt bidrag, og at vi er avhengig av fortsatt innvandring. Det er ulike oppfatninger av det, og da er mitt spørsmål til finansministeren: Hva er de viktigste tiltakene som regjeringen ser for seg i tiden fremover for virkelig å kunne realisere på den konklusjonen?

Statsråd Jan Tore Sanner [15:19:07]: Representanten Limi har helt rett i at det har vært en utfordring at for få har kommet ut i arbeid. Derfor tok jeg initiativ til en integreringsreform, som er den andre reformeringen av integreringspolitikken. Den første foretok Erna Solberg da hun var kommunalminister, den andre tok jeg initiativet til. Det handler om kunnskap, det handler om norskopplæring, det handler om kompetanse. Vi ser at norskfødte med innvandrerbakgrunn gjør en imponerende reise gjennom det norske skolesystemet. Flere fullfører videregående skole, flere tar høyere utdanning, vi ser at norskfødte med innvandrerbakgrunn har langt høyere arbeidsdeltakelse enn sine foreldre. Det forteller meg én ting, at norskkunnskaper og kunnskap er veien til en vellykket integreringspolitikk, og den var vi med på å starte sammen. Jeg gleder meg til at vi skal gjennomføre det, slik at flere kan delta og bidra i det norske samfunnet.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [15:20:22]: Statsråden sa i sitt innlegg at det er viktig å heve blikket og se de lange linjene. For folk rundt omkring i Norge er det selvsagt viktig hva slags framtidsperspektiv en har på utviklingen av deres samfunn. Det som vi har sett de senere år, er en kraftig sentralisering. I 2019 var det 300 kommuner som hadde nedgang i folketallet. Det er mange ulike årsaker til det, men én viktig årsak er en stadig sterkere statlig sentralisering. Distriktsnæringsutvalget har påpekt at staten – og også andre deler av offentlig sektor – i større grad enn privat næringsliv har sentralisert. Høyre-ordfører i Bø i Vesterålen, Sture Pedersen, sa at «staten har forlatt oss». Hvorfor har det vært fornuftig, mener statsråden, å foreta en så kraftig statlig styrt sentralisering, som gjør at til og med Høyre-ordførere mener at staten har forlatt dem og ikke legger grunnlaget for vekst og utvikling i deres områder i framtiden?

Statsråd Jan Tore Sanner [15:21:21]: Legge til rette «for vekst og utvikling i deres områder». Det er Innlandet og Nord-Norge som har hatt en kraftig vekst i denne perioden, med lav arbeidsledighet – ikke minst Nord-Norge som den vekstmotoren de er. Represntanten ser ikke særlig langt tilbake hvis han hevder og tror at sentralisering bare er noe som har foregått de siste åtte år. Nei, det har vært lange, lange trender bakover.

Skal vi legge til rette for bosetting i hele Norge, må vi legge til rette for gode offentlige tjenester. Derfor trenger vi fortsatt kommunereform og å sikre gode velferdstjenester der folk bor. Derfor har vi gjennomført en politireform, som skal sikre et sterkt og godt moderne politi som kan løse dagens kriminalitetsutfordring i hele Norge. Og derfor trenger vi EØS-avtalen. Og vi trenger et sterkt næringsliv som bidrar til vekst og utvikling i hele Norge.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [15:22:16]: Det blir ikke vekst og utvikling når staten trekker seg unna så kraftig som den gjør i dag, når til og med Høyre-ordførere sier at «staten har forlatt oss». Og hva er utfordringen med det? Jo, det er selvsagt at det svekker grunnlaget også for de samfunnene som er der for å legge til rette for vekst i både offentlig og privat sektor i framtiden. Det er jo det som er den store utfordringen med den kraftfulle sentraliseringen, målrettet, som dagens regjering har gjort, både kommunereform og regionreform – og en politireform som medførte en kraftig nedlegging av lensmannskontorer, fjernet tilstedeværende politi og førte til økt responsid mange steder rundt omkring i Norge. Det fører til økt utrygghet, det fører til tap av arbeidsplasser, og det fører til en forsterket sentralisering. Hvorfor mener statsråden at en skal fortsette denne utviklingen, istedenfor å ha en plan for å utvikle hele Norge, sånn som en har hatt ved flere korsveier i tidligere tider?

Statsråd Jan Tore Sanner [15:23:19]: Jeg tror rett og slett at det ikke er mange som kjenner seg igjen i den svartmalingen som Gjelsvik nå bruker. Vi har en god vekst og utvikling over hele landet vårt. Vi jobber med de offentlige tjenestene for å sikre at de er sterkere der folk bor. Mange Senterparti-ordførere gikk i front i gjennomføringen av kommunereformen. Mange Senterparti-ordførere har gått sammen med andre kommuner nettopp fordi de ser at de trenger en sterkere kommune for å håndtere både dagens og ikke minst framtidens utfordringer. Vi har i regjering bidratt til å flytte ut flere statlige arbeidsplasser fordi det er viktig at vi har gode kompetansearbeidsplasser over hele landet vårt.

Jeg hører at representanten sier at staten har forlatt oss. Men det er ikke staten som skal redde et sterkt utviklende Distrikts-Norge. Det handler om verdiskaping

i privat sektor, å sørge for at man har kompetansearbeidsplasser, og sørge for at man har gode velferdstjenester. Det er på den måten man utvikler Norge.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [15:24:39]: Finansministeren brukte i sitt innlegg tid på å understreke at Norge er blant landene med lavest ulikhet. Men realiteten er at det er feil. Det er feil når man inkluderer tilbakeholdte selskapsinntekter, og det bør man, for det er inntektene til disse folkene. Da ser man at de 1 pst. rikeste i Norge mottar om lag 20 pst. av all inntekt. Det er på nivå med USA. Men påstanden er like feil om man ser på formuesulikhet, for da er vi på nivå med Storbritannia. Inntektsveksten har i realiteten vært ekstremt skjevfordelt siden 2013, og det er gapet mellom de 1 pst. rikeste i Norge og resten av oss som øker dramatisk. De har fått drahjelp av et regressivt skattesystem for dem på toppen. Så bør ikke finansministeren uroe seg over den økte ulikheten framfor hendig å bruke tallene som passer regjeringen for å fortelle en historie om at ulikheter ikke vokser?

Statsråd Jan Tore Sanner [15:25:39]: Jeg er opptatt av at vi skal ta tak i årsakene til ulikhet, ikke symptomene. Det er derfor vi prioriterer en god barnehage, god omsorg til dem som trenger det, og en god skole for å sikre alle like muligheter.

Så er det riktig at formuene i Norge har økt. Det er et resultat av at vi har hatt en god utvikling i privat næringsliv. Det skal vi være glad for, for det gjør at det er mer penger å investere i nye arbeidsplasser. Men denne sammenligningen med USA blir fullstendig feil, for man kan ikke si at når det gjelder Norge, skal tilbakeholdt inntekt regnes med, men i USA er det den offisielle statistikken. Da sammenlignes epler og pærer. Og til det å legge inn tilbakeholdt overskudd: Hvis de pengene tas ut – ja, så utbyttebeskattes de. Det at pengene beholdes i bedriften, gjør at bedriften kan være bedre rustet til å håndtere nedgang og håndtere kriser. Det betyr at man kan ha muskler til å håndtere fremtidige utfordringer.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [15:26:47]: Det vi diskuterer her, er ulikheter og om det er et problem for Norge i seg selv at vi har veldig høy og voksende ulikhet, og særlig at 1 pst.-en trekker fra resten, 99 pst., på toppen. Da er ikke barnehager et tilstrekkelig svar.

Tilbakeholdt overskudd i selskapene er man helt nødt til å regne med hvis man skal se på ulikheter, og det er jo ikke bare i bedrifter. Det er stort sett i holdingselskaper dette har vært holdt tilbake, og da er det helt likegyldig for ulikhetene å bli beskattet ved utbytteskatt. Realiteten er at formue og inntekt i Norge er ekstremt skjevfordelt, og det har blitt langt mer skjevfordelt gjennom de siste årene. Det betyr at Norge har økende ulik-

het. Vi vet av all tilgjengelig forskning at det er svært negativt for samfunnsutviklingen i dag, men også på sikt, og det bør uroe finansministeren. Jeg må si jeg blir bekymret, for jeg hører her en regjering som har gått tilbake på å erkjenne at ulikhetene vokser, og er mindre interessert i faktisk å ta det inn over seg enn tidligere.

Statsråd Jan Tore Sanner [15:27:52]: Det er det overhodet ikke grunnlag for. Men jeg må si at jeg er overrasket over at SV er mer bekymret over at noen har bygd opp en formue gjennom å investere i norske arbeidsplasser, enn over at vi har fattige barn, og at vi har mange barn og ungdom som ikke får den oppfølgingen de skal få og trenger. Skal vi skape et samfunn med muligheter for alle, må vi ta tak i utgangspunktet til barna og sørge for at de får en god skole, slik at de kan klare seg i arbeidslivet.

Det er feil å ta inn tilbakeholdt overskudd i bedriften når man ser på forskjellene i samfunnet vårt. Dette er da bedrifter som har holdt igjen overskudd. Det bidrar til at bedriftene har større muskler, har mulighet til å investere mer og kan stå i en krise. Tas pengene ut, betales det også utbytteskatt av de pengene.

Presidenten: Replikordskiftet er då omme.

Jonas Gahr Støre (A) [15:29:04]: Perspektivmeldingen blir aldri en kioskelter, men det er interessant lesning, og jeg får gratulere finansministeren som en slags redaktør, får vi si, av denne meldingen. Det er mange interessante fakta.

Mye er usikkert når man ser inn i tiårene som ligger foran oss, men det er likevel noe vi kan fastslå med sikkerhet: Det meste av det vi ønsker i samfunnet vårt, er avhengig av at folk jobber. Den viktigste figuren i denne perspektivmeldingen fant jeg i det kakediagrammet som viser at tre fjerdedeler av vår nasjonalformue består av mennesker i arbeid. Så det er ikke oljen, laksen eller vannkraften som har gjort Norge til et rikt land – det er folk i jobb. Og skulle vi peke ut en satsing som virkelig teller, må det være denne: at arbeid til alle er jobb nummer én.

Bak oss har vi en periode med større økonomisk handlingsrom enn vi noen gang har hatt og trolig aldri vil få igjen. Hva har høyreregjeringen fått til på disse årene? På dette området vil jeg si altfor lite, og det viser deres egen perspektivmelding. Den varsler om skyer, ikke i horisonten, men her og nå. Vi har mistet både tetposisjon og pallplass i yrkesdeltakelse i OECD. Mens yrkesdeltakelsen har økt i landene rundt oss, har den stått stille i Norge.

Erna Solberg skulle gjøre Norge mindre oljeavhengig, men underskuddet på handelsbalansen utenom olje og gass er mer enn doblet på hennes vakt. Antallet unge på uføretrygd er også doblet under Erna Solberg.

Det er verken bra for den enkelte, selvfølgelig, men heller ikke for fellesskapets regnestykker.

Framover trengs det et sterkere lederskap og en ny politisk kurs om vi skal klare å løse de store oppgavene som ligger foran oss på 2020-tallet. Vi skal ta vare på flere eldre, vi skal gjennom en omfattende klimaomstilling, vi skal bevare et samfunn med små forskjeller og høy tillit i en verden som integreres og digitaliseres i høyt tempo. Disse oppgavene må og skal vi løse på en måte som er rettferdig, og som setter vanlige folk først. Det handler om å skape jobber, om å sette folk i stand til å ta jobbene og om å sørge for at jobbene er hele og faste og gir en lønn å leve av.

Dette krever politikk. Det kommer ikke av seg selv. Høyre-regjeringens tro på skatteuttak for dem med mest, passiv næringspolitikk og kutt, flatt, i vår felles velferd får oss ikke dit. Skal vi i fellesskap skape flere jobber, krever det en langt mer aktiv næringspolitikk med ambisjoner og handlekraft. Vi skal nå mål om utslippskutt, eksportvekst og arbeidsplasser. Da må staten være en aktiv medspiller, som etterspør varer og tjenester, utøver eierskap aktivt og støtter utvikling av teknologi. Skal vi i fellesskap kvalifisere folk til å ta jobbene i et arbeidsliv i stadig endring, må de unge ved hver korsvei møte et fellesskap som stiller mer opp for dem, med flere kvalifiserte ansatte og et lag av fagfolk rundt barna i barnehagen og i fellesskolen, og i ungdomstiden et kvalitetsløft i videregående skole, lærlingsplassgaranti og et løfte til ungdommen om at hjelpen skal være lett tilgjengelig når det butter – i helsesektoren, i Nav, i utdannings-systemet – tidlig innsats også når det butter psykisk. Gjennom hele yrkeslivet må det være enkelt å få den kompetansen som kreves når jobben endrer seg eller blir borte.

Skal vi i fellesskap sørge for hele og faste stillinger i et seriøst arbeidsliv? Rapporten viser jo at hvis vi lykkes med hele stillinger, kan veldig mye av den uroen finansministeren bruker enhver anledning til å understreke, lempes godt på, for da når vi målene våre. Men skal vi komme dit, krever det en storrengjøring i deler av norsk arbeidsliv og en regjering som ser betydningen av den norske modellen, som ikke anerkjenner det uorganiserte arbeidslivet og kutter jevnt i fagforeningsfradraget.

Perspektivmeldingen viser veldig tydelig at arbeid til alle ikke har vært jobb nummer én for denne regjeringen, selv om jeg leser hos TV2 at to av Høyre-statsrådene bruker Arbeiderpartiets gode gamle slagord – vel, det får si noe om kvaliteten i det. Men de har forstått lite, fordi ingen av de store utfordringene våre løses av markedet alene eller av dugnad eller skatteuttak til dem på toppen. Det kreves en ny og mer rettferdig kurs, og den har Arbeiderpartiet ambisjon om å stake ut.

Elin Rodum Agdestein (H) [15:33:51]: Krisen vi har stått i det siste året, har forsterket de underliggende utfordringene i norsk økonomi, utviklingstrekk som utfordrer finansieringen av velferden i årene som kommer. Koronakrisen har om mulig gjort omstillingsbehovet enda mer påtrengende og har samtidig vist oss verdien av et konkurransedyktig norsk næringsliv, betydningen av jobber i private bedrifter, for ni av ti permitterte har vært fra private virksomheter. Heldigvis hadde vi sterke økonomiske muskler og reserver å ty til da krisen traff oss, og vi skal fortsette med å ha kraftfulle tiltak så lenge det varer.

I dag er det fire yrkesaktive per pensjonist. Fram mot 2060 vil det tallet være halvert. Olje og gass vil ikke lenger være den hovedmotoren i norsk økonomi som det har vært de siste tiårene, heller ikke hovedkilden til sparing for finansiering av framtidens pensjonsutgifter. Derfor må vi fortsette med å omstille norsk økonomi fra en oljedrevet til en grønn økonomi og sikre oss flere ben å stå på. Hvis vi ikke tar aktive grep og legger til rette for økt verdiskaping, vil skattebyrden for bedrifter og vanlige husholdninger måtte øke betydelig i årene framover. Grepene må vi gjøre nå mens vi har tid, ikke vente til vi står i en tvangssituasjon. Det er et ansvar vi har for kommende generasjoner.

Det betyr at skal vi opprettholde dagens velferdsnivå, må flere fullføre skolen. Vi må inkludere flere, vi må få flere ut i jobb, og flere må stå lenger i jobb samtidig som vi får mer ut av ressursene vi bruker i offentlig sektor. Videre må vi legge til rette for økt jobbskaping, verdiskaping som kan bidra til statsbudsjettet, ikke jobber som finansieres over statsbudsjettet. Da må vi ha gode rammebetingelser for det næringslivet vi har, og for dem som har nye ideer, gründere som vil ta risiko og skape nye, lønnsomme smarte grønne jobber. Det skal vi gjøre gjennom tidlig innsats, gjennom økt kvalitet i skolen og gjennom å sikre at flere elever lykkes i skoleløpet. Og vi skal ta et krafttak for fagutdanningen.

Vi skal bruke den verdensledende kompetansen olje- og gassnæringen har, som et springbrett over i en grønn økonomi. Vi skal redusere utslippene, men ikke stanse utviklingen. En grønn politikk skal ikke gi en rød bunnlinje for bedriftene og heller ikke gi folk bekymringer for egen privatøkonomi. Derfor er det viktig å si at vi ikke skal skru av oljekranene. Olje- og gassnæringen vil fortsatt være en viktig del av norsk økonomi i mange år framover.

Det er heller ikke sann at mer skatt automatisk betyr mer velferd, som enkelte tror. Vi har senket skatter og avgifter med 34 mrd. kr for å legge til rette for økt aktivitet og vekst i jobber over hele landet. Vi har gjort forankringer for næringslivet på 28 mrd. kr. En vanlig fami-

lie har samlet fått 66 000 kr i skattelette siden 2013. Det gir også mer velferd.

Samtidig har antallet lærere økt, flere fullfører videregående, helsekøene har gått ned, det er flere politifolk enn før, Forsvaret er bemannet opp, vi har doblet bevilgningene til samferdsel og bygger mer vei raskere og rimeligere enn man gjorde før.

Høyre ønsker også et samfunn med små forskjeller. Den største forskjellen er mellom de som har en jobb, og de som står utenfor. Og selvfølgelig skal de som har mest, bidra mest, og det gjør de også. De bidrar mer nå enn under den rød-grønne regjeringen. Den gode politikken fungerer, for det er fortsatt sann at verdiene må skapes før de kan fordeles. Det virker det som flere av de rød-grønne partiene har glemt.

Det er urovekkende at flere av de rød-grønne partiene går til valg på å øke diskrimineringen av norsk eierskap. Det det vil føre til, er en økt trend der staten og utenlandsk kapital er dominerende i norske bedrifter. Venstresidens svar på utfordringene er mer stat og mer skatt. Det er det siste et kriserammet norsk arbeidsliv trenger for å komme seg opp av knestående etter koronaen. For Høyre er det stø kurs og trygg styring som gjelder, en politikk som sikrer vekst og tar vare på jobbene, som sikrer bedriftene tilgang til markedene ute i verden, som har et generasjonsperspektiv, og som sikrer at vi er minst like godt forberedt økonomisk neste gang vi blir satt på prøve.

Terje Halleland (FrP) [15:38:46]: Det er blitt svært vanlig å peke på et mer begrenset handlingsrom i tiden som kommer, en mer usikker og en mer utfordrende framtid i perspektivmeldingene. Det kan ligge mye i bare bevisstheten rundt behovet for alltid å strebe etter å bli bedre, smartere og mer effektiv.

Norge bør ha alle muligheter for også å kunne vinne i framtiden. Vi ser at vi har et innovativt næringsliv, samtidig som vi har en høyt utdannet og svært kompetent befolkning. Det er et godt utgangspunkt. Men da må også myndighetene vise at de kan være smarte, nytenkende og bli mer effektive.

Klima er et område der Norge og norsk næringsliv kan ha gode muligheter, men da må det tilrettelegges for et samarbeid mellom myndighetene og næringslivet. Vi har nå gjort vedtak om å pålegge norsk næringsliv særavgifter. I forhandlingene nektet vi å legge ned premisser som ville tjent Norge, fordi vi selv mener at vi slipper for billig unna. Vi ønsker å gjennomføre elektrifisering av norsk sokkel – selv om vi ser at dette er dyrt, selv om vi ser at det hindrer etablering av nytt næringsliv, selv om vi ser at det kan føre til høyere strømpriser, og at det har en uvesentlig betydning for klima. Dette er ikke smart, det er ikke innovativt, og det er ikke effektivt.

Gjennom samarbeid med EU, som er vår viktigste handelspartner, burde vi være så samordnet som overhodet mulig for å skaffe norsk næringsliv de samme rammebetingelsene som våre konkurrenter har i EU. Da vil vi også kunne utnytte Norges fordeler i samarbeidet, ikke bare bakdelene. Det virker på meg som at regjeringen ikke ser den samme effekten av klimatiltakene som EU gjør.

EU snakker om å innføre en karbonskatt fordi de ser at klimatiltak de ønsker å gjennomføre, kan resultere i nedleggelse eller utflytting av eget næringsliv. Den debatten er fraværende i Norge, men det er den debatten vi trenger nå.

Fremskrittspartiet har levert sin egen klimaplan, som viser at det er fullt mulig for oss å innfri alle våre internasjonale forpliktelser, samtidig som vi kan ivareta og gi gode rammebetingelser for næringslivet vårt.

Petroleumsbransjen er blant dem som nok føler på usikkerhet. Det er sjelden de blir omtalt som en del av framtiden. Det er viktig at vi stiller oss bak vår viktigste næring, skaper trygghet og forutsigbarhet for en hel bransje. Da nytter det ikke at vi har regjeringsspartier og medlemmer av regjeringen som springer rundt og snakker om akkurat det – sluttdato, endrede rammebetingelser eller begrenset arealtilgang. Når vi ser at ungdommen velger seg bort fra næringen, er det svært alvorlig. Det gir ikke bare næringen store utfordringer, men også arbeidet for at næringen skal kunne etablere flere bein å stå på. Skal vi lykkes med havvind, havbruk eller mineraler på havbunnen, er vi helt avhengig av kunnskap og kompetanse fra petroleumsnæringen.

Ønsket om å elektrifisere norsk sokkel er veldig dyrt – ikke nødvendigvis for oljeselskapene. Faktisk kan de tjene penger på det. Equinor har vel antydnet en kostnad på rundt 50 mrd. kr på sine installasjoner, og da er det ikke bra å vite at regningen på 40 av disse milliardene sendes til skattebetalerne.

På land opplever vi nå en eksplosjon i forespørsel etter kraft, og om vi bruker kraften vår på sokkelen, vil det kunne hindre nyetablering av næringer på land – i tillegg til at mindre tilgang på kraft kan føre til høyere priser. Jeg ser det er flere kreative partier som skal løse hele dette problemet med å etablere havvindmøller. MDG har alene planer om å etablere rundt 2 000 vindmøller fram til 2030. Det er sånn gjennomsnittlig 15–20 havvindturbiner hver måned fram til 2030. Jeg nekter faktisk å tro at de tror på det selv. Når vi da i tillegg har et NVE som skal gi konsesjoner til havvindmøllene og mener at de første havvindmøllene kan levere kraft tidligst i 2029, kan en gjerne utfordre både Arbeiderpartiet og Senterpartiet: Hva vil de gjøre for å realisere det de selv skriver om?

Skal Norge bidra i klimaarbeidet, skal vi først og fremst glemme elektrifisering og heller styrke arbeidet med det tiltaket som gir størst klimaeffekt i det europeiske samarbeidet, nemlig å levere gass til Europa. Det er det største bidraget Norge kan gi for å bidra til å innfri Parisavtalen.

Statsråd Henrik Asheim [15:43:56]: En melding som dette skal først og fremst peke fremover, slik at vi kan gjøre de nødvendige tiltakene underveis for å unngå at de mest faretruende utslagene faktisk blir realitet. Derfor er en melding som dette veldig viktig fordi det også er noen av de flinkeste byråkratene i embetsverket i Finansdepartementet som hjelper storting og regjering med å peke veien videre. Men like fullt: Selv de aller flinkeste fagfolkene vi har, kan ikke vite alt om hva som vil skje i fremtiden.

Noe vet vi allikevel. Vi vet at vi er nødt til å gjøre dramatiske reduksjoner i CO₂-utslippene. Der har også Stortinget forpliktet Norge til nettopp å redusere eller faktisk halvere utslippene innen 2030.

Det andre vi vet, er at den teknologiske utviklingen gjør at hverdagen vår kommer til å endre seg på veldig mange områder til det bedre, men også at mange kommer til å oppleve en ny form for utrygghet rundt den jobben de har hatt i mange år, og som de er stolt av å gjøre.

Derfor er det også slik at noe av det viktigste svaret på nettopp å håndtere en situasjon hvor vi vet at vi skal gjennom disse endringene, er å satse på kunnskap og kompetanse. I et arbeidsliv som endrer seg, må det være vårt klare mål at ingen skal gå ut på dato i norsk arbeidsliv på grunn av manglende kunnskap.

Derfor må vi egentlig gjøre tre ting. Vi må for det første sørge for at barna våre får grunnleggende ferdigheter på plass tidlig i skoleløpet. Det har alltid vært viktig, men det kommer til å bli enda viktigere i fremtiden, for det er slik man også har forutsetninger for å tilegne seg ny kunnskap.

Det andre er at vi må utdanne flere til de jobbene vi vet vi kommer til å trenge fremover. Innenfor offentlig sektor er det særlig helse- og omsorgsyrker, og vi trenger å utdanne flere lærere. Men også i privat sektor kommer vi til å trenge flere gode fagarbeidere. Vi kommer til å trenge flere teknologer, og vi trenger flere som utdanner seg innenfor realfag.

Det tredje vi er nødt til å gjøre, er å gjøre utdanning tilgjengelig for flere – både fleksibelt og desentralisert. Hvis vi mener at folk skal lære gjennom hele livet, må det også være mulig å utdanne seg, uansett hvor man bor, og uansett hvilken livsfase man er i.

For å ta det første først, nemlig de grunnleggende kompetansene: Det er veldig vanskelig å være kritisk tenkende, tilegne seg egenskaper, lære det man interres-

serer seg for, hvis man ikke har lese-, skrive- og regneferdighetene på plass. Det er også forutsetningen for å fullføre og bestå videregående skole. Jeg opplever i norsk politikk at politikere på tvers av den politiske skalaen har vært opptatt av å øke gjennomføringen. Men akkurat som vi vet at vi kommer til å trenge flere fagarbeidere, bør det bekymre oss ytterligere at vi vet at frafallet er størst nettopp i yrkesfagene. Derfor må vi sørge for at vi også utdanner flere fagarbeidere.

Hvis vi ikke håndterer det behovet vi har, vil vi i 2035 mangle 90 000 fagarbeidere i Norge. Men vi skal også sørge for at de fagarbeiderne kan skape nye bedrifter eller jobbe med helt nye og spennende ting som vi akkurat nå ikke engang kjenner innholdet i. Derfor kommer teknologi, innovasjon og forskning til å være viktig.

Noe av det Stortinget skal ta stilling til ganske snart, er om vi skal fortsette å delta i det veldig viktige forskningssamarbeidet vi har med EU gjennom Horisont Europa. Dersom vi deltar i det, vil det også gi våre teknologer, våre forskere og våre bedrifter tilgang på et fantastisk marked – ikke bare i penger og kunder, men også fagfolk som kan bidra til å utvikle Norge videre.

Det tredje vi må gjøre, er – som jeg sa – å gjøre utdanning tilgjengelig for flere, for når verden forandrer seg, vil flere også måtte trenge å ta ny utdanning selv om de har en flott utdanning i bunn og er stolte av jobben de gjør. Derfor har vi satset på alt fra Kompetansepluss, som gjør at ansatte som f.eks. har dårlige norskkunnskaper eller svake kunnskaper innenfor digitale ferdigheter, kan lære det mens de er på jobb. Sammen med partene våre har vi laget bransjeprogram som gjør at man kan utvikle kompetansen på den bransjens premisser ut fra hva de ser det er behov for. Og vi har opprettet stadig flere fleksible og desentraliserte utdanningstilbud. Nå under koronakrisen har 4 000 flere studenter meldt seg til denne typen utdanninger, som gjør at folk kan ta utdanning gjennom hele livet.

Til slutt: Det at vi nå har foreslått et permanent regelverk for hvordan man kan kombinere utdanning med dagpenger, gjør også at flere kan få den kompetansen de trenger for å komme tilbake i norsk arbeidsliv.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Eigil Knutsen (A) [15:49:19]: Statsråden var inne på at vi må ha dramatiske kutt i CO₂-utslippene de neste årene. Det er selvfølgelig Arbeiderpartiet helt enig i. Et av hovedvirkemidlene til regjeringen Asheim er en del av, er jo å øke CO₂-avgiften kraftig i årene som kommer.

En av Arbeiderpartiets hovedkritikker av regjeringens klimamelding som ble lagt fram tidligere i år, er at den meldingen så lite omtaler hvordan klimapolitikken skal være rettfærdig. Det er interessant å høre et medlem

av regjeringens syn på hvordan man skal bruke inntektene man får når man øker klimaavgiftene i årene som kommer, som en må hvis en skal nå klimamålene. For Arbeiderpartiet er det klart at det er vanlige lønnsinntekter og andre avgifter som skal kuttes, mens vi ser at i programmet til Høyre, som Asheim har hatt mye å gjøre med, tallfestes et kutt i formuesskatten til litt over 7 mrd. kr.

Statsråd Henrik Asheim [15:50:24]: Jeg kan informere representanten om at jeg nå har gleden av å lede redaksjonskomiteen foran det landsmøtet. Det er en jobb, det også.

Men for å begynne der. Det er helt riktig: Vårt hovedgrep for å redusere CO₂-utslipp, og ikke isolert til bare det, men et hovedgrep, er naturligvis at det å slippe ut CO₂ skal koste mer. Det må kompenseres med både lave skatt på inntekt – det har vi gjennomført i vår regjeringssperiode, og det sier vi at vi kommer til å fortsette å gjøre dersom vi blir gjenvalgt – og det andre er selvfølgelig å sørge for at vi bruker inntektene vi får, til f.eks. å kompensere på en slik måte at vi har kapitalisert opp Enova, og vi har Nysnø, som investerer i nye ideer og bedrifter.

Summen skal bli slik at hvis man velger miljøvennlig, tar de miljøvennlige valgene, vil man sitte igjen med mer penger fordi vi har en skatteveksling. Det som er mitt inntrykk av venstresidens alternativ, er at de skal øke både de grønne avgiftene og de røde skattene, og da blir det mindre igjen til folk flest.

Eigil Knutsen (A) [15:51:28]: Med Arbeiderpartiets skatteopplegg kommer vanlige lønsmottakere til å sitte igjen med flere tusen kroner mer per år enn i dag.

Ellers vil jeg kondolere når det gjelder den redaksjonskomiteen statsråden har fått i oppgave å lede. – Nei da.

Jeg går videre til noen av punktene statsråden var inne på i sitt innlegg. Han snakket om kunnskap og kompetanse, grunnleggende ferdigheter og å utdanne flere til jobber vi trenger – gode poenger, for så vidt, og politikkområder som vil få flere unge inn i jobb på sikt hvis vi lykkes med det.

Men nå har vi sett de siste åtte årene – og det har vært en utvikling over lang tid – at vi får stadig flere unge uføre. Vi får en stadig større gruppe i samfunnet vårt som ikke kommer inn i arbeidslivet. Det er negativt både for hver enkelt person og for fellesskapet. Spørsmålet mitt til statsråden er om han har en strategi for hvordan vi kan få flere unge inn i jobb på kort sikt – i neste stortingsperiode og fram mot 2030, og ikke bare de langsiktige tiltakene, som er veldig viktige i seg selv.

Statsråd Henrik Asheim [15:52:35]: La meg bare begynne med å minne representanten om at det er mulig at hans parti foreslår 7 mrd. kr i skatteøkninger, men med skatteøkningene fra partiene de ønsker å samarbeide med, utgjør det langt høyere skatteøkninger enn det som representanten gir inntrykk av.

Så til hvordan vi skal få flere unge uføre tilbake i jobb. På den ene siden mener jeg helt oppriktig at det å øke gjennomføringen i videregående skole er svært viktig. Rett og slett å få et vitnemål på plass gjør også – det vet vi – mye for å komme i jobb. Men i tillegg har vi f.eks. innført aktivitetsplikt på den måten at Nav skal sette i gang tiltak etter åtte uker for unge som kommer inn i Nav-systemet. Det betyr å bli møtt med forventninger, men også med tilbud om aktivitet, ulik kompetanseheving osv. Og det er punkt tre, nemlig at når vi nå endrer regelverket permanent for at det skal bli lettere å kombinere ytelser med utdanning, kan det for mange unge være det de trenger for nettopp å få den første jobben og dermed komme inn i arbeidslivet.

Hans Andreas Limi (FrP) [15:53:45]: Statsråden nevnte i sitt innlegg behovet for flere fagarbeidere. Tall fra SSB og NHOs forventningsbarometer viser at vi trenger 100 000 nye i løpet av relativt få år. Vi må utdanne flere, og vi må få flere gjennom utdanningsløpet.

Fremskrittspartiet har foreslått et nytt yrkesfagløft nettopp for å utdanne flere fagarbeidere i Norge. Er statsråden enig i at vi trenger et nytt løft for yrkesutdanning?

Statsråd Henrik Asheim [15:54:16]: Ja, det er jeg absolutt, og jeg mener det er viktig på flere områder.

Når det viktig å minne om at vi har gjort en del ting, også i tiden da representantens parti satt i regjering, f.eks. å gjøre fellesfagene på yrkesfag mer praktisk rettet, mer arbeidslivsrelevante, rett og slett. I tillegg ser vi at på den ene siden er det flere unge som velger yrkesfag nå enn tidligere. Det er veldig bra, men frafallet på yrkesfag er langt større enn på studieforberedende. Det kan på den ene siden, tror jeg, tyde på at rådgivningen til hvilken linje man velger, er for svak. Jeg tror for få velger den riktige linjen når de skal velge videregående skole.

Det andre som jeg mener er veldig, veldig viktig å få på plass, er å sørge for at flere unge får interessen for yrkesfagene tidligere i skoleløpet, f.eks. allerede i ungdomsskolen – at det skal være mulig å kunne lære litt mer om hvilke tilbud som finnes, og hvilke muligheter som er der. For den kanskje sikreste utdanningen man kan ta, er å bli en norsk utdannet fagarbeider. Da kan jeg garantere jobb, det vet jeg.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Arild Grande (A) [15:55:37]: Når Arbeiderpartiet sier at det nå er vanlige folks tur, er det tre viktige grunner til det: Det er rettferdig, det er bra for samfunnet, og Arbeiderpartiet er vanlige folks interesseparti.

Mens rike har tjent stort på høyresidens skattemodell, har folk med vanlige lønninger fått dyrere barnehage. Det er blitt dyrere å være medlem i en fagforening, og det er blitt dyrere å pendle. Vi betaler avgifter og bompenger som aldri før, og folk med utfordringer er blitt påført smålige kutt i bl.a. arbeidsavklaringspenger og brillestøtte til barn. Det er urettferdig.

Arbeiderpartiet vil at alle med inntekt under 750 000 kr skal betale mindre i skatt og millionærene mer. Vi vil ha billigere barnehage og SFO. Vi vil doble fagforeningsfradraget, styrke pendlerfradraget og innføre pensjon fra første krone nå. Med Arbeiderpartiet får vanlige folk beholde mer av lønnen sin selv. Det er rettferdig.

Det er også bra for samfunnet. Skal vi få hjulene i gang igjen etter pandemien, er noe av det mest effektive vi kan gjøre, å sørge for at folk med vanlige lønninger får mer å rutte med. Det skaper større etterspørsel etter varer og tjenester, noe som får opp sysselsettingen. Formueskattekutt sløser bort fellesskapets midler og gjør at de rike bidrar mindre til fellesskapet. Handlingsrommet forsvinner.

Regjeringen har svekket fellesskapet med over 34 mrd. kr. Skatteuttak til landets rikeste er årlig på 10 mrd. kr. Fram mot 2030 ventes et handlingsrom på 0 kr., og fram mot 2060 vil det ifølge regjeringen selv være et udekket finansieringsbehov over statsbudsjettet på om lag 5 mrd. kr årlig. Arven etter Erna Solberg er at statens økonomiske robusthet er betydelig svekket.

Høyresiden etterlater seg en rekordhøy arbeidsløshet. De vil helst legge skylden for dette på pandemien, men sannheten er at høyre regjeringen før pandemien kom, overhodet ikke prioriterte å øke innsatsen for å få hele folket i arbeid. Arbeidsmarkedstiltak og innsats for jobbskaping sto på stedet hvil. Regjeringen har til og med kuttet storstilt i Nav – om lag en halv milliard kroner. Nav var i krise før pandemien.

Verst går dette ut over våre unge. Vi har under høyre regjeringen fått en dobling i unge uføre, og 110 000 unge er utenfor arbeidslivet. Det mest skremmende er at 60 000 av dem er utenfor alt. De er ikke i utdanning. De er ikke på sosialhjelp, og vi vet ikke hvordan de livnærer seg. Det er en skandale, og for dem som rammes, er det en tragedie. Det er folk vi så gjerne skulle hatt i arbeidslivet, folk som så gjerne skulle ha kommet i gang med livet sitt.

Arbeiderpartiet vil derfor ha en storstilt reform for å få flere unge inn i arbeidslivet, hvor alle får en reell mulighet til å fullføre videregående opplæring, og alle som

begynner på yrkesfag, er garantert læreplass, og hvor unge som er utenfor jobb eller utdanning, følges opp og ikke overlates til seg selv – alene. Når de kommer i jobb, skal de møte et arbeidsliv som tilbyr hele, faste stillinger og en lønn å leve av. Da må vi ha arbeidsgiverne med oss, for det er et paradoks at samtidig som arbeidslivet skriker etter arbeidskraft, står 200 000 nordmenn uten jobb. Det viser oss at Norge må bli mer selvforsynt med arbeidskraft. Veien ut av krisen for landet må derfor være veien inn til hele, faste stillinger for våre unge.

Etter åtte år med høyreflertall går Norge i feil retning. Økte forskjeller ødelegger tilliten vi er så avhengige av, og som har gjort Norge til et av verdens mest vellykkede land. I tillegg til at det er klok samfunnsutvikling å jobbe for små forskjeller, mener Arbeiderpartiet det er en verdi i seg selv å ha små forskjeller og at vi har hele folket i arbeid. Det er det Norge vi drømmer om, og det gjør at hver enkelt kan følge sine egne drømmer.

Derfor har arbeid til alle alltid vært jobb nummer én for Arbeiderpartiet. Etter åtte år med feil politikk trenger vi et mer rettferdig Norge og en regjering som sier at det nå skal bli vanlige folks tur.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [16:00:56]: Kunnskap er helt avgjørende for politikere når vi skal gjøre gode valg, og perspektivmeldingen kan gi oss veldig mye nyttig kunnskap for å stake ut kursen videre.

Men det å skaffe god kunnskap om kostnader relatert til innvandring har vært en årelang kamp. For veldig mange år siden begynte Carl I. Hagen å be om gode beregninger av hva som er effektene av en langsiktig, høy innvandring til Norge. Det har blitt motarbeidet fra alle hold helt fra starten. Til forskjell fra alle andre politikk-områder der politikerne er helt enige om at man må kostnadsberegne, man må utrede, man må konsekvensberegne det politikerne gjør, har det vært ansett som et riktig synspunkt helst å vite minst mulig om hva som er effekten av innvandringspolitikken.

Heldigvis har dette blitt bedre. Vi har fått på plass gode beregninger nå, og i perspektivmeldingen står det mye bra om de langsiktige konsekvensene av høy innvandring. Det er tydelig at fagpersonene i Finansdepartementet har gjort en god jobb og videreført det arbeidet som vi fikk startet ved Brochmann II-utvalget. Men det ser ut som det er et skille i perspektivmeldingen mellom det fagpersonene i Finansdepartementet har kommet med, og hva politikerne har kommet med av redigeringer og konklusjoner, for under kapitlene som handler om innvandring, er konklusjonen helt gal. Man har regnet seg fram til at en gjennomsnittlig ikke-vestlig innvandrers vil koste samfunnet rundt 11,4 mill. kr i et livsløpsperspektiv. Det rimer godt med tidligere beregninger, men likevel klarer Finansdepartementet å konkludere med at samlet bidrar vedvarende høy innvandring

og tilhørende reduksjon i den demografiske fordelingsbyrden til noe lavere inndekningsbehov. Det betyr at vedvarende høy innvandring er bedre enn det motsatte, stikk i strid med hva fagøkonomene i Finansdepartementet har regnet seg fram til.

Dette har bidratt til debatt i flere forskjellige medier i ettertid av framleggelsen av perspektivmeldingen. Svaret fra finansministeren har vært at alle innvandrerne som kommer i framtiden, kommer ikke til å komme fra fattige land. Det kommer til å komme noen fra land som ligner mer på Norge, og det er nok helt riktig. Men ingenting tyder på at den framtidige innvandringen til Norge kommer til å endre seg vesentlig fra i dag. Da må vi igjen legge den kunnskapen vi har, til grunn. SSB har beregnet dette mange ganger og sier at netto utflytting vil øke fra de landene som ligner mest på Norge, mens 85 pst. av den framtidige innvandringen vil bestå av ikke-vestlige innvandrere, som ifølge Finansdepartementet koster 11,4 mill. kr per person. Da er det rart å konkludere på den måten.

Det er ikke bare Fremskrittspartiet som har reagert på dette. Espen Henriksen ved Institutt for finansiell økonomi på BI sa det slik:

«Det er som at vi er ute en kald vinternatt på Tynset og fryser. Så kommer noen med samme faglige tyngde som Finansdepartementet og ber oss tisse i buksa for å bli varmere. Og uten å fortelle oss at vi vil bli enda kaldere. Når det skjer, vil svaret i henhold til «logikken» deres, bare være å tisse mer».

– Det er en ganske god beskrivelse av misforholdet mellom det fagpersonene i Finansdepartementet har beregnet, og konklusjonen og løsningen fra Høyre i Finansdepartementet.

Det skiller seg også ganske mye fra den linjen som ble ført da Fremskrittspartiet styrte Finansdepartementet. Da innrettet vi politikken etter fagpersonene. Nå ønsker man å pynte litt på den sannheten og kommer med ting som ikke stemmer. Jeg synes det er ganske urovekende at finansministeren prøver å legge fram et framtidsbilde som er pyntet på, for kanskje å prøve å påvirke politikken til vi ikke tar hensyn til hva fagpersonene sier. Derfor skjønner jeg veldig godt at flere med Fremskrittspartiet har reagert på akkurat dette kapitlet, og jeg håper vi vil høre en annen tone fra Høyre i framtiden.

Åsmund Aukrust (A) [16:06:10]: I fjor vår sa lederen av Høyres programkomité, statsråd Linda Hofstad Helleland, at når de skulle skrive Høyres nye program, skulle de på grunn av korona ta mindre hensyn til det grønne skiftet, for det å snakke om det grønne skiftet kom fra en tid da man hadde den luksusen at man kunne si nei til titusenvis av arbeidsplasser. Hvilke titusen-

vis av arbeidsplasser denne regjeringen har sagt nei til, lurer nok de 200 000 arbeidsledige i Norge på, men først og fremst viser denne uttalelsen at regjeringen ikke henger med i timen. Det er ingen motsetning mellom arbeid, klima og natur. Tvert imot er de gjensidig avhengig av hverandre. Er det noe vi skal lære oss etter korona, er det at vi må være bedre forberedt på de krisene vi vet ligger foran oss. Klimakrisen og naturkrisen er de to store krisene verden har advart mot i årevis, og vi har få år på oss til å handle.

Klimakrisen er ikke framtidsscenarioer, det er her og nå. Vi må tilpasse oss et våtere og varmere vær, med alt det får å si for jordbruket vårt, for fiskeri- og havbruk, for vann og avløp, for flom- og skredsikring og kanskje mest hvordan dette vil påvirke verden og bidra til at flere mennesker blir sendt på flukt, at vi får flere kriser og flere konflikter. Klimarisikoutvalget slo fast at en usikker verden er den største risikoen Norge står overfor, og at Norge må belage seg på at en stadig større del av handlingsrommet vil bli spist opp av klimatilpasning fram mot 2030.

Det positive er at det er mange som har skjønnet dette. Det er mange som har skjønnet hvor dårlig tid vi har. Norsk næringsliv og norsk fagbevegelse har for lengst forstått dette og etterlyser mye mer aktiv politikk. EU har sin grønne giv, og med Joe Biden i Det hvite hus har vi virkelig fått en president som går i front og vil avkarbonisere amerikansk økonomi. Det samme ser vi skjer i mange land i Asia. Verdens økonomi er i ferd med å bli fornybar, sirkulær og bærekraftig. Det er utelukkende positivt, men samtidig må Norge henge med. Hvis ikke Norge henger med, kommer vi bakpå. Derfor sier Arbeiderpartiet at vi ønsker oss en mer aktiv stat, som vi ser at landene rundt oss har, en mer aktiv næringspolitikk som fører oss dit vi skal. Vi vil satse på hydrogen, på fangst og lagring av CO₂, på rensing av industrien vår, på havvind og på grønn skipsfart. Vi vil være med og skape nye norske industrieventyr. Dette blir ekstra viktig siden det er andre land som gjør det. Det er dårlig for klimaet, det er dårlig for arbeidsplassene, og det er dårlig for norsk økonomi om ikke vi er med på ferden som nå går i et lynrask tempo.

Dette betyr at Fremskrittspartiet tar så grunnleggende feil når de på sitt landsmøte sier at vi ikke skal oppfylle klimamålene fordi Norge alene ikke kan redde verden. Det er det ingen som har påstått, men vi skal nå våre klimamål. Vi skal gjøre vår del av jobben for at norsk næringsliv skal følge med i en global økonomi som er i rask forandring.

Arbeiderpartiet ønsker en rettferdig klimapolitikk som kutter utslipp og skaper jobber. Klimapolitikken må være rettferdig fordi det er et mål i seg selv, men også fordi det at den er rettferdig, kan bidra til å få økt folkelig

støtte. Denne regjeringen driver en politikk for økte forskjeller. Når regjeringens politikk målrettet øker forskjellene mellom folk, gjør det også at Norge blir mindre omstillingsdyktig.

Arbeiderpartiet mener at partene i arbeidslivet må få en mer sentral rolle, for det er de som står ute i bedriftene og kjenner hverdagen best. I regjeringens klimamelding var den sosiale dimensjonen ikke nevnt med et ord, heller ikke ansvaret som partene i arbeidslivet har. Den norske modellen har vært en suksessoppskrift for å skape jobber og velferd. Det må også være oppskriften for å møte klimaendringene. Arbeiderpartiet foreslår i saken i dag et nasjonalt råd for rettferdig klimaomstilling. Her vil partene bidra med kunnskap og være med og ta ansvar. På den måten setter vi klimaet som ramme rundt alt det vi gjør.

Når Arbeiderpartiet har laget statsbudsjetter i denne stortingsperioden, har vi laget to alternative budsjetter. Vi har laget et budsjett som viser hvordan vi bruker pengene våre, som viser hvordan vi setter velferd foran skatteuttak, og så har vi laget et klimabudsjett, som viser hvordan vi skal nå våre utslippsmål. På mange måter er klimabudsjettet enda viktigere enn det økonomiske budsjettet, for en feil prioritering i pengebudsjettet kan gjøres om året etter, men et utslipp er gjort for alltid.

Derfor vil vi i regjeringsposisjon lage egne klimabudsjett og klimaregnskap, og vi vil for hvert vedtak vi fatter, på samme måte som vi i dag spør om den økonomiske konsekvensen, spørre om klimakonsekvensen. Det er å møte den viktigste utfordringen i vår tid. Alle generasjoner har vel følt at man lever i en skjebnetid, men sjelden har det vært så sant som nå. Verden står overfor mange kriser, men de løses bare om vi løser dem i fellesskap.

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

Hårek Elvenes (H) [16:11:29]: Representanten Kaski var i replikkordskiftet en smule indignert over at SVs politikk ofte ble feil utlagt. Jeg lyttet til representanten Kaskis innlegg: Gjennom mer velferd vil man høste gevinsten og verdien i økonomien. Dette nye teorem av Kaski ser glatt bort fra den forutsetning at skal velferden kunne styrkes og videreutvikles, må vi sørge for at vi har en privat sektor som er i stand til å bære dette.

Man skal lese offentlige utredninger og stortingsmeldinger om den framtidige økonomien med stor interesse. I 1988 kom den offentlige utredningen Norsk økonomi i forandring, ledet av professor Erling Steigum. Den var svært viktig for å få etablert handlingsregelen, en regel som har tjent Norge godt, der vi har hatt et edruelig og ansvarlig uttak av oljeinntektene.

Nå står vi overfor en ny tid og en ny fase som skal innledes. Oljeinntektene vil bli mindre, og muligheten til å sluse oljeinntekter inn i statsbudsjettet blir mindre.

Politikk handler ikke bare om å innfri løfter. Politikk handler også om å forklare hva man ikke kan levere, og hva man ikke kan innfri. Vår velstand er i stor grad basert på vår åpne økonomi. Det er eksporten vi lever av, ikke importen, som man av og til kan forledes til å tro. EØS-avtalen er helt sentral i vår eksportindustri adgang til det europeiske markedet. Gjennom hjemmemarkedets betingelser har vi adgang til et marked på ca. 430 millioner mennesker, selv etter at Storbritannia har meldt seg ut.

Det skal lønne seg å jobbe. Arbeidslinjen ligger fast for denne regjeringen. Men det er urovekkende at Norge ligger på topp i OECD-sammenheng hvis man ser andelen av befolkningen som går på uføretrygd, og som ikke er deltakere i arbeidslivet. Derfor er det så viktig i framtiden, når man skal sikre velferden, at man legger til rette for privat verdiskaping. Da hører det også med å fremme en skattepolitikk som bidrar til dette. Når man hører venstresidens angrep på formuesskatten, ser man bort fra det fraværet av kapital som over mange år vil oppstå ved at norske eiere vil bli utenlandske eiere og ikke kan reinvestere i norske selskaper. Da får vi heller leve med at det faktisk kan bli noen flere rike – mennesker som har pantsatt gård og grunn og vært villig til å ta risiko og derigjennom skape arbeidsplasser. Hvis vi ikke aksepterer det, kan det hende at vi over tid skaper et grunnlag for flere fattige.

Svein Roald Hansen (A) [16:14:49]: Jeg hørte vitterlig at Fremskrittspartiets representant Halleland sa at vi ville ha de samme rammebetingelsene og avtaler med EU som i dag. Og det er jo bra. Men hvorfor foreslo de da for en uke siden å melde oss ut av ACER? Det er litt forvirrende.

I regjeringens perspektivmelding fra 2017 var det opptil flere formuleringer som i realiteten repeteres i årets melding, f.eks. disse:

Norge har et godt utgangspunkt, men norsk økonomi står likevel overfor betydelige utfordringer. Det siste tiåret har produktivitetsveksten vært svakere enn tidligere og må derfor opp igjen om velstandsveksten skal fortsette. – Har produktivitetsveksten tatt seg opp de siste fire årene? Nei. Her har regjeringen mislyktes.

I 2017 skrev regjeringen at de neste 10–15 årene vil handlingsrommet i finanspolitikken være langt mindre enn vi er blitt vant til. Inntektene må opp eller utgiftene ned. Men hva har regjeringen gjort de siste fire årene? Jo, den har svekket inntektssiden gjennom store skattelettelser til dem som ikke trenger det.

Hele 34 milliarder mindre har vi nå å bruke på bedre velferd – hvert år!

Vi har en regjering som ikke har hørt på seg selv, men gjort det motsatte av hva den selv sa vi måtte. Så nå er behovet for å stramme inn større enn det var for fire år siden.

Vi husker alle «nye ideer og bedre løsninger», som var Høyres slagord i 2013. En svekkelse av fellesskapet og større armslag for private er ikke nye ideer. Det er en politikk med dype røtter i gammel, konservativ tenkning.

Det nye er et forsøk på å maskere høyrepolitikken med ny retorikk. Nå prater de om hvor viktig arbeid for alle og en rettferdig fordeling er. Men i åtte år har omsorgen for de rike preget politikken – lavere skatt for de som er best stilt her i landet, lavere velferdsytelser for de som sliter med å få inntekter og hverdag til å henge sammen. Løsningene regjeringen har bydd på, har ikke vært bedre.

Hva står igjen etter denne regjeringen av såkalte reformer? Jo, en oppsplittet jernbanesektor og en regionreform som ingen forstår verken nødvendigheten av eller poenget med, og en ABE-reform som har kuttet i bevilgningene til etater og hindrer en fornuftig utvikling og fornyelse.

Moderniseringen av skatteetaten kom gjennom en målrettet satsing og penger til et krevende prosjekt, ikke gjennom flate årlige kutt i rammebevilgninger.

Nå har vi en ny perspektivmelding fra denne regjeringen, med gammelt budskap: Vi må få flere i arbeid og færre utenfor arbeidslivet. Produktiviteten må opp. Vi må omstille næringslivet og forsterke velferdssamfunnet.

Det er en korrekt beskrivelse av hva vi trenger. Skal vi lykkes, må vi møte utfordringene med en helt annen politikk enn det denne regjeringen fører, en politikk som gjør veien lettere fra der vi er, til dit vi skal, ikke tyngre.

Norunn Tveiten Benestad (H) [16:17:58]: Perspektivmeldingen taler sitt tydelige språk. Presset på velferdstjenestene er stort, men kommer til å bli enda større i framtida. De økonomiske rammevilkårene blir trangere, og vi blir færre til å bære den norske velferden. Vi trenger derfor en større innovasjonsevne og -vilje i offentlig sektor. Innovasjon handler om forandring og utvikling. Vi må tenke nytt, ikke bare forbedre det som allerede finnes. Forskning skaper grunnlag for nye muligheter, men innovasjon kan skape en ny virkelighet.

Som politikere er det vår viktigste oppgave å sørge for at befolkningen, inkludert de framtidige generasjonene, får de velferdstjenestene de forventer og har krav på. I regjeringas innovasjonsmelding ble det avdekket at det forskes for lite i Kommune-Norge. Vi må vite hva vi har, for å kunne skape det vi ønsker. Høyres mål er å skape mer og inkludere flere. Da kan vi ikke være fastlåste når det gjelder hvem som skal få lov til å levere tjenestene. Behov og muligheter må veie tyngre enn tradisjon og sedvane. Fle-

re aktører må slippe til. En organisasjons evne til innovasjon og utvikling handler om å kunne og ville kombinere ulike kompetanser, ressurser og nettverk.

Uten en politikk som legger til rette for innovativ kultur også i det offentlige, utnytter vi ikke ressursene og kompetansen i samfunnet til beste for fellesskapet. En innovasjonsvennlig kultur krever nysgjerrighet, åpenhet og mot til å lære av både feil og suksesser. Det kreves lokalt handlingsrom, insentiver til samarbeid og spredning av kunnskap. Derfor er Høyres mål om å styrke det lokale handlingsrommet og demokratiet så viktig. En sterkere innovasjonskultur i det offentlige krever at vi i storsamfunnet gir bedre ryggdekning til kommuner, fylkeskommuner og andre offentlige etater som søker innovative løsninger. Uten slik støtte klarer vi neppe å få opp innovasjonstakten i offentlig sektor.

Det finnes gode eksempler på offensiv kommunal satsing. I Høyre-styrte Asker er velferdslaben en sånt eksempel. Asker kommune stilte spørsmålet: Hva om Asker tenker som en investor og investerer i mennesker og ikke bare forvalter saker? Asker velferdsrab handler om å flytte fokus fra saker til mennesker. Det har resultert i et konsept som inkluderer alle velferdstjenestene i kommunen. Det har snudd ressursinnsatsen fra reparasjon til forebygging, der kommunens ressurser vurderes samlet og ikke sektorvis, og der innbyggerne, familiene betraktes som medinvestorer.

I Høyre ønsker vi bærekraftige velferdstjenester. Da nytter det lite med de rød-grønnes rekommunaliseringspolitikk.

Anne Kristine Linnestad (H) [16:21:10]: Perspektivmeldingen tegner det jeg vil kalle et nøkternt og realistisk bilde av Norge fram mot 2060. Det er ikke en dommedagsprofeti, som noen har sagt.

Norge har en liten og sårbar økonomi. Da vi hørte sentralbanksjefens kommentar til de gode resultatene for oljefondet i 2020, burde vi hørt nøye etter. Sentralbanksjefen var bekymret for at avkastningen fra oljefondet kan bli vesentlig lavere de neste årene. Han sa

«vi kan ikke legge til grunn at gevinsten vil være like høy fremover.»

Allikevel velger flere partier å overhøre dette og heller satse på at avkastningen vil øke snarere enn avta fram mot 2050.

Når Norge og verden åpner opp igjen, vil vi ikke møte den samme hverdagen som vi hadde før 12. mars 2020. Vi vet f.eks. ikke nøyaktig hvordan de internasjonale markedene vil se ut, og vi er helt avhengig av dem – for både eksport og import.

Jeg snakket med Odd her om dagen. Han eier og driver en bedrift som produserer garasjeporter. Han kunne fortelle meg at råvareprisen har gått rett til himmels.

Trevirket gikk opp med 10 pst. i mars, og det er varslet en ytterligere prisoppgang på 20–25 pst. fra 1. juni. Stålpriisen har økt med 60 pst. Han må nå kjøpe inn råvarer til en helt annen pris enn den prisen han betalte i høst, noe som gjør at marginene synker på de produktene han allerede har inngått avtale om å selge, og som han vet at markedet var villig til å betale for. Bedriftens overskudd blir dermed langt lavere enn budsjettet. Råvarene, som nå koster langt mer enn før, må han legge på lager for å ha noe å produsere av. Dette lageret må han betale skatt på. For å betale skatten på arbeidende kapital må han benytte likvide midler eller ta ut utbytte, som han i så fall må betale utbytteskatt på.

Skatten på arbeidende kapital, som kun rammer norske eiere, vil flere av partiene i opposisjonen øke. Jeg kan ikke med min beste vilje se hvordan det å øke skatten på arbeidende kapital kan trygge eller bidra til en eneste ny arbeidsplass i små og mellomstore, gjerne familieeide, bedrifter, som vi er så avhengig av.

I 2035 vil Norge trenge ca. 90 000 fagarbeidere. Disse fagarbeiderne trenger lærlingplass hos næringsdrivende som Odd, eller som snekker, rørlegger eller landbruksmekaniker, i det private næringslivet, for å få fagbrevet sitt. Da kan vi ikke pålegge dem en urettferdig straffeskatt fordi de er norske eiere i norske bedrifter.

For å gjøre forskjellene i samfunnet vårt minst mulig mener vi at noe av det aller viktigste vi kan gjøre fram mot 2060, er å legge til rette for flere arbeidsplasser og inkludere flere i arbeidslivet. Å skape mer og inkludere flere er ingen floskel for Høyre, men det er veien til å kunne leve et godt, langt liv.

Carl-Erik Grimstad (V) [16:24:25]: I kjølvannet av et nylig partilandsmøte er regjeringen blitt kritisert for å se på eldrebølgen som et problem. Dette er selvsagt en bevisst fordreining av en uttalelse fra statsministeren. La meg derfor sitere fra perspektivmeldingens side 31:

«Det er et gode både for den enkelte og for oss som samfunn at vi lever lenger.»

Jeg antar at sitatet er representativt for statsministerens syn.

Det er likevel et faktum at andelen av befolkningen over 80 år, som i dag utgjør litt over 4 pst., vil øke til 12 pst. innen 2060. Ingen regjeringer som ikke innser utfordringene med denne aldersutviklingen, vil kunne gjøre krav på betegnelsen «ansvarlig». Denne demografiske utviklingen vil åpenbart utløse krav på helsetjenester i en skala vi i dag knapt aner konturene av, selv om vi allerede i dag kan se den begynnende effekten av bølgen som treffer oss. Det er bare å spørre våre fastleger.

Regjeringen har i denne perioden lagt fram meldingen Leve hele livet – for øvrig med en Fremskrittsparti-

statsråd som fødselshjelper. Denne danner bilde av en ny måte å håndtere eldreomsorg på. Statsministeren har all grunn til å være stolt av meldingen, og jeg har i alle fall ikke oppdaget at hun har tenkt å fravike innholdet i den.

Vi må møte den omtalte bølgen med virkemidler som lar seg gjøre å finansiere gjennom vekst, uten å kutte bidragene til verdens fattige, samtidig som velferdsnivået opprettholdes og utvikles. Et eksempel på et slikt tiltak kan være økningen i antall ergoterapeuter i kommunene, som har mulighet for å utsette sykehjemsinnleggelse med flere år. Regjeringen har også satset på forebyggende velferdsteknologi, og potensialet for å høste helsegevinster av en slik satsing er betydelig. Denne satsingen må fortsette.

I den nærmeste framtiden vil vi bli nødt til å ofre de eldres psykososiale forhold mer oppmerksomhet. Et perspektiv på økt medisinerbruk kunne vært et eget innlegg, men jeg skal her bare kort nevne at bruken av psykofarmaka blant de eldre øker spesielt. Dessuten ser den generasjonen som nå går av med pensjon, ut til å ha forbausende liten anelse om skadevirkningene av f.eks. alkohol. Vi snakker om generasjonen som vokste opp under et betydelig liberalisert rusforbruk, og det er nå mange som i mangel av en meningsfull hverdag tyr til kartongfyll, beroligende medikamenter og sovepiller som selvmedisinering. Skadevirkningen av rusbruk også blant eldre er i stor grad et symptom på psykisk uhelse. Derfor må vi satse på nye boformer, meningsfull aktivitet for eldre, bekjempelse av ensomhet og god rådgivning. De som vil stå lenger i arbeid, må få anledning til det. Å fokusere på dette er ikke å gjøre eldebølgen til et problem. Jeg vil heller bruke ordet omsorg – eller det Venstre oversetter til frihet og muligheter for alle.

Liv Kari Eskeland (H) [16:27:42]: Det er klart at ein kan ta på seg ei bekymra mine når ein les perspektivmeldinga. Ein kan velja å fokusera på problema. Det er ikkje mentaliteten i Høgre. Me vel å fokusera på moglegheitene og utvikling – utvikling som inkluderer heile landet, som involverer og innoverer, og som gjev nye, grøne arbeidsplassar i heile landet. Difor har me den største satsinga i historia på grøne arbeidsplassar basert på berekraftig verdiskaping. Difor legg me fram melding om langsiktig verdiskaping frå norske energiresursar, og difor justerer me skatteregimet for vasskraft. Me rullar ut ein hydrogenstrategi med tilhøyrande vegkart som kjem i energiresursmeldinga, og me er opptekne av å halda skattane låge for å sikra arbeidsplassar i distrikta.

Difor er det òg ei historisk satsing på katapultar og klynger, og me satsar på samferdsel og infrastruktur som skal binda det langstrakte landet vårt saman – frå fjell til

fjord, frå nord til sør. Me forsterkar den digitale infrastrukturen, og me løftar grøn maritim skipsfart. Me tek i bruk teknologipotensialet som utnyttar havvindressursane våre, og me legg opp til berekraftig bruk av havområda våre gjennom fornying innanfor fiskeri og oppdrett.

Me løftar fram sirkulærøkonomi i ein eigen strategi, som gjev forretningspotensial og berekraftig utvikling, og me legg opp til kortreist matproduksjon, som tryggar beredskap og skaper arbeidsplasser – i heile landet. Me syter for eit utdanningssystem som løftar fagarbeidaren i tett dialog med næringslivet.

Koronakrisa har lært oss nye måtar å jobba på. Når departementet no lyser ut nye jobbar i Noreg, kan ein sitja kvar som helst i landet og vera knytt til eit direktorat eller eit departement. Det vil opna for meir fleksible arbeidsmetodar, som vil gje jobb til to der den eine må vera stabunden i sitt arbeid.

I det heile rustar me Noreg for morgondagen. Og heile Noreg må takast i bruk, for me ser at kompetansen og kreativiteten er godt fordelt i heile landet, og naturressursane like så, og distrikta vert vesentlege bidragsytarar i det grøne skiftet.

Eg er glad for at Høgre er eit parti som definerer problem, men som òg ser etter løysingar. Skal me ta Noreg inn i ei framtid, kan me ikkje reversera, opponera og degenerera, slik enkelte her i denne salen synest å ha som oppskrift. Me må halda fram med å innovera, effektivisera og integrera. Det tek Noreg inn i framtida.

Ingrid Heggø (A) [16:30:43]: Å sjå inn i glaskula er vanskeleg. Arbeidarpartiet sine løysingar på utfordringane i perspektivmeldinga er først og fremst arbeid. Arbeid til alle er jobb nummer éin, og det gjeld både i teori, i ord og i praksis. Difor vil Arbeidarpartiet ha ei selssetjingsreform der målet er å få fleire av dei unge i som i dag står utan jobb og utdanning, inn i arbeidslivet. Då må arbeidslinja vidareførast og styrkjast, ikkje svekkjast.

Regjeringa burde også ha investert i dagens unge i staden for å svekkja fellesskapet med skattelette til dei rikaste. Arbeidarpartiet vil redusera dei økonomiske forskjellane med lågare skatt til folk flest, og så må dei med høge inntekter og høge formuar betala noko meir – ein meir rettferdig skatt som vil vera med og redusera forskjellane.

Velferd er ei investering, ikkje ei utgift. Offentleg og privat sektor er gjensidig avhengige av kvarandre. Det er kombinasjonen av tenester som er produsert i det offentlege, og varer og tenester som er produserte i det private, som styrkjer norsk økonomi framover, ikkje åleine veksten i privat sektor, slik Høgre ser ut til å tru.

Koronapandemien har verkeleg vist oss betydinga av ein god og sterk offentleg sektor. Det å satsa på eigne tilsette framfor konsulentkjøp og gje heile faste stillingar i tillegg til rett bruk av digitale verktøy vil ytterlegare styrkja vår offentlege sektor. Dei tilsette må få meir tid og tillit. No er det vanlege folk sin tur.

Vi må få ein meir rettferdig klimapolitikk som er innretta sosialt og geografisk rettferdig, der ein kuttar utslipp og skaper jobbar samtidig som klimapolitikken har legitimitet og kan gjennomførast. Gode eksempel er ein elbilpolitikk som inneber utbygging og ladeinfrastruktur i heile landet som vi finansierer med moms på luksusbilane. Og vi halverer ferjeprisane langs kysten.

Avgiftene slår hardt ut for dei med låg og vanleg inntekt. Difor har vi lansert skatte- og avgiftsløftet vårt, som medfører bl.a. at auka CO₂-avgift vert brukt til å redusera skatt på arbeidsinntekter for dei med vanlege og låge inntekter – fordi det er rettferdig, fordi det no er vanlege folk sin tur.

Ingjerd Schou hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Aleksander Stokkebo (H) [16:33:40]: De langsiktige utfordringene vi hadde før koronaen, forsvinner ikke etter koronaen. Framover viser perspektivmeldingen at utgiftene vokser raskere og inntektene saktere, dette samtidig som vi vet at vi skal gjennomføre et grønt skifte.

Før virusutbruddet var regjeringen i ferd med å rette opp skuten. Arbeidsledigheten var lav, og stadig flere i befolkningen kom i jobb. Det ble skapt nye jobber i mange ulike næringer, fire av fem i privat sektor. Klima-utslippene gikk ned, og omstillingen var i gang. Så kom koronakrisen, den største prøvelsen for norsk økonomi siden krigen. Den har vært krevende for mange, men samtidig har den vist noe av det vakreste med fellesskapet Norge, at vi stiller opp for hverandre når det stormer. Nettopp derfor er perspektivmeldingen så viktig. Den gir oss viktige svar på hvordan dette skal være mulig også i framtiden, når vi vet at handlingsrommet blir mindre. Ett svar går igjen: Få flere i jobb. Verdien av vår nåværende og framtidige arbeidsinnsats utgjør tre fjerdedeler av nasjonalformuen vår. Folk i jobb er rett og slett Norges viktigste ressurs, og derfor trenger vi en politikk som framover legger til rette for aktivitet og vekst, ikke mer skatt og byråkrati. Vårt klare mål må være Norge som Europas beste land for å starte og drive bedrift: ha et konkurransedyktig skattenivå, bedre opsjons-skatten, ha SkatteFUNN, styrke Innovasjon Norge.

I tillegg til å skape mer må vi inkludere flere til de jobbene vi har, for i dag står en altfor stor andel utenfor. Som eksempel er det samfunnsøkonomiske tapet av én ungdom som aldri kom i jobb, 16 mill. kr. Det er et stort

tap for samfunnet, og det er et desto større tap for den unge det gjelder. Derfor må inkluderingsdugnaden fortsette, vi må satse på tidlig innsats og få opp fullføringen i videregående. Og så må vi bruke pengene smartere. Nye veier og jernbanereformen er to grep av mange som gjør at vi får mer ut av pengene, noe vi trenger mer av framover.

Som en av generasjonene som er sterkt berørt av utfordringene vi nå ser framover, vil jeg takke for debatten. Med Høyre skal vi skape mer og inkludere flere.

Ove Trellevik (H) [16:36:57]: Høgre vil at skattepengane skal brukast på ein slik måte at fellesskapet får mest mogleg igjen, og då må ressursane i offentleg sektor utnyttast godt og prioriterast til dei viktigaste formåla.

Velferdssamfunnets berekraft vert utfordra dersom andelen av befolkninga som ikkje er i arbeid, aukar, samtidig som fleire treng omsorg. Nesten uansett kor effektive me vert, vil aldersutviklinga krevja betydelig vekst i offentleg pengebruk framover. Dette vert krevjande.

Skal me i framtida kunna få god og likeverdig velferd i kommunane, treng me sterke kommunar med god og riktig kompetanse. Regjeringa har difor starta arbeidet med ein meir framtidsretta kommunestruktur. Dette arbeidet må fortsetja.

Så må me ha fleire i arbeid, som førre talar sa. Det viktigaste for statsfinansane framover er auka sysselsetting. Ein auke i sysselsetjinga på 10–15 pst. fram mot 2060 vil kunna løysa utfordringane med å finansiera velferdsordningane. I denne samanhengen er det viktig å auka sysselsetjinga i fleire grupper. Også innvandrarar må bidra der dei kan.

God språkopplæring og gode norskkunnskapar er sentralt for at innvandrarar skal kunna kome i arbeid og delta i samfunnet. Difor stiller me no strengare krav om at dei må læra seg norsk. Det er ikkje lenger nok å berre delta i nokre timar på eit kurs. Kompetansen innvandrane har med seg, må også kartleggjast og utnyttast betre.

Den nye integreringslova tredde i kraft 1. januar 2021. Introduksjonsprogrammet er endra, slik at ein i større grad skal fylla gapet mellom kompetansen ein har når ein kjem til landet, og den kompetansen som vert kravd i arbeidslivet. Det vil også vera viktig å avgrensa den delen av innvandringa som resulterer i ein betydelig auke i kostnader for landet, og heller vri ressursbruken for å hjelpe fleire og dermed redusera omfanget av migrasjon.

Innvandrarar frå Afrika, Asia, Latin-Amerika og Aust-Europa utanfor EU tek imot ganske mykje meir økonomisk enn det dei bidreg med gjennom livsløpet, frå eit reint statsfinansielt perspektiv. Innvandrarar frå

land som liknar meir på Noreg, som USA, Canada, Australia, New Zealand og EU-landa, bidreg meir i form av skatt enn det dei tek imot i form av overføringar frå det offentlege i løpet av livet. Desse forholda kjem også godt fram i perspektivmeldinga.

Det er viktig å presisera at berekningane i meldinga ikkje er uttrykk for eit politisk mål, men er ein måte å visa korleis endringar påverkar utviklinga i økonomien og offentlege finansar.

For Høgre er det viktig at me hjelper dei aller fattigaste og dei som har beskyttelsesbehov, på ein best mogleg måte, for å redusera behovet for migrasjon.

Lise Christoffersen (A) [16:40:16]: Senere i dag skal Stortinget behandle et representantforslag fra Arbeiderpartiet om en tillitsreform for et styrket Nav, og en av hovedbegrunnelsene for forslaget fortjener også å løftes fram i denne debatten. Som flere av talerne fra Arbeiderpartiet har vært inne på, gir den høye ledigheten grunn til alvorlig bekymring. Det er over dobbelt så mange registrerte arbeidsløse hos Nav sammenlignet med før koronakrisa traff landet. Med tillitsreform mener vi bl.a. å gi økt tillit til at de lokale Nav-kontorene best er i stand til å fatte nødvendige vedtak for å få folk i jobb. Samarbeid med lokalt næringsliv skjer best nettopp der, lokalt. I tillegg må Nav-kontorene være åpne. De som sto langt fra arbeidsmarkedet før pandemien, står om mulig enda lenger unna nå. Digitale løsninger er vel og bra for enkle oppgaver, men hvordan dataverktøy skal være i stand til å finne treffsikre arbeidsrettede tiltak tilpasset den enkeltes behov i et lokalt arbeidsmarked, overgår vår forstand. Det samme spør de ansatte i Nav om.

Arbeiderpartiet er særlig bekymret for dagens unge. Det har blitt fem nye unge uføre hver dag under høyre-regjeringa. Antallet unge uføre er doblet. Ifølge forskere på Frischsenteret er det «tendenser til en forsterket todeling av arbeidsmarkedet, der tilbøyeligheten til å 'falle ut' er ganske stabil, men der det blir stadig vanskeligere å komme inn (igjen)». Mens det i 2013 var rundt 10 500 under 30 år som mottok uføretrygd i Norge, var det ved utgangen av 2020 rundt 20 800 unge uføretrygdmottakere, mange av dem med psykiske lidelser, men også mange med funksjonsnedsettelse, og som mest av alt ønsker seg en framtid som alle andre.

Arbeiderpartiet mener det nå må tas et krafttak for å stanse denne negative utviklingen. De siste ti årene har yrkesdeltakelsen økt i landene rundt oss, men stått stille i Norge, og det gjør veien inn i arbeidsmarkedet ekstra krevende for disse ungdommene. Velfungerende psykiske helsetilbud og lavterskeltilbud er en nødvendighet. Det finnes mange gode enkelttiltak, men de må settes i system. Arbeiderpartiet mener at det ikke må være krav

til diagnose for å få nødvendig hjelp og bistand. Noen av disse ungdommene har barnevernet sviktet.

Åtte av ti unge utviklingshemmede står uten noe etter endt utdanning. Arbeiderpartiet vil gi dem 100 pst. jobbgaranti. Vi vil også ha en jobbgaranti for ungdom med arbeidsevne som i dag ender med trygd. Utdanning virker, men det må bli flere veier til målet, sammen med lokalt arbeidsliv. De vil selv mangle arbeidskraft i framtida, ja, de gjør det allerede. Og det må handles nå, i det lokale Nav, med myndighet nok, før enda flere unge blir stående varig utenfor.

Martin Kolberg (A) [16:43:38]: Det er mange viktige og gode kvaliteter med det norske samfunnet. Jeg vil si det slik at jeg tror framtiden er lys for det norske samfunnet hvis demokratiet beholder sin makt og innflytelse over utviklingen og vi gjør de riktige valgene.

Et av de fundamentale valgene som ble gjort for mange tiår siden, og som har bidratt til hele etterkrigstiden, vil jeg si, er at det ble alminnelig akseptert i hele denne salen at det ikke skulle være stor forskjell på folk, at framtiden skulle bygges på sterke fellesskap i det norske samfunnet, i dette landet som ligger i utkanten av Europa med ryggen mot ishavet. Det har bidratt til at vanlige folk i Norge har fått det bra. Det har bidratt til at arbeidsfolk i Norge har fått sin rettmessige del av den sosiale og økonomiske utviklingen. Det var disse valgene som ble truffet i denne salen for mange tiår siden, som la dette grunnlaget.

Det som er det store perspektivet i dagens diskusjon, er at vi nå ser at den enigheten sprekker opp. Det er den store utfordringen. Det som har skjedd gjennom de åtte årene vi nå har hatt en tydelig høyredominert regjering, er uomtvistelig – selv om statsråden sier det han sier fra talerstolen her – at ulikhetene har blitt markert større. Det uroer meg selvfølgelig med tanke på den økonomiske utviklingen for arbeidsfolk i Norge, men det uroer meg også i betydelig grad når det gjelder den kulturelle utviklingen i det norske samfunnet for framtiden.

Komiteens leder, Kapur, sa tidligere i debatten at vi må lære av historien. Ja, gjennom presidenten henvender jeg meg til Kapur og sier: Ja, la oss gjøre det, Kapur. Og da må vi lære at ulikhet skaper uro og svekker verdiskapingen i samfunnet – for arbeidsfolk, men også for kapitaleierne. Det er og blir helt umulig for meg å begripe at mantraet om skattelettelse er det som skal skape grunnlag for verdiskaping og en sikker velferd. Det er kombinasjonene. Hvis vi ikke hindrer ulikhetsutviklingen for framtiden, kommer ikke Norge til å være et tilfittsamfunn, og vi kommer heller ikke til å klare å opprettholde fellesskap og verdiskaping for kapitaleierne,

som er Høyres hjertebarn, åpenbart, slik jeg hører denne debatten.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:46:58]: Perspektivmeldingen – tidligere regjeringas langtidsprogram – er viktig. Perspektiv kommer av latin: se tydelig. Folkevalgte må ha arbeidskapasitet og vilje til å få overhøyde over situasjonen i det norske samfunnet, og dernest må folkevalgte ha lederegenskaper til å kraftsamle menneskelige og økonomiske ressurser om det som er viktigst å få gjort noe med. Det som fungerer bra, er det ikke noe vits i å bruke mye tid på. Altså: overhøyde og kraftsamle.

For Senterpartiet er full sysselsetting, kamp mot arbeidsledighet og desentralisering av arbeid, makt og kapital og bruk av hele landet viktige paroler. Næringspolitikken er sentral – å skape flere moderne og lønnsomme arbeidsplasser. Norge har en enestående mulighet til å foredle fornybare naturressurser. Ekte grønne næringer foredler primærnæringeres produkter, enten det er torsk, tømmer eller timotei – fiskeforedling, treforedling og næringsmiddelindustri kan sikkert utgjøre minst 40 pst. av industrisysselsettingen. Vi må bryte med næringsnøytraliteten fra regjeringa. Senterpartiet har forslag om et grønt, statlig investeringsselskap med trekkrettighet på inntil 100 mrd. kr for å sikre eierskap sammen med private – risikolån. Det er noe helt annet enn det den rød-grønne regjeringa la fram, nemlig Investinor, i forbindelse med Tofte-nedleggelsen. Det har vært en fiasko.

Det andre punktet er å styre arbeidsmarkedet i stort. Folkevalgte må kontrollere arbeidsinnvandringen fra land utenfor Norden. Et velorganisert arbeidsliv er en forutsetning for et trygt familieliv. Etterspørsel etter arbeidsfolk må være større enn tilbudet. Ukontrollert arbeidsinnvandring fra land med elendige lønns- og arbeidsvilkår, samt skyhøy arbeidsledighet, er som en torpedo midtskips på den viktigste sosialdemokratiske grunnverdien. Senterpartiet er tilhenger av markedsøkonomi og privat eiendomsrett, men folkevalgte må styre markedskreftene og innholdet i denne eiendomsretten. I hele Senterpartiets historie, fra 1920 og fram til i dag, har det også vært standpunktet i alle store saker, enten det gjelder konsesjonslover for industri og landbruk, hjemfallsretten for kraftverk, odelsloven, arbeidsmiljøloven, holdningen til Den europeiske union eller omsetningsloven i jordbruket.

I 1994 fikk vi EØS-avtalen, uten at folket ved stortingsvalget i 1989 fikk opp EØS-avtalen som sak. Nå ser vi konsekvensene. En ny regjering må opplyse Stortinget om hva som kunne vært den politiske løsningen dersom vi ikke hadde hatt EØS-avtalens forpliktelse, altså det stikk motsatte av Gro Harlem Brundtlands direktiv til

departementene av 13. juni 1988. Stortinget må bli viktigere. Ved høstens stortingsvalg må det velges inn stortingsrepresentanter som er villige til å gi alle arbeidsløse, med full eller delvis arbeidsevne, mulighet til arbeidsinntekter å leve av. Det krever et systemskifte, ikke besvergelser innenfor dagens politiske kurs. Jeg vil oppfordre til debatt og folkeopplysning, ikke minst i fagbevegelsen, om disse grunnleggende sammenhengene.

Svein Roald Hansen (A) [16:50:16]: Regjeringens politikk de siste fire årene har gjort veien fra der vi er, til dit vi skal, lengre og tyngre. Regjeringens politikk har forsterket de negative trendene. Fellesskapets inntekter er redusert. Det er blitt flere og flere utenfor arbeidslivet. Antall unge på uføretrygd er fordoblet gjennom denne regjeringens levetid, fra 10 000 til 20 000.

Andelen sysselsatte synker. Vi var helt i verdenstoppen. Nå er vi så vidt på poengplass i Europa. Det er ingen kvikkfiks for å bryte slike trender, men nettopp fordi det er vanskelig, burde det være en oppgave som en regjering snur store og små steiner for å løse.

Arbeiderpartiet har satt oppgaven arbeid for alle øverst på sitt arbeidsprogram. Flere i jobb i et anstendig arbeidsliv blir marsjorden fra en ny regjering til høsten.

Regjeringen har altfor lett tydd til oljefondet for å få budsjettene i havn. Vi skal bruke det som trengs for å overvinne kriser, som nå, men regjeringen har brukt mye penger hele tiden, krise eller ikke krise. Det er arbeidskraften vår som er det eneste bærekraftige når vi skal trygge og styrke velferdstjenestene våre. Derfor er det å skape nye jobber og få flere i jobb hovedoppgaven framover.

Tiden for nye velferdsreformer er ikke over. Det er en pågående oppgave å utvikle og styrke omsorgen for barn og unge, eldre og syke. Det er oppgaver som løses best og mest effektivt i fellesskap.

Det haster med å bryte sammenhengen mellom økonomisk aktivitet og klimautslipp. Vi har en stor jobb foran oss, men heldigvis byr oppgaven også på store muligheter. Det er mulig å kutte utslipp og samtidig skape jobber hvis vi tenker partnerskap mellom stat og næringsliv.

Til slutt om det politiske landskapet som ligger foran oss: Statsministerens visjon i 2013 var et borgerlig samarbeid med fire partier som skulle gi en bærekraftig retning for og trygg styring av landet. Hva er det vi har fått? Et av åtte år med flertallsregjering – den politiske tyngdeloven lot seg ikke lenger maskere med flere milliarder fra pensjonsfondet til store og små hjertesaker.

Det siste året har regjeringen knapt sendt en eneste sak av betydning til Stortinget som ikke er skaltet og valtet med. Selv ikke Korvald-regjeringen med sitt smale parlamentariske grunnlag ble herjet med i Stortinget slik denne regjeringen har blitt. Autoriteten er borte.

Derfor trenger vi en ny regjering hvis det skal bli vanlige folks tur.

Tom-Christer Nilsen (H) [16:53:26]: Jeg vil bruke mitt innlegg på visjon, håp og frykt, som de fleste har nok av i disse dager.

De fleste her i dag snakker om statens inndekningsbehov. Dette inndekningsbehovet kan bare dekkes av andre enn staten. Derfor vil en politikk som fører til vekst og lønnsomhet i næringslivet, lønnsomme bedrifter og jobber, være løsningen. Så finnes det noe som kan gi flere jobber, høyere, ikke lavere lønnsomhet, større inntekter til velferdsstaten, ikke større subsidier fra staten. Tryllestaver har vi ikke, men sjømatklyngene har dette potensialet. Anslag er prognoser, men mange antyder at det kan skapes 60 000 nye, ekstra jobber i sjømatklynger fram mot 2050. Skjer det, kan en kanskje snakke om mer, ikke mindre handlingsrom – hvis en er heldig.

Det betyr at vi må ha et konkurransedyktig skatte- og avgiftssystem, at vi må gi havbruk gode rammevilkår, slik at det kan vokse. Vi må satse mer på nye arter innen havbruk og fangst. Vi må ta i bruk ny teknologi for å gjøre bearbeidingsindustrien mer konkurransedyktig og øke norsk bearbeiding og forvalte bestandene med tanke på framtidig økt høsting. Gjør vi dette, kan vi fire-doble havbruket og øke fangsten med 50 pst.

Mot dette holder opposisjonen opp fire f-er som kan stoppe utviklingen før den er kommet i gang: forbud, forvanskning, fordyring og forvirring. Forbud, som f.eks. mot alt utslipp fra havbruk, vil stoppe veksten, gjøre havbruk umulig eller ulønnsomt, og det vil ha en helt annen standard enn annen virksomhet. Forvanskning er f.eks. Arbeiderpartiets forslag om å gjøre havbruks-konsesjonene til konsesjoner på lån, eller Senterpartiet og Rødts forslag om kvotetrekkt for fiskeren dersom den de selger fisken til, finner på å selge den videre til utlandet ubearbeidet. Fordyring er å pålegge stadig nye, dyre krav og nye skatter som gjør næringen mindre lønnsom, og gjør det mindre lønnsomt for eieren å være norsk og bedre å være utenlandsk. Forvirring oppstår når en ber om en ny kvotemelding rett etter at Stortinget har vedtatt en, og antyder flytting av kvoter mellom fartøygrupper uten å kunne si hva en faktisk har tenkt på, eller når tre av fem opposisjonspartier vil ut av EØS og et fjerde er med på å utrede alternativer – hva nå det er.

Det er på tide å satse på forenkling, ikke forvanskning, på forskning, ikke forvirring, på forbedring, ikke forbud, på framtid og vekst, ikke fordyring og stagnasjon. Tannregulering gjør ikke haikjeften mindre, men mer sjømat kan stille sulten hos mennesker, stat og hai.

Eigil Knutsen (A) [16:55:55]: Vi har allerede stått her lenge og sittet her lenge og diskutert denne perspektivmeldingen – på slutten av en stortingsperiode hvor vi har hatt fire ulike regjeringskonstellasjoner på litt over tre og et halvt år. Ting endrer seg stadig i politikken, men én ting som er fascinerende konstant, er Høyres kreative argumentasjon om formuesskatt.

Det kom noen veldig gode eksempler i løpet av debatten her i dag. Representanten Elvenes sa at vi måtte akseptere noen flere rike for å redusere antallet fattige. Representanten Linnestad argumenterte med at siden det er så mange lærlinger som mangler lære-plass, må vi kutte i formuesskatten – veldig fascinerende argumentasjon.

Og mens vi har sittet her, ser vi jo hvem Høyre leverer varene for. Aftenposten kan fortelle at landets rikeste blar opp for å sikre at skatte-kutt til dem med store aksje-formuer også skal være hovedprioritet i neste stortingsperiode.

I kontrast til dette har arbeidstakernes demokratiske organer innstilt på å støtte et nytt stortingsflertall, sånn at politikken kan komme det brede lag av befolkningen til gode. Det er det på tide at den gjør etter høstens valg. Høyres prioritering av kutt i formuesskatten, både i realpolitikken og også i argumentasjonen i denne debatten i Stortinget, viser tydelig at det er behov for et nytt flertall til gode for det brede lag av arbeidsfolk i Norge.

Jon Gunnes (V) [16:57:54]: Perspektivmeldingen 2021 handler om hvilke utfordringer Norge har fram til 2060, og regjeringens strategier for å løse dem. Det handler om hvilket samfunn våre barn skal vokse opp i og ta over, og for meg, som er 64 år nå, gjelder det også for mine barnebarn.

Da jeg leste perspektivmeldingen, begynte jeg å tenke 40 år tilbake, til 1981. Hva skjedde da? Jo, det var veldig begivenhetsrike år for meg. Jeg hadde nettopp fullført min utdanning som ingeniør og hadde fått ansettelse hos Statkraft. Det var slik at jeg tjente 60 000 kr. Jeg kjøpte min første leilighet, og rentenivået var på ca. 15 pst. Bussen i Trondheim kostet 3 kr. Det er det samme som 14 kr i dag, hvis vi hadde konsumprisindeksregulert den.

Jeg tror ikke at så veldig mange i 1980, for 40 år siden, hadde tippet rett om hvordan vi har det i dag, men det har jo gått veldig bra. De fleste har fått et bra liv i de siste 40 årene, og det går veldig bra.

I 2060 tror regjeringen at det fortsatt skal stå til liv – det er ikke noen tvil om det. Men det er en ting som må løses, og det er klimautfordringene. Det er kanskje den viktigste oppgaven. Flere – de fleste, faktisk – i denne salen har nevnt klimautfordringene som en stor oppgave

å løse framover. For eksempel innenfor transportområdet er det ikke bare elektriske biler vi må ha. Nei, vi må ha elektriske fly, vi må ha båter – alt må være elektrisk. Vi må slutte å bruke olje og gass til transportformål. Det er de visjonene og de perspektivene vi må legge framover nå med tanke på at framtiden er elektrisk. Vi vet at det ikke bare forurensner, men teknologien er jo så mye bedre. Den elektriske teknologien er faktisk helt overlegen en forbrenningsmotor.

Jeg ser veldig lyst på framtiden i forhold til at noe forandrer seg, men noe består. De 40 neste årene klarer nok ikke jeg å oppleve, men i hvert fall noen av dem.

Margret Hagerup (H) [17:01:01]: Vi har en historisk høy arbeidsledighet i landet, og det er mange som har hatt en lang periode borte fra det sosiale livet. Samtidig med at vi skal bekjempe pandemien, må vi også begynne å forberede oss på hvordan vi sikrer at flest mulig kommer seg ut av pandemien og inkluderes i fellesskap som skole, jobb og samfunnsliv. Det kommer til å bli tøffe tak for mange. Erfaringer både i Norge og internasjonalt har vist at langvarig arbeidsledighet kan få en selvforsterkende effekt og føre til at flere skyves ut av arbeidslivet.

Det er store forskjeller i den enkeltes situasjon nå, avhengig av om en har en jobb å gå til eller ikke. Arbeidskraften er fortsatt vår viktigste ressurs, og det er verdien av arbeidsinnsatsen som vil gi oss handlingsrom i budsjettene framover. Vi må sørge for å bygge en god bro tilbake til et samfunn som ligner det vi forlot i mars.

Når ledige forblir ledige over lang tid, slutter de å være en del av arbeidstilbudet. Da mister de også verdifull mulighet til å holde seg oppdatert, og resultatet kan være at de faller enda lenger utenfor samfunnet, for mye av kompetansehevingen skjer i arbeidslivet.

Seks av ti bedrifter mangler rett kompetanse ifølge NHOs kompetansebarometer. Da må vi bli flinkere til å koble folk og arbeidsgivere og gi mulighet for å kunne fylle på med mer kompetanse. Det vil kreve økt samarbeid mellom utdanningssektor og arbeidsliv i tiden framover, og mobilisering av arbeidsledige vil kreve innsats på bred front.

Regjeringen har økt bevilgningene til arbeidsmarkedstiltak og utvidet muligheten til å kombinere dagpenger med utdanning. Det er videre gitt betydelige midler til studieplasser og opplæringstilbud rettet mot permitterte og arbeidsledige, i tillegg til lønnsstøtte for å få permitterte tilbake i arbeid.

For å få enda flere ut i arbeid må myndighetene i større grad utnytte engasjementet, kompetansen og innovasjonskraften som er blant private aktører. I dag fins det en rekke aktører som bygger lag rundt den enkelte og investerer i at de skal lykkes. De ser forbi diagno-

sene og leter etter hva ungdommen kan og ønsker. På veien gir de støtte til å kunne mestre livet. Sosiale entreprenører som oppnår gode resultater, kommer imidlertid ikke videre. De må gis mulighet til å kvalifisere seg og bli godkjent som tiltaksleverandører hos Nav. Da må anbudsrunderne unngå å favorisere de store og profesjonelle.

Fornyning og innovasjon må være fundamentet i en sektor som må se enkeltmennesket for å lykkes med arbeidet sitt. Å få flere i arbeid vil være avgjørende for bærekraften i velferdssamfunnet vårt. Sammen må vi skape et samfunn med muligheter for alle.

Mathilde Tybring-Gjedde (H) [17:03:57]: Det er litt spesielt å lytte til representanter fra opposisjonen nesten beskrive perspektivmeldingen som en konspirasjon fra Høyre. Også venstresiden må ta inn over seg at vi blir flere eldre, de eldste lever lenger, og at færre står i arbeid, og at det kan bety at handlingsrommet i norsk økonomi blir mindre. Da må vi tørre å diskutere hvordan vi kan løse velferdsoppgavene våre på nye måter, for skatt er ikke en utømmelig kilde. Skatteinntekter forutsetter at det er innovasjonsvilje og skaperkraft i næringslivet, at bedrifter klarer å omstille seg, og, viktigst av alt, at de klarer å ansette flere.

Det som overrasker meg mest i denne debatten, er ikke at opposisjonen snakker om skatt, men at det er veldig få som har gått opp på denne talerstolen og snakket om viktigheten av en god skole for nettopp å sikre bærekraft. Det snakkes sjelden om hvordan gode lærere kan jobbe i faglige profesjonsfellesskap. Det snakkes lite om grunnleggende ferdigheter. Det snakkes ikke om viktigheten av å følge opp skoler og kommuner som har svake skoleresultater.

Det er ganske overraskende, for vi vet at de skolene som jobber systematisk med god lese- og regneopplæring, også sikrer at flere elever får fullført videregående skole. De klarer å utjevne sosiale forskjeller, og de får flere inn i arbeidslivet.

Fordi vi nå kartlegger og har åpenhet om resultater i norsk skole, har vi også muligheten til å lære av de skolene som lykkes med å utjevne sosiale forskjeller. Det kan være alt fra Stovner barneskole i Oslo, som er en av de beste i landet på lesing i 5. klasse, til Sandnes og Bjørnevåtn skole i Sør-Varanger, som de siste årene har klart å løfte elevene sine fra et utgangspunkt som var mye, mye vanskeligere.

Venstresiden kan godt øke skattene, men stemmer samtidig imot kompetansekrav til lærere og bruker de store skolepengene på veldig mange andre tiltak enn det som faktisk er viktig for elevenes læring, enten det er skolemat eller fysisk aktivitet. Man stemmer imot å prioritere lesing, skriving og regning de første skoleårene,

og man ønsker å svekke en fraværsgrense som nettopp sier til unge mennesker at det er viktig at de møter opp: Vi ser deg, vi skal følge deg. Hvis man stemmer imot det, bidrar man til ikke bare å øke ulikhetene i Norge, men også til å svekke den bærekraften vi diskuterer her.

Høyre vet at et bærekraftig velferdssamfunn forutsetter at vi har en skolepolitikk som prioriterer det viktigste først. Det forutsetter at vi har et stort lærerløft i skolen, at man jobber tidlig med lesing og skriving, og at man har et utdanningsløp som sikrer at flere, selv om de kanskje har én fot inne i arbeidslivet og ikke har fått fagbrevet sitt, får muligheten til å fullføre.

Er det én ting denne perspektivmeldingen bør vise oss, er det at vi trenger politikere som framover ser verdien av hva en god skole kan få til, og som aldri slutter å snakke om skolens betydning for bærekraft.

Stefan Heggelund (H) [17:07:09]: Først kort om formuesskatten, som Eigil Knutsen var så elskverdig å snakke om igjen. Det Arbeiderpartiet og partiene på venstresiden ikke kan svare på, og nekter å svare på, er hvorfor norske eiere skal betale en skatt som ingen andre eiere som norske eiere konkurrerer med, betaler. Det er umulig å få et svar. Isteden får man bare denne vanlige retorikken om at kolleger man har i andre partier på Stortinget, ikke bryr seg om å løse viktige samfunnsutfordringer. Jeg lurer på hvordan det er år etter år å argumentere på et så lavt nivå i den skattepolitiske debatten.

Men jeg skal snakke om klima. Jeg tror alle som har vært en del av klimadebatten, er enig i at det kan være en litt frustrerende debatt til tider – en veldig påstandsdebatt, med påstander gjerne frikoblet totalt fra det som faktisk skjer i klimapolitikken. I dag har vi f.eks. hørt mye om Fremskrittspartiets vedtak på landsmøtet. Jeg er enig i at det var et rart vedtak de hadde om klimapolitikken der, men faktum er at et samarbeid med Fremskrittspartiet har gitt større utslippskutt enn det Arbeiderpartiet og SV klarte sammen da de satt i regjering. Eller som representanter fra Arbeiderpartiet tidligere har sagt i dag – at de vil ha en satsing på karbonfangst og -lagring. Til det er det bare å si velkommen i klubben. Vi bruker milliarder på Langskip-prosjektet lansert av denne regjeringen, der vi ikke gjør sånn som de rød-grønne gjorde, som bare ga en blankofullmakt fra norske skattebetalere til næringslivet. Nei, man er med på å dele risikoen, slik at næringslivet har reelle insentiver for å lykkes.

Men det er slike påstander som bare slenges ut: Vi vil ha en satsing på dette, og vi vil ha en satsing på dette. Det høres ut som om det ikke skjer noe i klimapolitikken i Norge. Det er uredelig, selvfølgelig, men sånn er det. Det er det man venner seg til når man er klimapolitiker for Høyre.

Hva annet er det som skjer? Jo, det er at regjeringen har lagt fram en klimaplan for å nå det forsterkede klimamålet til Norge innen 2030, basert på et stort utredningsarbeid, Klimakur 2030, som viser at klimamålene kan nås. Den viser hvordan vi skal nå dem, og det er det som er denne regjeringens politikk. Vi vet altså at hvis vi får fortsette i regjering, når vi klimamålene for 2030. Hvis vi får et rød-grønt alternativ, vet vi faktisk ikke hva slags klimapolitikk vi får.

Siv Mossleth (Sp) [17:10:28]: Denne regjeringa har ført en politikk som har satt fart på sentraliseringen, og det har slått hardt ut for dem som bor ytterst. Geografiske og sosiale forskjeller øker. Nå trenger Norge et krafttak for å snu sentraliseringen. NOU 2020:12 «Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn» og NOU 2020:15 «Det handler om Norge» kommer med klare anbefalinger om at mer av verdiskapingen i distriktene må forbli der den skapes, for å få en ønsket demografisk utvikling med levende lokalsamfunn. Ungdommens distriktspanel har også gitt sine anbefalinger for en bærekraftig samfunnsutvikling gjennom anbefalinger i ti punkt.

Det ser ut som om regjeringa har bestilt ny innpakning før valget for å skjule sentraliseringspolitikken. Jeg vil gjerne bidra til å peke på en løsning for å få en bedre utvikling også i distriktene: mer tilflytting.

Natur er viktig for folk, og at nasjonalparkene våre representerer noe av det flotteste av norsk natur, vet vi. 17 pst. av Norges fastland er vernet, og en del kommuner har opptil 70 pst. vern. Likevel er nasjonalparkene bare nevnt en eneste gang i denne perspektivmeldinga. Verneområdeforvaltningen, besøkssentrene, nasjonalparkkommunene og andre aktører har ulike roller relatert til verneverdiene, med muligheter for å samarbeide for å få til en fornuftig bruk. Lokal forvaltning av verneområdene og en ny visuell identitet med grunnlag i merkevaren Norges nasjonalparker åpner porten til nye opplevelser. Nasjonalparkene gir mulighet for både økonomisk, kulturell, sosial og miljømessig verdiskaping, men det er viktig at lokal forvaltning fører til at arbeidsoppgavene i større grad skjer i områdene der nasjonalparkene og verneområdene finnes. Derfor må det stimuleres til lokal verdiskaping, næringsutvikling, levedyktige bedrifter og helårige arbeidsplasser med grunnlag i nasjonalparkforvaltningen og merkevaren Norges nasjonalparker.

Den 6. mai overrakte Innovasjon Norge en ny nasjonal reiselivsstrategi til næringsministeren. Den peker på bred verdiskaping. FNs bærekraftsmål og de ti bærekraftsprinsippene gjør det samme. Det er i tråd med en sterk satsing på lokal næringsutvikling i tilknytning til verneområdene.

Det er viktig også å flytte ut flere statlige arbeidsplasser og funksjoner til nye eller etablerte miljø og institusjoner, eksempelvis til knutepunkt for verneområdeforvaltningen. Det vil styrke fagmiljø og lokalsamfunn der verneverdiene er.

Tage Pettersen (H) [17:13:44]: I tiårene som kommer, vil det stå færre yrkesaktive bak hver pensjonist. Det er et faktum vi ikke kan velge å se bort fra. Det er ikke et forsøk på å karakterisere de eldre som et problem, slik noen anklager oss for. Statens utgifter vil gå opp, uten at inntektene øker like mye. Samtidig skal vi gjennomføre det grønne skiftet. Tross dette noe utfordrende framtidsbildet har Norge verdens beste utgangspunkt for å håndtere dette. Det som skaper størst ulikhet og utenforskap i Norge, er skillet mellom de som er i arbeid, og de som står uten jobb. Regjeringen har konkrete tiltak for å redusere effektene av ulikhet på kort sikt. Samtidig har vi startet en omfattende inkluderingsdugnad i arbeidslivet og en tidlig innsats i skolen.

Realiteten er at Norge er blant land i Europa med minst ulikhet. Likevel ser vi at forskjellene øker, og det er i hovedsak på grunn av økt innvandring, spesielt etter flyktningkrisen i 2015. Da er svaret bedre inkludering og flere jobber, ikke høyere skatter som begrenser økonomisk vekst som senere skal fordeles.

Norge har en stor offentlig sektor som gir gode tjenester til befolkningen. Hadde vi regnet dette inn, ville inntektsulikheten reduseres kraftig, og vi hadde kommet ut med lavest ulikhet blant landene i Europa som det foreligger tall for. Regjeringens politikk handler om å behandle årsakene til utenforskap. Våre hovedgrep for å hindre ulikhet i samfunnet handler om å sikre mer kunnskap i skolen, bedre integrering, å hjelpe dem som havner utenfor arbeidslivet, inn igjen og å gi næringslivet rammevilkår som gjør at de tør å satse. Samtidig skal vi ha målrettede tiltak og ordninger for dem som trenger velferdssamfunnet mest. I barnehagene har vi senket kostnadene for lavinntektsfamilier. Totalt har 45 000 barn i dag rett på gratis kjernetid. Det betyr mye for dem som har lite. I budsjettet for i år økte vi igjen barnetrygden med 3 600 kr for alle barn opptil 6 år – en samlet økning for de minste barna på 8 200 kr siden 2019. Det betyr mye for dem som har minst.

Små forskjeller og like muligheter bygger fellesskap og bidrar til høy tillit i det norske samfunnet. Derfor skal vi sikre dette også i årene som kommer. Høyres mål er nettopp å gi folk like muligheter for å lykkes. Vi skal skape et sikkerhetsnett som ikke fanger en, men som gir et springbrett for å komme tilbake i arbeidslivet hvis man faller utenfor. Derfor satser Høyre på skole og kunnskap hele livet – nettopp for å møte framtiden.

Helge Orten (H) [17:16:37]: Perspektivmeldingen og denne debatten er en fin mulighet til å frigjøre oss litt fra de kortsiktige politiske debattene, dra opp de lange linjene og kanskje se både en og to generasjoner framover.

Vi har i flere tiår bygd opp et godt velferdssamfunn i Norge. Sammenlignet med de aller fleste andre land i verden har vi utviklet et samfunn som gjør at de aller fleste av oss kan leve et godt liv. Samtidig er ikke noe system perfekt. Vi må alltid passe på å sette individet foran systemet og hele tida ønske å forbedre det systemet til det beste for innbyggerne.

Et viktig fundament i vårt velferdssamfunn er de verdiene som skapes rundt omkring i lokalsamfunnene og i bedriftene. Det er en verdiskaping vi aldri må ta for gitt. Vi må skape flere arbeidsplasser i privat sektor for å finansiere det velferdssamfunnet som vi er så stolte av, i årene som kommer.

I mitt møte med næringslivet er det gjerne mange av de samme argumentene som går igjen, og jeg tror det er viktig å lytte til dem som har skoene på.

For det første er det et klart ønske om at vi må sørge for at våre ungdommer skaffer seg den kompetansen som samfunnet og bedriftene har behov for. Den viktigste verdien vi har, er kompetansen til hver enkelt. Derfor er kunnskapsskolen viktig for Høyre. Vi har behov for et mangfold av kompetanse. I Møre og Romsdal ser vi f.eks. et økt behov for å utdanne flere fagarbeidere til industrien.

For det andre er det viktig å bygge en infrastruktur som gjør det mulig å drive med verdiskaping i hele Norge. Investeringer i vei, bane, flyplasser og sjøveien er nødvendig for at folk skal komme trygt fram og varene skal komme ut i markeder. Dobling av samferdselsbudsjettet og gjennomføring av nødvendige reformer er en investering i framtidig verdiskaping.

For det tredje satses det mer enn noen gang på næringsrettet forskning og innovasjon. Det er en langsiktig investering i omstilling. Utvikling av ny teknologi er nødvendig både for å bedre produktiviteten, bevare konkurransekraften og omstille til et nullutslippssamfunn. Vi må kutte utslippene, men ikke utviklingen.

For det fjerde må vi også ha et skattesystem som er vekstfremmende. En bedriftsbeskatning som står i forhold til våre konkurrentland, er et viktig fundament for at verdiskapingen skal skje i Norge. Reduksjonen av beskatningen på arbeidende kapital er i første rekke å fjerne en kostnadsulempe norskeide bedrifter har, sammenlignet med konkurrentene. Det er vanskelig å forstå at de rød-grønne partiene samler seg om å øke skattleggingen av norskeide arbeidsplasser i en tid der det er behov for å skape flere jobber.

Helt til slutt: Jeg mottar stadig flere bekymringer fra vårt eksportrettede næringsliv om EØS-avtalen og at den nå blir utfordret. Det er uforståelig at både Senterpartiet og SV vil sette dette i spill.

Martin Kolberg (A) [17:19:55]: Det forholder seg sånn at når for mitt vedkommende et langt liv i aktiv tjeneste i politikken går mot slutten, sitter man og gjør sine refleksjoner. Når jeg hører denne debatten, har jeg lyst til å si fra Stortingets talerstol at jeg er litt stolt over at jeg har klart å stå imot Fremskrittspartiet og opp mot Fremskrittspartiet helt siden tidlig 1980-tall. Det har vært mange som har ment at jeg har overdrevet og ikke burde bruke så mye krefter på Fremskrittspartiet, men jeg mener at det har vært riktig, og at det er riktig.

Det forholder seg slik at når det norske samfunnet er blitt så innovativt og framtidsrettet, er det fordi vi kollektivt i politikken har respektert den teknologiske utviklingen, og vi har respektert vitenskap. Det er mange måter å diskutere de politiske virkningene av det å respektere vitenskap og teknologi på – det er klart det er det, og det er helt legitimt – men man må akseptere noen fakta. Når jeg sier dette i forbindelse med at jeg kommenterer Fremskrittspartiet nok en gang, er det fordi at skal vi klare framtidsperspektivene, skal Stortinget makte det, med overgangen fra industrialiseringen til den grønne økonomien, må vi avvise Fremskrittspartiets forsøk på å si at dette er hysteri. Det er veldig farlig for den politiske kultur hvis det får lov til å sette seg. Her bør vi ta et kollektivt ansvar, alle vi andre, for å håndtere akkurat dette, for det er lett overfor befolkningen å skape inntrykk av at det finnes lettvinte løsninger på så tunge overganger som vi her står overfor, og som regjeringen, i meldingen til Sanner, helt korrekt peker på som den største utfordringen.

Men merk at vi har et parti i denne salen som mener at det er en grov overdrivelse. Det føyer seg inn i rekken av dette. Det tilligger nesten ikke meg å si det, men jeg sier det allikevel: Det grove, usaklige misbruket som den nye partilederen, Sylvi Listhaug, gjorde av statsministerens uttalelser om de eldre i samfunnet, er et eksempel på hva jeg snakker om. Det går jo nesten ikke an. Det er sånt som ikke burde skje. Det forgifter den politiske kulturen, og det fordummer den politiske samtalen.

Et av mine siste innlegg i en av de store debattene her i denne salen er å advare Stortinget mot å bite på det agnet. Det må avvise kollektivt. Den typen populisme skal vi ikke ha i Norge.

Mudassar Kapur (H) [17:23:25]: Når representanten Kolberg selv sier at dette var et av hans siste innlegg i en av de større debattene, må jeg prøve ikke å oppsummere på en måte som gjør at han må bryte det løf-

tet med en gang. Det var heller ikke meningen med at jeg tok ordet.

Det er alltid sånn at man skal være litt forsiktig med å oppsummere en så pass lang debatt. Jeg har opplevd noen ganger at flere har tegnet seg mens man prøver å oppsummere. Jeg skal likevel gjøre et forsøk.

Aller først vil jeg faktisk takke komiteens medlemmer og alle representanter som har deltatt i dagens debatt. Jeg synes det er et sunnhetstegn, et godt tegn, ved det norske demokratiet at vi har meningsutvekslinger, ser framover – ikke bare nå mot valgkampen, men helt fram til 2060 – og bruker tid på å diskutere løsninger, politikk, for generasjonene som kommer etter oss. Dette er ikke løsninger som bare handler om oss. Jeg synes det kler Stortinget å ha en sånn debatt i en sånn sak.

Det blir vanskelig å svare på alle enkeltinnlegg som har kommet gjennom dagen, men hvis jeg skal få lov til å samle det litt, vil jeg si at det virker noen ganger som om enkeltrepresentanter blander sammen det å peke på en utfordring og at det visstnok skal være en fallitterklæring. Det å peke på at man har utfordringer, betyr ikke dermed at man har gitt dem opp. Tvert imot, vi peker på disse utfordringene fordi vi har lyst til å løse dem, og fordi Norge, sammenlignet med mange andre land, er veldig godt stilt til å kunne gjøre noe med disse utfordringene.

Jeg er blant de politikerne som genuint mener at de beste historiene alltid ligger foran oss. Det er derfor jeg mener at vi skal fortsette å satse på arbeidet med integrering, slik at min generasjon eller noen andres generasjon ikke var den siste generasjonen med minoritetsbakgrunn som gjorde en klassereise i Norge. Jeg mener at vi skal fortsette å satse på utdanning, tidlig innsats, hjelpe folk med å gjennomføre videregående skole, slik at vi sørger for at ikke flere faller ut av arbeidslivet.

Den største forskjellen mellom folk i Norge, det som virkelig bidrar til ulikhet både blant de voksne og deres barn, er at folk står uten jobb. Det er det dagens debatt har handlet om – sett fra Høyres side.

Det vil alltid være mange forskjellige meninger om veien til mål. Men jeg håper, og det er ikke en beskyldning, at vi kan ha disse debattene uten å importere en amerikansk ulikhetsdebatt, for det har vi ikke i Norge.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [17:26:48]: Senterpartiet har, tradisjonen tro, i denne debatten blitt beskyldt for å se dystert på framtidsutsiktene i Norge. Men Norge er et land med fantastiske muligheter. Vi har enorme ressurser, vi har dyktige arbeidsfolk i utrolig mange bedrifter rundt omkring i hele Norge, og vi har en lang tradisjon å bygge på. Men nettopp ut fra det store potensialet vi som nasjon har, må en måle de resultatene som Norge som nasjon på en del viktige områder har oppnådd, og i

hvilken retning det går. Med dagens regjering, med dagens flertall med støttepartiet Fremskrittspartiet, går det på viktige områder i feil retning.

Før pandemien satte inn, var den økonomiske veksten lav. Sysselsettingsandelen i Norge var lav – ja, den var også lavere enn i Sverige. Det var altfor mange som sto utenfor arbeidslivet, altfor mange som sto varig utenfor arbeidslivet, altfor mange uføre, byråkratiet hadde vokst år for år, og produktivitetsveksten var lav.

Når vi påpeker slike faktorer som dette, eksempelvis også at den disponible realinntekten for innbyggere i Norge har falt under dagens regjering – fra 2013, da den var 599 000 kr, til i 2017 å være 570 000 kr og i 2020 522 000 kr – er det noe som bør gi grunn til bekymring. Når handelsunderskuddet er rekordstort, altså handelsunderskuddet fra Fastlands-Norge, der vi virkelig skal bygge verdier for framtiden, bruke de rike ressursene som vi har, er det et alarmerende signal at handelsunderskuddet under dagens regjering har økt med ca. 150 mrd. kr.

Det er behov for en politikk i en annen retning, som bidrar til å redusere forskjellene i Norge, både mellom dem som har lite, og dem som har mye, og også til å redusere de geografiske forskjellene. Senterpartiet har gang på gang i denne debatten utfordret dagens flertall på den massive sentraliseringen, den statlig styrte sentraliseringen av Norge, som vi må snu. Vi må legge til rette for å ta i bruk hele Norge, sørge for vekst og utvikling i hele Norge, sikre gode tjenester og god beredskap uansett hvor hen en er, i bygd eller by, og legge til rette for ny vekst, ny industrialisering og sørge for en positiv utvikling for Norge. Til det trenger en et nytt flertall.

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

Eigil Knutsen (A) [17:29:54]: Takk for en god debatt.

Først til dem som sier at det er enten innvandring eller om en står innenfor eller utenfor arbeidslivet, som øker forskjellene i Norge: Det handler om – og dette har regjeringen skrevet selv – at det er det at de rikeste drar ifra, som i størst grad gjør at forskjellene i Norge øker.

Så kom representanten Heggelund med en utfordring og var indignert fordi Høyres politikk på både skatt og klima ble møtt med argumenter i denne debatten. Men det er en realitet at norske eiere er utsatt for lavere kapitalbeskatning enn gjennomsnittet i OECD. Så må en jo svare på om en ønsker at skattesystemet skal være omfordelende eller mindre omfordelende, som har vært utviklingen de siste årene.

Det handler om å bygge videre på de verdiene i Norge som gjør meg optimistisk med tanke på å løse de ut-

fordringene perspektivmeldingen trekker opp, at vi har tillit til hverandre, samhold på tvers av befolkningsgrupper, samarbeid i arbeidslivet og små forskjeller mellom folk.

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

Sak nr. 3 [17:30:59]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bygging av Stad skipstunnel (Innst. 389 S (2020–2021), jf. Prop. 97 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 ikke bli gitt anledning til replikker, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

Ingalill Olsen (A) [17:31:57] (ordfører for saken): Dagens gladsak for store deler av Kyst-Norge er at Stortinget skal behandle bygging av Stad skipstunnel. Det er nok noen av de største entusiastene som synes at den beskjedne proposisjonen på knappe to sider ikke står i stil med byggverkets nyskaping og mulighet for profilering, langt utenfor Vestlandets grenser. Der proposisjonen er relativt ordknapp, leverer den på det den må. Det foreslås i proposisjonen en kostnadsramme for Stad skipstunnel på 4 090 mill. kr og en styringsramme på 3 450 mill. kr.

Kravet om Stad skipstunnel er først og fremst forankret i sjøsikkerhet. I proposisjonen står det at Stadhavet er en «barriere for skipstrafikken» mellom Vestland og Møre og Romsdal. Det er en byråkratisk beskrivelse av et sted med skikkelig uvær som kan forårsake forsinkelser og landligge for ulike flåtetyper.

For meg som er født og oppvokst i et fiskevær i Finnmark, var Stadhavet et av de første geografiske områdene jeg ble bevisst, utenom vår lokale geografi. Grunnen var enkel: Stadhavet var beryktet fordi det var vanskelig å forsere i dårlig vær. Kystfolket visste det. Det er et av de mest værharde havstykke i Norge, med krevende bølgeforhold i 90–110 dager i året. I tillegg er det et havstykke som opp gjennom årene har tatt mange liv. Dette er ikke bare en sak for Vestlandet. Det er en nasjonal sak.

Nå skal sjøfarere få sin tunnel i atskillig smulere farvann. Den blir 1 700 meter lang og har en seilingsbredde på 21,5 meter, dybde på 8 meter og en seilingshøyde på 33 meter. Kystruta kan bruke tunnelen. Det samme kan ringnotbåtene som skal passere Stadlandet, men også for de mindre båtene vil Stad skipstunnel være en garan-

ti for sikker og trygg passering av Stadhavet. Prosjektansvaret ligger hos Kystverket. En slik utbygging vil gi ringvirkninger til omlandet. Det vil tas ut 3 millioner m³ fast fjell, noe som tilsvarer 8 millioner tonn med sprengt fjell. Masser er viktige ressurser som enhver kommune vil ønske å kunne bruke til egne prosjekter.

Jeg tillater seg som saksordfører å si at det er en historisk dag i dag når Stortinget skal behandle og sannsynligvis enstemmig vedta utbygging av den første skips-tunnelen i verden. Av og til er det mulig å realisere selv de største drømmer.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her overtatt presidentplassen.

Helge Orten (H) [17:35:19] (komiteens leder): Stad skipstunnel er nok et unikt prosjekt på mange vis. Det er, som skipstunnel, det første av sitt slag i verden. Prosjektet er også litt unikt på grunn av alle utredningene som er gjort for i det hele tatt å komme dit vi er i dag. Jeg har ikke prøvd å liste opp antall utredninger, men én ting er iallfall helt sikkert: Det var på tide med en beslutning. Jeg vil også rette en takk til Fremskrittspartiet for budsjettforliket, som har sikret at vi nå får oppstartsmidler til denne satsingen, dette prosjektet, og at vi kan behandle proposisjonen i Stortinget og få den endelige oppstarten av Stad skipstunnel.

Det er mange gode argumenter for å bygge denne skipstunnelen. Saksordføreren påpekte sjøsikkerheten som det helt åpenbare. Det er et utsatt havområde. Det er behov for å sikre trygg ferdsel forbi Stadlandet, som er, for å si det forsiktig, et veldig værhardt område langs kysten vår. I tillegg til det kan man si at det åpner for en del andre muligheter – mulighet for å etablere utvidet lokal- og regionaltrafikk ved bruk av sjøveien. Å bygge sammen regionen i dette området ved bruk av sjøveien og denne tunnelen vil gi en veldig fin og flott mulighet, fordi det rett og slett blir mulig å seile forbi der i mer eller mindre all slags vær.

Så er det påpekt at dette er den første av sitt slag. Allerede nå ser vi at det er betydelig oppmerksomhet om dette prosjektet. Jeg tror det er et betydelig reiselivspotensial i Stad skipstunnel. Hadde jeg vært turist som kom langs kysten og det lå en skipstunnel der, som er den eneste av sitt slag, hadde jeg betalt en del penger for å få lov til å kjøre gjennom. Her må det ligge et potensial i å utnytte det at dette er den eneste av sitt slag – en attraksjon i seg selv.

Så åpner dette en del muligheter. Det er masse stein som skal sprenges ut av dette – jeg hadde nær sagt – hullet. Slik sett er det en verdifull ressurs i det hele. Jeg tenker at det er utrolig viktig nå at Kystverket og aktørene som skal gjennomføre dette prosjektet, har god dialog med de lokale og regionale myndighetene og sørger for

at man greier å utnytte og bruke den overskuddsmassen som måtte være der, på en best mulig måte, også for å skape nye næringsmuligheter i nærområdet.

Dette er en gledens dag, som saksordføreren sa. Jeg er veldig godt fornøyd med at dette markerer oppstarten på Stad skipstunnel. Jeg ser fram til åpningsdatoen og til å få mulighet til å seile gjennom.

Jon Georg Dale (FrP) [17:38:34]: Sidan borgarleg side vann valet i 2013, har ei av dei viktigaste oppgåvene for Framstegspartiet og for dei fire ikkje-sosialistiske partia vore å starte bygginga av landet. Det har gjeve gedigen vekst i samferdselsbudsjetta, det har gjeve betre vedlikehald av den infrastrukturen vi har, og det har gjeve massiv bygging av ny infrastruktur som bind landet saman.

Etter eit utal nasjonale transportplanar der Stad skipstunnel har vore nemnd, men vorte gløymd kvar gong prioriteringane skulle gjerast i dei årlege budsjetta, er det altså når dei fire partia som vann valet i 2013 og seinare i 2017, faktisk gjennomfører sin eigen NTP, at prosjektet vert realisert. Det er slett ikkje tilfeldig. Det kjem av at ein faktisk har evna å gjere dei tøffe prioriteringane som har gjort at vi har hatt handlingsrom til å investere i infrastruktur, fordi vi veit at når folk på det sentrale Austlandet, godt hjelte av pressa i Akersgata, ofte ler av prosjekt som Stad skipstunnel fordi det er sløsing med offentlege pengar, har vi sett at det er nettopp denne typen infrastrukturprosjekt som byggjer landet sterkare saman, som utviklar nye bu- og arbeidsmarknadsregionar, som opnar nye moglegheiter for næringslivet til å tene pengar, skape nye bedrifter og få i gang ny aktivitet. Til sjuande og sist er det jo det vi alle lever av.

Bu- og arbeidsmarknadsregionar betyr noko for at distriktspolitikken ikkje berre skal vere viktig i nokre festtalar på talarstolen i denne salen, men faktisk bety reelle moglegheiter for folk til å utvikle aktivitet i regionen der dei bur og vil fortsetje å bu i generasjonar. Stad skipstunnel gjev folk langs kysten nye moglegheiter – til å ferdast trygt, til å få fisken fram, til å få større pendlarregionar i det som i ein del av desse områda er sett på som næringsfattige område, for å auke vekstkrafta på sjøen i område som er prega av ekstremt sterke maritime klyngjer.

Dette er rett og slett ein gledas dag. Eg vil takke regjeringspartia for samarbeidet som ein direkte konsekvens av budsjettavtalen. Eg vil takke Kystverket, som etter den siste utgreiinga fekk kostnaden på prosjektet ned igjen på det som NTP anslo, og som gjer det mogleg å realisere. Eg vil takke alle dei som i årevis har stått på heime på Sunnmøre og i delar av Nordfjord for å realisere dette prosjektet.

Bengt Fasteraune (Sp) [17:41:59]: Stad betyr «stopp», og det er vel egentlig det som har skjedd mang en gang. Noen sier at det har vært stopp i prosjektet, men det som er opprinnelsen, er kanskje at det var fysisk stopp for dem som ferdes på havet.

Målet med prosjektet er å bedre framkommelighet og trygghet for sjøtransport som skal passere Stadlandet. I denne proposisjonen blir det foreslått å igangsette byggingen av Stad skipstunnel, og det er utrolig bra.

Det er slik at prosjektet har blitt konstatert som samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Så kunne man sikkert ha ramset opp alle de parameterne som noen har regnet på for å komme til det svaret, men dette prosjektet dreier seg om noe helt annet. Det er et unikt prosjekt som betyr noe for sikkerheten til folk, og det betyr noe for regulariteten for dem som er på sjøen.

Stadhavet er svært værutsatt. Det er havstrømmer, vind, utfordrende bølgeførhold og sjøgang for skipsfarten. Det har vært et stort og langvarig påtrykk fra ulike hold for å få realisert Stad skipstunnel, og målet med tunnelen er å forbedre framkommeligheten og ikke minst øke tryggheten og sikkerheten. Hensikten er videre at skipstrafikken skal kunne passere Stad i henhold til planlagte tider og uten unødvendige forsinkelser.

Risikoen for personskader og tap av liv er kanskje den viktigste årsaken til at man nå bestemmer seg for å gjennomføre prosjektet Stad skipstunnel.

Senterpartiet er særdeles tilfreds med at utbyggingen av tunnelen nå endelig kommer i gang. Skipstunnelen vil gjøre trafikken tryggere, og, som det har blitt sagt her før, dette vil ikke minst også kunne utvikles til et spennende reiselivsprosjekt.

Vi har i våre forslag til statsbudsjett i flere år foreslått oppstart av prosjektet. Stad skipstunnel er et prosjekt som er blitt planlagt og utredet i flere tiår. Det er derfor på høy tid at det nå blir realisert.

Det er viktig å presisere at selv om prosjektet blir vurdert å ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomt, er det forhold som tilsier at nytten er stor. Jeg har nevnt sikkerheten på havet, men samtidig er det en mulighet for å få mer gods på kjøll på grunn av regularitet, forutsigbarhet. Det er viktig for lokal og regional skipsfart, spesielt innen oppdrettsanlegg, frakt fra merdene til slakteri. Turister har jeg nevnt før, unike opplevelser, og det er ikke minst en forebygging av naturkatastrofer med oljesøl, som vil få store konsekvenser.

Arne Nævra (SV) [17:45:17]: Det kan hende SV var det partiet som trengte å ha noen utsettelse, for det var ikke hundre prosent sikkert at vi skulle lande der vi landet. Vi er nå med i den enstemmige innstillinga fra komiteen. Stad skipstunnel er ikke et ubetinget miljøprosjekt. Presidenten vet sikkert at undertegnede har en

del kontakter i miljøbevegelsen. De er også noe frustrerte over dette prosjektet.

Men nå er vi ikke i tvil om at vi har havnet riktig. Grunnen til det er først og fremst det som nå er nevnt av argumenter, spesielt sjøsikkerhet. Det er så åpenbart.

Det er jo ikke en tilfeldighet at meteorologene til alle tider har snakket om været nord og sør for Stad. Det er ikke bare fordi det liksom er brekk på Norge akkurat der, men det er også fordi det er ganske vanskelig å passere der. Så det var kanskje naturlig å ha to geografiske områder: nord og sør for Stad.

Det er også ganske åpenbart at dette kan være en ordentlig boost for sjøtransporten, spesielt mindre fartøyer, og transport av gods. Nå har forsamlingen her, spesielt transportkomiteen, klødd seg lenge i hodet for å få mer gods fra vei over på sjø og bane. Dette er ett av de tiltakene som kan hjelpe på.

Jeg tror også, som det har vært sagt fra talerstolen, at det kan være spennende for turistnæringen. Det er klart det er det. Sjøl om det er en menneskeskapt skjæring, er den jo spennende nok. Det blir en dyp skjæring på deler av det, og det er spennende å gå gjennom der. Og man kan jo bare tenke seg hva kreative sjeler kan skape av turistprodukter og tilleggsprodukter rundt dette – det kan absolutt hende.

Det kan som sagt bli spennende å se. Det blir veldig morsomt å følge utviklingen av prosjektet og ikke minst se hvordan dette kan være med på å skape nye transportlinjer for gods til sjøs. Det skal bli veldig spennende å se.

Jon Gunnes (V) [17:47:33]: Ja, Stad skipstunnel tror jeg faktisk har framtiden foran seg. Flere talere har nevnt sikkerheten, og vi må også se på effektiviteten. Når det er dårlig vær, må man langt utpå havet for å unngå disse svære bølgene og komme seg rundt. Nå kan man ta snarveien oppover hele tiden, hele året.

Det er helt klart at vi har fått noen tilbakemeldinger fra Hurtigruten og andre av disse større skipene som har vært litt sånn: Ja, vi skal nok klare oss uten. Men jeg tror det blir en attraksjon. Dette blir en turistattraksjon, det blir spennende for turismen. Og mitt håp er at vi får en nullutslipps hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund. Dette var helt nødvendig for at det i det hele tatt skal være mulig å oppnå en skikkelig kollektivare på det strekket.

Da blir det spennende. Når jeg er på Vestlandet og er litt entusiastisk for jernbanen, sier de: Men vi har ikke noen jernbane her! Men nå kanskje de får «jernbanen» sin med en hurtigbåt langs kysten som kan frakte dem.

I Venstre er Stad liksom den store kommunen for oss. Der har vi Alfred Bjørlo som ordfører, og det er der vi har lederskapet. De gleder seg veldig i dag over at de nå får Stad skipstunnel. Så i Venstre er det en stor dag.

Torill Selsvold Nyborg (KrF) [17:49:43]: Dette er ein stor dag, og eg gratulerer med Stad skipstunnel!

Det har vore arbeidd med tunnelen veldig lenge. Først trudde ein ikkje det var mogleg då Sogn og Fjordane kom med forslaget i Vestlandsrådet. Ein såg ikkje heilt for seg korleis dette skulle vera. Men det var dei same argumenta då som no, med vær, med død, med stor sorg over alle dei mista på sjøen.

Vestlandsrådet var eit samarbeidsorgan mellom Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland, og vi hadde Stad skipstunnel som prioritet i NTP på starten av 2000-talet. Så det har vore jobba veldig lenge med denne tunnelen.

Difor er det ei stor glede i dag. Takk til regjeringa og takk til samferdselsministeren for at tunnelen no vert ein realitet. Det er veldig kjekt for ein gammal fylkesordførar i Hordaland å kunna vera til stades når ein har vore med og arbeidd for denne tunnelen i eit anna forum. Det synest eg er storveges. Så gratulerer til sjøfolket og til fastbuande langs heile kysten!

Statsråd Knut Arild Hareide [17:51:10]: Regjeringa legg i Prop. 97 S for 2020–2021, Bygging av Stad skipstunnel, fram forslag om å byggje Stad skipstunnel med fastsetjing av kostnads- og styringsramme for prosjektet. Berre tittelen – Bygging av Stad skipstunnel – er historisk, for spørsmålet om Stad skipstunnel har ei lang forhistorie. Det ligg føre mange planar og utgreiningar.

Med regjeringa sitt forslag går Stad skipstunnel over i ein ny fase, som inneber at dette viktige samferdselsprosjektet endeleg kan realiserast. Med dette forslaget følgjer me òg opp Nasjonal transportplan 2022–2033, der Stad skipstunnel ligg inne med planlagt ferdigstilling i første seksårsperiode.

Bakgrunnen for prosjektet er dei spesielle seglingsforholda rundt Stadhalvøya. Med dette prosjektet blir det etablert ei ny indre seglingslei frå Moldefjorden til Vanylvsfjorden. Dette vil etablere ei samanhengjande indre skipslei langs norskekysten, som vil beskytte om lag 80 pst. av den kystgåande flåten mot uvær og bølger frå storhavet.

Målsetjinga med prosjektet er auka framkomsttilhøve og sikkerheit for skip som passerer Stad, og gjennom det redusere ventetida, forbetre regulariteten og redusere risikoen for ulykker. Desse målsetjingane vil bidra til å styrkje nærskipsfarten og leggje til rette for betre transporttenester for kystnært næringsliv. Skipstunnelen vil òg opne for etablering av nye hurtigbåtruter, med det dette kan ha av betydning for ein utvida bu- og arbeidsmarknadsregion.

Prosjektet Stad skipstunnel har i 2019 og 2020 vore igjennom ein optimaliseringsrunde. Føremålet har vore å få redusert kostnadene så mykje som mogeleg innan-

for rammene av ei realistisk budsjettering. Både det opphavlege forprosjektet og det optimaliserte forprosjektet har vore igjennom ekstern kvalitetssikring. Eg føler meg derfor trygg på at me no har eit godt avgjerdsgrunnlag.

Regjeringa ber på denne bakgrunn om Stortinget sitt samtykke til at Stad skipstunnel kan byggjast gjennom ei samla kostnadsramme på 4 090 mill. kr inklusiv meirverdiavgift. Anleggstida er venta å bli på samla fem år. Med byggjestart i 2022 inneber dette at prosjektet venteleg kan ferdigstillast i 2026 dersom Stortinget sluttar seg til regjeringa sitt forslag. Og eg konstaterer med glede at ein samla komité innstiller på dette.

Så vil eg til slutt gi ein særskilt takk til Framstegspartiet, som fekk dette på plass gjennom den budsjettavtalen me hadde i haust.

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

Else-May Norderhus (A) [17:54:26]: Historien om skipstunnel gjennom Stadlandet går langt tilbake i tid. I vikingtida dro sjøfolkene båtene sine over Dragseidet på Stadlandet i stedet for å seile rundt når det var dårlig vær, og i 1874 ble ideen om en skipstunnel gjennom Stadlandet lansert i en artikkel i Nordre Bergenhus Amtstidende, så dette er det historisk sus over.

Men skipstunnelen ble først utredet i 1990-årene. I 2010 gikk konseptvalgutredningen fra Kystverket imot bygging av skipstunnel ved Stad, men ildsjeler – sjøfolk, båtfolk og politikere lokalt – ga seg aldri. Så i 2013 tok Jens Stoltenberg dette prosjektet inn i NTP og lanserte det i Ålesund 23. mars samme år. Arbeiderpartiet gikk da inn for oppstart i 2018, noe høyre regjeringen ikke har klart å følge opp. Det har vært mange forsinkelser, men nå er vi endelig der.

Så vil jeg minne Høyre og Fremskrittspartiet om at Arbeiderpartiet har lagt inn oppstartsbevilgningen på dette i flere år, så jeg må kanskje si velkommen etter. Sammen får vi det til. For i februar 2021 mottok Kystverket oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet, som i realiteten gir grønt lys for oppstart av forarbeidet og bygging av skipstunnelen, og denne skal ferdigstilles, som statsråden sa, i 2025/2026.

Jeg har fulgt denne saken siden 2005, da jeg var distriktssekretær i LO Møre og Romsdal. Sammen med NHO sto vi på for å få dette prosjektet realisert. Jeg føler at dette er en stor dag også personlig, men ikke minst for dem som ferdes langs Stadhavet, og for dem som har kjempet for dette i mange herrens år. Endelig kan vi få bygd og få på plass en trygg farled forbi et krevende havområde.

Jeg ønsker spesielt å takke Svein Gjelseth, som startet å jobbe med denne saken som ordfører i nabokommunen i 1989, og som jobbet hardt for å få dette prosjektet

inn i NTP i sin periode på Stortinget i 2009–2013. Jeg vil også takke statsråden fra Kristelig Folkeparti, men ikke minst Jan Helgøy fra Kristelig Folkeparti, som var ordfører i Vanylven – og som for meg framstår bare som Stad skipstunnel. Han har vært en støttespiller og energimaskin for faktisk å få til dette. Per Sævik, Randi Humberset, Jon Aasen og mange, mange flere har vært med i kampen om dette. Men alle har gjort det for at brønnbåtene skal slippe å ha ventetid, for å unngå at sjølaksen blir sjøklein, for at Hurtigruten skal slippe å vente på bedre vær, for at mindre fiskebåter skal få levert sin fangst, og for at reiselivet skal få nye muligheter.

Så i dag er det bare å drikke kaffe og sprette store kaker. Jeg vet at de gjør det i Vanylven og i Selje, og vi burde gjort det på Stortinget også. Vi skulle gjerne ønsket dem velkommen hit, men sånn er ikke situasjonen. Jeg ønsker bare å si lykke til og gratulerer til alle sammen!

Silje Hjemdal (FrP) [17:57:41]: Gratulerer til sjøfolket, næringslivet og ikke minst alle innbyggerne der hjemme i vest! Ja, det er helt rett – det er en festdag. Nå sikrer vi at bygging av Stad skipstunnel får en oppstart.

Fremskrittspartiet har stått i front for å sikre realisering av dette prosjektet, og jeg vet at det er mange på Vestlandet som har stått sammen med oss i denne kampen, og som også kommer til å feire dette viktige og historiske vedtaket i dag.

Det er, som flere har vært inne på, et svært værutsatt område med havstrømmer, vind, utfordrende bølgeførhold osv. Målet med Stad skipstunnel er å forbedre framkommeligheten for sjøfarende og øke tryggheten for sjøtransport som må passere Stadlandet.

Med tunnelen vil vi legge til rette for tryggere ferdsel langs kysten, og det er en grunn for å feire i seg selv. Ikke minst korter det også inn avstandene.

Dette er en styrking av den allerede sterke maritime regionen, men det er ikke bare et viktig nasjonalt samferdselsprosjekt. Dette vil også gi gode synergieffekter for både næringsliv og reiseliv i regionen.

Veien fram til dette startskuddet har imidlertid ikke vært enkel, men desto større grunn til å kjenne på gleden når kampen nå blir kronet med seier. Vi i Fremskrittspartiet har lenge ment at Stad skipstunnel er et viktig prosjekt for Vestlandet og næringslivet langs norskekysten. Derfor er det veldig viktig at Fremskrittspartiet fikk prioritert prosjektet inn i Nasjonal transportplan.

Imidlertid må jeg få lov til å si fra denne talerstolen i dag at det var en stor skuffelse da regjeringen høsten 2020 valgte å ikke legge inn penger til prosjektet i sitt forslag til statsbudsjett for 2021.

I oktober i fjor hadde Vestland FrP årsmøte. Der gikk både jeg, Britt, Frank Willy, Hogne, Arnfinn og veldig mange andre gode krefter sammen og fikk vedtatt en

resolusjon til Fremskrittspartiet der vi forlangte at dette ble prioritert. Det tok Fremskrittspartiet med seg i forhandlingene med regjeringen, og vi fikk presset på plass 75 mill. kr nettopp til oppstart i år.

Og la det ikke være noen tvil: Uten påtrykk fra Fremskrittspartiet ville Stad skipstunnel fortsatt hatt en uavklart framtid. Derfor er vi ekstra glade i dag på vegne av innbyggere, næringsliv, sjøfolk og hele Vestland for at vi endelig får en start.

Ingrid Heggø (A) [18:00:57]: Tenk at vi endelig er komne til denne dagen då Stad skipstunnel ikkje skal utgreiast endå ein gong, men vert sett i verk. Det er ein stor dag både for oss, for innbyggjarane og for næringslivet langs kysten, som har venta i fleire tiår på eit endelig vedtak om bygging av verdas første skipstunnel.

Prosjektet har, som mange har vore inne på her, vore gjennom tallause utgreingar, og kystfolket har gong på gong vorte skuffa over at ein ikkje såg og forstod viktigheita av Stad skipstunnel for tryggleiken, miljøet, verdiskapinga og arbeidsplassane langs kysten. Alle partia har hatt representantar som har trudd på og stått opp for prosjektet. Så skuffelsen vart veldig stor då regjeringa Solberg i fjor hoppa av. Heldigvis var stortingsfleirtalet usamde med dei.

Eg ønskjer å senda ein spesiell takk til LO i denne samanhengen. LO har stått saman med oss heile vegen for å tryggja framkjømda rundt Stadhavet og gje sjøfolka ein tryggare kvardag. Stadhavet er ein barriere for kysttrafikk, som det vert sagt frå fleire. Skipstunnelen vil vera med på å knyta Vestlandet saman og gjera det mogleg å etablara hurtigbåtforbinding mellom Bergen og Ålesund. Dette vil knyta Vestlandet saman og skapa ein større og meir attraktiv bu- og arbeidsmarknadsregion frå Ålesund via den maritime klynga på Søre Sunnmøre og til dei sterke næringslivsbyane Måløy og Florø.

Sjøtransporten for gods og passasjerar vert tryggare, meir effektiv og meir miljøvenleg. Ja, det er òg eit miljøprosjekt. Segling gjennom tunnelen gjev kortare reisetid, mindre drivstofforbruk og mindre CO₂-utslepp frå skip.

Verdiskapinga i oppdrettsnæringa på Vestlandet er svært stor. Skipsfart av laks til kontinentet er avhengig av effektiv og føreseieleg seglas, slik at laksen kjem fram til sluttbrukaren i tide. Og vi ønskjer jo alle meir gods frå veg til sjø.

Skipstunnelen vil skapa store ringverknader for reiselivsnæringa på Vestlandet. I reiselivssamheng kan Stad skipstunnel verta eit trekkplaster som vi enno ikkje ser alle konturane av. Det vert spennande å følgja utviklinga framover, og eg er glad for å kunna vera med på eit så viktig historisk vedtak som det vert i dag.

Bård Hoksrud (FrP) [18:04:10]: Ikke er jeg vestlending eller andre ting, men jeg synes det er utrolig kult at vi endelig får på plass dette prosjektet. Jeg har lyst til å skryte av en tidligere kollega av meg, Åge Starheim, som har kjempet og stått på. Til tider følte jeg at han sa Stad skipstunnel nesten hver eneste uke mens vi holdt på å jobbe med Nasjonal transportplan de årene jeg forrige gang satt i transportkomiteen. Så det er et utrolig viktig og et utrolig deilig vedtak vi fatter nå i dag.

Etter 16 år på huset kan man endelig konstatere at nå er vi i gang, nå skal det bygges. Det har ikke vært noen lett kamp, for å si det sånn. Jeg husker det har vært mye motstand. Det har vært motstand mot kostnader. Det har vært motstand fordi ingen ville bruke den. Det har vært motstand med tanke på de båtene som skulle gjenkom der, at de i det hele tatt skulle klare å treffe tunnelen. Så jeg tror at de fleste partiene som har hatt statsråder, har sett at det har vært vanskelig å få til dette. Derfor var det utrolig deilig da vi klarte i budsjettet å få regjeringen på plass og si at dette prosjektet skal vi bygge.

Så hører jeg noen si at dette ikke er kostnadsberegnet – og alt mulig. Men det er greit, det får noen som sitter her i Oslo, mene, og så får vi som er i distriktene, synes det er deilig å se at infrastrukturen bygges så det griner etter. Det handler om at det er veldig bra for sikkerheten på sjøen, og det handler om muligheter for et næringsliv langs kysten som skal langs og forbi Stadlandet på sjøen. Det handler om sjøtransporten og mulighetene for sjøtransporten, og ikke minst om de fantastiske mulighetene det har for turisme. Jeg tror vi trenger en boost på turismesiden, og der mener jeg dette har et kjempepotensial som jeg tror vi kanskje ikke aner konturene av, hvilke muligheter dette prosjektet gir. Derfor er dette egentlig bare en sinnssykt gledens dag, og det kommer altså etter 8. mai, som var frigjøringsdagen, og rett før 17. mai, så det er bare å finne fram flagget og ut å heise det så høyt vi kan. Dette er en gledens dag for alle de som har kjempet for at dette prosjektet skal gjennomføres.

Liv Signe Navarsete (Sp) [18:06:54]: Eg kan vel berre slutte meg til alle dei som har uttrykt stor glede over at Stad skipstunnel endeleg skal realiserast. Eg er utrolig glad for at eg får vere med og gjere det vedtaket før eg går ut av Stortinget, for dette er eit prosjekt som eg har følgt i 25 år.

I år er det 25 år sidan eg var med dåverande fylkesordførar i Sogn og Fjordane på møte, i Vågsøy, om Stad skipstunnel. Det var det fyrste av ei uendeleg rekkje med møte og vedtak i fylkestinget i Sogn og Fjordane, og etter kvart i både regjering og storting. Eg var utruleg glad då me i 2005, i Nasjonal transportplan, fekk inn startløyving til Stad skipstunnel, for det var ikkje sjølvsaft. Det

er rett, som føregåande representant sa, at det har vore mykje motstand mot dette prosjektet, og mange vikarierende argument.

Då me i 2013 fekk inn ein milliard, var me rimeleg sikre på at noe var me på offensiven, at no skulle det verte fart i sakene, ikkje minst fordi Høgre og Framstegspartiet kritiserte oss nord og ned, både i Sogn og Fjordane og i Møre og Romsdal – for at det var altfor seint og altfor langt fram – og om dei fekk makta etter 2013, skulle det skje veldig fort. Vel, det var ein gledesdag då dei la fram Nasjonal transportplan i 2017 og Stad skipstunnel var fullfinansiert. Men så vart det stilt, det skjedde absolutt ingenting, og det var ein forferdeleg nedtur i fjor når prosjektet ikkje var med i statsbudsjettet.

Det er òg rart at Framstegspartiet etter mange år i regjering måtte ut av regjering før dei fekk på plass ei startløyving, men i dag ser me stort på det. Det er fantastisk flott at me no har fått på plass ei startløyving, og at det vert nasjonal satsing på Stad skipstunnel – for det er eit nasjonalt prosjekt. Det er ikkje eit prosjekt for Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, som me ofte kunne få inntrykk av når me dreiv og kjempa for dette. Det er eit nasjonalt prosjekt. Det handlar om kysten vår og om trygg transport av både menneske og gods langs kysten. Det handlar om verdiskaping. Det handlar om alt frå hurtigbåtar til store hurtigruteskip og lasteskip – alt som skal gå langs kysten – og me får håpe at me då slepp slike hendingar som bl.a. hurtigruta hadde utanfor Stad for nokre år sidan.

I dag er det tid for glede. Eg skjønar godt at ein spretter både champagne og blautkake og meir til i nærområda, men eg synest òg at me som er her, skal gle oss over at det er eit samla storting som går for dette fantastiske flotte prosjektet i dag.

Ingalill Olsen (A) [18:10:04]: Dette er dagen for å si takk, takk til komiteen for en enstemmig innstilling og et positivt samarbeid, og ikke minst takk til alle som har hatt innlegg her. Det er utrolig artig – og det tror jeg det er for oss alle sammen – å sitte i salen og bare høre positive innlegg. Det tror jeg gjør ethvert politikerherte godt.

Jeg vet at det er mange som følger saken utenfor salen også, på overføring, og jeg vet at de er utrolig fornøyd. Det tenker jeg kan gjøre oss alle stolte: at vi fatter vedtak som virkelig betyr noe for folk, og som får folk fornøyd med det vi gjør.

Dette er et tverrpolitisk prosjekt, og det er et prosjekt som vi alle står bak, og som vi alle skal være fornøyd med. Det er et prosjekt for Kyst-Norge, det er et prosjekt for sikkerhet, og det er et mulig prosjekt for ringvirkninger framover.

Jeg takker alle sammen for samarbeidet og ser fram til at vi skal votere over det i morgen.

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

Jeg tror det også må være lov for presidenten å si gratulerer med dagen til komiteen og til dem som har tatt ordet i saken.

Sak nr. 4 [18:11:35]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark (Innst. 390 S (2020–2021), jf. Prop. 99 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.

Ingalill Olsen (A) [18:12:18] (ordfører for saken): Det er et stort trykk for å få realisert bypakker og byvekst-avtaler blant byer i Norge som ikke har det. Grunnen til det er trafikale utfordringer, trafikksikkerhet og byplanlegging i takt med den generelle utviklingen.

I dag skal vi behandle proposisjonen som omhandler bypakken i Tromsø, som kalles Tenk Tromsø. Tromsø har hatt en lang forhistorie fra 1990 med sin egen innkreving av midler knyttet til forhøyet bensinpris for å reise midler til å forbedre byens trafikktutfordringer. Tromsøpakke 3, som gjelder nå, har i normalår generert om lag 30 mill. kr, noe som skal benyttes til oppgradering av Stakkevollvegen.

Bensininnkrevingen har foregått siden 1990 og gjennom tre pakker realisert Tromsøysundtunnelen, Breivikatunnelen, Sentrumstangenten, gang- og sykkelveier, Sandnessundbrua, oppgradering av Langnestunnelen og etter hvert også Stakkevollvegen, som nevnt.

Tromsø er Nord-Norges største by og er en by som har vokst raskt, og som har behov for tiltak for å få et bedre fungerende trafikkbilde for trafikanter, for både bilister, syklist og gående. Tromsø ønsker seg en byvekst-avtale, men saken i dag gjelder en bypakke, noe som er mindre omfattende enn det en byvekst-avtale vil være. Rammen er på 6,5 mrd. kr og forutsetter bompeng- innkreving i 15 år på 15 bompunkter og tredobbel takst i rushtiden på hverdager. Pakken krever også fylkeskom- munal og kommunal lånegaranti på 850 mill. kr, noe

som både Tromsø kommune og Troms og Finnmark fyl- keskommune har vedtatt.

Jeg er glad for at Tromsø by får sin bypakke og kan realisere flere av sine planer til beste for Tromsøs inn- byggere.

Nils Aage Jegstad (H) [18:14:51]: Samferdselsdepar- tementet legger i proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av en bypakke for Tromsø. Den skal avløse dagens ordning med innkreving av lokalt fi- nansieringstilskudd på omsetting av drivstoff. Dette var en ordning Stortinget ga tillatelse til i 1990 for å delfin- siere hovedveiutbyggingen i Tromsø, Tromsøpakke 1 og 2 og Tromsøpakke 3 del 1.

Ved behandlingen av proposisjonen om tilleggsbe- vilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet for 2019 ble ordningen forlenget til 31. juli 2022, eller fram til bompeng- innkrevingen starter opp.

Det vakte stor interesse da Tromsø valgte å innføre et lokalt finansieringstilskudd ved å legge på drivstoff- avgiften. Dette ble derfor også vurdert andre steder i lan- det som et alternativ til bompenger. Det ble også seriøst vurdert av Østlandssamarbeidet. Det falt imidlertid bort på grunn av faren for omsetningslekkasje til Sverige og til andre områder utenfor de åtte østlandsfylkene.

Det er imidlertid verdt å peke på at dette faktisk var en form for veipricing. Utviklingen i retning av stadig fle- re nullutslippsskjøretøy har gjort inntekter fra fossilt drivstoff lite attraktivt her som ellers i landet. Men det er allikevel naturlig å tenke at Tromsø med sin spesielle geografi kan være et egnet sted til å prøve ut en ny form for veipricing om dette skulle bli aktuelt.

Vi har merket oss at Tromsø ønsker å inngå en by- vekst-avtale. Tiltaket som ligger til grunn i Bypakke Tenk Tromsø, er bygd på rammene og føringene for en even- tuell byvekst-avtale og vil være et godt grep for å nå målet om at veksten i persontransport skal tas med kollektiv- transport, sykkel eller gange. Bypakken er et stort by- utviklingsprosjekt med en rekke tiltak som legger til rette for å nå nullvekstmålet.

Forslagene til finansiering av bompeng- opplegg som Bypakke Tenk Tromsø har, er vedtatt av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune. Pre- sisering av garantivedtak og portefølje ble vedtatt i okto- ber 2020. Innkrevingsperioden er satt til 15 år, med planlagt oppstart i annet halvår 2022. I tråd med de lo- kale vedtakene er det lagt til grunn 15 bomstasjoner med toveis innkreving i de ulike bydelene i Tromsø, for- delt på syv soner. Videre forutsetter bompeng- ordnin- gen i Tromsø differensierte bompeng-etakster med en tredoblet sats i rushtiden på hverdager. Bypakken er ba- sert på retningslinjene i bompeng-avtalen av 2019.

Muligheten til å nå målene om nullvekst i persontransport med bil kan oppnås ved at framkommeligheten for kollektivtrafikken øker, og at sykling og gange blir mer attraktivt. Dette er også i tråd med de nasjonale målene for transportsektoren.

Per-Willy Amundsen (FrP) [18:18:08]: Fremskrittspartiet er imot Bypakke Tenk Tromsø. Nok en gang skal det politiske flertallet bruke bilistene som melkeku for å finansiere ulike tiltak de selv kan sole seg i glansen av. Nå vil altså regjeringspartiene, sammen med de rød-grønne, innføre nok en avgift på bruk av bil i Troms. Fremskrittspartiet mener bilistene betaler altfor mye allerede slik det er i dag. Det er ikke bilistenes ansvar å finansiere sykkelveier og busskur.

Det er på tide at man innser at folk i distriktene er avhengige av bil for å få hverdagen til å gå rundt. Det er en dårlig idé å påføre folk i Troms ytterligere kostnader som gjør lommeboka tynnere og hverdagen vanskeligere. Det er ingen T-bane i Troms, og de færreste har et kollektivknutepunkt utenfor dørstokken, slik som man har i Oslo.

Regjeringen behandler folk i distriktene som om de bor i Oslo. Jeg vil invitere samferdselsministeren til Troms for å se hvordan vi virkelig har det. Da vil han se at situasjonen er svært annerledes enn den er i Oslo, enn den er på det sentrale Østlandet. I Nord-Norge og i Troms er vi avhengige av bil. Da er det veldig spesielt at man i dette prosjektet klarer å prioritere de prosjektene som faktisk har betydning for bilistene, aller, aller nederst på prioriteringslista. Samtidig konstaterer jeg at man i praksis skal bruke over en halv milliard kroner på å finansiere å kreve inn bompenger. Det viser bare hvor håpløse disse prosjektene er, når en så stor andel av prosjektene går med til å finansiere, belåne og til å få på plass infrastrukturen for å kreve inn bompenger.

Fremskrittspartiet er veldig klare i denne saken. Dette er et typisk eksempel på en sak hvor forskjellen går mellom Fremskrittspartiet og de andre partiene – mellom Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet, mellom Fremskrittspartiet og Senterpartiet og mellom Fremskrittspartiet og SV, men også mellom Fremskrittspartiet og dagens regjeringspartier. Det er kun Fremskrittspartiet som har vært imot denne saken i Tromsø. Det er kun Fremskrittspartiet som kommer til å kjempe denne saken videre. Man trenger ikke å innføre bompenger i Tromsø, og det ville være mye bedre dersom man kunne prioritere opp – uten bruk av bompenger – de viktigste veiprosjektene som Tromsø by trenger. Det kommer vi tilbake til i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Siv Mossleth (Sp) [18:21:30]: Jeg er litt overrasket over forrige taler, som holdt et sånt innlegg når vi vet at de to samferdselsministrene som har både norges-

rekord og verdensrekord i bompengeneinnkreving, kommer fra Fremskrittspartiet.

Tenk Tromsø er overskriften i denne saken, og jeg har faktisk tenkt litt på Tromsø etter at Glimt vant slaget om Nord-Norge på lørdag. Det ble 3–0 til Bodø/Glimt etter scoringer av Botheim og Saltnes og et selvmål av Tromsø.

I dag er det ikke fotball, men Bypakke Tenk Tromsø vi skal debattere. Målet for Bypakke Tenk Tromsø er nullvekst i persontransport med bil og god framkommelighet for alle trafikanter, med hovedvekt på kollektivtransport, syklende, gående og næringslivstransport. I det perspektivet er det bra å få på plass denne bypakken.

Det er også verdt å merke seg at Tromsø ønsker å inngå en byvekstavtale, og at bypakken er bygd på rammer og føringer for en eventuell byvekstavtale. Et viktig moment i denne bypakken er at Tromsøregionen endelig får bygd mer vei og bedre infrastruktur. Det blir et infrastrukturløft i en by som har vokst veldig. Den planlagte nye Kvaløyforbindelsen er veldig positiv og gjør at et større område får glede av denne bypakken. Men selv sagt er det negativt for folk at bompenger er en del av finansieringen. Bompengebelastningen er lik uansett om bilistene er fattige eller rike, og det bidrar ikke til å utjevne sosiale forskjeller. Så eventuelle innsparinger i prosjektet bør gå til å redusere bompengebelastningen.

Arne Nævra (SV) [18:23:53]: Dette er en bra dag for Tromsø, for dem som går i gatene i Tromsø, for dem som sykler i Tromsø, for dem som sitter i kø i Tromsø. Det er en god dag for dem som elsker en triveligere og mer framkommelig by og et mer åpent bymiljø i Tromsø.

Tromsø har, som det har vært nevnt, ventet lenge, og behovet for en bypakke har økt år for år. På 20 år har befolkningen økt med rundt 20 000 innbyggere, men ingenting har skjedd med infrastrukturen. Det er klart at problemene har på et vis tårnet seg opp.

Bypakka kommer i grevens tid. De har hatt sin spesielle ordning med innkreving av ekstra drivstoffavgift i mange år. Dette har blitt sagt her, men med dette kommer altså Tromsø mer i samsvar med resten av landet. Det er viktig å si at dette er bare første steg på veien mot en byvekstavtale for Tromsø, og forhandlingene om en byvekstavtale må komme i gang umiddelbart. Jeg regner vel med at det allerede er halvveis i gang. Vi får høre hva statsråden har å si om den saken. Tromsø har i hvert fall vært klar til å forhandle om byveksttaler lenge, og den vil åpne muligheten for enda større tiltak for miljø og trivsel i denne ishavsbymen.

SV ønsker at de to statlige prosjektene, E8 Flyplasstunnelen og E8 ny hovedvei til flyplassen, prioriteres som ett prosjekt med en betydelig høyere statlig

finansieringsandel. Det skriver SV sammen med Arbeiderpartiet i merknadene.

Vi har også sett at kommunestyret i Tromsø flere ganger har vedtatt et ønske om veipricing som et alternativ til bompenger. Det er flott at Tromsø ønsker å være pilot for nye teknologier som alternativ til bompenger. Det vil selvfølgelig SV støtte helhjertet opp om, og jeg tror kanskje at Tromsø kan egne seg veldig bra for det, med den størrelsen, og det er en blanding av by og land, så man får prøvd ut flere parametre i et veipricingssystem.

Så til dette underlige, utilsørte, uansvarlige høyreliberale Fremskrittspartiet: Tror virkelig Fremskrittspartiet, representantene for dette partiet, at nei til nullvekstmål for biltrafikk i byene selger til velgerne? Tror de at gatene fulle av biler, dårlig framkommelighet til fots og på sykkel, en by pepret med parkerte biler osv. virkelig er noe å vinne valget på? For det er vel det som er hensikten med dette standpunktet? Eller at ingen bompenger skal gå til annet enn bilpasserte prosjekter? Jeg vil nå si at oppslutningen i Oslo for miljøpartiene tyder vel ikke akkurat på det. Ønsker Fremskrittspartiet kun å rekruttere ungdom, neste generasjon medlemmer, som ikke er samfunnsbevisste, ikke er klimabevisste eller ikke er miljøbevisste overhodet? Da har partiet sannelig min hatt et veldig dårlig rekrutteringsgrunnlag. Sånn sett burde jeg kanskje tidd stille, sittet stille i båten og latt dem synke litt forsiktig ned i motorveiens djupe midtrabatt.

Jon Gunnes (V) [18:27:17]: Jeg vil gratulere Tromsø med dette lokale initiativet for å få disse byavtalene og bymiljøavtale og videre en byvekstavtale. Det må være tuftet på lokalt engasjement. Det var det i de fire byene som har byvekstavtale. Det var Oslo som begynte, så kom Trondheim, Bergen og Stavanger. Det er utviklingen man har hatt i de fire byene som egentlig stimulerer til at fem nye byer ønsker en byvekstavtale nå og forhandler om det. Dette er foranledningen for Tromsø. De har hatt belønningsmidler en stund, men nå skal det også bli noe mer ut av det, og forpliktelsen tilbake blir nullvekstmål.

Hvordan hjelper det å ha sånne store ambisjoner om å få ned privatbilismen i en by som er under vekst? 57 pst. av all transporten som ble gjennomført i Trondheim i 2007, var med bil, personbil. I dag er den på 50 pst. Altså: Vi har fått flere som bruker kollektivtrafikken, det er flere som sykler, og det er flere som går. Det er blitt et helt annet miljø i byen av dette. Samtidig har man også løst noen trafikale problemer med veisystemet, særlig ut av Trondheim, sørover.

Dette har vært et spleiselag, som har fungert veldig godt, og det er akkurat det Tromsø vil ha, et spleiselag

mellom staten, bilistene og kommune/fylkeskommune. Dette er veien å gå for å løse de lokale utfordringene med hensyn til miljø, de framkommelighetsutfordringene som er der, og også for å være med på den store dugnaden med tanke på klimagassutslippene.

Så dette blir veldig bra, tror jeg. Også jeg synes det er meget bra at Tromsø tar et initiativ til at man kan prøve ut veipricing i Tromsø. De har hatt nesten den optimale prisingen gjennom denne økte bensinavgiften. Trondheim prøvde også det for en 15 års tid siden, søkte om det, men nabokommunene ville ikke være med på det. Da gikk det ikke, da ble det lekkasje – der ble det ikke lekkasje til Sverige, men til nabokommunene. I dag er nabokommunene til Trondheim med i byvekstavtalen. De ser at det er gunstig.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:30:33]: Eg er svært glad for at fleirtalet i komiteen sluttar seg til forslaget om utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø. Dette er ei viktig sak som vil bidra til betre og meir moderne løysingar for kollektivtransporten, sykkel og gange og bilistar i byen.

Som det går fram av Nasjonal transportplan, som no ligg til behandling i Stortinget, vil regjeringa forbetre og vidareutvikle dagens system for bompeng einnkrevjing. Me ønskjer eit framtidsretta og moderne system, og eg er opptatt av fleksible løysingar. Eg er derfor glad for at fleirtalet i komiteen er opptatt av dette temaet.

For Tromsøs del vil eg for ordens skuld understreke at vi legg opp til oppstart av bompeng einnkrevjing i 2022, slik det er føresett i proposisjonen. Forslaget i proposisjonen er basert på lokale vedtak. Lokalt initiativ og tilslutning er eit viktig prinsipp i bompengesaker. Det bør òg nemnast at lokale og regionale myndigheiter har vist fleksibilitet og ei positiv tilnærming i arbeidet med å få på plass ei bypakke, bl.a. for å tilpasse opplegget til bompeng avtalen frå 2019. Det synest eg dei skal ha ros for.

Bypakke Tenk Tromsø er eit stort utviklingsprosjekt, og eg trur denne pakka vil styrkje Tromsø, både regionalt og nasjonalt. Byen vil bli meir attraktiv, både for næringslivet og for dei som bur der. Målet med Bypakke Tenk Tromsø er nullvekst i persontransport med bil, slik me kjenner det frå nullvekstmålet. Det har lokale og regionale myndigheiter forplikta seg til. I tillegg er det lagt vekt på god framkome for alle trafikantgrupper, og med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport.

La meg òg seie at bompengepakka er fullfinansiert. Prosjekta og tiltaka inngår i ei prioritert liste, og det blir lagt opp til 20 pst. eigendel på lokale og regionale tiltak. Vidare er det einigheit om porteføljestyring og god kost-

nadskontroll. Pakka er dermed i tråd med bompengavtalen frå 2019.

Det er òg viktig å understreke at bompengeinnkrevjinga i Bypakke Tenk Tromsø skal avløyse dagens ordning med lokal drivstoffavgift. Dei to store prosjekta i pakka er E8 Flyplassstunnelen i Tromsø, tidlegare tverrforbindinga. Midlar til dette prosjektet ligg òg inne i NTP. Og så er det bru til Kvaløya, som er eit fylkesvegprosjekt og vil ligge nokre år fram i tid. Ytterlegare tiltak, utover det som går fram av proposisjonen, vil vere tema i eventuelle forhandlingar om ein byvekstavtale for Tromsø.

I Nasjonal transportplan, som no ligg til behandling i Stortinget, har regjeringa signalisert at dei vil leggje til rette for å inngå fleire byvekstavtalar, under dette i Tromsø.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ingalill Olsen (A) [18:33:55]: Tromsø by har vært drevet med bensinavgiftinnkreving i over 20 år. Det har neppe alltid vært like populært blant byens innbyggere, men det har realisert flere store trafikkprosjekter som har forbedret situasjonen i Tromsø. Er samferdselsministeren enig i at det var på høy tid at vi nå fikk en bypakke, og at byvekstavtalen bør realiseres for Tromsø by snart? Og kan han si noe om tidsperspektivet?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:34:30]: Eg er enig i at det er gjort eit betydeleg og godt arbeid i Tromsø. Eg hadde sjølv møte med politikarane i Tromsø, som var entusiastiske for å lande bypakka, slik det ser ut til at Stortinget no vil gjere. Da meiner eg alt ligg til rette for at me kan få ein byvekstavtale, i tråd med det som ligg i Nasjonal transportplan. Dersom Stortinget no gjer eit klokt vedtak i denne saka, og alt tyder på det, tenkjer eg at da er det jobben vår å utforme eit mandat for byvekstavtalesamtalane i Tromsø og kome i gang med det. Det er Tromsø moden for. Det verkar som det er ein positiv entusiasme for å få det til, og det er behov for det. Da trur eg òg politikken for Tromsø kjem til å bli betre. Det er lagt eit godt grunnlag gjennom nettopp denne bypakka, som Stortinget no sluttar seg til.

Kirsti Leirtrø (A) [18:35:44]: Jeg tror Tromsø er glade i dag for behandlingen av denne saken. Da Tromsø behandlet dette lokalpolitisk, ba de om å bli vurdert som et pilotprosjekt for alternativ innkreving. Diskusjonen i andre byer handler om at innkrevingskostnadene føles høye. Tromsø er geografisk greit. Det er framkommelighet og rushtidsavgift og alt det en kan se for seg i en veiprisingsløsning.

Hvor realistisk og hvor nært forestående kan et slikt pilotprosjekt være? Det kan være nyttig for oss med den kunnskapen vi da får.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:36:49]: Eg synest det er eit godt spørsmål som representanten Leirtrø tar opp, for eg trur me ønskjer å få enda betre innkrevningssystem enn det me har. Tromsø har tenkt innovativt og godt om dette. Da eg hadde møte med dei, var eg oppatt av at dette er moglegheiter me bør sjå på. Men eg synest ikkje me skal stoppe opp fram til den typen løysingar er fullt og heilt på plass. Me bør kome i gang med bypakka og gjere det. Eg tenkjer at me fortløpande må jobbe med å sjå på dette, og så fort me ser moglegheiter for eit betre system, er eg villig til å vurdere det – når som helst. Men så langt er trass alt det me kan kalle det gamle bompengeprogget, den beste modellen me har. Eg er opptatt av at no skal me ha ei framdrift i tråd med det Tromsø-politikarane òg ønskjer. Men med ein gong eg ser moglegheitene for dette, kjem me til å jobbe med dette og sjå nettopp på pilotløysinga, for eg synest det er ei god tenking.

Bård Hoksrud (FrP) [18:38:04]: Jeg registrerer at Arbeiderpartiet mener at alle i Tromsø er fornøyd med å få noen som skal gå inn i lommeboka deres. Det er jeg ikke sikker på at vanlige folk i Tromsø er. Det kan være at noen politikere er det.

Men mitt spørsmål til statsråden er følgende: Jeg oppfatter at han var litt positiv til nye innkrevningsmetoder, altså veiprising. Det er flere land som har vurdert det, men så vidt jeg vet, er det ingen som har innført det for bil. Da kunne det vært interessant om statsråden kunne nevne hvilke land som er det gode eksempelet på at dette er en god måte, og at det gir bedre innkreving. Det beste ville vært å droppe bompengene, så hadde det ikke vært noe problem i det hele tatt. Det ville vært det aller enkleste, men jeg oppfattet vel ikke at statsråden er helt der. Men der er i hvert fall Fremskrittspartiet.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:38:43]: Nei, eg er ikkje der, for dersom me droppar bompengar, blir det mindre bygging av infrastruktur, det blir mindre til veg, det blir mindre til gode tiltak for kollektiv, for sykkel, for gange.

Eg må vere ærleg og svare deg at eg ikkje har dei gode eksempla på innkrevjing som er alternativ til bompengar. Bompengar har vel vist seg å vere eineståande godt, òg i ein internasjonal samanheng. Det finst ikkje så mykje betre system enn det per dags dato, men eg har tru på at me kjem til å sjå ei endring, at me òg vil sjå system som blir betre, og som òg gjer at vegprising blir eit betre og betre eigna verkemiddel. Den dagen vegprising er betre og kan fungere, er eg villig til å bruke det.

Arne Nævra (SV) [18:39:41]: Det er nærmest et lite apropos til Fremskrittspartiet, dette spørsmålet til statsråden: Kjenner statsråden til noen by i Norge, eller for den saks skyld utenfor landet, som har klart å bremse eller fått bytrafikken ned i sentrum uten bruk av bompenger?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:40:06]: Det gjer eg ikkje. Eg sit heller ikkje med den fulle oversikta. Eg trur at når me f.eks. ser på byvekstavtalar, ser me at der det har vore realistisk å få til å nå nullvekstmålet, har bompengar vore ein del av løysinga for å få det til. Men eg har lyst til å understreke at òg for bilistane blir det ein betre totalitet. Ja, det kostar noko, men det blir mindre kø, det blir ein betre moglegheit til kanskje å køyre nokre dagar og ta kollektiv transport andre dagar. Så det er ein totalitet som blir betre for alle, og det synest eg er viktig å peike på. Eg la merke til korleis representanten Nævra starta innleiinga si. Han sa at dette er bra for kollektivtrafikken, det er bra for sykkel og gange, men det er òg bra for bilistane i Tromsø.

Arne Nævra (SV) [18:40:58]: Jeg takker statsråden for det svaret, det er vel en bekreftelse på det som selvfølgelig var et ledende spørsmål, det var jo hensikten med det.

SV ser selvfølgelig også at bompenger ikke skiller mellom fattig og rik. Det er et problem ved alle avgifter, og det rammer ikke minst partier på venstresida, som er opptatt av likhet og fordeling. Så vi er klar over dette.

Men over til den andre muligheten som ligger i teknologien, dette med veipricing, som også andre har vært inne på her. Vi er ikke helt sikker på at det er nødvendig å vente på at teknologien skal gjøre det mulig at alle kan skifte. Det kan være et pilotprosjekt, som kan la noen frivillige brukere få teste det ut som et alternativ til bompenger. Der kunne kanskje Tromsø egne seg bra. Å se hvordan det teknisk fungerer, behøver en ikke å ha enormt mange brukere til. Så jeg ber statsråden faktisk å vurdere nøye om ikke det er mulig med en delvis utprøving på enkelte brukere som melder seg frivillig til det.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:41:59]: Det som eg meiner knytt til Tromsø, er at dei er eigna som eit pilotprosjekt, med den geografiske tilnærminga som Tromsø har, der det er veldig avgrensa og veldig tydelege forskjellar i området, mellom der det bur veldig mange menneske, og der det bur ganske få. I dei andre byområda, eksempelvis i Sør-Noreg, er det meir grenseoverglidande på nettopp dette. Eg trur likevel at teknologien i dag knytt til vegprising ikkje er god nok. Me har ikkje internasjonale føringar som tyder på at me kan bruke dette i 2021 eller i 2022. Eg er opptatt av at når me skal gå i gang med dette, skal me vite at det vil fun-

gere og vil vere bra, nettopp fordi eg ønskjer å bruke det i framtida, og eg trur det er farleg dersom me går i gang utan heilt å vite konsekvensane.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Per-Willy Amundsen (FrP) [18:43:15]: Det er en selsom opplevelse å lytte til en debatt der medlemmene i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité konkurrerer med hverandre i å skryte av å være positiv til veipricing. Jeg registrerer at vi til og med har en statsråd som gjør det samme. Det viser bare hvor stort behov det er for Fremskrittspartiet i politikken, for å sørge for å få ned bompengene, sørge for å fjerne bompengene.

Så er det ikke sånn som Senterpartiet forsøker å gi inntrykk av når Mossleth har ordet, for det er en tilsniskelse. Fremskrittspartiet reduserte bompengandelen i prosjektene da vi bygde virkelig vei, da vi satt i regjering. Det er noe som har begynt å endre seg nå etter at vi gikk ut av regjering. Vi måtte være med på bompengefinansiering på en del prosjekter, dessverre, men det var fordi vi var bundet av en avtale i regjering. Senterpartiet stemmer jo for bompenger med vitende og vilje, selv når de er et opposisjonsparti. Det viser hvor mye man kan stole på Senterpartiet i denne saken. Senterpartiet i Tromsø er også varm tilhenger av bompenger.

Jeg vil utfordre representanten Nævra fra SV. Han kan ta seg en tur til Tromsø, f.eks. i januar, og legge ut på sykkelstur. Det kan bli en ganske morsom og kanskje ganske halsbrekkende opplevelse. Men hvis man virkelig tror at man i Troms, at man i Tromsø, og at alle de som reiser inn til Tromsø, skal kunne basere seg på noe annet enn privatbilen, da lever man i en alternativ virkelighet. For det et faktum at når du bor i Arktis, må du faktisk forholde deg til et annet klima og til helt andre avstander og forutsetninger for å befordre mennesker.

Jeg er ikke blant dem som mener at det i det hele tatt skal være et mål å redusere biltrafikken. Jeg ønsker at Tromsø by skal fortsette å vokse, det betyr også vekst i biltrafikk, og så får vi legge til rette for den infrastrukturen som er nødvendig for at Tromsø kan fortsette å vokse. Men da er det altså ikke sånn som man forsøker å gi inntrykk av, at man diskuterer Kvaløysforbindelsen. Ja, flott og fint, det, men det ligger altså nederst på prioriteringslisten av prosjektene som inngår i denne bypakken. Og vi vet hva som skjer med de prosjektene som står nederst på prioriteringslisten; de fjernes når ting blir prioritert. Det er bare å se på bypakken i en annen by i Troms, Harstad, og hva som skjedde der. Der måtte man fjerne prosjekt etter prosjekt på grunn av dårlig

økonomisk styring, noe som førte til at man ikke fikk på plass alt det man lovte.

Bård Hoksrud (FrP) [18:46:36]: Det har blitt sagt fra denne talerstolen at dette er et spleiselag Tromsø vil ha, og det skal ikke handle om å gjøre det vanskeligere. Men det er jo akkurat det det gjør. Det er de stakkarene som har dårlig økonomi og som er avhengige av bil, som får denne regningen og må betale den.

Gunnes ville gratulere Tromsø. Jeg vil kondolere til de stakkarene som skal betale denne regningen hver eneste dag fordi de er avhengige av bilen og blir pålagt en masse bompenger på prosjekter, mens de viktigste prosjektene for dem – for dem som skal bruke det – er de prosjektene som er nederst, og som man risikerer er de prosjektene som ryker ut av pakka. Det synes jeg er greit å ha med.

Og nå begynner jeg å bli litt lei av denne debatten når det gjelder Senterpartiet og bompenger. Jeg trodde at representanten fra Senterpartiet visste at det er vi i denne salen som fatter vedtak om de prosjektene som skal vedtas eller ikke vedtas når det gjelder bompenger. Det er altså ikke regjeringen. Regjeringen legger det fram, men det er Stortinget som fatter endelig vedtak. Senterpartiet har stemt for ca. 80 prosjekter i denne salen siden 2010. De har stemt for hvert eneste ett. Fremskrittspartiet har stemt imot ca. 40 av dem, fordi vi er imot bompenger. I tillegg til det fikk vi, da vi satt i regjering, i 2019 gjennomslag for å kutte bompengene med 1,4 mrd. kr. Vi kutter med 2 mrd. kr i år.

Vi har vært og fjernet og revet bomstasjoner som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV satte opp rett før vi kom i regjering. Jeg var selv i Alta og rev den bomstasjonen som de rød-grønne partiene vedtok før valget. Jeg var i Seljord og sa at her blir det ikke noen bomstasjon, som de rød-grønne hadde vedtatt rett før valget, og vi har vært og revet andre bomstasjoner som er satt opp av de rød-grønne partiene, og Senterpartiet hadde samferdselsministeren i åtte år.

Det er Senterpartiet som bløffer folk. Når man sier at man er imot bompenger, ja, da må man i hvert fall se hva man gjør i Stortinget, og så må man faktisk stå for det man gjør i Stortinget. Det gjør altså ikke Senterpartiet. Vi i Fremskrittspartiet klarte ikke å fjerne alle bomstasjonene da vi satt i regjering fordi vi måtte inngå noen kompromisser. Men vi har stemt imot når vi har sittet i opposisjon, og vi stemmer imot nå fordi vi mener at dette er en ufin måte å flå norske bilister på. – Unnskyld, jeg skal ikke si «flå», men det var det jeg mente og tenkte, president!

Det handler faktisk om vilje til å gjennomføre det man sier man vil. Da synes jeg Senterpartiet kan slutte å være uredelige – og være redelige fra denne talerstol.

Jon Gunnes (V) [18:49:37]: I tolv år har Trondheim hatt Miljøpakken, altså bymiljøavtale og byvekstavtale. Ved hvert lokalvalg sier Fremskrittspartiet at dette er en folkeavstemning på om vi vil ha bypakke eller ikke i Trondheim. For tolv år siden var Fremskrittspartiet på omtrent 10 pst. i Trondheim. Nå er de under 5 pst.

Presidenten: Presidenten minner om at det er Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark vi debatterer.

Arne Nævra (SV) [18:50:25]: På talerstolen her, fra representanter fra Fremskrittspartiet, snakkes det om «stakkars bilister». Det blir også sagt at representanten Nævra vet ikke hvordan det er å sykle i Tromsø midt på vinteren. Altså, jeg har vært i Tromsø mange ganger, halve hjertet mitt ligger nordpå. Jeg må si til representanten Amundsen at jeg har vært der i all slags vær, i alle slags årstider. Jeg vet hvordan det ser ut og hvordan det er i Tromsø. Det er klart, det er ikke snø i Tromsø hele året, bare for å ha sagt det. Så å nevne sykler går vel an.

Jeg vet, som sagt, at avgifter ikke skiller mellom rike og fattige. Det er ulempen med avgiftssystemet. Slik er det. Der setter jeg min lit til at vi faktisk kan legge inn noen parametre når det gjelder teknologi og veipricing. Der kan faktisk alle slags parametre legges inn hvis vi har vilje nok.

Så skal vi huske på – og det gjelder spesielt representanten Hoksrud; man må jo skjønne at heller ikke kollektiv er gratis – at vi betaler også penger for å komme inn til byen. Bare for å komme fra Lier og hit, på møtene her, betaler jeg over 1 500 kr i måneden. Vi må ta med oss disse tallene også, for den som kommer fra et stykke utenfor Tromsø og skal inn med bil. En skal betale ganske mye bompenger for å veie opp for 1 550 kr, tror jeg det er, bare fra Lier og hit inn, med kollektiv.

Det jeg hadde som en utfordring til Fremskrittspartiet, var egentlig om den var så taktisk klok, den holdningen som Fremskrittspartiet framfører. Én ting er at de ikke er miljøbevisste, det kan jeg for så vidt leve med. Jeg synes det er leit at de ikke tenker på klima, ikke tenker på natur, oppvoksende generasjoner og framtida. Jeg kan på et vis leve med det, for da har jeg en god motdebattant, og vi skiller oss godt i Stortinget og i komiteen.

Det jeg lurer på, er om Fremskrittspartiet har tenkt nøye gjennom om dette er taktisk klokt. 10 pst. oppslutning, er det 10 pst. som hater bompenger? Ja, kanskje er det det. Men er det så lurt for rekrutteringen av ungdom til Fremskrittspartiet? Det er jeg veldig i tvil om. Det vil i så fall, som sagt, være en merkelig rekruttering. Den måten å rekruttere ungdom på synes jeg er beklagelig.

Bård Hoksrud (FrP) [18:53:05]: Ja, det koster å bruke kollektivtransport, men det koster jammen meg å bruke bil også. I tillegg til at man betaler bilen når man kjøper den, er det selvfølgelig moms på den, og selvfølgelig

gelig er det veiavgifter, det er drivstoffavgifter, det er forsikringer, og det er bompenger, som Arne Nævra synes er fantastisk bra, men som jeg synes er en grusomt dårlig greie.

Det handler om at med alle de avgiftene bilistene faktisk betaler, er det et stort innhogg i økonomien til folk. Det handler om hva man sitter igjen med i lommeboken sin, og om hva man har til rådighet.

Så registrerer jeg at forskjellen på SV og Fremskrittspartiet er at han ønsker å sette taksameter i bilen, han ønsker å bruke mulighetene til å finne ut til enhver tid hvor folk er, slik at man kan avgiftsbelegge, litt avhengig av hvor man er, til enhver tid. Det synes jeg er en dårlig idé. Det handler også om personvern.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:54:17]: Det er nok heilt på slutten, kanskje på overtid, men eg skal veldig kort berre seie to ting. Det eine er at eg trur det som er viktigast for folk, er at systema fungerer, at infrastrukturen fungerer, at det ikkje er kø, at ein får eit tilbod som passar heilskapen og er bra. Eg synest dei eksempla representanten Gunnes kom med frå Trondheim, der ein ser at ein nettopp har greidd å leggje investeringar på eit nivå som gjer at bompengane ikkje har vore altfor høge, viser at det er skapt legitimitet for det.

Det andre poenget mitt er at i den nasjonale transportplanen me legg fram no, har me seinka bompengandelen. Det er ei nøktern faktaopplysning til debatten. Det er ikkje nødvendigvis fordi det var Framstegspartiet som la fram den førre NTP-en, men det er fordi eg ikkje er nokon motstandar av bompengar, eg trur det er det beste systemet me har i dag viss me skal ha ei ekstern finansiering. Men eg er opptatt av at me skal ha legitimitet for det. Me såg nokre debattar i 2019 der ein heldt på å miste den legitimiteten. Derfor meiner eg det er riktig å ta det med. Men så langt er det det beste systemet me har viss me ønskjer ei alternativ finansiering, og det legg eg merke til at store delar av denne salen sluttar seg til.

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

Per-Willy Amundsen (FrP) [18:56:00]: I motsetning til det statsråden sa i sitt innlegg, er hele poenget nettopp at det ikke er behov for denne alternative finansieringen. Det er ikke behov for å bruke bompenger, staten kan utmerket godt finansiere veiene vi trenger i dette landet. Det er veldig mange andre nasjoner som ikke har tusenvis av milliarder kroner på bok, og som klarer å gjøre det på en utmerket måte. Hele premisset om at det er nødvendig med bompenger, er faktisk feil. Det er fordi man har valgt å gjøre det, at det får de konsekvensene.

Jeg tegnet meg egentlig for å svare på bekymringen som representanten Nævra har for rekrutteringen til Fremskrittspartiet. Da kan jeg si at også ungdom i distriktene og i nord er opptatt av bil og at bil skal kunne brukes. Man tar faktisk sertifikat i Nord-Norge, kanskje i motsetning til i en del områder på Østlandet hvor det ikke er kult lenger. Men bilen er også ungdom opptatt av.

Hårek Elvenes (H) [18:57:24]: Jeg synes representanten Hoksrud i sitt appellerende innlegg til redelighet også burde vært litt redelig med tanke på hva konsekvensen av Fremskrittspartiets samferdselspolitikk ville ha vært på lang sikt. Det er hevet over enhver tvil at det aldri ville vært mulig å bygge ut så mange kilometer vei i dette landet uten bompenger, som man har klart med bompenger. Det inntektsbortfallet som riving av bompengestasjoner ville ha medført, ville selv Fremskrittspartiet på en overoptimistisk dag hatt store problemer med å finansiere.

Det slår meg at tidligere i dag diskuterte vi perspektivmeldingen, utsiktene for norsk økonomi. De forteller oss at vi har et oljefond som vil få mindre inntekter etter hvert. Statens muligheter til å hente penger fra fondet for å få statsbudsjettet til å gå i null, blir mindre, og formålene blir langt flere. Jeg skal ikke gå inn på de andre hovedkonklusjonene i den meldingen, men hvis man leser den, er det til ettertanke hvilke muligheter man har. Representanten Hoksrud bør også huske på at hver sjetten krone på statsbudsjettet i dag kommer fra oljefondet, så hvis oljefondet skal finansiere bortfallet av bompenger, vil fondet gå tomt på sikt.

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

Arne Nævra (SV) [18:59:13]: Ja, da må jeg være kort.

Først til representanten Amundsen: Jeg kjører en masse bil, og i mitt tidligere liv kjørte jeg Norge på langs opp og ned mange ganger. Det var nødvendig, jeg måtte ha bil. Jeg har bil fortsatt, vi har faktisk to biler, hvorav én elbil. Jeg bor også litt utpå landet. Jeg er klar over den situasjonen, og jeg skulle også si til representanten Hoksrud: SV elsker ikke bompenger, vi sier aldri det fra talerstolen. Vi vil ikke si det fra scenen heller; det er noen andre partier som har gjort det. Jeg elsker ikke bompenger, jeg ser på det som et nødvendig middel i bystrøk, det er den eneste grunnen.

Skal vi telle opp hvor mange milliarder hver og én her i salen har stemt for i bompenger, tror jeg kanskje SV kommer best ut – hvis man tenker på de enorme motorveitbyggingene som salen her har vært med på å finansiere, i stor grad med bompenger.

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

Bård Hoksrud (FrP) [19:00:24]: Jeg kan ikke dy meg etter at representanten Hårek Elvenes var på talerstolen her og pratet. Det handler om politisk vilje til å prioritere hva man vil prioritere. Og så kunne jeg bare nevnt det ene etter det andre som regjeringspartiene og representanten Elvenes gjerne vil bruke penger på, og som Fremskrittspartiet ikke ønsker å bruke penger på. Det handler om bistand, det handler om elektrifisering av sokkelen, det handler om andre klimatiltak som man mener er så viktig og bra. Oljefondet har økt med 1 000 mrd. kr på ett år under en pandemi, så det handler om politisk vilje til hva man vil. Infrastruktur handler om å investere for å kunne høste i framtiden og ha et godt næringsliv som får store muligheter etter infrastrukturbygging.

Og til Arne Nævra: Det skal bygges mye mer firefelts skikkelig vei, det liker Fremskrittspartiet. Da lukter det asfalt, og da får vi virkelig fart på infrastrukturen.

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

Sak nr. 5 [19:01:23]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering (Innst. 380 S (2020–2021), jf. Prop. 101 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten på følgende måte: 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) [19:02:17] (ordfører for saken): Nå håper jeg vi har gjort unna bompengedebatten i foregående sak, for nå er det en ny sak som omhandler bl.a. bompenger. Det kom en del gratulasjoner i foregående sak. Det kan hende det kommer i denne saken også, for prosjektet E10 Hålogalandsveien er et svært etterlenget tiltak. Og for meg, og mange andre, som har jobbet med denne saken i over 20 år og kanskje lenger enn det, er dette faktisk en gledens dag.

Jeg vil som saksordfører takke komiteen for et svært godt samarbeid i denne saken. Det er en samlet komité som ønsker å bygge denne veien. Jeg skrev i går at alle partier går inn for prosjektet, men jeg ser i dag at det stemmer ikke – MDG har varslet at de vil skrote prosjektet.

Det er heller ikke alle som er like begeistret fordi prosjektet er så stort, at det er et OPS-prosjekt, og at det skal delfinansieres med bompenger. Men prosjektet omfatter en del av transportforbindelsen i en viktig region, en region som omfatter flere småregioner – Lofoten, Vesterålen og Ofoten. Man skal knytte sammen disse regionene, man skal i tillegg knytte sammen to fylker – Troms og Nordland. Så E10 er en utrolig viktig næringstransportåre bl.a. også for fisketransport.

De som har kjørt den veien, vet at strekningen har dårlig geometri. Det er bratte stigninger og smal vei. Total kostnadsramme for prosjektet er beregnet til 9 250 mill. kr. Opplegget for utbygging og finansiering er behandlet av lokale myndigheter, som har gitt tilslutning og garantier.

Prosjektet vil føre til at E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn blir kortet inn med om lag 30 km, og reisetiden blir redusert med hele 39 minutter.

For Høyre er det viktig at prosjektet kommer raskt i gang, og vi mener OPS er en gunstig utbyggingsform. Statens vegvesen har gjennomført en omfattende markedsdialog og mener at Hålogalandsveien er et prosjekt som er attraktivt for flere aktører, også norske.

Endelig realiseres altså dette etterlengtede prosjektet, som også er veldig etterspurt lokalt, hvor lokale myndigheter har bedt oss om ikke å foreta utsettelse, men kjøre prosjektet slik det foreligger. Så nå er det bare å kjøre på.

Kirsti Leirtrø (A) [19:05:31]: Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt har vært med i flere NTP-er. Den lå også inne i Nasjonal transportplan 2014–2023, med oppstart i 2018.

Hele hensikten med prosjektet er å binde Hålogalandsregionen tettere sammen, både for næringslivet og befolkningen. Dette skal gjøres ved å bedre framkommeligheten og gi en vesentlig redusert reisetid. Strekningen blir kortet inn med om lag 3 mil, og reisetiden på strekningen blir redusert med om lag 39 minutter. Det er ganske mye tid.

Dette prosjektet er ganske mange år på overtid, og bruken av OPS som metode har hele veien fra regjeringens side vært brukt som et argument for å få raskere framdrift og få realisert prosjektet. Det kan vel nå sies at det er dokumentert at det slett ikke har gått raskere, og at det hadde vært fullt mulig å bruke tid på å dele opp dette prosjektet, slik anleggsbransjen har bedt om, for å

gi norsk entreprenørbransje like konkurransevilkår. Det finnes ikke så mange utredninger om OPS, men de som finnes, viser at det er fordyrende, og at det passer best i land som ikke har god økonomi, men som ønsker å få realisert et prosjekt. Nå bruker vi jo opp handlingsrommet til neste regjering og forlenger innkrevningstiden for bilistene.

Allikevel mener Arbeiderpartiet at det viktigste nå er å få realisert dette prosjektet. Befolkningen i regionen har ventet lenge nok.

Det nye veianlegget er kostnadsberegnet til 9,2 mrd. kr og skal delvis finansieres med bompenger. Byggetiden er forventet å være seks–sju år, og det OPS-selskapet som vinner kontrakten, forplikter seg til å drifte og vedlikeholde veianlegget i 25 år.

Den øvrige rammen er satt til hele 18,3 mrd. kr. Det som er spennende i tillegg, er at Statens vegvesen vil bruke prosjektet til strengere miljø- og klimakrav. Dette er noe som norsk entreprenørbransje har etterspurt lenge, og det er viktig at vi følger med det videre.

Per-Willy Amundsen (FrP) [19:08:40]: Jeg lyttet med undring på forrige innlegg, for det er altså direkte feil, det som sies. Dette er jo et prosjekt som har gått raskt. Dette har jo vært NM i norsk planlegging, for man gjennomførte statlig plan. Jeg var selv statssekretær i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og representanten Hoksrud var statssekretær i Samferdselsdepartementet da vi dro i gang planleggingen av Hålogalandsveien. Det har faktisk gått raskt, i hvert fall når man sammenligner med de fleste andre prosjekter vi har i Norge, så her burde Arbeiderpartiet forholde seg til fakta.

Ja, dette er et kjempeviktig prosjekt, et veldig flott prosjekt, som binder sammen byer i Hålogaland, som bygger infrastruktur, som vi ønsker, og som vi trenger, og som innbygger i Harstad ser jeg på dette som en stor glede. Dette er et kjempeviktig prosjekt, og jeg er veldig glad for at regjeringen klarte å få det fram til Stortinget. Dette er på mange måter en gledens dag.

Det er bare synd at man midt oppe i den store gleden – på et prosjekt som har et antatt omfang på 9,3 mrd. kr – likevel velger å benytte bompenger på prosjektet. Det tror jeg man kunne ha unngått, for de bompengene bidrar kun med 1,2 mrd. kr inn i prosjektet, så det er en relativt liten andel. Her kunne man latt være å bruke penger på å bygge opp den infrastrukturen som er nødvendig for å kreve inn disse bompengene – det alene koster 200 mill. kr – og så kunne man faktisk fått til denne utbyggingen uten å skattlegge bilistene mer. Så det er eneste skår i gleden, og det kommer Fremskrittspartiet til å være tydelig på; vi har eget forslag om dette.

Så ønsker jeg å vise til at det er også deler av prosjektet som burde ha vært utvidet. Det gjelder ikke minst på den veistrekningen som har høyest ÅDT, som er rv. 83. Der stopper man i Fauskevåg. Man burde jo ført veien helt inn til Harstad, i hvert fall helt inn til Bergseng, og så fått på plass den siste biten der. Det er noe som jeg ønsker at vi skal få til i forbindelse med Nasjonal transportplan. Men brorparten av den finansieringen som kommer til å skje gjennom disse bompengene, som etter mitt skjønn er unødvendig, kommer til å skje blant de bilistene som kjører på nettopp den veien, og de får altså ikke fullt så god uttelling som andre får.

Så dette er en gledens dag, men vi kunne ha unngått bompenger.

Jeg tar til slutt opp Fremskrittspartiets forslag til saken.

Presidenten: Da har representanten Per-Willy Amundsen tatt opp det forslaget han refererte til.

Siv Mossleth (Sp) [19:12:09]: Dette er en god dag på jobben. Jeg er glad, og det er også mange andre som har jobbet hardt for denne veien. Hålogalandsveien er en viktig brikke for å få viktige varer fra kyst til marked.

Hålogaland, som var det gamle begrepet, har en framtreddende plass i de gamle sagaene, mye mer enn forventet av et sted så langt mot nord, kan en lese. Nord-Norge ble tidlig bebodd. Noen av de eldste sporene av mennesker i Norge er funnet i Finnmark, og de eldste sporene av hustuffer er funnet på Træna i Nordland.

Fisken er viktig for Norge. Fisk er viktig i nord. For 10 000–11 000 år siden hadde folk båter i Nordland. Det er bevist gjennom helleristninger av en båt i Efjorden, trolig verdens eldste avbildning av en båt. Fisk og transport av fisk er så viktig for Nordland, Troms og Finnmark at disse fylkene har en uttalt strategi for utvikling av transportsystemer. Denne strategien heter «Fra kyst til marked».

Når vi nå er klare til å vedta gjennomføringen av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms, er det Hålogalandsveien vi snakker om. Det var samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa som dro i gang dette – Hålogalandsveien mellom Sortland bru og Snubba i Evenes. Hun var overtydelig på at dette var et prosjekt som var så økonomisk bærekraftig at det måtte planlegges og gjennomføres raskt. Reguleringsplanarbeidet ble gjennomført av staten, men valget til slutt – det vi har i dag – ble en noe forkortet trasé. Om lag ti år etter at KVVU-en ble lagt fram, er ennå ikke arbeidet påbegynt, men endelig, i dag, får vi finansieringsbeslutningen – eller den blir lagt fram i morgen. Og det er virkelig på tide. Folk og bedrifter i de fire regionene Ofoten, Sør-Troms, Lofoten og Vesterålen er glade i dag. Bompengene er bismaken, men det er

med Fremskrittspartiet i regjering man har lagt premisene for NTP-en som det nå styres etter. Samferdselsministeren var fra Fremskrittspartiet. Finansministeren var fra Fremskrittspartiet. Jeg skjønner at Fremskrittspartiet må snakke med høy utestemme når de prøver å ta avstand fra alt de har gjort i regjering. Det må gjøre skikkelig vondt å møte seg selv i døra gang etter gang på denne måten.

Senterpartiet viser til at norsk anleggsbransje i lengre tid har advart om at offentlige samferdselskontrakter stadig oftere rigges slik at norske bedrifter taper mot utenlandske selskap i anbudsrundene. For oss er det viktig at store infrastrukturprosjekter bidrar til økt norsk verdiskaping og økt norsk kompetanse.

Arne Nævra (SV) [19:15:26]: OPS er en underlig ordning.

Det var en gang en rik onkel som skulle bygge et hus. Han hadde mye kapital, men det meste var bundet opp i andre prosjekter, det var bundet opp i aksjer og eienedom. Han kunne lett få lån, han var dønn solid. Likevel valgte han, etter å ha spurt flere snekkere i området og fått en pris av en lokal snekker som han kjenner, om han kunne bygge huset for ham – etter hans egne tegninger, riktignok. Denne snekkeren skulle skaffe finansiering, bygge huset og ha vedlikeholdet på det i 25 år. Han skulle male og greier. Den rike onkelen skulle leie huset og bruke det. Et hus er et hus, sa han, det er det samme hvem som finansierer, bygger og maler dette huset. Han skrev kontrakt, ble glad for å slippe å låne penger sjøl eller selge noen av aksjene sine for å betale snekkeren. Han var glad helt til søsteren hans, som var revisor og veldig flink med tall, begynte å regne på avtalen han hadde inngått med snekkeren. Det viste seg å bli mye dyrere enn om han hadde lånt penger og eid huset sjøl. Men en kontrakt er en kontrakt, og en vei er en vei. Men alt skal betales.

Og dette er poenget. Det kan hende at det går raske- re å bygge, for det kan tas noen snarveier for de lokale myndighetene, kanskje, når veien skal bygges med en slik OPS-ordning, men blir det billigere? Det er tvilsomt. Det er det samme som TØI fant ut for en del år siden: Det er sjelden leasing er billigere enn kjøp. Hva er rentenivå- et? Hvem betaler for fortjenesten som skal være oppå dette? Alt belastes staten til slutt.

Norge er en slik rik onkel uansett hvordan man snur og vender på det. Vi har sjøl penger til investering og kompetanse for planlegging, bygging og drift. Alt nå har vi entreprenører som er i full sving, og det skapes konkurranse og rimeligere priser, som høyresida påberoper seg. Vi har jo det.

SV er en klar motstander av OPS-ideene, og vi er litt skremt over at det også kan få innpass på andre områder

i norsk samferdsel. Vi har sett ideer nær beslektet med dette for jernbaneprosjekter, som bekjent. SVs poeng er at dersom et prosjekt er interessant for private investorer, burde det også være det for det offentlige. Det er vel et naturlig spørsmål.

Så til Miljøpartiet De Grønnes løse forslag om isteden å bruke pengene til Nord-Norge-banen og si nei til dette prosjektet. Det er en besnærende tanke også for et miljøparti som SV, men vi må ha tilførselsveier også, og vi må tenke to ting samtidig, så vi vil stemme imot Miljøpartiet De Grønnes forslag.

Jon Gunnes (V) [19:18:45]: SV og Arbeiderpartiet er prinsipielt motstandere av OPS. Da tror jeg ikke de kjenner historien for hvorfor man bygger med OPS. Mitt eksempel er fra 25 år tilbake og gjelder veien mellom Klett og Orkanger i Trøndelag – den nordligste delen av E39. Det sto ikke på Nasjonal transportplan eller noe sånt, det var ingen nasjonale politikere som var interessert i å finansiere den veien. Da tok ordføreren i Orkdal kommune et initiativ. Vi må ha ny vei, sa han. Tilfeldigvis var den ordføreren fra Venstre, og samferdselsministeren var fra Venstre. Hva skjedde? Jo, man fikk et OPS-prosjekt, og den veien er gjennomført eksemplarisk med tanke på både bygging og vedlikehold. Ja, det er så bra at den samme entreprenøren fikk en ny kontrakt på 20 år. Han har den i dag også, og skal bygge etter tunneldirektivet, for det er mange tunneler på denne strekningen. De har engasjert ham for 20 nye år med en leieavtale. Det er bakgrunnen for at man velger OPS. Her er det også et lokalt initiativ som har ført til at man ønsker å bygge, men nasjonalt har man ikke fått den gode responsen på f.eks. mange av prosjektene vi skal ha i NTP. Da går man for private løsninger.

Jeg må si det er underlig at ikke det fortsatt skal være en form å jobbe etter i Norge, for det er de som tar belastningen. Vi må også se at det kanskje kan være besparelser på enkelte områder. Entreprenøren får en helhetlig utbygging, litt som Nye Veier har. Der engasjerer de en entreprenør i tidlig fase. Det gjør de også i et OPS. Man får ned prisen, man får byggeprosessen mye bedre, og i de lokale føringer har man en dialog med både grunneiere og kommunen som skal vedta de forskjellige planene. Ja, man går litt utenom de vanlige kutymene, men det tror jeg bare er litt sunt at vi faktisk prøver. Det er ikke så mange OPS-er vi har i Norge. Det er vel gjennomført seks-sju stykker nå, tror jeg, men jeg har ikke hørt om et eneste ett hvor bilister som bruker veien, er misfornøyd.

Per Espen Stoknes (MDG) [19:21:56]: Ja, utbyggingen av E10/rv. 85, også kalt Hålogalandsveien, er – sammen med Sørfoldtunnelene – en av de største investeringene i samferdsel i nord på veldig mange år.

Nærmere 20 mrd. kr planlegger regjeringen å bruke på de to veiprosjektene.

MDG er glad for at det kommer mye penger til samferdsel i nord. Men det er skuffende å se at enda en gang er det veiene, og ikke jernbanen, som stikker av med pengesekken i Nasjonal transportplan. Samlet sett begynner da hele NTPs satsing i nord i feil ende når man velger å prioritere Hålogalandsveien og Sørfoldtunnelene i stedet for Nord-Norge-banen. Dette er en av landets viktigste transportkorridorer for sjømat, men dessverre ser ikke regjeringen ut til å forstå at det er jernbanen og ikke store nye veier som er løsningen for framtidens energieffektive transport i nord.

Vi står overfor en formidabel oppgave med både å redusere klimagassutslipp og utslipp av mikroplast fra bildekk og samtidig å møte næringslivets behov for forutsigbar, miljøvennlig og kostnadseffektiv frakt av sjømat. Løsningen på det er da ikke å strø mange milliarder over enda flere veiprosjekter, men å bygge en moderne jernbane uten klimagassutslipp og få effektiv transport. En jernbane kan frakte fisken raskere og øke trafikksikkerheten på veiene ved å flytte gods over fra trailer til tog. Behovet for trygge og gode fylkesveier og riksveier i Nord-Norge er også stort, så la oss da heller starte i rett ende med å bruke pengene der de trengs mest, nemlig på å bygge moderne jernbane til Harstad og Tromsø og ta bedre vare på de veiene vi allerede har – før vi strør milliarder over nye gigantveiprosjekter, som ikke løser behovene for verken folk, næringsliv eller klima.

Med det legger jeg altså fram forslaget fra Miljøpartiet De Grønne.

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

Statsråd Knut Arild Hareide [19:24:16]: Det er ikkje kvar dag Samferdselsdepartementet legg fram saker for Stortinget med det omfanget dette prosjektet har. Berre utbyggingskostnadene for prosjektet er på over 9 mrd. kr, og dette er sannsynlegvis eitt av dei største vegprosjekta som er gjennomført i Nord-Noreg i moderne tid.

Den samla ramma for prosjektet, som òg inkluderer drift i heile OPS-perioden, er på 18,3 mrd. kr. Det viser òg at det ikkje berre er utbyggingskostnaden som er ein kostnad ved eit vegprosjekt.

Dette er svært mykje pengar, men eg meiner likevel at det er eit nødvendig prosjekt som vil gi betydelege gevinstar for trafikantane og næringslivet i regionen.

Regjeringas forslag om å gjennomføre dette prosjektet viser samtidig at regjeringa følgjer opp den betydelege satsinga på samferdsel i nordområda som me varsla i nordområdemeldinga.

Sjølve prosjektet omfattar utbygging av totalt 82 km tofeltsveg på 35 km ny veg i eksisterande trasé, 27 km tunnellar og 20 km veg i heilt ny trasé. I prosjektet inngår bl.a. tiltak for kollektivtrafikk, rasteplassar, ein døgnkvileplass, utfartsparkeringar, gang- og sykkelveg, samleveg for å avlaste vegnettet, tilkoplingar til eksisterande veg, nye kryssløysingar og sanering av private avkøyrslar.

E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt er ein del av eit viktig transportsamband mellom Lofoten, Vesterålen og E6. I tillegg omfattar prosjektet ei kort strekning av rv. 83 frå E10 inn mot Harstad. E10 er ei viktig næringstransportåre, bl.a. for transport av fisk. Dagens veg har dårleg geometri, bratte stigningar og smal veg. Delar av strekninga har òg redusert fartsgrense på grunn av randbusetnad. Det nye veganlegget vil føre til betydelege positive effektar for trafikantane som ferdist på strekninga. E10 frå Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn vil bli korta inn med om lag 30 km. Reisetida på strekninga blir dermed redusert med om lag 39 minutt.

Det har allereie vore ein debatt om OPS. Dette prosjektet er det tredje og siste av dei tre prosjekta regjeringa tidlegare har varsla Stortinget om skal gjennomførast som eit såkalla OPS, offentleg–privat samarbeid. Det har vore arbeid i fleire år med å førebu det aktuelle prosjektet for utlysing i marknaden, bl.a. gjennom eit veldig godt arbeid frå Statens vegvesen si side i god dialog med marknaden.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Åsunn Lyngedal (A) [19:27:31]: Det er ikke så langt unna nøyaktig ett år siden vi sto i denne salen sist, det var 19. mai i fjor, og snakket om den samme veien, fordi Arbeiderpartiet fremmet et forslag om at veien ikke skulle bygges som et OPS. Vi begrunnet det med samfunnsøkonomi. Det var kommet en rapport som regjeringen hadde bestilt 6. mai det året, som sa noe om at hvis så store kontrakter ble lagt ut av det offentlige, måtte man skjønne at det var liten sjanse for norske tilbydere å få dem.

Så ble vi møtt med at hvis vi fikk flertall for forslaget, kunne vi komme til å skyve prosjektet så langt ut i tid at det ble en del av neste NTP-behandling. Der står vi i dag – det ble en del av neste NTP-behandling på tross av at vi ikke fikk flertall for å dele opp anbudet. Hva er årsaken til at anbefalingen fra Statens vegvesen som kom i desember 2019, nå blir en del av NTP?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:28:35]: Eg står ved det svaret som eg ga i mai. Eg trur at det at prosjektet er ein del av neste NTP, er veldig bra. Det er jo prosjekt som er sette i gang. Ta Rogfast, som no er i gang: Det er ein del av neste NTP. E10, dette prosjektet, går me no i gang med. Mi bekymring ville nok ha vore at hadde me

da gått tilbake og ikkje gjennomført det som et OPS, vil le me ikkje stått i stortingssalen i dag og debattert dette prosjektet. Da ville me fått ei utsetjing. Det gjeld både OPS-prosjektet i det heile, for det var det planlagt som, og størrelsen på dei ulike prosjekta.

Eg har vore opptatt av – og eg synest eigentleg at representanten Amundsen på ein veldig god måte sa noko om det – hastigheita i dette prosjektet. Her har det blitt jobba hurtig og godt. Det er eit prosjekt som betyr veldig mykje for regionen, og eg er glad for den breie tilslutninga det får i Stortinget.

Åsunn Lyngedal (A) [19:29:36]: Takk for svaret. Jeg er veldig enig med deg i viktigheten av veien og har vært med som en del av Narvik-samfunnet og jobbet med det siden midten av 2000-tallet.

Så er jeg også enig i at man gjorde en kjempejobb med statlig plan, for her var det to fylkeskommuner og mange kommuner inne i bildet. Planleggingen gikk raskt. Men de som husker tilbake til sist vi behandlet NTP, i 2017, vil huske at det var mange fra daværende regjeringspartier – jeg skal ikke si at statsråden har noe ansvar for det – som var ute og sa at ikke bare skal vi planlegge denne veien fort, og vi skal ha den inn i Nasjonal transportplan, men vi skal faktisk starte byggingen av denne veien i 2018. Det var representanter i hvert fall fra Fremskrittspartiet og Høyre som sto fram i både Harstad Tidende, Fremover og Vesteråsavisene. Hva er årsaken til at man ikke klarte sin ambisjon om å starte byggingen i 2018?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:30:31]: Sjølv om regjeringa Solberg har dobla løyvingane på veg og snart har tredobla dei på jernbane, har me ikkje greidd alle prosjekta. Det er fordi me har hatt store kostnadsaukar, ikkje minst på jernbanesida. Men eg er glad for at me no kjem i gang med dette prosjektet, som er så viktig. Eg har òg lagt merke til representanten Lyngedal sitt engasjement for nettopp dette prosjektet. Eg tenkjer at dette har stor betydning. Det er ikkje ofte det er prosjekt i den størrelsesordenen i Nord-Noreg. Derfor vel eg å fokusere på det i dag. Samanlikna med mange andre prosjekt har dette prosjektet hatt ganske god framdrift òg når me ser dei siste fire-fem åra. Eg legg òg merke til den begeistringa prosjektet blir mottatt med i denne viktige delen av Noreg.

Ingjerd Schou hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Sverre Myrli (A) [19:31:35]: Hålogalandsvegen er et viktig regionalt prosjekt, og selv om vi har vært noe uenige om hvordan prosjektet skulle gjennomføres og organiseres, er vi i hvert fall enige om at prosjektet som

sådan er bra. Den type prosjekter skal bidra til å bygge sterkere bo- og arbeidsregioner. Her får en knyttet Sør-Troms, Ofoten, Lofoten og Vesterålen sammen i mye større grad.

Midt i området vi nå diskuterer, på Evenes, foretas det for tida store utbygginger som en følge av at Stortinget har bestemt at der skal det bygges framskutt base for de nye kampflyene våre. Selve utbyggingen av flystasjonen og alt som det fører med seg, gjør at det er stor aktivitet i området. Hålogalandsvegen skulle i utgangspunktet også ha løst trafikkutfordringer i Evenes, men prosjektet ble på et tidspunkt nedskalert. Og nå er vi da i den situasjonen at det såkalte flyplasskrysset på E10 inn til Evenes flyplass og flystasjon ikke er med i planen. Hvilke planer har statsråden for flyplasskrysset i Evenes?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:32:50]: Det er riktig at dette prosjektet òg har blitt nedskalert. Sjølv med ein størrelsesorden på 9 mrd. kr gjeld det fleire strekningar, både den som representanten Myrli her peiker på, og den som ein tidlegare representant har peikt på, vegen inn mot Harstad. Det er sånn at det er dette prosjektet som blir lagt til grunn for dette arbeidet.

Så vil det vere sånn at når me no går i gang med kontraktsforhandlingar, vil det vere moglegheit for å sjå på om me òg kan få til fleire ting. Men no er det denne proposisjonen, med dei føringane som ligg til grunn for Stortingets behandling, som blir lagt til grunn frå regjeringa si side.

Eg kan ikkje i dag gi nokon lovnad om at me kan utvida, men det er klart at gjennom at me no går inn i ein kontrakt, er det moglegheit for å sjå på ulike vurderingar. Eg deler representanten Sverre Myrli's bekymring for bl.a. krysset knytt til Evenes og dei trafikale utfordringane det vil kunne føre til.

Per-Willy Amundsen (FrP) [19:34:00]: I likhet med stort sett alle veiene i proposisjoner jeg leser som kommer om veier i Nord-Norge, er heller ikke denne veien samfunnsøkonomisk lønnsom. Det hadde jo, hvis man skal legge logikken til Finansdepartementet til grunn, sannsynligvis ikke vært samfunnsøkonomisk lønnsomt å ha veier i Nord-Norge i det hele tatt.

Men det er i hvert fall ingen tvil om at i regionen er det behov for denne veien, og for byene og for distriktene i Hålogaland-området er dette veldig, veldig viktig. Det er det som fører meg tilbake igjen til det som jeg var inne på i innlegget mitt, nemlig den siste biten inn, rv. 83 inn til Harstad fra Fauskevåg. Det er ikke store biten, men den er viktig nok, og det er her brorparten av trafikken foregår. Vil statsråden vurdere å se nærmere på om man – også utenom dette prosjektet, for det skal ikke forsinkes – kan komme inn med også den biten?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:35:01]: Eg har lyst til å svare representanten Amundsen på same måte som eg svarte representanten Myrli: No er det dette prosjektet som ligg til grunn. Men her skal me no inngå ein kontrakt, me har lagt fram ei kostnadsramme. Ligg me innanfor den, har me moglegheit til å gjere nettopp den typen vurderingar som representanten Amundsen her peikte på både i replikken no og i innlegget sitt. Eg meiner òg at det krysset som representanten Myrli peiker på, er ei utfordring, så det meiner eg me kan sjå på i dei viktige kontraktforhandlingane som Statens vegvesen no går inn i.

Så til det med samfunnsøkonomisk nytte. Da eg kom inn i departementet, fekk eg ein rapport frå dei underliggjande etatane på vegsida – i mars 2020. Da var det ingen prosjekt i Nord-Noreg. Da var det berre basert på samfunnsøkonomisk nytte. Det viser at me kan jo ikkje berre ha det som ein faktor. Det kan være éin faktor, men det kan ikkje vere den heilskapen me som politikarar ser på.

Siv Mossleth (Sp) [19:36:23]: Jeg vil vise til Stortingets vedtak nr. 463, fra 31. mars 2020:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige anbud innen vei, jernbane og farled utformes slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene, forutsatt at dette ikke medfører økte kostnader ved prosjektene, blant annet når det gjelder størrelse på kontraktene, og det må stilles krav til kunnskap om norske forhold, klima og topografi der dette er relevant for oppdraget, samt krav til norske lønns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlinger og egne ansatte på byggeplassen.»

Mitt spørsmål er: Hvordan vil regjeringa ta hensyn til dette vedtaket i dette prosjektet – altså Hålogalandsvegen?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:37:18]: I 2012 tok samferdselsminister Marit Arnstad eit initiativ. Ho reiste til Tyskland bl.a. for å få utanlandske entreprenørar til å sjå på den norske marknaden. Den gongen meinte ein at det var for mange norske entreprenørar – berre norske, og eg syntest eigentleg det var prisverdig det initiativet som Marit Arnstad tok. Av dei prosjekta me hadde i 2019, var det 19 av 21 prosjekt som gjekk til norske entreprenørar.

Eg er einig i at denne typen prosjekt, av denne storleiken, kan vere noko stort for mange norske aktørar, og me bør sjå på kva som er den riktige størrelsen å ha. Eg har lagt merke til at norske entreprenørar har bedt om større og større prosjekt, men no har det kome til ei grense der dei kanskje gir eit signal om at dei ønskjer noko mindre prosjekt. Det synest eg me skal lytte til.

Siv Mossleth (Sp) [19:38:19]: Dette er jo en veldig viktig sak. Norske bedrifter og norske arbeidsplasser har kommet i et veldig press i det senere, og selv om statsråden viser til antall prosjekter, viser det seg at de største prosjektene har gått – i større grad – til utenlandske aktører.

Ministeren kom jo med en historiefortelling, men sa ingenting om hvordan regjeringa vil ta hensyn til dette stortingsvedtaket i akkurat dette prosjektet. Og dette gjelder jo mer enn størrelse på kontraktene, det gjelder krav om kunnskap om norske forhold, klima, topografi, norske lønns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlinger. Så en spesifisering akkurat på det vedtaket i dette prosjektet hadde vært fint.

Statsråd Knut Arild Hareide [19:39:19]: Me er opne for å følge opp det stortingsvedtaket. Eg trur me alle er tente med at norske entreprenørar har moglegheit til å lykkast i den norske marknaden, og det gjer dei i dag. Så må me òg sjå på størrelsen. Det har vore ein av dei tinga som me er utfordra på, og som eg har sagt me er villige til å sjå på.

Så er eg heilt einig i det representanten Siv Mossleth peiker på, at det er ein heilskap i dette, det er kunnskap om den norske marknaden. Der ser me at norske entreprenørar gjer det veldig godt. Dei forstår og kjenner den norske marknaden. Men mitt poeng var òg å seie at eg trur me bør ha ein god kombinasjon av dette, først og fremst bør det vere norske entreprenørar som vinn fram, og det gjer dei. Men det ville òg vere, vil eg seie, litt stussleg dersom det ikkje var nokon utanlandske entreprenørar som såg på den norske marknaden. Det trur eg kan vere bra for både kompetanse og ein god heilskap. Men me er naturleg nok opptatt av at norske entreprenørar skal gjere det godt. Derfor har me følgd opp vedtaket, som er ein heilskap, og me ser òg på det som går på størrelsen på prosjekta, kva som er den riktige størrelsen.

Presidenten: Da er replikkordskiftet over.

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

Hårek Elvenes (H) [19:40:46]: Først vil jeg nesten anbefale representanten Stoknes fra Miljøpartiet De Grønne å ta seg en tur nordover. Han var inne på at en eventuell Nord-Norge-bane fra Harstad til Tromsø skulle være erstatning for denne veien, men de går altså i to vidt forskjellige geografiske områder, så det er en logisk brist i resonnementet, for å si det slik.

Som sortlending, som har kjørt veistrekningen fra Evenes til Sortland mange, mange ganger og tidvis med hjertet i halsen, er det en stor dag når Stortinget nå vedtar at denne veien skal bygges. Dette er den viktigste

samferdselsutbyggingen i Vesterålen-området siden bruene forsvant på 1970-tallet. Da er det kanskje greit å minne Fremskrittspartiet om at disse bruene i sin tid ble finansiert med bompenger, uten at befolkningen syntes at det var plagsomt.

Denne veien skal gå i Nord-Norges tetttest befolkede område. Regionene Ofoten og Sør-Troms, Lofoten og Vesterålen bindes tettere sammen. Dette er altså regioner med et levende landbruk. Norges største fiskerikommune ligger her, småindustri og en veldig høy handel. Sortland er mitt hjemsted, så det er jo litt fornøyet og jeg er stolt av å kunne si at dette stedet, som er region-senteret i Vesterålen, har høyest detaljomsetning per capita i Nord-Norge, og ligger på 14. plass i landet. Denne veien vil bety veldig mye for næringsutvikling og framkommelighet for folket som bor i området.

Så nevnte representanten Amundsen at ingen veier i Nord-Norge hadde blitt bygd hvis utelukkende samfunnsøkonomiske hensyn skulle legges til grunn. Det har nok representanten Amundsen rett i, men på dette punktet har regjeringen Solberg foretatt en kursendring, for det går tydelig fram av nordområdemeldingen at ikke bare samfunnsøkonomiske hensyn skal legges til grunn når veier skal bygges i Nord-Norge, og det er en av grunnene til at denne veien nå blir realisert.

Til frykten for OPS: Dette er ett av tre nye prosjekter som regjeringen går videre med som OPS-prosjekt. OPS-modellen har sine fordeler. Til representanten Nævra, angående denne plagsomme konkurransen som staten må forholde seg til gjennom OPS: Den samme konkurransen og de samme entreprenørene må jo også staten forholde seg til ved en tradisjonell utbygging der Statens vegvesen står som byggherre.

Åsunn Lyngedal (A) [19:44:09]: Det er ingen tvil om at Europavei 10 er veldig viktig, og jeg er utrolig glad for at vi i morgen skal få være med og vedta finansieringen av denne viktige delen av E10. Vi bruker å være uenige om mye i Nord-Norge, men én ting har vi faktisk ønsket oss siden starten av år 2000, og det er en ordentlig europavei, for vi har ennå ikke det.

Jeg kan, i likhet med forrige taler, slutte meg til at det å tro at vi skal klare oss helt uten å ha ordentlige europaveier i Nord-Norge, men bare ha tog, blir en illusjon. Jeg kjørte denne veien senest for en uke siden. Det er med hjertet i halsen man møter fisketransportene på denne veien, fordi den er så smal, fordi den er så svingete og ikke er bygd for den transporten vi har i dag.

Det er ingen som låner billigere enn den norske stat. Hvorfor skal vi be et privat selskap låne penger for å bygge en vei, betale dem for lånet i 25 år og betale for driftingen? Brøytebilen skal løfte plogen når den kommer til denne strekningen, kjøre over, ikke drifte, ikke strø ak-

kurat denne strekningen, men sette ned plogen igjen når den kommer til Lofastkrysset. Arbeiderpartiet har hele tiden ment at OPS er en meningsløs måte å prøve å spare penger på, og når de blir så store som dette, får de et tilleggsproblem. De blir samfunnsøkonomisk mest sannsynlig veldig ulønnsomme fordi hovedkontrakten går ut av landet. Og det er øverst i næringskjeden den beste fortjenesten ligger. Det er ikke sikkert at det var så samfunnsøkonomisk ulønnsomt mellom Klett og Orkanger, som var en kortere strekning og ikke et så dyrt prosjekt. Det var det ikke nødvendigvis på rv. 3 heller, som vi har bygd ut som OPS. Her er jeg redd det ikke blir veldig lønnsomt for Norge. Men jeg håper at det kommer nok tilbydere til et veldig stort prosjekt langt oppe i nord – «in the Arctic», som vi bruker å si. Jeg håper at det ikke skremmer tilbydere fra dette prosjektet.

Når det gjelder veibygging og hvilken regjering, er det sånn at i 2013 ble det vedtatt en NTP i denne salen, og den regjeringen Solberg som kom etterpå, har fått gleden av å oppfylle og gjøre ferdig E6 på Helgeland, bygge ferdig Hålogalandsbrua, som for øvrig var samfunnsøkonomisk lønnsom. Det fins samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter også i Nord-Norge. Jeg tror ikke denne regjeringen har klart å starte opp et eneste veiprojekt i Nord-Norge som ikke lå i NTP i 2013. Det måtte være Kvænangsfjellet, som nå er overlevert til Nye Veier, som det første i Nord-Norge.

Siv Mossleth (Sp) [19:47:22]: Det løse forslaget fra Miljøpartiet De Grønne om å omdisponere de statlige midlene fra Hålogalandsveien til Nord-Norge-banen er et sjokkforslag. Dette forslaget viser jo ingen kunnskap om og forståelse for hvordan sjømattransporten foregår. Jeg kan ikke tro at Miljøpartiet De Grønne i Lofoten, i Vesterålen, i Ofoten, i Sør-Troms kan være enig med Miljøpartiet De Grønne på Stortinget i dag. Og om de er enige med Miljøpartiet De Grønne på Stortinget i dag, er de fullstendig på kollisjonskurs med folket og bedriftene i regionen. Jernbane i nord er viktig, men vi trenger uansett gode tverrgående forbindelser fra kysten til togene. Miljøpartiet De Grønne må ha mistet gangsynet helt når de leverte dette forslaget. Eller så kan det jo være at utfordringen er at de slett ikke skjønner transportutfordringene i Nord-Norge og ikke skjønner strategien «Fra kyst til marked» som de nordnorske fylkene har.

Helge Orten (H) [19:48:55] (komiteens leder): Dette er et fantastisk viktig prosjekt for en region – for å bygge regionen, for å bygge sammen en viktig del av en verdiskapende del av landet. Da må jeg si at jeg klarer å bli provosert over det forslaget Miljøpartiet De Grønne har lagt på bordet. Det å foreslå å skrote et så stort og viktig samferdselsprosjekt, veiprojekt, i denne landsdelen og

omprioritere pengene til en jernbane som ikke engang er ferdig utredet, oppfatter jeg rett og slett som useriøst. Jeg hadde håpet at representanten Stoknes kunne vært så pass at han satt gjennom hele debatten når han fremmet et slikt forslag, slik at vi hadde hatt muligheten til å debattere dette med Miljøpartiet De Grønne på en skikkelig måte.

Jeg tror dette viser med all tydelighet at Miljøpartiet De Grønne ikke er et parti for Distrikts-Norge. Det er et byparti, et parti som kun er opptatt av byproblematikk, storbyproblematikk, og ikke bryr seg om å bygge hele Norge.

Så til litt av den kritikken som har kommet fra flere her når det gjelder OPS. Offentlig-privat samarbeid har vist seg å være en god modell, både for å få gjennomført prosjekter raskere og for å få en sikkerhet for at vi greier å holde oss innenfor kostnadene og se investering, drift og vedlikehold i sammenheng. Det har betydd at vi har fått fram mye mer innovative, gode løsninger i investeringsfasen, fordi det er bra gjennom livsløpet til hele prosjektet. Gjennomføringsmodellen OPS inneholder veldig mange gode ting.

Hovedkritikken er knyttet til finansiering. Man må ta i betraktning at regjeringa her har lagt opp til et opplegg som betyr at en større del av investeringskostnaden blir betalt ut mye tidligere i forløpet, så den eventuelle differansen som måtte være til finanskostnader, har vesentlig mindre betydning nå enn den hadde i tidligere OPS-modeller. Jeg føler at kritikken knyttet til OPS er gitt på feilaktig grunnlag og på at en ikke på en skikkelig måte har satt seg inn i den innretningen som OPS-modellen vi kjører nå, har fått.

Så til bompenger. Dette prosjektet blir gjennomført helt i tråd med det som ligger i Nasjonal transportplan for 2018–2029, og er sånn sett helt i tråd med det som regjeringa la fram i 2017, og som Stortinget vedtok i 2017.

Til slutt en liten kommentar til det med samfunnsøkonomisk lønnsomhet som representanten Amundsen var inne på. Jeg tror det er greit å ta inn over seg at vi ikke greier å regne på all nytte i disse viktige prosjektene fordi samfunnsnyttene i veldig mange av samferdselsprosjektene og veiprosjektene i Norge er betydelig større enn vi klarer å kvantifisere.

Per-Willy Amundsen (FrP) [19:52:20]: Det siste er selvfølgelig helt riktig. Når man klarer å sammenligne det – at matpakkekjøring på Østlandet har like stor verdi som en stor trailer som går full av fisk, til enorme summer og inntekter til samfunnet – er det jo klart, da blir disse regnestykkene feil. Men det er det som er problemet, og da bør man kanskje gjøre noe med det.

Opprinnelig sa jeg ikke noe særlig om dette famøse forslaget fra Miljøpartiet De Grønne, men det viser jo til

fulle hvor distriktsfiendtlig dette partiet er. Det viser med all tydelighet at Miljøpartiet De Grønne er et parti for dem som bor innenfor Ring 1 i Oslo – og stort sett ingen andre deler av landet. Jeg er også sterk tilhenger av Nord-Norge-banen, men å bruke dette prosjektet for å finansiere Nord-Norge-banen, som for øvrig heller ikke er ferdig utredet, så sier det seg selv at man ikke kan ta det på alvor. Men det er distriktsfiendtlig, og det ville heller ikke ha tjent de samme fiskeriinteressene, som flere har vært inne på. Meg bekjent har man hittil regnet på en sidearm til Harstad. Det ville ikke hatt noen videre virkning ut i Vesterålen og Lofoten.

Jeg må også få lov å tillate meg å korrigere disse påstandene som særlig Arbeiderpartiet og Senterpartiet kommer med, når noen liksom prøver å ta æren for prosjektet. Det er jo, med all respekt å melde, feil. Det har stått mange flotte ting i NTP-er som er blitt vedtatt av de rød-grønne, men det betyr ikke at det ble realisert av den grunn. Nasjonal transportplan under de rød-grønne var vel mest det jeg vil kalle et festskriv uten noen forpliktelser, for man fulgte aldri opp i budsjettene. Etter regjeringsskiftet doblet man bevilgningene til vei, og man tok faktisk på alvor de tingene som står i Nasjonal transportplan. Så den argumentasjonen holder virkelig ikke.

Men jeg registrerer at det er mange som ønsker å ta æren for dette viktige vedtaket som vi kommer til å fatte. Det er kanskje bare av det gode, da får vi et bredt flertall i Stortinget – minus Miljøpartiet De Grønne, selvfølgelig – men dette er altså et prosjekt som blir gjennomført fordi man hadde en veldig rask planprosess. Syv kommuner er involvert i dette prosjektet. Det er klart, skulle man kjøre normal prosjektbehandling i alle disse kommunestyrene, hadde dette tatt vesentlig lengre tid. Statlig plan, dette første samferdselsprosjektet, brukt i nyere tid, det ga resultater, og det bør gi mersmak.

Og så er jeg ikke med på denne ideologiske debatten om OPS. Jeg trodde vi var kommet videre.

Kirsti Leirtrø (A) [19:55:37]: Først og fremst til representanten Amundsen: Fremskrittspartiet har doblet sitt forslag til samferdselsbudsjett fra 2013 til 2021, på lik linje med Arbeiderpartiet. Det er ingen forskjell på det. Det er en økning. Fremskrittspartiet var 21 mrd. kr etter sin egen NTP det siste året de gikk av, så å snakke om å levere på NTP skal de holde seg for gode til.

Jeg har lyst til å si litt om OPS. Jeg tror alle partier ønsker å få mest mulig vei for pengene, og jeg tror det er viktig å ha kunnskap om konsekvensene av OPS. Representanten Gunnes brukte E39 i Trøndelag som eksempel. Den utredningen jeg har sett om det, sier at det kostet mellom 800 mill. kr og 1 mrd. kr mer med OPS på det

prosjektet enn det ville ha gjort om en hadde finansiert det over statsbudsjettet.

En annen problemstilling en ser, særskilt i Trøndelag, er at driftskontraktene øker noe voldsomt. Fra Dovre til Majavatn er det klattvis Statens vegvesen og Nye Veier som skal drive med driftskontrakter. Kostnadene på statsbudsjettet for i år er økt med 72 pst. Så det er vesentlig at vi forsøker å få mer igjen for de pengene vi bruker. Det er jo ikke så rart at OPS blir dyrere. En som skal låne penger privat, vil måtte levere med større risiko, og på prosjektet i Trøndelag var rentekostnadene mellom 3 og 5 pst. høyere enn staten ville hatt med en bompengegaranti.

Like før ble det bygd en ny vei fra Trondheim til Stjørdal. Folk er like fornøyd med den som de er med OPS-prosjektet. Det koster 29 mill. kr årlig å drifte den veien på tre mil, og det blir ganske dyrt etter hvert.

Jonny Finstad (H) [19:58:24]: Det er en ære for meg å få lov til å være saksordfører for denne saken, det må jeg få lov å si. Hvis noen hadde fortalt meg det for 20 år siden, da jeg var i det første møtet om denne saken, tror jeg at jeg hadde sagt de var tullete – jeg beklager ordbruken, president!

Det er en litt historisk dag for oss som kommer fra denne regionen. Det er en viktig sak for innbyggerne og næringslivet i regionen, og jeg synes det har vært en god debatt her i dag. Jeg synes også debatten har vært litt som forventet. Det er ulik ideologisk tilnærming, det må vi akseptere, men jeg hadde ikke trodd at noe parti kom til ikke å ville bygge denne veien. Æ vart forfærd, for å si det på godt nordnorsk, da Miljøpartiet De Grønnes representant Stoknes var oppe på talerstolen her og begrunnet hvorfor Miljøpartiet De Grønne foreslår å overføre disse pengene til Nord-Norge-banen. Hovedbegrunnelsen var at Nord-Norge-banen kommer til å bli den viktigste transportkorridoren for fisk. Jeg tror kanskje ikke Miljøpartiet De Grønne har tenkt over at Hålogalandsveien og Europavei 10 er øst-vest-forbindelsen i Nord-Norge og kanskje den veien som det fraktes mest fisk på i hele Norge.

SVs representant Nævra sa at det var en besnærende tanke, men at de ikke kom til å støtte forslaget. Han hadde en god begrunnelse – at tilførselsveier ut til Nord-Norge-banen må til. Og det er nettopp det som er så viktig med Hålogalandsveien og alle andre tilførselsveier. Enten det er fylkeskommunal vei, europavei eller riksvei, må det være gode tilførselsveier. Det vi ber om, er å få gule midtstriper. Vi ønsker oss ikke motorveier. Miljøpartiet De Grønne ønsker å skrote motorveiene, men vi ønsker bare rett og slett en god vei.

Så til Miljøparti De Grønne har jeg lyst til å gjenta det flere har sagt her oppe på talerstolen: Er det dette vi kan forvente av Miljøpartiet De Grønne i framtiden? Vet

ikke Miljøpartiet De Grønne at folk i nord stort sett bor på kysten og fortjener en tilførselsvei til en eventuell framtidig Nord-Norge-bane? Jeg synes det er litt dumt for debatten om Nord-Norge-banen at vei og tog settes opp mot hverandre, for det er akkurat det mange frykter i nord når det gjelder Nord-Norge-banen. Så særlig takkisk synes jeg ikke det er.

Hårek Elvenes (H) [20:01:36]: Representanten Mossleth fra Senterpartiet sa at Miljøpartiet De Grønne hadde mistet gangsynet. Ja, jeg er enig med representanten, men i tillegg til at de har mistet gangsynet, har de mistet kompassretningen. Det har flere talere vært inne på. Nord-Norge-banen og den veien vi diskuterer nå, går jo i vidt forskjellige himmelretninger.

Miljøpartiet De Grønne har i dag, gjennom denne debatten og gjennom oppslaget i VG, vist en skremmende mangel på forståelse for og kunnskap om hva hverdagslivet i Distrikts-Norge krever. Store deler av Norges befolkning er faktisk avhengige av bilen som framkomstmiddel, enten for personlig transport eller i næringsøyemed. Faktum er at når det gjelder denne veien, jubler folket i Vesterålen i dag. Dette er et folk fylt av pågangsmot i en region som har et relativt lite innslag av offentlige arbeidsplasser, i hvert fall statlige arbeidsplasser. Det er det private næringslivet – fiskeriet, småindustrien og en levedyktig handel – som er grunnlaget for bosetting i denne regionen, og det er klart at denne veien vil ha kjempestor betydning for fortsatt å kunne skape vekst og bosetting i dette så flotte området.

Jeg tror ikke vi skal være så redde for denne OPS-modellen. Hva gjelder muligheten for lokale entreprenører til å få oppdrag, vil den absolutt være til stede. Når 27 kilometer tunnel skal sprenges, er det ganske mye masse som skal flyttes, og det er ganske mye masse som skal flyttes i veiens øvrige trasé. Da kreves det underentreprenører, og er det noe dette området har nok av hva gjelder kvalifisert kompetanse, er det entreprenører som kan gå inn som underentreprenører, enten de er rekruttert fra Ofoten, Sør-Troms, Vesterålen eller Lofoten.

Til slutt: Vi må huske på at reisetiden fra Evenes til Sortland er ca. 2 timer. Med denne veien vil reisetiden reduseres med 40 minutter. Det er en voldsom reisereduksjon på en så pass «kort» avstand.

Om ikke flagget går til topps i vårt område på denne dagen, går i hvert fall flagget til topps i Vesterålen. Dette er et sårt etterlengtet prosjekt som folket er meget takknemlige for å få.

Åsunn Lyngedal (A) [20:04:36]: Jeg har lyst til å slutte meg til det meste av det foregående representant sa, bortsett fra det med OPS. Vesterålen er en helt fantastisk region, og på denne veien skal det kjøres skrei fra Myre og laks fra Hadsel. Dette er en av de aller viktig-

ste regionene, og det er en produktiv og flott region vi snakker om.

Det var representanten Amundsen som fikk meg til å ta ordet igjen, og det handler om Nasjonal transportplan. Vi har drevet med Nasjonal transportplan siden år 2000 i Norge, og det som har vært så fint med de planene, har vært at man kunne stole på at det som sto der, ble oppfylt i budsjettene, og det ble bygd. Stort sett har det vært sånn. Jeg tror Amundsen kommer til å måtte innse at den planen han var med på å legge fram fra regjeringen i 2017, klarer man for første gang ikke å oppfylle. Det er synd for tilliten til NTP og for tilliten til transportplanlegging i Norge.

Jeg er ikke redd for OPS. Jeg bare tenker at det er litt som å ta opp forbrukslån. Én ting er at man må låne dyrt fordi man må betale den private som skal ha sitt påslag på sitt lån. Det andre er driftskontraktene som representanten Leirtrø var inne på – man har én å forhandle med. Det kommer endring i drift av en vei i løpet av 25 år. Det ville ikke vært en forretningsdrivende man hadde på den andre siden av bordet hvis de ikke benyttet muligheten til å ta seg godt betalt når det blir endringer i driftingen av en vei.

Ja, det er veldig mange flinke entreprenører i Vesterålen og i Nord-Norge som helhet. Men det er øverst i kontraktskjeden fortjenesten er størst. Der burde det ligget et norsk firma. Det handler faktisk også litt om demokrati og det å binde opp handlingsrom for framtiden. Nå vet vi at vi skal betale på dette i 25 år.

Jeg var i mitt forrige innlegg kritisk til at regjeringen har klart å starte veldig få nye veiprosjekter i Nord-Norge, om noen. Jeg kommer bare på Kvænangs fjellet. Ellers fikk de de viktige prosjektene i nord som en gavepakke i NTP i 2013. Det betyr at dette er veldig, veldig etterlenget. Og jeg har lyst til å berømme at det i hvert fall i den NTP-en som nå skal behandles, denne våren, ligger flere veldig viktige prosjekter for Nord-Norge, særlig på europaveiene våre, som jeg tror man bare må erkjenne at må ha en bedre standard.

Bård Hoksrud (FrP) [20:07:27]: Til foregående taler: Det var i hvert fall en gavepakke på skikkelig avbetaling, for det var noen andre som måtte fikse pengene, og det var regjeringen som overtok, hvor Fremskrittspartiet satte i gang flere av de prosjektene som foregående representant var oppe og pratet om.

Det som er rart i denne debatten, er at man er så opptatt av hvilken type modell man bruker. Det man burde være opptatt av, er hvordan man skal sørge for å få mest mulig vei for de pengene vi skal bruke, ikke hva modellen heter, eller hvilken modell man velger.

Hvis man skal være litt ærlig og redelig her, tror jeg man kan se at OPS har funket bra noen steder, og jeg tror

man skal være ærlig og si at det kanskje ikke var like smart noen andre steder. Det tror jeg er mye mer realt i en sånn type debatt enn å prøve å si at det ene er dritt, eller at det andre er dårlig. For det er ikke sånn. Det finnes eksempler på at begge deler funker, og ikke.

Fremskrittspartiet er ikke opptatt av at man ideologisk sett skal velge den eller den modellen. Vi er faktisk opptatt av at vi skal bygge veien raskest mulig og billigst mulig og få mest mulig vei for pengene, og da spiller det egentlig ikke så stor rolle om det er det ene eller det andre. Men det er et poeng, som vi var enige om at vi var opptatt av, å sikre at norske entreprenører skulle få lov til å være med og konkurrere. Det var en liten utfordring med denne saken. Men den var kommet for langt, og det ble sånn det ble. Da tror jeg vi alle skal være glad for at vi nå fatter vedtak i Stortinget. Nå blir veien bygd.

Det er også litt sånn – uten at vi skal starte en ny bompengedebatt og bruke mange, mange innlegg på det – at det ville vært et enda mer samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt hvis man hadde droppet bompengene og finansiert det fullt ut med statlige midler i stedet. Det er det jeg gjerne ville.

Så til representanten Lyngedal: Når man sier at den nye NTP-en ikke følger opp alle prosjektene, tror jeg man skal være litt redelig der også. Under den siste rød-grønne var det mange prosjekter som ikke ble gjennomført, og det var veldig mange prosjekter som ble overført til den nye regjeringen for levering. Det er heller ikke så rart at jeg er litt grå i huet, for noe av det første jeg måtte gjøre, var å ta en ekstraregning i Buskerud på E134 Damåsen–Saggrenda, for der var det store overskridelser den forrige regjeringen kom med, som de ikke hadde finansiert. Det er klart at når man da er imot bompenger, blir det en utfordring å finne flere statlige penger og riste dem ut av de andre partiene i regjering. Men det ble i hvert fall mindre bompenger, og det ble et bedre prosjekt, og det var mer som man ville ha det. Så jeg tror at man bør være litt redelig. For E134 Gvammen–Århus var det heller ikke penger inne, men det var vedtatt. Det var altså samferdselsministeren fra Fremskrittspartiet som måtte finne pengene for å gjennomføre prosjektet, som ble ferdig for ikke så lenge siden.

Arne Nævra (SV) [20:10:44]: Jeg var egentlig på vei hjem, men så fikk jeg høre dette fra tv-overføringen, og tenkte at nei, det kan jeg ikke la stå, at hovedinnlegget mitt bare handlet om OPS. Jeg synes det var et bra innlegg fra Hoksrud denne gangen. Han etterlyste litt ærlighet i samferdselspolitikken. Jeg vil si i hele politikken, og det har jeg etterlyst mange ganger. Så det var et bra innlegg hvis vi ser bort fra bompengedelen av det.

Jeg har lyst til å si at jeg håper vi nå gjennom SVs syn i denne saken slipper å høre gang etter gang at SV er for

jernbane og imot all vei. Jeg sier det igjen: Jeg håper jeg slipper å høre at SV er imot veier og bare for jernbane i bystrøk. Det er feil, det er feil, og så er det feil igjen. Vi stemmer for alle veier i distriktene som det er behov for. Gå gjennom alle saker, vil jeg si, så ser man det.

Jeg er ikke i tvil om at denne veien er helt avgjørende viktig. Dette har vært kjempet for i lang tid, og jeg synes det er synd at kollegaene i slektskapet Miljøpartiet De Grønne kommer med et slikt forslag. Jeg synes det er direkte dumt, for jeg tror heller ikke de tjener på det.

Nord-Norge-banen må betraktes som et eget prosjekt, med egen finansiering, og jeg tror vi skal være obs på at det trenger så spesiell finansiering at vi må være villige til å se på andre statlige finansieringsformer. Dette har jeg sagt noen ganger fra talerstolen, og det kan hende noen av partiene kan møtes rundt det.

Men i alle fall: Jeg vil gjenta det mantraet som jeg ofte har sagt her fra talerstolen, og det er at vi skal bygge langt og trygt, ikke bredt og dyrt. Men hvis regjeringspartiene, og kanskje også flertallet her i salen, tror de skal få med meg på de veibyggingene jeg virkelig er imot, tar de fullstendig feil. Tør jeg nevne – og jeg ser på representanten Orten – Møreaksen, Rogfast, Hordfast osv.? Jeg gjør det allikevel. Jeg hadde ikke behovd å gjøre det, men det er direkte galskap å gå inn for sånne prosjekter. Tenk hvor mange distriktsveier vi kunne bygd for de midlene. Tenk bare gjennom det. Da snakker vi om ganske mange hålogalandsveier i distriktene.

Helge Orten (H) [20:13:30]: Jeg skal la være å følge det oppspillet som representanten Nævra hadde her på slutten, for da forlenger vi debatten enda mer, og det skal jeg ikke gjøre. Jeg bare registrerer at representanten Nævra og SV er for veiene, bare de er smale nok.

Jeg har lyst til å knytte et par kommentarer til det som er sagt om OPS-modellen for det blir gjentatt til stadighet, og jeg føler at mye av kritikken av OPS-modellene er forankret i den gamle måten å gjøre det på. Man tar det ikke inn over seg, og når man drar en parallell opp mot forbrukslån, blir det ganske tullete, hvis det er lov å si. Vi må jo ta i betraktning at vi har lagt om OPS-modellen, nettopp for å redusere den ulempen som måtte være i eventuelle forskjeller i finansieringskostnader. Det betyr at en større del av investeringsbeløpet betales ut tidlig, når prosjektet er ferdig, som gjør at ulempen knyttet til eventuelle forskjellige finansieringskostnader er betydelig lavere enn det var i tidligere OPS-modeller. Det er en tilpasning som er gjort nettopp for å gjøre dette på en bedre måte. Så tar vi med oss alle fordelene knyttet til den gjennomføringsmodellen som OPS er, som handler om å se både investering, drift og vedlikehold i sammenheng, få mer innovative løsninger inn i dette og sørge for å bygge smartere og bedre.

Det vi ser, er at i det OPS-prosjektet vi faktisk har levert på og gjennomført, som åpnet i 2020, ble kostnadene lavere enn det som var forutsatt. Vi sparte, hvis jeg husker rett, én og en halv milliarder bare på det prosjektet. Så det lønner seg av og til å tørre å tenke nytt – det var hovedpoenget.

Så til det med oppfølging av Nasjonal transportplan, og der har representanten Hoksrud helt rett: Det har vært et gjennomgående problem i flere NTP-er oppover i tida at kostnadene knyttet til disse prosjektene fra de kommer inn i NTP til de kommer ut igjen som et ferdig prosjekt, ofte er 30–40 pst. høyere. Jeg tror ikke det finnes én NTP som har klart å levere på det ambisjonsnivået som ligger i Nasjonal transportplan, nettopp fordi man har hatt en kostnadsutvikling som har vært større enn det som ble lagt til grunn da NTP-en ble laget. Én av hovedgrunnene til at en også velger å gjennomføre en del reformer, sånn som vi har gjort de siste årene, er nettopp å få kontroll med kostnadsutviklingen, sørge for å tenke nytt, sørge for å tenke annerledes – porteføljestyring, Nye Veier – sørge for å jobbe på en annen måte – nettopp for å få mer igjen for hver krone vi bruker i samferdselssektoren, og på den måten sørge for at vi faktisk klarer å realisere det ambisjonsnivået som ligger der.

Så ligger det i sakens natur når man rullerer NTP hvert fjerde år, og man har en tiårs- eller tolvårshorisont, at prosjektene vil gå igjen fra rullering til rullering, til de er ferdigstilt. Det er en del av forutsigbarheten som ligger i NTP.

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

Åsunn Lyngedal (A) [20:16:51]: Det er et faktum at vi vedtar Nasjonal transportplan i et valgår. Jeg har sjelden tidligere hørt en representant beklage at han vant valget og dermed var den som skulle gjennomføre den nasjonale transportplanen vi vedtok i juni 2013. Hoksrud fikk muligheten til det også som statssekretær i Samferdselsdepartementet.

OPS kan kanskje bare sies å være en modell, men det er en dyr modell som gir dyr drift. Og selv om man kanskje ikke betaler så mye rente som tidligere, betaler man mer i rente enn det staten ellers må gjøre.

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

Siv Mossleth (Sp) [20:17:54]: Det er et ørlite sidespor, men jeg er nødt til å si dette til representanten Hoksrud. Jeg har lyst til å poengtere én ting. Representanten beklager seg over en overskridelse på en vei. Det

er selvsagt lite ønskelig, men jeg tror representanten Hoksrud har glemt noe: Representanten har glemt de enorme overskridelsene som har skjedd på jernbanen på Fremskrittspartiets vakt. Det har vært overskridelser så store, eksempelvis på Follobanen, at kostnadene til Hålogalandsveien som vi diskuterer i dag, nesten blir småpenger. Det har vært kaos og ingen kostnadskontroll, med samferdselsminister og finansminister fra Fremskrittspartiet, og kostnadene – regningen – er sendt til folk som ikke får realisert sine jernbaneprosjekter, f.eks. intercity, og det skyves til neste regjering.

Bård Hoksrud (FrP) [20:19:11]: Den siste var morsom, for jeg husker hvilken statsråd som la fram denne. I tolvte time kom Follobanen susende inn fra ingensteds, og jeg tror regningen var nede i 8 eller 12 mrd. kr første gang den ble fremmet i NTP. Det var nok noen andre som la fram kostnadsoverslag som var langt unna det som var de faktiske forholdene – fra de rød-grønne partiene.

Det var en artig tilnærming fra representanten Lyngedal for å prøve å bortforklare. Det handlet ikke om den NTP-en som ble vedtatt, som vi, når det gjelder penger, har overoppfyllt og nesten doblet. Det handlet om de prosjektene som de rød-grønne hadde åtte år på å gjennomføre, som de ikke gjennomførte. Det var altså prosjekter som ikke ble gjennomført. Det var en liste på 27 veiprosjekter, tror jeg, som ikke var gjennomført da de rød-grønne gikk av fordi de tapte valget.

Vi vet altså at vi kan få et rød-grønt flertall med Miljøpartiet De Grønne på vippen. Jeg tror dagens VG er klar og tydelig. De viser at hvis man er opptatt av vei, må man være livredd for det, for da risikerer man å få et Miljøpartiet De Grønne som har en ambisjon om å stoppe 36 viktige veiprosjekter over hele landet. I mitt fylke er det flere av veiprosjektene de nå tenker å skrote og stoppe opp, og der er i hvert fall ikke Fremskrittspartiet.

Jeg tenker også på motstanden som var blant de rød-grønne mot Nye Veier – et fantastisk bra selskap som leverer veier til helt andre kostnader enn man gjorde før, fordi man turte å tenke nytt. Under åtte år med rød-grønn regjering skjedde det altså ikke en ting når det gjaldt å tenke nytt og se andre måter å gjøre ting på for å spare penger.

Som sagt hadde det jo vært bra hvis man ikke hadde hatt bompenger i dette prosjektet. Da hadde det vært enda mer samfunnsøkonomisk lønnsomt. Da hadde vi kommet enda lenger. Men jeg skjønner jo at det er litt fånyttet å diskutere det i denne salen. Uansett er jeg glad for at prosjektet kommer. Det er et viktig prosjekt, og derfor er det egentlig grunn til å feire med flagget til topps i denne saken også. For alle dem som bruker denne veien og har tenkt å fortsette å bruke den, er dette viktig.

Men som sagt, for meg er ikke modellen det viktige. For meg er det faktisk at vi bygger, og at vi gjør det raskest mulig og billigst mulig til beste for dem som betaler, uansett om det er bompenger eller ikke, om det er skattebetalerne eller bilistene som betaler det. Og vi mener at vi bør ta det over det store budsjettet og kanskje bruke noe mer av oljeinntektene våre. For dette handler om å investere nå, og så kan vi høste i framtiden og ha et næringsliv som er enda mer konkurransedyktig. De konkurrerer hver eneste dag mot resten av verden om å være best i verden, og det er de, men de sier klart og tydelig: Gjør noe mer med infrastrukturen. Det er det aller viktigste for veldig mange av oss.

Presidenten: Presidenten tør nesten ikke si det, men den sist inntegnede er representanten Hårek Elvenes, som har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt. Han er den sist inntegnede – så langt.

Hårek Elvenes (H) [20:22:32]: Representanten Lyngedal glemte bevisst eller ubevisst et veldig viktig moment i sin OPS-betraktning. Det går på vedlikehold. Fordelen ved en OPS-kontrakt er at man får et forutsigbart vedlikehold. OPS-operatøren påtar seg å vedlikeholde denne veien til gitte standarder over en gitt tid. Det skal staten sette pris på, for vi vet jo at vedlikehold ofte blir en salderingspost på kommunale budsjetter. Vi ser det på kommunale bygninger – vedlikeholdet må tre til side når andre presserende behov skal gå foran – og vi ser det også i staten på veivedlikeholdet. Det er en veldig stor styrke ved OPS-kontrakten at vi klarer å få et forutsigbart vedlikehold og dermed opprettholde standarden på veien over 20 år.

Presidenten: Representanten Per-Willy Amundsen har hatt ordet to ganger tidligere og får også ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Per-Willy Amundsen (FrP) [20:23:44]: Det var nesten så jeg ikke turte å tegne meg til en siste merknad da jeg hørte presidentens ord, men jeg skal være rask.

Dette er ikke den store debatten om OPS, hvor man fyker sammen og kjemper i en ideologidebatt. Det burde heller ikke være debatten som handler om Miljøpartiet De Grønne og deres distriktsfiendtlighet. Det som er viktig i hvert fall for meg og for dem som bor i Harstad, i Lofoten, i Vesterålen, på Andøya, og som bruker denne veien ofte, og det gjelder også meg selv, er at dette er en gledens dag. Vi kunne ha gjort den enda bedre hvis vi hadde unngått bompengene. Men det er bare én ting å si: Gratulerer, Hålogaland! Denne dagen er god.

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

Sak nr. 6 [20:24:49]

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjektet fv. 359 Kaste-Stoadalen i Nome kommune i Vestfold og Telemark fylkeskommune (Innst. 374 S (2020–2021), jf. Prop. 183 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) [20:25:42] (ordfører for saka): Fyrst vil eg få takke komiteen for eit godt samarbeid om denne proposisjonen og for vilje frå komiteen til å ha ei forholdsvis rask behandling av saka.

Komiteen er i merknadene sine samstemd om at dette er eit viktig prosjekt som vil bety mykje for mange av innbyggjarane i kommunen, men når det gjeld finansiering, vil eg tru at Framstegspartiet vil gjere greie for sitt syn i saka.

I tillegg er det to språklege korreksjonar. Det eine er at det står Nome kommune i Vestfold og Telemark fylkeskommune. Det skal vere Nome kommune i Vestfold og Telemark fylke. Så står det at Nome kommune behandla saka i møte i bystyret. I Nome er det ikkje bystyre, det er kommunestyre. Så er det sagt.

Dette er ein gledas dag for mange i Nome kommune i Vestfold og Telemark fylke og ein historisk dag, for i dag behandlar me altså ein svært etterlengta og etterspurd proposisjon, som omhandlar eit prosjekt som lokalbefolkninga og politikarar i fylket har stridd med i mange tiår. Prosjekt fv. 359 Kaste-Stoadalen i Nome kommune omfattar bygging av 2,9 kilometer fylkesveg i ny trasé. Slik vegen er no gjennom Stoadalen, står han fram som svingete, smal og med låg trafikktryggleik, og han er lite skikكا til ferdsel for mjuke trafikantar. Delar av vegstrekninga ligg tett opp til verneverdige bustadområde, og framkomelegheita for tunge køyretøy er svært redusert. Ny veg vil gå utanfor Lanna-området og vil betre forholda for bebuarar, for mjuke trafikantar og for gjennomgangstrafikken. Kostnadene til prosjektet er rekna til 313,7 mill. kr, og finansieringa er basert på at Vestfold og Telemark fylkeskommune bidreg med 178,4 mill. kr. Alt dette er rekna om til 2020-kroner. Det utgjør 56,9 pst. av kostnadene, og resten, 43,1 pst., blir finansiert av 135,3 mill. kr i bompengar. Det blir lagt opp

til bompengeinnkreving i begge retningar og 25 kr i takstgruppe 1 og 50 kr i takstgruppe 2. Det blir lagt opp til anleggsstart i løpet av dette året, med ferdigstilling i 2023.

Saka er behandla i kommunestyret i Nome 5. desember 2019 og i Telemark fylkeskommune 12. desember 2019 og seinare stadfesta, i tråd med Statens vegvesens tilråding, av Vestfold og Telemark fylkesting 1. september 2020.

Til slutt er det berre å ønske utbyggjaren lykke til med vidare arbeid og gratulere med at mange års arbeid har ført fram, og at prosjektet endeleg blir realisert.

Bård Hoksrud (FrP) [20:28:38]: Jeg er litt usikker på hvor klar Stortinget er for en ny debatt om bompenger. Det er ikke tvil om at dette er et viktig prosjekt med tanke på trafikksikkerheten, det skjønner jeg, men jeg synes også det er viktig at Stortinget må ha med seg at dette prosjektet er en ren fylkesvei – et veldig billig prosjekt der en veldig stor andel av kostnadene til prosjektet er innkreving og renteutgifter. Det er et prosjekt på drøye 300 mill. kr totalt sett. 222 mill. kr skal kreves inn i bompenger, ca. 178 mill. kr skal betales av fylkeskommunen. 222 mill. kr er det altså bilistene som skal betale gjennom bompenger på et prosjekt der det er forholdsvis liten trafikk.

Fredag møtte jeg noen av ungdommene som kjører den veien hver dag. Jeg skal love dere at de var i hvert fall ikke fornøyd med at flertallet her nå kommer til å påføre dem ca. 800 kr mer hver måned, gitt at de har brikke i bilen, for å kjøre denne veien fordi de enten går på skole eller skal på jobb. Jeg synes at Stortinget må ta inn over seg at her er man i ferd med å åpne opp en foss. Dette er det første prosjektet som kommer fra Vestfold og Telemark fylkeskommune, men det er allerede et nytt prosjekt på vei som sannsynligvis kommer til regjeringen og da til Stortinget – et nytt prosjekt der man delvis skal bompengefinansiere veien. Og vi vet at interessen er stor og ønskene er der hos lokalpolitikere rundt omkring for den måten å finansiere veibygging på.

Man må ha med seg historikken her. Det morsomme er jo at det var de rød-grønne som i 2010 bestemte seg for at en haug med riksveier skulle overføres tilbake til fylkeskommunene fordi fylkeskommunene måtte få noen oppgaver å gjennomføre. Så bestemte man seg for, det sto eksplisitt i vedtaket fra de rød-grønne partiene, at man skulle ikke få kompensert dette, de skal ikke sette veien i stand, som er normalt når man overfører fra et forvaltningsnivå til et annet. Da er det enda mer spesielt og interessant at fylkesordføreren som i dag har bedt om dette, sammen med flertallet i fylkestinget sitt, den gangen satt i regjering for Senterpartiet og var for forvaltningsreformen.

Jeg hadde håpet at stortingsflertallet hadde støttet opp om Fremskrittspartiets forslag, som sier nei til å kreve inn så mye penger av bilistene for å få så lite tilbake til vei. Da Fremskrittspartiet satt i regjering, var vi ikke for dette. Det var derfor vi var i Seljord og Åmot og fjernet bomstasjonen som de rød-grønne ville ha, nettopp med samme begrunnelse.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Knut Arild Hareide [20:31:55]: No kom tidlegare samferdselsminister Liv Signe Navarsete inn i salen, under innlegget til Bård Hoksrud, og dei raud-grønne gav mange vegar frå staten til fylka, men dei gav faktisk éin milliard meir enn det staten brukte på riksvegane. Paradoksalt nok har òg fylka brukt endå meir pengar på fylkesvegane enn det dei fekk, men det har likevel vist seg ikkje å vere nok. Derfor håper eg at når me kjem til NTP, kan me snakke om kva me skal gjere for å satse på fylkesvegane.

Eg meiner at dette er eit godt prosjekt fordi det er svært etterlengta. Dagens strekning gjennom Stoadalen er både svingete, smal, har låg trafikktryggleik og er lite skikka til ferdsel for mjuke trafikantar. Framkoma for tunge køyretøy på dagens veg er svært redusert, og tidvis hender det at tunge køyretøy må rygge når to tunge køyretøy møtest.

Ny veg utanfor Lannaområdet vil forbetre forholda for bebuarar, for mjuke trafikantar og for gjennomfartstrafikken, i tillegg til å redusere dei miljømessige ulempe. Så at dette er eit godt prosjekt å gå for, er det ingen tvil om, og det er heller ingen som har meint noko anna i denne salen så langt.

Så vil eg seie noko om bompengar. Prioritering av veg er viktig og riktig bruk av midlar og ein god måte å sørge for å sikre gode og effektive vegar på. Bompengar er i dag ein sentral del av finansieringsgrunnlaget for nye prosjekt. Med 100 pst. statleg finansiering av vegprosjekt ville ein måtte seie nei til langt fleire gode, gryteklare vegprosjekt til fordel for andre gode formål. Dette meiner eg blir feil, og derfor støttar eg finansieringsopplegget som Vestfold og Telemark fylke her har laga. Bompengelopplegget, som det ligg til grunn i proposisjonen, er bygd på lokale vedtak i Nome kommune og i Vestfold og Telemark fylkeskommune. Det respekterer dei lokale vedtaka som er demokratisk bestemte.

Eg la òg merke til saksordførar Sundbø Abrahamssens elegante korreksjon av dei to språklege gleppane som er gjorde. Sann er det med ein samferdselsminister med ein viss dysleksi.

Magne Rommetveit hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [20:34:42]: Det kan se ut som om jeg har utmattet hele komiteen, men spørsmålet mitt er: Hva tenker statsråden om at man skal kjøre gjennom bomstasjonen 4,2 millioner ganger uten at en eneste krone av de pengene som blir tatt inn alle de gangene, skal gå til en eneste meter vei?

Statsråd Knut Arild Hareide [20:35:06]: Det å få ned kostnadene på bompengar meiner eg er ein viktig jobb. Me hadde ein debatt tidlegare i salen i dag, der me diskuterte bl.a. det med vegprising, som vil kunne bli eit meir effektivt og billegare verkemiddel. Eg opplevde ikkje at representanten Hoksrud verka veldig begeistra for den modellen.

Så langt er bompengar det verkemiddelet som fungerer best. Eg kjem sjølv frå ein kommune, Bømlo kommune, som har hatt ganske høge bompenggekostnader, men som òg har fått gode vegar. Mi oppleving er at det betyr meir for folk. Dei er villige til å betale når dei ser at det kjem ein god, forbetra veg. Om det er ein riksveg eller fylkesveg, trur eg òg betalingsviljen er der.

I dette området veit eg at utan vilje til å bidra sjølv, ville det aldri ha kome nokon ny veg. Om me seier 100 pst. statleg veg, har me eigentleg sagt at det blir ingen ny veg her, og det er det verste budskapet ein kan få.

Bård Hoksrud (FrP) [20:36:08]: Da ser jeg det sann at statsråden gjerne hadde sett at veipricing kunne vært en løsning, men det man burde gjort, er den løsningen vi hadde den gang Fremskrittspartiet var en del av regjeringen, hvor man sier at den typen prosjekter, med så høye innkrevinger og rentekostnader, ønsker man ikke skal finansieres med bompenger. Kan statsråden bekrefte at denne regjeringen nå har gått bort fra det prinsippet, og at det å sløse bort så mye penger på ingenting ikke lenger gjør noe for denne regjeringen?

Statsråden sier at dette er et stort ønske lokalt, men jeg vet at det har vært flertall i kommunestyret for å si nei til dette prosjektet. De føler vel likevel at det er et press på at de faktisk må gjøre det. Synes statsråden det er greit at man presser noen til å gjøre noe de egentlig har sagt nei til?

Statsråd Knut Arild Hareide [20:37:06]: Eg synest det er eit viktig prinsipp me legg til grunn. Det prinsippet har alle samferdselsministrar i dette tusenåret følgt i Noreg, og det synest eg er eit bra prinsipp: at me følgjer dei lokale og regionale vedtaka om bompengar. Me kan berre forhalde oss til dei vedtaka som er gjorde, og det

er fleirtal i Nome kommunestyre og i Vestfold og Telemark fylkeskommune for dei vedtaka som ligg her.

Så trur eg me skal vere bevisste det å få ned kostnadene, det er viktig, og å jobbe vidare med det. Det har ein viss kostnad å ta inn pengar, men det har òg ein viss kostnad å ta inn pengar over skattesetelen. Det blir ikkje nødvendigvis effektiv bruk berre av det, det viser økonomiske analysar frå Handelshøgskolen. Det er ein heilskap. Eg vil seie at det viktigaste er å få gjort noko med vegen, og da trur eg me må vere villige til å bruke bompengar i denne saka.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme. Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [20:38:12]

Interpellasjon fra representanten Liv Signe Navarsete til samferdselsministeren:

«I Jernbanemagasinet nr. 7-2008 kan ein lese at dåverande NSB var svært nøgd med turistsesongen på Flåmsbana og Raumabana. For Raumabana var 2008-sesongen starten på ei satsing NSB lova skulle vere lang-siktig. Etter snart 13 år kan ein slå fast at medan destinasjonen Flåm og Flåmsbana har hatt svært stor vekst og utvikling som turistmål, er Raumabana enno svært langt frå slike resultat. Ein har vel heller ikkje lokalt sett den store satsinga frå NSB/Vy. Då må ein finne ut kva som har vore suksesskriteria i Flåm, og korleis desse kan overførast til Raumabana for å utvikle ho til eit attraktivt turistmål.

Kva meiner statsråden er årsaka til at Flåmsbana og Flåm som destinasjon har vakse til å bli ein milliardindustri medan Raumabana ikkje har sett ei slik utvikling, og meiner statsråden at det er ei statleg kjerneoppgåve å nytte knappe offentlege midlar innan persontransport på å utvikle turistmål?»

Liv Signe Navarsete (Sp) [20:39:43]: I vårt vakre land har me mange reisemål som trekkjer til seg turistar frå inn- og utland. Mellom desse er Flåmsbana kanskje eitt av dei mest kjende, men òg Raumabana går gjennom eit spektakulært landskap og har hatt ei positiv utvikling. Det er likevel stor skilnad i vekst mellom bana frå Åndalsnes til Dombås og den frå Flåm til Myrdal.

For å forstå skilnaden i utviklinga mellom Flåmsbana og Raumabana må me ta eit lite blikk attende. Frå ein topp etter OL på Lillehammer i 1994 var det nedgang i turistreisande på Flåmsbana, og det var òg nedgang i dei lokalt reisande. NSB varsla difor at dei ville leggje ned òg denne sidebana eller berre køyre to månader om sommaren. På initiativ frå kommunen tok reiselivet i 1997 difor over inntektsansvaret for Flåmsbana. Aur-

land Ressursutvikling AS, forkorta ARU, og driftsselskapet Flåm Utvikling AS, FU, vart skipa.

Det fyrste togsettet med Flåmsbana-design vart levert i 1998. Det vart finansiert av Flåm Utvikling AS, og etter privatiseringa vart materiellet halde attende i NSB. Det var føresett at togsettet skulle overførast til Flåm Utvikling, som hadde betalt for det, men så langt har ikkje det skjedd. NSB, no Vy, køyrer tog på oppdrag frå Flåm Utvikling på 15 års kontrakt.

Reisetalet dobla seg på dei fyrste 15 åra. Årleg salsinntekt på Flåmsbana auka med 280 pst. ARU hadde i perioden eit samla overskot på over 200 mill. kr, som i all hovudsak er reinvestert i reisemålet Flåm for å byggje ein destinasjon. Mellom anna lanserte Flåm AS, som er eit heileigd dotterselskap av ARU, i 2014 ny teknologi-basert marknads- og bookingplattform – kanskje ei av dei beste, ikkje berre nasjonalt, men òg på verdsbasis. Samstundes opna Flåm nytt kundesenter i Flåm. Det er òg bygd hotell, det er utvikla guidesystem, det er bygd ut perrong, me har hundra i Kjosfossen, det er rydda skog, det er bygd ut nytt stasjonsområde i Flåm og mykje, mykje meir – som lokale initiativtakarar og lokale selskap har greidd å få på plass.

Denne interpellasjonen er på ingen måte fremja for å snakke ned satsinga som er gjord på vakre Raumabana, ei bane som av Lonely Planet er kåra til Europas vakraste jernbanestrekning, og som er ei nydeleg oppleving i vakkert og vilt landskap – og som definitivt har framtida føre seg. Det er difor svært bra at det er oppretta samarbeid mellom Flåm Utvikling og reiselivet på Åndalsnes.

Interpellasjonen er derimot fremja for å vise kven som har gjort jobben med å byggje opp Flåmsbana til ein attraksjon, og kvifor Flåmsbana har vorte ein så stor attraksjon, som året før koronapandemien slo ut turismen, hadde ein million passasjerar. Det er lokalt ein har satsa arbeid og økonomiske midlar for å byggje ein destinasjon, det er lokalt ein har reinvestert overskotet for å skape verdier.

Då NSB selde seg ut av Flåm Utvikling AS i 2000 etter tre år som medeigar, gjorde ein det med 100 pst. forteneste. Då ny tenesteavtale vart forlenga med 15 år i 2013, var det med sterkt auka pris og vilkår om at NSB fekk kjøpe seg inn att i Flåm Utvikling, som på dei fyrste 15 åra hadde dobla passasjeretalet og auka den årlege salsinntekta med 280 pst., som nemnd. Prisen NSB betalte, var likevel den same som dei fekk då dei selde seg ut tre år tidlegare – 10 mill. kr. I dag er Aurland Ressursutvikling og Norway's best – som Flåm Utvikling AS og Flåm AS no heiter – eit verdfullt selskap, bygd opp og drifta av lokale krefter, noko som var kongstanken til dåverande ordførar i Aurland, Ivar Bjarne Underdal, då ein tok over drifta lokalt.

Slik bør det òg vere i framtida. Kvar tiande husstand i Aurland har hovudinntekta si frå ein arbeidsplass knytt til Aurland Ressursutvikling og reiselivet i Flåm. I dagens situasjon, med covid-19-pandemi, er difor Aurland kommunen med høgst arbeidsløyse i Vestland. 95 pst. av turistane som kjem til Flåm, er frå utlandet, og det seier seg sjølv at det er krevjande tider når grensene er stengde.

Men midt i dette er viljen til investeringar og vekst stor i Aurland Ressursutvikling AS og Norway's best. Det har stadig vorte investert, det har vorte bygd på i hotellet, og det er òg planar om ytterlegare påbyggingar, og ei storinvestering i nye panoramavogner står for tur. Det er ei viktig investering, for dei vognene som vart kjøpte av Flåm Utvikling AS, begynner å verte gamle, og ein treng moderne utstyr skal ein greie å halde tritt med den globale turismen. Eg er heilt sikker på at når pandemien etter kvart vil avta, som me alle håpar på, vil Flåm-miljøet stå klar til nye satsingar.

Men då spørst det kven som skal kjøpe dei nye vognene. Er det òg denne gongen slik at Aurland Ressursutvikling, som då er morselskapet eller konsernet, og Flåm Utvikling AS, som altså no er Norway's best, skal kunne kjøpe vognene, som dei gjorde då ein starta dette eventyret? Eller skal staten nytte våre skattepengar til desse investeringane og ikkje gi ansvaret til dei lokale aktørane, slik ein gjorde den gongen?

Skal ein investere 800 mill. kr–1 mrd. kr i nye vogner, må ein ha tryggleik for vidare drift. Difor håpar eg at statsråden i dag kan stadfeste at Flåmsbana òg etter 2027 vert unnateke konkurranseutsetjing, og at staten kan inngå ei langsiktig avtale med driftsselskapet i Flåm som sikrar lokal styring og lokale arbeidsplassar òg etter 2027. Aller helst ynskjer ein lokalt å ha full styring og fullt eigarskap, men eg tippar me ikkje får høyre noko svar på akkurat det i dag.

Det var godt samarbeid mellom dåverande direktør i NSB, Osmund Ueland, og ordføraren i Aurland og Arbeidarpartiet i Samferdselsdepartementet som gjorde mogleg den fantastiske utviklinga for reiselivet i Flåm som me no har sett dei siste 24 åra. ARU-konsernet har teke all marknads- og driftsrisiko med turistbana Flåmsbana sidan 1997. Konsernet har òg, med staten som største eigar gjennom Siva, bygd ein heil industri med og rundt Flåmsbana, inkludert elektriske sightseingbåtar på Nærøyfjorden. Det er eit eventyr frå røyndommen, for å seie det på godt nynorsk.

Eg håpar jo at ei regjering styrt av Høgre som største parti, og med Kristeleg Folkeparti i Samferdselsdepartementet, vil sikre at det ein har bygd opp, og det som framleis skal utviklast i Flåm og Aurland, kan fortsetje å vere ei lokalstyrt satsing – at ein kan få inn meir kapital, det veit me er mogleg, det har ein gjort før, og at ein kan

modernisere og byggje vidare, slik at ein er klar når pandemien avtek og kan satse for å kome opp att på gamle høgder, noko som heilt klart er godt mogleg å gjere.

Eg håpar at Samferdselsdepartementet vil sikre arbeidsplassane, og at ein sikrar at dei kan snakke godt saman, dei ulike partane, som er det statlege selskapet Vy og det òg statlege – iallfall med staten som største eigar – ARU og Flåm Utvikling, eller no då Norway's best. Eg har ikkje vent meg heilt til det nye namnet, men det kjem etter kvart. Det ville ha vore underleg om ei regjering som hevdar at arbeidet for å styrkje det private næringslivet skulle bruke staten si makt og økonomiske musklar til å konkurrere ut blomstrande privat næringsliv i ein distriktskommune.

Eg håpar at ein til liks med dei som styrde Samferdselsdepartementet i 1997, ser verdien av det som er skapt, og av det som kan skapast, gjennom god lokal næringsutvikling.

Statsråd Knut Arild Hareide [20:49:47]: Eg vil takke interpellanten, Liv Signe Navarsete, for å ta opp ein viktig del av historia knytt til Flåmsbana. Eg er enig i beskrivinga av at dette har vore eit sant eventyr, for til liks med mange andre sidebaner var Flåmsbana trua av nedlegging på 1990-talet på grunn av betre vegsamband. Det var ikkje lenger bruk for bana til nyttetransport. Sterke lokale reiselivsinteresser, inklusiv Aurland kommune og staten, har dei siste drøyt 20 åra saman gjort Flåmsbana og Flåmsområdet til ein internasjonal turistattraksjon med store ringverknader for lokalsamfunnet. Staten er i dag største eigar i turistproduktet Flåmsbana, med ein eigardel på 68,25 pst., da med Vy-gruppa og Siva.

Suksesskriteria for Flåmsbana er fleire, men eg vil spesielt peike på ei unik jernbane, storslått natur, eit sterkt lokalt engasjement, lokal investeringsvilje, og som nemnd, eit statleg selskap som har vist vilje til å satse og å investere. Flåmsbana har ei svært attraktiv plassering i tilknytning til Bergensbana, som i seg sjølv er eit turistprodukt. Flåmsbana er ei kortare banestrekning, noko som gjer den godt eigna for turisttrafikk. Lengda på turen er slik at den passar fint f.eks. i eit opphald på ein cruisebåt, eller den kan opplevast som ein del av ein dagstur basert på kollektivtransport, «Norway in a nutshell». I 2019 hadde Flåmsbana 939 305 reisande, som gav omlag 233 mill. kr i trafikkinntekter, i tillegg til ringverknadene for anna turistverksemd i Flåmsområdet.

Eg synest det var ei god presisering representanten Navarsete hadde, at det var ikkje for å snakke ned Raumabana, men faktisk for å sjå det unike som har skjedd med Flåmsbana. Raumabana har, som det blei peikt på, ikkje hatt ei tilsvarande utvikling. Det har det vore fleire grunnar til. Flåmsbana har blitt utvikla som ein turistattraksjon

gjennom fleire tiår, og både statlege og lokale aktørar har samarbeidd om å utvikle turistområdet i området.

Turistsatsinga på Raumabana har starta i nyare tid. Tidlegare NSB starta i 2008 ei satsing på turisttog på Raumabana og har derfor ikkje hatt like lang tid til å utvikle produktet som turistnæringa på Flåmsbana. At Raumabana har lågare passasjerkapasitet enn Flåmsbana, har òg gjort det meir utfordrande å skape lønsam satsing på turisme. Fleire av cruisearlagar har prioritert andre anløpsstader enn Åndalsnes for sine turar. Turoperatørar har vist større interesse for å inkludere ei reise på Flåmsbana enn på Raumabana. Dei regionale reiselivsaktørane i landsdelsselskapet for dei tre vestlandsfylka, Fjord Norge, har òg vore meir aktive i marknadsføringa av regionen rundt Flåm i den utanlandske reiselivsmarknaden.

Trass i dette tyder mykje på at Raumabanas attraktivitet for turisttrafikk vil auke i åra framover. SJ Norge, som vann konkurransen om Trafikkpakke 2, der Raumabana inngår, satsar stort her og har samarbeid med fleire reiselivs- og opplevingsaktørar i regionen, og med kommunen. Nettopp fordi SJ er ein nettokontraktør og har vunne ein konkurranse mot andre selskap, ser me no ein heilt ny giv knytt til Raumabana.

SJ har stor tru på Raumabana og meiner det ligg eit betydeleg uforløyst potensial i auka turisttrafikk på bana, føresett at tilbodet blir vidareutvikla. På denne bakgrunnen vil SJ Norge frå desember 2021 innføre to nye avgangar i kvar retning mellom Åndalsnes og Dombås. Selskapet legg òg opp til å vidareutvikle serverings- og servicetilbodet på strekninga for å auke kundetilfredsheita og gjennom det skape auka interesse og etterspørsel. Fleire aktørar satsar no på utvikling av turisttilboda i Rauma-regionen, bl.a. med bygging av ny gondol i Åndalsnes.

For å summere opp når det gjeld den første utfordringa frå representanten Navarsete: Eg meiner at suksesskriteria for Flåmsbana er nettopp det unike med jernbana, med turismen, men òg det lokale initiativet som har lege der, som representanten peiker på, og at det har vore statlege selskap som har vore villige til å satse, med Siva og NSB.

Så spør representanten om det er ei statleg kjerneoppgåve å nytte knappe offentlege midlar innan persontransport på å utvikle turistmål. Når det gjeld spørsmålet om å bruke offentlege midlar innanfor persontransport på å utvikle turistmål, er dette regulert i jernbanelovgivinga. Offentlege midlar som blir utbetalte til verksemd som yter transporttenester med jernbane som ei offentlig teneste, skal gå fram kvar for seg i det relevante rekneskapet, og dei skal ikkje overførast til verksemd knytt til yting av andre transporttenester eller anna form for verksemd. Det skal altså vere eit tydeleg

skilje. Dette skal gå fram av rekneskapane, slik at det er mogleg å overvake forbodet mot å overføre offentlege midlar som er betalte til eitt verksemdsområde, til eit anna. Statens jernbanetilsyn, som marknadsovervakingssorgan, fører tilsyn med nettopp desse krava. Det skal altså ikkje vere ei kryss-subsidiering.

Innanfor desse rammene er eit viktig formål med konkurranseutsetjinga av persontogtrafikken nettopp å stimulere til innovasjon og nytenking òg innanfor turisttrafikken for å utløyse kommersielle investeringsmidlar. Som nemnd er Trafikkpakke 2 og satsinga på Raumabana som turistattraksjon eit godt eksempel på dette. Det same er Trafikkpakke 3, der vinnaren Vy tog har ambisiøse planar for turisttransport på Bergsbana, og der selskapet legg opp til eit tett samarbeid med lokale reiselivsinteresser langs heile bana.

Eg vil elles vise til at Stortinget har slutta seg til ambisjonen om NSB AS, no Vy, som eit breitt transportkonsern med persontog, gods på bane, buss og reiseliv. Dette blei seinast bekrefta i Prop. 131 S for 2016–2017, Innst. 472 S for 2016–2017.

Det er òg verdt å nemne at Siva, som er største eigar i Aurland Ressursutvikling, er eigd av Nærings- og fiskeridepartementet. Siva har ifølgje vedtektene som formål gjennom si eigedoms- og innovasjonsverksemd å vere verkmiddelet til staten for å leggje til rette for investeringar og utvikling av bedrifter og nærings- og kunnskapsmiljø i heile landet. Siva har eit særleg ansvar for å fremje vekstkrafta i distrikta. I så måte er satsinga i Flåm eit godt eksempel.

Turistar utgjør ei viktig og lønsam kundegruppe for persontransport, og auka billettinntekter frå denne gruppa vil bidra til at statens kostnader til offentlege kjøp av transporttenester blir reduserte, samtidig som satsing på turisme bidrar til verdiskaping lokalt.

Som forvaltar av statens eigarskap i Vygruppa AS er eg opptatt av at selskapets satsing innan reiseliv støttar opp under selskapets kjerneverksemd, noko eg meiner at den gjer, og Vy har hatt ei lønsam satsing på reiseliv. Vy må likevel forhalde seg til forbodet mot kryss-subsidiering av offentlege midlar, og eg legg til grunn at Vygruppa held seg innanfor desse rammene.

Erfaringa frå Flåm viser at heilskapen i reiselivsopplevinga er viktig for turistane. Derfor er satsinga på turisme ofte ein viktig måte å auke lønsemda i persontransporten på, samtidig som det bidrar til verdiskaping lokalt.

Eg er opptatt av det perspektivet som representanten Liv Signe Navarsete trekk fram her, at den positive utviklinga som har skjedd i Flåm, skal få fortsetje. No har me ein unntakstilstand med ein pandemi, men me ønskjer at den positive utviklinga som var der før pandemien, skal fortsetje når me kjem ut av pandemien.

Det er nokre problemstillingar som eg meiner det bør vere grunn for at Jernbanedirektoratet ser på. Ei av dei problemstillingane som blir tatt opp her, og som for så vidt begge aktørane er tydelege på, er dette med å sjå på konkurranseutsetjing frå 2027, og eg vil vurdere å gi eit oppdrag til Jernbanedirektoratet. Oppdraget vil handle om å gjere ei nærare vurdering av spørsmålet relatert til togmateriell på Flåmsbana, nettopp i lys av den problemstillinga som representanten Navarsete tar opp, for her ligg det behov for å gjere investeringar. Eg kan gjerne gå inn på det når eg har litt betre tid, for eg meiner at Jernbanedirektoratet bør gjere vurderingar slik at me no får sikra ei satsing vidare.

Det er òg problemstillingar som er veldig vanskelege, bl.a. det som går på eigarskapet knytt til dette, og eventuelt sal. Ja, det skjedde eit sal, men det skjedde altså etter eit initiativ frå NSB den gongen. Det initiativet er ikkje kome no, men det er to aktørar som begge ønskjer å ha desse eigarandelane.

Liv Signe Navarsete (Sp) [21:00:07]: Eg takkar statsråden for svaret, og eg er veldig glad for å høyre at han deler mitt ynske, og heilt sikkert ynsket til mange andre i salen, om at den positive utviklinga me har sett, kan halde fram.

I 2008 var eg saman med dåverande direktør i NSB og kørte Raumabana og såg nokre av dei attraksjonane som ligg langs bana. Eg fekk òg fuglar i magen over den fantastiske utsikta ein har på den bana. Eg håper intenst at ein òg der skal få det same lyftet som ein har fått til i Flåm. For eg trur at for distrikt som Rauma eller Aurland betyr slike satsingar enormt. Det er eigentleg hjørnesteinsbedrifter ein utviklar. Ser ein på talet på tilsette, er det ganske utruleg at driftsselskapet i Flåm har 80 heiltidstilsette og kan plusse på med 200 deltidstilsette i høgsesongen. I og med at ein òg har gått inn og investert i Myrkdalen, har ein òg vinterturisme. Det sikrar heilårsarbeidsplassane og at dei kan verte fleire.

Utfordringa me har sett i reiselivet mange stader, er at ein har dyktige folk, men ikkje greier å gi dei heilårsarbeidsplassar. Så misser ein dei og må dei neste åra ut og rekruttere igjen og igjen. Målsettjinga må vere at ein kan greie å behalde heiltidstilsette, og at ein kan gi dei gode arbeidsvilkår. Det meiner eg at ein har gjort. Det er klart at med 80 tilsette i ein liten kommune som Aurland, snakkar ein om ei hjørnesteinsbedrift.

Det eg håper statsråden kan seie litt meir om, var det han begynte å snakke om på slutten av innlegget sitt, for det er i framtida me er. Eg snakka litt om fortida i stad, og det må ein nesten gjere for å forstå utviklinga som har vore, og det at ein i 1997 faktisk gav driftsansvaret til den lokale satsinga. For all del, sidan me snakkar om lokal satsing, eg har aldri neglisjert og ønskjer heller ikkje å

gjere det, at staten har vore ein tålmodig eigar når det gjeld Sivas engasjement. At det har vore viktig, er det ingen tvil om.

Statsråd Knut Arild Hareide [21:03:19]: Eg takkar for tilbakemeldinga frå representanten Navarsete. Eg er opptatt av at me skal få den lokale utviklinga me har sett der. Paradoksalt nok verkar eigarstrukturen me har der, ganske optimal på papiret, med både lokale interesser og eit nasjonalt selskap. Så ser eg at det er nokre utfordringar, og ei av utfordringane det blir peikt på, er det som gjeld materiell, at me har eit materiell som bør skiftast ut. Me har ein føreseielegheit fram til 2027, og begge partane peiker på at det er eit ganske kort perspektiv for å kunne gjere nye investeringar. Derfor vurderer eg å gi eit oppdrag til Jernbanedirektoratet med ganske kort frist.

Oppdraget vil handle om å gjere ei nærmare vurdering av spørsmål relatert til togmateriell på Flåmsbana, medrekna at Jernbanedirektoratet skal vurdere ulike alternativ for korleis lokale, regionale og nasjonale transportbehov, samt andre behov og synergjar, kan vareta-kast. Dette bør inkludere eit fokus på at kollektivsystemet skal fungere godt saman med turistnæringa. Det vil seie at òg det lokale reisebehovet skal dekkast.

Direktoratet skal òg, på bakgrunn av dette, definere omfanget av den offentlege tenesteforpliktinga og anbefale korleis tilhøyrande problemstillingar, som eigarskap og organisasjonsstruktur for togmateriell og ansvaret for togframføringa, skal løysast. Dette skal belyse korleis ein varetar omsynet til å dekkje lokale, regionale og nasjonale transportbehov, utviklinga av reiseliv og næringsliv i området og andre synergjar i form av redusert behov for statleg vederlag. Vygruppa har i dag fått ein einerett. Med eit redusert behov for statleg vederlag kan ein òg omfatte andre løysingar, som avgrensing av einerett, ingen eine-rett, at operatørar kan betale for kjøp av strekket.

Til det som gjeld konkurranseutsetjing frå 2027, som begge partar peiker på at dei gjerne ikkje ønskjer å vere ein del av: Viss ein berre tar det ut av konkurransegrunnlaget, vil det opne for ein fri moglegheit til å køyre, og det trur eg ingen av aktørane ønskjer i så måte. Men i det gjeldande regelverket, viss dei berre går ut av konkurransegrunnlaget – må ein da sjå på moglegheita – da vil det i realiteten vere ein fri etableringsrett. Det vil det ikkje vere moglegheit for.

Eg har hatt møte med dei ulike partane her, og ARU, Aurland Ressursutvikling, har kome med føringar som eg òg ønskjer å ta opp. Det er dette med at dei ønskjer eit tilbakesal på marknadsmessige vilkår av staten, frå Vygruppa. Det er noko eg ikkje vil kommentere her i dag, men det er spørsmål det er naturleg at me ser på.

Bård Hoksrud (FrP) [21:06:45]: Tusen takk til interpellanten, som løfter en viktig sak i Stortinget. Jeg synes også at noe av det siste statsråden sa, er signaler som i hvert fall jeg synes er bra, at statsråden tenker på og ser videre på det, også dette med Jernbaneverket med tanke på det med materiell osv.

Jeg tenker også at det er viktig å ha med seg historikken og hva som skjedde. Det var sånn at staten egentlig ikke ønsket å være så mye med, og dermed ble det Aurland Ressursutvikling og Siva. Staten har kommet tilbake igjen, det gamle NSB kom tilbake igjen. Flåmsbanen er et utrolig fantastisk og flott reiselivstilbud, som har hatt enorm positiv utvikling. Det var jo ikke et enormt statlig engasjement den gangen man var i ferd med å legge ned og man fikk på plass dette nye tilbudet.

Jeg ser definitivt utfordringene nå med en investering på et sted mellom 800 millioner og 1 milliard og behov for nytt utstyr. Det er klart at det betyr at man trenger forutsigbarhet rundt det. Som sagt, det er brukt 24 år på å bygge opp et fantastisk tilbud, som selvfølgelig er viktig lokalt. Det handler om mange arbeidsplasser i kommunen. Men det er også et fantastisk nasjonalt reiselivstilbud, som vi må fortsette å heie på og sørge for at skal fortsette og få muligheten til å utvikles videre.

Så ser man de utfordringene som også statsråden var litt inne på – Vy som togselskap og transportselskap, og i hvor stor grad man skal drive med den andre biten som går på det med reiseliv. Derfor mener jeg det er bra at statsråden sier at han selvfølgelig ikke vil si noe her i dag, men at det definitivt er noe man skal se på. Det gir også en mulighet for selskapet, hvis man skulle velge å si at man ikke lenger skal drive virksomheten, til at man enten kan få penger inn i selskapet eller man kan få penger inn i statskassen, hvis man vil det. Det er jo fort en god del penger, hvis man ønsker å følge det opp.

Jeg synes at interpellanten hadde gode betraktninger og gode utfordringer til statsråden, som statsråden svarte på på en god måte på mange ting. Men dette er også en sak som Fremskrittspartiet kommer til å fortsette å jobbe videre med.

Helge Orten (H) [21:09:44]: Takk til interpellanten for å løfte denne problemstillingen, for jeg tror dette er en både veldig prinsipiell og også litt viktig problemstilling.

Fra en som kommer fra litt lenger opp, fra Nord-Vestlandet, og litt nærmere Raumabanen: Vi har kikket mot Flåm og sett på den suksessen Flåmsbanen egentlig har blitt, ut fra et turistperspektiv. Det er klart at vi skulle gjerne sett at vi kunne gjøre noe lignende også med Raumabanen. Det tror jeg det rett og slett er potensial for, for som attraksjon er Raumabanen fantastisk fin. Det opplever jeg også at interpellanten synes, og ser mulighetene i.

Så jeg ser ikke på dette som noe konkurranseforhold. Tvert imot er disse to turistattraksjoner som kan utfylle hverandre på en god måte, og som vi kan bygge videre på.

Jeg tror at mye av det som er gjort med Flåmsbanen, er tuftet nettopp på at man har et sterkt lokalt initiativ bak det. Det er i grunnen et eksempel til etterfølgelse, for den lokale forankringen vi ser i det arbeidet som har skjedd med Flåmsbanen, tror jeg kanskje er det viktigste suksesskriteriet, for da reinvesterer man også en stor del av pengene i å utvikle det tilbudet som turistene skal ha.

Jeg opplever at statsråden også håndterer dette med varsomhet, i den forstand at det er en konstellasjon her og et samarbeid som man, i alle fall sett fra utsida, skulle tro egentlig var godt rigget for å finne gode løsninger. Så opplever jeg vel at det er noe mer krevende enn det det kanskje kan se ut til fra utsida. Samtidig tror jeg vi skal være varsomme med å bryte opp strukturer som har vist seg å gi et sånt resultat, en sånn suksess som det Flåmsbanen er.

Når det gjelder Raumabanen, skjer det veldig mye spennende i Åndalsnes, i Romsdalen med hensyn til utvikling av Rauma og Åndalsnes og hele dalen som en turistattraksjon, rett og slett fordi vi ser at det f.eks. nå bygges en gondolbane opp på Nesaksla, et fantastisk prosjekt som kommer til å bidra veldig positivt. Det er ambisjoner fra de som vant anbudet, om å utvikle tilbudet på banen. Raumabanen er også en del av den integrerte persontogtransporten i Norge i større grad enn det Flåmsbanen er, og jeg tror at det å bygge videre på og ta ut det potensialet som er i turisttrafikk i det området, vil være utrolig verdifullt.

Så registrerer jeg det statsråden sier med hensyn til et oppdrag til Jernbanedirektoratet og å jobbe videre med dette. Det tror jeg er bra. Vi trenger, tror jeg, å få ro omkring den utviklingen som skjer med Flåmsbanen, som også forhåpentligvis kan være et eksempel til etterfølgelse og en mulighet å ta videre, f.eks. til Raumabanen. Jeg vet at det er et samarbeid, i alle fall en dialog om det, mellom disse aktørene. Det setter jeg veldig stor pris på, for jeg tror, som sagt, Raumabanen kan ha veldig mye av det samme potensialet.

Det er ekstremt viktig, i alle fall sånn som jeg ser det, at vi klarer å ivareta det lokale initiativet, den lokale investeringsviljen og den lokale forankringen i denne typen prosjekt, for det er det som etter min mening gir den største suksessfaktoren her, nemlig at så mye av pengene blir reinvestert i å utvikle produktet. Det er da vi virkelig får til de gode løsningene.

Det er veldig vanskelig å gå veldig mye mer konkret til verks nå, annet enn egentlig bare å understøtte, tror jeg, intensjonen i det som interpellanten tar opp, nemlig at vi må sørge for å bevare det lokale initiativet, den

lokale tilhørigheten, den lokale forankringen, uansett hvilken løsning det måtte bli på dette.

Liv Signe Navarsete (Sp) [21:13:56]: Det var kjekt at fleire deltok i debatten, og eg opplever at både statsråden og dei andre som har hatt ordet, ynskjer ei positiv utvikling vidare. Eg håpar òg ein kan finne løysingar som gjer det, for eg trur det er viktig at ein greier å samarbeide og finne fram til ein modell som har vist seg å ha suksess, og det har eigentleg vore den modellen som er der i dag. Så har tidlegare NSB vore inne og ute; dei var inne og gjekk ut etter to og eit halvt år, i 2000, og så kom dei inn igjen i 2013. Dei har vore litt inne og litt ute, så apropos det å bryte strukturar er det vel alt etter korleis ein ser det.

Det er ingen som ynskjer å skvise nokon, men det som då er viktig, er at viss ein skal ha partar inne, må det vere i morselskapet, altså i ARU, Aurland Ressursutvikling, for det kan ikkje vere slik at nokon kan gå inn og hauste litt av indrefiletten, for å seie det slik, og berre konsentrere seg om utbyte frå det, mens andre partar, som då er det lokale selskapet, skal ta alle kostnadene med det omkringliggjande, som er med på å byggje opp under at ein har det tilbodet. For det er jo ikkje berre ei bane, det er veldig mykje meir enn det.

Det er sikkert fleire vegar til Rom, men det er viktig at ein kjem dit, og det er viktig at ein kjem dit ganske raskt. Eg opplever statsråden slik at han tek tak i dette, og at han gjer det grundig, men eg håpar han ikkje gjer det så grundig at det tek for lang tid, for tid er òg ein viktig faktor i dette. Det er planar og behov for å utvide hotellkapasiteten, det er planar for sentrumsområdet og vidareutvikling der, det er planar om nye attraksjonar ved Vatnahalsen stasjon, og ein ser òg om det er mogleg å setje i stand og ta i bruk den gamle skjenegangen til Finse. Men fyrst og fremst vil ein få nye vogner på Flåmsbana. Til saman snakkar me her om milliardinvesteringar, og dei som skal vere med i dette spleiselaget, eller i selskapet, bør vere inne i morselskapet.

Det hadde vore interessant å høyre litt om tidsperspektivet, for med ein gong eg høyrer ordet utgreiing og å gi eit oppdrag, blir eg bekymra for at det skal gå både sommar, haust, vinter og vår. Eg håpar statsråden er like utolmodig som interpellanten er, og at ein kan finne ei løysing på dette før det går altfor lang tid.

Statsråd Knut Arild Hareide [21:17:14]: Eg trur kanskje denne debatten ikkje er den enklaste å trengje inn i for dei som ikkje har jobba med det, men det veit eg at representanten Liv Signe Navarsete har gjort, og eg trur òg ein annan, som sit i denne salen, som hadde jobben før meg, har vore inne og forstått kompleksiteten her. Eg synest det er ei god oppsummering Navarsete kjem med, om at det er ei positiv utvikling som må

fortsetje, og at me må finne løysingar som bidrar til det. Paradokset er jo at den modellen som har vore der fram til i dag, har fungert. Vi ser likevel at det er nokre interesse motsetningar som gjer at me kanskje må sjå på løysingar for at den positive utviklinga skal vere der òg framover. Intensjonen min er i alle fall at den utviklinga som skjer med Flåmsbana i dag, skal fortsetje.

Eg blei spesielt utfordra om tidsperspektivet. Eg hadde tenkt at det oppdraget eg gir til Jernbanedirektoratet, skulle ha ein frist til like over sommaren, då tenkjer eg i byrjinga av august. Då ser me på togmateriellet, men det er altså snakk om store verdiar, det er snakk om store kjøp, og skulle me, slik enkelte av aktørane her peiker på, selje, er det òg store verdiar det er snakk om. Det synest eg er viktig å påpeike, for her er det ein suksess som har blitt så stor at det òg handlar om store verdiar, det handlar om våre felles verdiar som me skal ta vare på, og det er førande for meg.

Så er det òg ein forskjell, og det er at i 2000 da den gongen NSB valde å gå ut, var det etter ønske frå NSB. I dag er det sånn, og eg har naturleg nok hatt møte med begge aktørane, at dei ønskjer dette begge to. Det er med på å lage denne problemstillinga noko meir kompleks enn ho var den gongen. Likevel må me ta lærdom av å sjå på kvifor dette har blitt ein suksess, og det er ikkje tvil om at det lokale engasjementet og føringane for det har vore heilt avgjerande for suksessen til Flåmsbana.

Så peiker eg òg på det med konkurranseutsetjing. Me har ei sak i denne salen som får betyding for det, for det avhengjer òg av korleis EUs fjerde jernbanepakke blir gjennomført, før me vil sjå på den problemstillinga. Men sjølve togmateriellet er det mest prekære, som òg handlar om ei vidareføring i etterkant av 2027, for 2027 er for kort tid fram når det er snakk om investeringar i den storleiken me snakkar om her.

Eg vil takke for ein god runde og for ein god debatt, som eg synest peiker veldig positivt framover for Flåmsbana, men at det ikkje berre er enkle avveingar i denne saka, er det heller ingen tvil om.

Presidenten: Interpellasjonsdebatten er då omme. Sakene nr. 8 og 9 vil verta behandla under eitt.

Sak nr. 8 [21:20:17]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rigmor Aasrud, Lise Christoffersen, Arild Grande, Fredric Holen Bjørdal, Eva Kristin Hansen, Tuva Moflag og Elise Bjørnebekk-Waagen om et styrket Nav (Innst. 351 S (2020–2021), jf. Dokument 8:130 S (2020–2021))

Sak nr. 9 [21:20:47]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag om at Nav-kontor skal tilby faglig hjelp med minst samme åpningstider som kommunens rådhus, og representantforslag om å sikre tilgjengelighet hos Nav (Innst. 379 S (2020–2021), jf. Dokument 8:154 S (2020–2021) og Dokument 8:156 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ynske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 5 minutt til kvar partigruppe og 5 minutt til medlemmer av regjeringa.

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

Margret Hagerup (H) [21:21:50] (ordfører for sakene): Jeg vil takke komiteen for godt samarbeid i disse to sakene som nå behandles.

Vi er enige om at Nav er en bærebjelke i den norske velferdsstaten, og at de har et omfattende samfunnsoppdrag. Nav har stått i et krevende år, for ledigheten har vært den høyeste siden mellomkrigstiden. Navs viktigste arbeid framover er å bidra til at flere kommer i arbeid og færre går på stønad, gjennom å forebygge og hindre at utsatte grupper blir stående varig utenfor utdanning eller arbeidsliv. Jeg vil i det videre redegjøre for Høyres ståsted for å ivareta dette.

Det er en rekke satsinger som er iverksatt for inkludering av flere i arbeidslivet, bl.a. gjennom inkluderingsdugnaden, ungdomsinnsatsen, etableringen av markedskontakter og en rekke avtaler med bedrifter på regionalt og lokalt nivå. Arbeidet med å hjelpe personer med psykiske helseutfordringer ut i jobb er videre betydelig styrket, bl.a. gjennom metodikken individuell jobbstøtte, som skal gi et koordinert tilbud om arbeidsrettet oppfølging og behandling. Metodikken er forskningsbasert og har positiv effekt på overgangen til arbeid. I 2021 etableres det også forsøk med individuell jobbstøtte spesielt rettet mot unge under 30 år.

Det er videre verdt å merke seg at mottakerne av arbeidsavklaringspenger nå får raskere og tettere oppfølging. Målet med omleggingen var raskere avklaring og økt overgang til arbeid. Det er også viktig å merke seg at det finnes alternative stønader til livsopphold for denne gruppen, som tiltakspenger, kvalifiseringsstønad og økonomisk sosialhjelp. Det er for tidlig å vurdere endringene som er gjort, da de som er fullt ut omfattet av regelendringene, ikke har fullført stønadsløpet ennå, men vi vil følge dette nøye.

Regjeringen har videre satset betydelig på å øke andelen varig tilrettelagte arbeidsplasser, samtidig som vi øn-

sker en større vektlegging også i ordinære virksomheter gjennom en større fleksibilitet mellom disse to tiltakene.

Nav-reformen var en krevende reform, og siden etableringen har det vært gjennomført et stort utviklingsarbeid, med store endringer av både organisasjon, systemer og tjenester. Meld. St. 33 for 2015–2016, NAV i en ny tid – for arbeid og aktivitet, la fram konkrete strategier og tiltak for å gjøre Nav mer arbeidsrettet, styrke kontakten med arbeidsgiverne og forenkle brukernes møte med forvaltningen.

Partnerskapet mellom kommune og stat gir muligheter for en helhetlig og individuelt tilpasset innsats overfor den enkelte bruker ved det lokale Nav-kontoret, tilpasset lokale forutsetninger og behov. En FoU-rapport utført av NORCE fra 2020 peker på at utviklingen av samarbeidet går i riktig retning. En AFI-rapport fra samme år viser at både kommunedirektører og Nav-ledere mener partnerskapet fremmer samarbeidet og gjør Nav-kontorene bedre i stand til å løse sine oppgaver. Rapporten presiserer videre at dette partnerskapet trenger ytterligere vitalisering og må få fortsette.

Arbeids- og velferdsforvaltningen har aldri vært mer tilgjengelig, og Nav har gjennom de siste årene gjennomgått en digital transformasjon, der nav.no er blitt det største «Nav-kontoret». Flere benytter digitale selvbetjeningsløsninger og tar del i digital brukerdialog, noe som frigjør ressurser og muliggjør bedre oppfølging av dem som trenger det. Eksempelvis frigjorde automatiseringen av foreldrepengeordningen i Nav nesten 200 saksbehandlere.

ABE-reformen har videre bidratt til effektivisering som kommer fellesskapet til gode og skaper handlingsrom for prioriteringer i statsbudsjettet. Samlet ABE-innsparing i arbeids- og velferdsetaten for årene 2015–2020 har vært på om lag 442 mill. kr. Disse effektiviseringskuttene er blitt veid opp av nye midler til satsinger, som eksempelvis ungdomssatsingen, inkluderingsdugnaden, oppfølgingen av langtidsledige, m.m.

Samtidig som det har vært gjennomført ABE-kutt, har det også vært en økning i antall ansatte i Nav, noe som har vært realisert gjennom disse satsingene, men også gjennom interne omdisponeringer i etaten der en har vridd ressursbruk til brukeroppfølging på Nav-kontorene.

De ansatte i Nav er frontlinjepersonellet i velferdsstaten vår og må få ryggdekning til å kunne samarbeide bredt på tvers av tjenester og sektorer, også mot helse og utdanning. For å få videre innovasjon i Nav mener vi at samarbeid med private aktører, sosiale entreprenører og frivillig sektor vil være avgjørende.

Høyre mener at Navs evne til omstilling, utvikling og samordning gjør dem godt rustet til å løse samfunns-

oppdraget. Nå må vi gi Nav og kommunene muligheten til å fortsette og utvikle det gode samarbeidet.

Med det anbefaler jeg komiteens innstillinger.

Lise Christoffersen (A) [21:26:52]: Arbeiderpartiet går til valg på tre konkrete løfter til vanlige folk. Styrket offentlig velferd er ett av dem. Det skal vi oppnå med en tillitsreform i offentlig sektor, der ansattes kompetanse skal løftes opp og fram. Vårt representantforslag om et styrket Nav er et konkret eksempel på hvordan dette kan gjennomføres. Når det gjelder Nav, har dessuten spørsmålet om tillit to ulike dimensjoner – gi større tillit til de ansatte, men også å gjenreise tilliten fra brukere etter den store skandalen.

Forslaget er utarbeidet i tett samarbeid med de Nav-ansattes organisasjoner, som et konkret eksempel på hvor arbeidet med en tillitsreform må starte. Det er samtidig viktig for Arbeiderpartiet å understreke at det gjøres godt arbeid på mange nivåer i Nav. Folk på jobb i offentlig sektor har mye å være stolt av. Under koronakrisen har offentlig ansatte vist hvor viktig det arbeidet de utfører, er for fellesskapet. Det gjelder også de Nav-ansatte. Det må det bygges videre på, men i dette forslaget peker vi på det vi mener er viktige utfordringer for Nav. De er først og fremst av politisk art. Arbeiderpartiet mener at den borgerlige regjeringa fører feil politikk. Det handler om manglende ressurser, manglende beslutningsmyndighet tett på brukerne og stadige kutt i stønadsordningene.

Altfor mange av Navs brukere møter et system der de som bestemmer, er fjernt fra folk, og der tjenestene er fliset opp av konkurranseutsetting, bestiller-utfører-modeller, internfakturering og ansvarspulverisering, og der det år for år blir gjennomført nye osthøvelkutt uten mål og mening. Grunnleggende velferdstjenester er ikke markeds- og konkurranseutsatt produksjon. De lokale Nav-kontorene må i stedet få den myndighet og tillit de trenger for å utøve det mandatet de har. Gjensidig tillit mellom veileder og bruker oppnås ikke når anbefalinger fra førstelinja stadig overprøves på høyere nivå. Granskingsrapporten etter EØS-skandalen påpekte akkurat dette. Den framhevet mangel på kompetanse, kapasitet, kommunikasjon og kritisk tenkning, og at såkalte effektiviseringstiltak har ført til mangel på faglige og ressursmessige forutsetninger for å ivareta etatens fagansvar på en god måte.

Nav er en viktig forvalter av vårt felles sikkerhetsnett. Når det kuttes i ytelser, oppstår det huller i dette sikkerhetsnettet. De store kuttene i arbeidsavklaringspengene er et tydelig eksempel på det. Uten sikkerhet for inntekt blir det umulig å diskutere tiltak for å komme i arbeid. Ansaret legges i sterkere grad på den enkelte bruker, som ikke får den tida som trengs for en vellyk-

ket avklaring, enten den er til arbeid eller trygd. Anbudsregimet som rir en del av arbeidstiltakene, har medført at brukere med de svakeste forutsetningene har fått et dårligere tilbud enn før. Arbeidslinja er viktig, men den skal være et tilbud, ikke en pisk.

De ansattes kompetanse er helt avgjørende. Det bør skje en kompetanseanalyse i Nav for å sikre rett kompetanse på alle nivå. Sosialfaglig kompetanse er særlig viktig, men også juss, organisasjons-, samfunns- og arbeidsmarkedskunnskap, samtidig som de ansatte får det handlingsrommet de trenger for å bruke den kompetansen de har, til beste for brukerne. I det perspektivet er partnerskapet mellom stat og kommune også viktig. Nav er helt avhengig av lokal forankring, tett samspill mellom statlige og kommunale tjenester og godt samarbeid med lokale arbeidsplasser og næringsliv for å lykkes med sitt samfunnsoppdrag.

Så er det også avgjørende at vi har et tilgjengelig Nav. Digitale tjenester har mange fordeler. Gevinsten må imidlertid brukes på rett måte – sørge for at de som trenger det personlige møtet, faktisk får det. Slik er det ikke i dag. Jeg viser i den forbindelse til de to representantforslagene om åpningstider, som vi også behandler nå.

Saksordføreren fortjener takk for å ha bidratt til at en enstemmig komité i det minste har samlet seg om noen skritt i riktig retning. Mindretallsforslagene nr. 1–13 viser imidlertid en utålmodighet fra den rød-grønne delen av opposisjonen. Regjeringspartiene og Framskrittspartiet mangler vilje til å flytte beslutningene nærmere brukerne, og en erkjennelse av at veien å gå ikke er å kutte i ytelsene, dersom vi skal få flere i arbeid.

Jeg tar herved opp de forslagene Arbeiderpartiet har sammen med andre i de to innstillingene.

Presidenten:Representanten Lise Christoffersen har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Jon Georg Dale (FrP) [21:31:56]: La meg aller først seie at eg er glad for at Stortinget i dag sluttar seg til Framstegspartiets forslag i vårt Dokument 8-forslag, og med det bidreg til at det skal vere tilgjenge for alle når ein har behov for tenestene i Nav. Anten ein kan bruke dei digitale tenestene eller er avhengig av fysisk oppmøte, må det vere eit Nav-kontor som stiller opp når behovet til den enkelte brukaren eller borgaren melder seg for det.

Vidare er eg glad for at vi i dag bidreg til fleirtal også for nokre av dei forslaga som Arbeidarpartiet har fremja i sitt Dokument 8-forslag. Nettopp fordi Nav-reforma er ei stor og krevjande reform, er det viktig å hugse på at omstillinga i offentlig sektor ikkje berre skjer på det tidspunktet ein faktisk omstiller – det er behov for løpande å tilpasse tenestene til dei behova som endrar seg i samfunnet.

Eg er heilt overtydd om at i lys av den pandemisituasjonen Noreg og verda har vore inne i det siste året, vil vi sjå større behov for og større trykk etter tenestene som f.eks. Nav er ein viktig del av løysinga på, i åra som kjem. Det er avgjerande at ikkje auka arbeidsløyse no får bite seg fast slik at fleire hamnar varig utanfor arbeid. Difor er det viktig at tenestene som Nav tilbyr, heile tida vert forbetra, og at offentleg sektor evnar å omstille seg og tilpasse seg behova som også privat sektor har. Eg opplever at dei forslaga som Framstegspartiet i dag stiller seg bak i Arbeidarpartiets opphavlege representantforslag, er viktige bidrag til det.

Eg merkar meg også at regjeringa så seint som i dag har varsla ei opptrapping av talet på VTA-plassar. Det er gledeleg og heilt i tråd med det som fleirtalet i dag innstiller på i behandlinga av dette Dokument 8-forslaget. Det handlar om ei forståing for at sjølv om så å seie alle, både den enkelte arbeidstakaren og dei fleste politiske parti, meiner at det aller beste vil vere at så mange som mogleg klarer seg i det ordinære arbeidslivet utan varig tilrettelegging, erkjenner ein at dersom vi skal klare å redusere delen i befolkninga som varig hamnar utanfor arbeidslivet – med dei ulempene det har både for inntektsutvikling og for sosiale og ei rekkje andre forhold – krevst det faktisk at vi for nokre legg til rette over tid. Det at vi i dag ber om ein opptrappingsplan for det, er viktig for Framstegspartiet.

I tillegg er det viktig å hugse på at Nav ikkje kan leve isolert i ei boble, men faktisk må fungere som ein integrert del av det totale tilbodet som staten gjev, gjennom både utdanningsinstitusjonar og tett tilknytning til rehabiliteringsinstitusjonar, spesialisthelsetenesta eller andre, noko som reelt sett gjer at vi får folk som hamnar mellombels utanfor arbeid, raskt tilbake igjen. Også det vert godt vareteke i dei forslaga som i dag får fleirtal.

Eg vil difor takke komiteen for samarbeid om desse viktige gjennomslaga.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [21:36:14]: Først vil jeg ta opp Senterpartiets forslag nr. 2 i sak nr. 9, om Innst. 379 S for 2020–2021. Senterpartiet vil også subsidiært støtte forslag nr. 1 samt subsidiært innstillingas forslag til vedtak I og II.

Nav skulle bli én dør inn. Nav skulle være sikkerhetsnett for alle innbyggere i Norge. Nav skulle sikre en god forvaltning av ytelser, arbeidsrettede tiltak og sosiale tjenester. Dessverre har det ikke gått sånn. Nav er ikke lenger én dør inn for de mange. Det er snarere blitt en dør ut i et kaldere samfunn, eller et sted hvor en står utenfor med gitteret i nesa, for å si det direkte. Hvordan kunne Nav gå fra én dør inn til kontorer med en åpningstid på gjennomsnittlig fire timer per uke i alle landets kommuner? Det er helt uvirkelig.

I sosialtjenesteloven § 4, Krav om forsvarlighet, står det:

«Tjenester som ytes etter denne loven skal være forsvarlige.»

Digitalisering er en nødvendighet for moderne samfunn og for bedre bruk av tildelte ressurser og kapasiteter, og Senterpartiet støtter helhjertet opp om digitaliseringen. Men det er ikke forsvarlig å basere seg bare på digitale møterom. Det vet fagfolk, og det erfarer de som trenger hjelp. Dette, som i dag er systemet, legger grunnlaget for et fryktelig klaseskille. Men det ser ikke ut til at flertallet i denne salen tar det inn over seg, langt mindre regjeringa, ei heller ledelsen i Nav. Jeg er så skuffet at jeg nesten ikke kan få sagt det.

Det er et markert og tydelig skille mellom de som kan og har ressurser til å benytte seg av de digitale tjenestene, og de som ikke kan. Bankkort, tilgang til internett, mobiltelefon og pc er helt avgjørende dersom digital kontakt skal fungere. Forutsetter Nav at alle bare har sånt på stell? Eller er det virkelig sånn at Nav stresser situasjonen, sånn at nå skal en ha så mange inn i den digitale verdenen at en med åpne øyne ser at mange detter utenfor? Jeg ser det sånn, at presset er så hardt at en med åpne øyne ser at en rekke mennesker faller utenom. Jeg kan ikke forstå det annerledes. Sjølsagt vet stortingsflertallet, regjeringa og Navs ledelse at de mange med rus- og psykiatriproblemer, de mange blinde, de mange som er veldig gamle, ikke greier å utnytte den digitale verdenen på samme måten som oss som er i en annen situasjon.

Likevel fortsetter dette, og kanalstrategien brukes. Jeg vil oppfordre alle til å ringe på kanalstrategien, erfare det når en skal hjelpe sine medmennesker, se hvor lang tid en står i kø og se hvordan det fungerer, med tanke på at en ikke skal se de sammensatte utfordringene til mennesket, men ett og ett poeng av gangen.

Jeg må si jeg er ganske trist og lei meg over det som skjer her. Senterpartiet har sagt at det burde være åpningstider på Nav som minst er lik de på rådhuset i kommunen. Vi får ikke oppslutning om det. Vi får ikke oppslutning om konkrete formuleringer knyttet til bedre bemanning. Vi får ikke oppslutning om at de som er på de lokale kontorer i bydeler og kommuner, skal ha større ansvar og større myndighet til å gjøre en god jobb, noe som var hele forutsetningen for Nav-reformen. Isteden får vi formuleringer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti i en innstilling, hvor det sies:

«Digitaliserte tjenester frigjør ressurser, noe som muliggjør bedre oppfølging av de som trenger det.»

Har jeg hørt det før? Har jeg hørt før at det muliggjør bedre oppfølging? Jeg har hørt det mange ganger. Jeg hørte også under den rød-grønne regjeringa at det mu-

liggjør bedre oppfølging. Men det er ikke det som skjer. Det er praksis, det er det som skjer, som er det viktige her.

Høyre og Kristelig Folkeparti sier:

«Der kommunene ofte har begrensede åpningstider, ser en at det store flertallet kan søke hjelp hos Nav døgnet rundt.»

Ja, det store flertallet kan det, men det er tusenvis av mennesker i mindretallet og som hver dag ikke får den hjelp og den opplysning som de trenger.

Sånn kan jeg fortsette. Ragnhild Guddal, prosjektlederen for Lyset i hverdagen i Bærum, var en av pådriverne for det som er Senterpartiets forslag. Jeg må si det er sterkt å oppleve at Ragnhild Guddal blir tatt til inntekt for Arbeiderpartiets merknader, samtidig som Arbeiderpartiet stemmer mot forslaget som Ragnhild Guddal er så opptatt av å få gjennomført, nemlig at kontorene skal være åpne sånn at hennes medmennesker kan få bistand hver eneste dag.

Presidenten: Representanten Per Olaf Lundteigen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Solfrid Lerbrekk (SV) [21:41:37]: Nav er noko heilt anna i dag enn det som var meininga då reforma i si tid vart vedteken. Dette er mykje av grunnen til at det er så mykje støy rundt Nav, og det er òg grunnen til at mange parti, inkludert SV, i dag føreslår nokså store endringar i Nav.

Eg vil tru at heile komiteen jamleg kvar veke får enkeltsaker på bordet frå folk som føler seg misforståtte og feilbehandla av Nav. Det er fullt forståeleg når ein ser korleis Nav strømlinjebehandlar omtrent alle saker dei får inn, utan å ta særleg mykje omsyn til det individuelle saksbildet.

Me i SV meiner at mykje ville ha vore gjort med ei kraftig oppbemanning i Nav og ei justering av kvar avgjerslene vert tekne. Flesteparten av saksbehandlarane i fyrstelinjetenesta i Nav har langt fleire personar på lista si enn dei kan ha dersom dei skal kunna gje kvalitet i oppfølginga av kvar enkelt. Mange rapporterer om ei saksmengde på opp i 100 personar per saksbehandlar, og dette er saksbehandlarar som skal hjelpa og følgja opp enkeltpersonar i ein vanskeleg situasjon, utan ei reell myndigheit til å fatta vedtak. Dei er rett og slett bundne på hender og føter i arbeidskvardagen sin.

Hovudargumentet for at myndigheitene ikkje skal kunna fatta vedtak på kvart enkelt Nav-kontor, er å sikra større grad av likebehandling. Men me ser jo korleis dette har slått heilt feil ut når det ikkje vert teke individuelle omsyn i saka til kvar og ein. Folk vert låste i ein evig runddans med feilslåtte tiltak og strenge tidsfristar som berre gjer at det vert endå vanskelegare å koma seg ut i jobb til slutt.

Får ein ein samansett sjukdom i dag, er ein nærmast garantert ein runddans med krangling og misforståingar hos Nav, samt venting på behandling i helsevesenet. Denne situasjonen vil, som det er i dag, mest sannsynleg vara ved i tre år, og det er dårleg med kontinuerleg oppfølging i desse tre åra for folk med samansette sjukdomar.

Samarbeidet mellom Nav og helsevesenet fungerer svært dårleg når det gjeld desse personane, men for ein god del andre er det riktig at Nav fungerer godt. For dei som skal ha foreldrepengar, eller no òg pleiepengar, eller sjukepengar, fungerer systemet så å seia knirkefritt for dei fleste. Men er det sånn at ein treng meir hjelp enn det – arbeidstrening, arbeidsavklaringspengar – er det ganske store endringar som må til for at systemet skal kunna seiast å fungera godt.

Me må ha mykje meir romslegheit i reglane på det lokale Nav-kontoret. Me må ha meir tillit til fagfolka i fyrstelinjetenesta, og me må ha fleire tilsette og eit reelt ope Nav-kontor i kvar kommune. Dette vil vera ein start på å få eit fungerande Nav for dei som treng det aller mest.

Til slutt vil eg nemna ei enkeltsak eg fekk på bordet i førre veke. Ein kar som er fast tilsett i ei stor bedrift som han har jobba i i mange år, slit med helsa og har no 60 pst. arbeidsavklaringspengar og 40 pst. jobb. Han må levera inn meldekort som arbeidssøklar sjølv om han ikkje er arbeidssøklar. Han er sjuk. Hadde han hatt moglegheit til å jobba meir, hadde han auka stillinga som han allereie har. På denne måten føler han sjølv at han må lyga ved å levera inn meldekortet sitt og seia at han søker jobb. Kva skal eg seia? Dette er heilt bak mål. Det er eit dårleg system når det ikkje eingong kan tilpassast verkelegheita betre enn dette.

Eg tek til slutt opp det forslaget SV står aleine om.

Presidenten: Representanten Solfrid Lerbrekk har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Torill Selsvold Nyborg (KrF) [21:46:45]: Vi i Kristelig Folkeparti er sjølvstøtte i at det er viktig å sikra at Nav gjev gode tenester til befolkninga. Det viktigaste for Nav framover er å bidra til at fleire kjem i arbeid og færre på stønad.

Nav har gått igjennom ei digital omstilling, der fleire får digital rettleiing, og mange sjølvbeteningsløysingar er tekne i bruk. Vi må vera klar over at det no er veldig mange, spesielt yngre, som har stor digital kompetanse. Likevel er det viktig å leggja til rette også for dei som ikkje er på den digitale arenaen. Ein heilskapleg gjennomgang av Nav vil gje oss svar på kor effektiv ressursbruken er, og i kva grad utfordringane vert løyste på ein mest mogleg effektiv måte.

Kristeleg Folkeparti ser at det er nødvendig med tett samarbeid mellom arbeidsgjevarar og Nav. Det inkluderer både offentlig og privat sektor. Ei storstilt satsing på arbeidsmarknadstiltak hjelper utsette grupper tilbake i arbeid. Dette samarbeidet skjer allereie i dag, men det kan verta betre.

Kristeleg Folkeparti har lenge kjempa for VTA-ordninga, der personar med utviklingshemming eller psykiske lidningar og andre grupper kan få tilrettelagt arbeid. Difor vil Kristeleg Folkeparti støtta ei utviding av dette tilbodet framover. Det er særleg gledeleg at vi har fått 300 nye tilrettelagde arbeidsplassar i revidert nasjonalbudsjett. Sidan 2013 har Kristeleg Folkeparti i og utanfor regjering fått støtte for ein auke på 2 400 tilrettelagde arbeidsplassar. Det er fornuftig med ein vidare opptrappingsplan, og her vil Kristeleg Folkeparti gå i front.

Det lokale Nav-kontoret gjev eit godt utgangspunkt for ein heilskapleg og tilpassa innsats for den enkelte. Nav-kontora må ikkje sentraliserast, dei må vera ute lokalt. Sosiale entreprenørar og frivillig sektor spelar ei stadig viktigare rolle som supplement til tilbodet frå Nav. Det enkelte Nav-kontoret treng handlefridom til å tilpassa tenestene til lokale tilhøve, til det beste for brukarane. Sjølv om mange av tenestene er gjorde digitale, er det framleis viktig for mange at Nav-kontoret er eit tilgjengeleg kontor.

Kristeleg Folkeparti viser til meldingar frå AAP-mottakarar som uttrykkjer misnøye med ordninga. Det er heilt avgjerande at den enkelte får rask og tett oppfølging, med sikte på tidleg avklaring. For å sikra at ein når denne intensjonen, bør ordninga evaluerast og eventuelt endrast, så vi har bakgrunn for ein kunnskapsbasert diskusjon og avgjerd. Ei tett oppfølging på individnivå og godt samarbeid mellom tenestene på tvers av etatar er avgjerande for å få fleire ut i arbeid, ikkje minst no, som fylgje av mange ledige på grunn av pandemien.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [21:50:45]: Det må være lov å si at det er veldig omfattende forslag vi diskuterer her i dag. Innleggene bærer da også ganske mye preg av at det egentlig er en diskusjon om alle aspekter ved Nav, helt fra Nav-reformens unnfangelse. Det er verdt å minne om at selv om Nav-reformen kom under Bondevik II, var det ikke under Bondevik II-regjeringen med dens regjeringspartier den fikk sin endelige utforming – det var det andre partier på Stortinget som sørget for. Men det er nå så.

Det er enighet om en del her. Det er enighet om at Nav er viktig og en helt sentral del av velferdsstaten, og om at den viktigste innsatsen er å få flere i arbeid og motvirke at personer faller varig utenfor arbeidslivet. Normalt sett, i hvert fall gjennom historien, har det vært

oppslutning om at en viktig del av det også er det man ofte kaller arbeidslinja. Jeg må si at jeg ikke er enig i at arbeidslinja bare er et tilbud – det er også det; det er et tilbud for å få folk som har lyst til å jobbe, til å jobbe, men det innebærer også et bestemt syn på f.eks. ytelsene i Norge. Det betyr at det har vært, i hvert fall tidligere, en enighet om at nivået på det man får utbetalt på en offentlig ytelse, ikke kan være så høyt at det er urimelig for dem som er i arbeidslivet. Da snakker vi stort sett ikke om de høytlønte jobbene, men om dem som har vanlige, kanskje ofte lavt betalte jobber, og at det må være en viss sammenheng der.

Det er også verdt bare å ha med seg, selv om det er et bakteppe, at koronaepidemien har skapt en unntakstilstand. Arbeidsledigheten har økt. Det fantes ikke noen tidligere parallell til denne situasjonen og det som skjedde på det norske arbeidsmarkedet i løpet av noen få korte uker i mars–april i fjor. Nav var særlig da under et ekstremt sterkt press, og det påvirket både saksbehandlingstider, tilgjengelighet og svartider, og smittevernreglene har også påvirket åpningstider. Nav har måttet håndtere en massiv økning i antall søknader om dagpenger, og behovet for oppfølging av flere brukere har økt. Samtidig har Nav i rekordfart måttet utvikle helt nye systemløsninger, som skulle både levere på Stortingets bestillinger og etter beste evne forsøke å minimere sjansen for misbruk og være så driftssikre som mulig. Jeg synes at Nav i det store og hele, gitt forholdene, har levert veldig bra. Men det betyr ikke at ikke Nav for mange har vært for utilgjengelig, og at ikke mange har opplevd lange ventetider.

Det er ikke tid nå til å gå gjennom alt om Nav, men jeg vil si at regjeringen, også når det gjelder Nav, har evnet å prioritere og satt noen ting i høysetet. Vi har vært opptatt av innsats rettet mot ungdom. Derfor er den forsterket, f.eks. for unge under 30 år. En evaluering gjort av Fafo av den forsterkede ungdomsinnsatsen – som ikke bare er en politikergaranti, men en faktisk reell innsats – viser også at ungdom får raskere oppfølging, de aller fleste etter noen uker. Vi har prioritert inkluderingsdugnad, tilrettelegging og VTA-plasser, vi har prioritert aktivitetsplikt, og vi har prioritert samarbeidsprosjekter på tvers av helseområdet. En av de viktigste prioriteringene fremover blir samarbeid utdanning–Nav.

Forslagsstillerne er opptatt av at velferdsforvaltningen skal være tilgjengelig for alle brukere. Det er jeg enig i, og jeg synes i og for seg det er en veldig god ting at Stortinget fungerer som en ombudsmann. I mange diskusjoner om de mange ombudsmennene vi har og får i Norge, er det ofte viktig å minne om at Stortinget er den viktigste ombudsmannen i et folkevalgt demokrati som vårt. Det er bra.

Samtidig er det to ting som er verdt å si. Det ene jeg vil påpeke, er at for folk flest i Norge – og det gjelder også for Nav-brukere flest – er det faktisk avgjørende viktig at Nav er skikkelig og ordentlig til stede på digitale flater. Dette er ikke noe som er forbeholdt en liten elite i Norge, dette er noe som folk flest har glede av, og jo lettere, enklere og bedre informasjonen er der, og jo enklere og mer automatisert saksbehandlingen er der, desto raske får folk f.eks. dagpengene sine, som dessverre i dag må behandles manuelt.

Det andre er at koronaepidemien har vært en unnakstilstand. Det betyr også at åpningstidene på en del Nav-kontorer har vært sterkt redusert. Men fra Navs side – ikke minst fordi de har gode, kloke og kunnskapsrike ansatte, som jeg for øvrig er helt enig i at vi burde ha en bedre oversikt over hvilken kompetanse og kunnskap de har – har de også klart, eller i hvert fall forsøkt etter beste evne, å følge opp de mest sårbare brukerne i de tilfellene hvor det ikke har vært mulig å lage avtaler.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Lise Christoffersen (A) [21:56:05]: Statsråden nevnte at satsing på ungdom har fungert positivt. Ja, det er riktig, det, men kanskje først og fremst for ungdom som beveger seg over i videre utdanning. Med de ungdommene som sliter, viser den samme rapporten at det ikke har gått fullt så bra. Jeg tenker kanskje spesielt på de 20 000 unge uføre – det dobbelte av det antall uføre som var da denne regjeringa overtok.

Jeg vil i den forbindelse vise til Akademikerne i Nav, som sier at de er skeptiske til at dataverktøy skal være i stand til å finne treffsikre, arbeidsrettede tiltak basert på inntastet informasjon, at det er mange datasystemer i dag som gjør oppfølgingen av brukere krevende, og at selv om det er behov for verktøy til å bistå, kan disse ikke erstatte de vurderingene og veiledningene som er nødvendige for å hjelpe personer med å komme i arbeid.

Ser statsråden at Akademikerne i Nav har et poeng her?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [21:57:08]: Ja, Akademikerne i Nav har et poeng. Selvfølgelig kan ikke digitaliserte data erstatte de vurderingene eller den oppfølgingen som mennesker skal gjøre, men det betyr ikke at digitaliserte data ikke kan være viktige for f.eks. dimensjoneringen av tiltak og hvilke tiltak, og ikke minst for å få frem bedre vurderinger av hvilke tiltak som faktisk fungerer, og hvor de gjør det.

Så et par andre kommentarer.

Det er nettopp i oppfølgingen av unge som sliter, denne regjeringen har satt inn støtet, og det er nettopp der Navs ungdomsinnsats har ekstra mye å si. Det er

nettopp der f.eks. forsøk med IPS også for unge under 30 år har noe å si.

Så er representanten, eller partiet til representanten, og jeg uenige. Jeg mener at det å gå til valg på en kraftig økning av arbeidsavklaringspengene for de yngste – det er snakk om en 50 000–60 000 kr – ikke er en god måte å få flere tilbake i utdanning eller arbeid på.

Lise Christoffersen (A) [21:58:18]: Jeg takker for svaret. Jeg registrerer at vi nok har litt ulikt syn på en del ting.

Riksrevisjonen har nettopp offentliggjort en rapport om klagesaksbehandlingen i Nav og Trygderetten og slått fast at den lange ventetida er alvorlig og kritikkverdig. Ser statsråden at det kan være en sammenheng mellom innstrammingene i de helserelaterte ytelsene i Nav og mengden av klagesaker rett og slett fordi folk i større grad enn før kastes ut av folketrygden og over på sosialhjelp eller privat forsørging uten at arbeid er et reelt alternativ der og da, altså rett og slett fordi folk ikke har rukket å bli ferdig utredet og behandlet i helsevesenet og heller ikke blitt ferdig avklart til arbeid eller trygd i Nav?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [21:59:03]: Erfaringsmessig kan omlegging av ytelser føre til flere klager. Det er helt riktig. Det kan også ha skjedd ved omleggingen av f.eks. arbeidsavklaringspenger, men jeg mener ikke at det i seg selv er et godt argument for å fortsette med et system som ikke fungerte fordi det ikke fikk folk avklart verken til uføretrygd eller til arbeidsliv. Det er mulig det kan se «snilt» ut å spre innsatsen tynt ut over flere år, men det er ikke det, for det det fører til på sikt, er at færre blir avklart, i hvert fall hvis endringene fungerer som de skal.

Så har klagesystemet i Nav åpenbart behov for en full gjennomgang. Det viser seg også gjennom at samtidig som Nav selv har styrket klagebehandlingen sin med om lag 50 årsverk gjennom interne omdisponeringer og Trygderetten har fått mer penger, er det fortsatt slik at klagebehandlingen ikke er effektiv og god nok. Den har ikke vært gjennomgått siden 1960-tallet en gang, da folketrygden ble opprettet. Det er på tide, og det skal vi gjøre.

Lise Christoffersen (A) [22:00:05]: Takk for svaret. Statsråden sier at klagebehandlingen ikke har vært god nok, og at en skal foreta en gjennomgang. Han sa samtidig at det har vært avsatt mer penger internt i Nav til å håndtere klager, og det samme i Trygderetten. Men det har jo nå pågått såkalte ABE-kutt over lengre tid, og de økningene som statsråden nevnte, er vel ikke nok til å demme opp for flere års sammenhengende kutt i administrative ressurser.

Mener statsråden at det kan være en sammenheng mellom økte saksbehandlingstider i klagesaker og de årvisse administrative osthøvelkuttene både i Nav og i Trygderetten?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:00:53]: Nei. Og det er to årsaker til det. Det ene er, som jeg sier, at klagedelen av Nav er blitt styrket, har fått flere ressurser, både én gang konkret gjennom en bevilgning der det sto i tildelingsbrevet at det var til klagebehandling, og også ekstra gjennom Navs egne omprioriteringer.

Det andre er at det også har skjedd i Trygderetten. Det er helt greit å diskutere ABE-kuttet, men det er noen påfallende sider når man diskuterer det. For det første innebærer det «litt mindre mer», som Stoltenberg i sin tid formulerte en annen politikk, altså litt mindre mer fordi man også i offentlig sektor forventer at man kan bli bitte lite grann bedre hvert eneste år. Det andre er at disse pengene blir jo ikke borte. De blir tilført andre prosjekter i organisasjonen, f.eks., eller andre områder som er viktige. Det betyr at Nav har flere ansatte i dag enn de hadde da denne regjeringen tiltrådte.

Jon Georg Dale (FrP) [22:02:10]: La meg berre aller først seie at eg sluttar meg fullt og heilt til dei vurderingane statsråden gjer knytt til gevinsten ved digitale tenester, og i tillegg til det kunne han naturlegvis ha lagt til at gjennom auka bruk av digitalisering får ein også dei mest desentraliserte tenestene vi reelt kan yte, gjennom at folk når offentlege kontor innanfor og utanfor opningstid, heime frå sin eigen sofakrok. Det er effektivt for dei fleste.

Men tilbake til varig tilrettelagd arbeid: Statsråden varsla i dag nye plassar i revidert nasjonalbudsjett og gjev samtidig eit valløfte om nye 3 000 plassar i løpet av neste stortingsperiode dersom regjeringspartia vann fleirtal etter valet til hausten. Det er eit mål vi støttar. Men kva tid vil statsråden, på bakgrunn av dette, kome tilbake til Stortinget med ein opptrappingsplan, slik vi i dag vedtek?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:03:14]: Bare en korrigering først: Det regjeringspartiene har sagt i dag – hvor jeg var til stede som representant for et regjeringsparti – var at vi vil fortsette en opptrapping i neste periode minst på samme nivå som det vi har hatt i disse to foregående periodene.

Det viser seg – og noen av oss var nok klar over dette fra før – at selv om regjeringspartiene, og Fremskrittspartiet, ikke har kalt dette en opptrappingsplan, har vi trappet opp antall VTA-plasser systematisk gjennom disse åtte årene. Og hvorfor det? Jo, fordi vi ikke er fornøyd med bare å vedta ordet «opptrappingsplan» i et dokument, vi har prioritert penger til dette når det gjel-

der, i budsjetter og i reviderte budsjetter. Det betyr at i løpet av disse åtte årene med borgerlig flertall på Stortinget har det kommet nesten 3 000 flere plasser. Det var et taktskifte da det kom et nytt flertall i Norge etter valget i 2013. Når kommer det mer? Da må jeg nesten si som TV 2: Vent og se!

Jon Georg Dale (FrP) [22:04:18]: Det var jo eit godt svar – på alt anna enn spørsmålet. For det som er eit aldri så lite paradoks, er at statsråden i dag kan vere så tydeleg når han snakkar med Dagbladet om ambisjonsnivået for opptrapping av talet på VTA-plassar, mens han ikkje kan vere like klar i Stortinget. Det er då vi må vi stille oss spørsmålet: Kva er det som gjer det slik?

Eg er heilt einig i at vi har mykje å sjå tilbake på i fellesskap når det gjeld opptrapping av varig tilrettelagde arbeidsplassar, og det er eit arbeid som må fortsetje. Men det er underleg når ein kan fortelje ein ting til Dagbladet rundt eigne ambisjonar, men ikkje kan bekrefte det i Stortinget. Så spørsmålet er igjen: Kan vi iallfall ta for god fisk at dei tala som Dagbladet i dag opererer med, er tal det vil vere naturleg at vi ser frå ei borgarleg regjering dei komande fire åra?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:05:20]: Jeg skal ta det formelle svaret til slutt. Så skal jeg først si at man kan både ta for god fisk og legge til grunn at når jeg uttaler meg om forskjellige ting som har å gjøre med mitt konstitusjonelle ansvarsområde, også når jeg gjør det som partipolitiker eller hva det nå enn skal være, da er det de samme tingene jeg mener uansett. Men av forskjellige grunner er det sånn at det å stemme for en opptrappingsplan, når regjeringspartiene mener at vi allerede er i gang med å trappe opp, føles ikke da naturlig. Det er ikke noe stort, enormt problem. – Men det er mulig vi faktisk stemmer for det – ja, beklager, da føles det naturlig å gjøre det. Men det er da ikke vårt forslag i utgangspunktet.

Likevel er det viktig å fastholde at selv om det alltid er sånn at man er den samme personen, enten man er i eller utenfor stortingssalen, kommer informasjon til Stortinget alltid på korrekte og riktige måter. Så hvordan regjeringen svarer på dette, kan jeg garantere at ikke kommer gjennom et oppslag i Dagbladet.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [22:06:40]: I statsrådens svar av 6. april til Senterpartiets forslag om å ha åpne Nav-kontor minst på linje med rådhusene, sier statsråden at det er den enkelte kommune og arbeids- og velferdsetaten ved fylkeskontoret som i dialog med Nav-leder avgjør hva som skal være åpningstidene på det enkelte Nav-kontor ut fra lokale forutsetninger og behov.

Mitt spørsmål er: Dersom kommunestyret gjør vedtak om å ha åpne Nav-kontor, vil da statsråden gi fylkeskontoret til det statlige Nav beskjed om å holde åpent, tilsvarende?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:07:23]: Jeg lot meg besnære av et av forslagene i et annet representantforslag som vi også diskuterer nå, nemlig dette fra Arbeiderpartiet om at man skulle gjennomgå tildelingsbrevet til Nav med sikte på å redusere antall mål og unngå detaljstyring av aktiviteter, og det er utgangspunktet mitt også her. Det er lett å si at man ønsker ansvarliggjøring i organisasjoner, at man ønsker at ikke politikerne skal sitte og detaljstyre, og at ikke departementet skal gjøre det. Det er litt vanskeligere å gjøre det. Det betyr at mine forventninger til Nav og åpningstider knytter seg til leveranser av tjenester, og det betyr at det er en klar forventning om at de skal være tilgjengelige også for brukere som ikke har digitale verktøy, f.eks., selv om Nav-kontoret har begrenset åpningstid. Men det å instruere Nav om hvordan de skal forholde seg til et kommunestyrevedtak i et partnerskap, det tror jeg ikke er aktuelt.

Solfrid Lerbrekk (SV) [22:08:36]: På slutten av mitt innlegg nemnde eg ei enkeltsak som eg fekk e-post om sist veke. Eg skal lesa opp den e-posten. Han skriv:

Jeg har et ønske om at det blir gjort noe med prosessen i Nav angående AAP. Jeg har vært 60 pst. sykmeldt i mer enn ett år og har derfor måttet søke om AAP. Dette er greit, og et sånt system er veldig bra. Det jeg ikke er fornøyd med, er at jeg må sende meldekort som arbeidssøker. Jeg er fortsatt 40 pst. i arbeid og er av helsemessige årsaker ikke arbeidssøker de resterende 60 pst. Hadde jeg kunnet jobbe mer, hadde jeg økt stillingsprosenten i jobben jeg allerede har. Jeg føler meg nesten som en Nav-svindler av denne grunn, og det er jo ikke bra. Kva vil statsråden seia om dette systemet?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:09:36]: Jeg gir gjerne et enda mer detaljert svar på problemstillingen gjennom et skriftlig spørsmål, men konkrete enkeltsaker med navn kan jeg selvfølgelig ikke gå inn på.

Jeg vil bare si at meldekort er noe som alle må sende inn, og hensikten med meldekort er ikke å vise at du ikke er syk, eller er ikke arbeidsledig, eller ikke noe annet. Hensikten med meldekort er bl.a. å gi deg en måte å rapportere på om du skulle jobbe mer enn det du har i ytelse, slik at du f.eks. da avkorter ytelsen. Det er viktig å understreke – for andre som eventuelt måtte høre dette – at meldekort er rett og slett for på en ordentlig og skikkelig og forhåpentligvis forutsigbar måte å kunne melde inn f.eks. hvis man i en periode har jobbet mer, eller hvis

man i en periode har jobbet også for en annen arbeidsgiver, eller hvis man også er dagpengemottaker, og hvis man har annen type aktivitet som man må melde inn.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

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

Per Olaf Lundteigen (Sp) [22:11:06]: De to sakene vi diskuterer nå, har vært veldig lærerike for meg. Det jeg trodde var rimelig opplagte ting, er langt ifra opplagt.

Når statsråden skal svare på mitt spørsmål om hva det statlige Nav vil gjøre hvis kommunestyret ber om at Nav-kontorene skal være åpne, sier statsråden at han ikke vil instruere Nav. Sammen med merknadene i saken og svarbrev fra staten skjønner jeg etter hvert dybden i det problemet vi står overfor. Her blir det behov for en debatt framover.

Statsråden sier mer i svarbrevet sitt av 6. april til Senterpartiets forslag. Han sier:

«Som forslagstillerne peker på, er det bl.a. i sosialtjenesteloven § 4 stilt krav om at tjenester som ytes etter sosialtjenesteloven skal være forsvarlige. (...) Dette stiller krav til hvordan kommunen og etaten sikrer tilgjengeligheten til tjenestene.

Arbeids- og velferdsdirektoratet har i sin dialog med fylkeskontorene understreket at åpningstider på NAV-kontorene må ivareta brukerne med behov for drop-in-besøk og fysisk tilgjengelighet til tjenester i kontorene.»

– «... må ivareta brukerne», altså.

Videre står det:

«Direktoratet har også i dialog med statsforvalterne presisert at begrensede åpningstider, for eksempel at det ikke er åpent daglig eller at det er svært korte åpningstider, må begrunnes utfra forsvarlighet og behov.»

På tross av disse fine tingene er faktum at mange, mange kontorer er helt stengt. I gjennomsnitt er kontorene over hele det ganske land i kommuner og bydeler oppe fire timer per uke.

Jeg må si at jeg ikke har kunnet sosialtjenesteloven § 4 så godt før, men nå begynner jeg å kunne den. Der står det noe om forsvarlighet. Statsråden sier at en prioriterer. Ja, det prioriteres slik at de svakeste blant oss ikke prioriteres. Det er svært mange som mener at sosialtjenesteloven § 4 om forsvarlige tjenester ikke blir ivare tatt.

Det må bli en folkelig opinion. Det må bli engasjerte kommunestyre. Det må bli debatt, sånn at vi får fram den saken og får til endring.

Lise Christoffersen (A) [22:14:28]: Jeg skal ikke hale ut tida, for det begynner å bli ganske sent. Jeg bare følte behov for å komme med en bemerkning til statsrådens beskrivelse av klagesaksbehandlingen i Nav, som har fått tilført så mye ressurser – og det samme har Trygderetten. Det er en helt annen virkelighet enn den Riksrevisjonen beskriver i sin rapport, der de tar i bruk uttrykk som «alvorlig» og «kritikkverdig». Om summen av ressurser har økt, er det vel kanskje ressursene til bruk per sak som er det viktigste målet, og at det fins rett kompetanse. Det sier Riksrevisjonen at det ikke gjør, at det er særlig de helserelaterte ytelsene og klagesakene som gjelder helserelaterte ytelser, det går ut over, og at verst er det med yrkesskade, som er saken vi skal over på rett etterpå.

Så har jeg lyst til å gi en liten kommentar til det første innlegget til representanten Lundteigen, for jeg skjønnte ikke helt Lundteigens påstand om at Arbeiderpartiet ikke ønsker åpne Nav-kontor. Angående forslaget Senterpartiet fremmet om åpningstider minst tilsvarende rådhuset, sendte vi et spørsmål til statsråden om det fantes en oversikt over hvilke åpningstider rådhusene faktisk har rundt omkring, for vi følte oss ikke helt sikre på at alle landets rådhus var så åpne og tilgjengelige som de burde være, heller. Når vi da fikk beskjed om at det ikke var mulig å framskaffe en oversikt over det, valgte vi å fremme et forslag som vi mener er bedre, og som vi fremmer sammen med SV:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle landets Nav-kontor har en daglig åpningstid som sikrer brukere som ikke kan eller ikke er komfortable med å benytte seg av digitale og selvbetjente løsninger, et Nav-kontor som er tilgjengelig, slik at det kan tilbys likeverdige tjenester til alle over hele landet.»

Geografi, kommunikasjoner og avstander rundt omkring er jo også forskjellig, så her kan det være behov for ganske omfattende åpningstider noen steder og kanskje litt mindre andre steder, men Arbeiderpartiets utgangspunkt er at Nav-kontoret skal være åpent.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:17:02]: Først et par kommentarer om klage- og ankesystemet. Nå vil vi jo svare utførlig, selvfølgelig, når kontroll- og konstitusjonskomiteen behandler dette, men det er helt riktig at klage- og ankebehandlingen får kraftig kritikk av Riksrevisjonen. De bruker det nest alvorligste begrepet, kritikkbegrepet, om dette. Det er svært alvorlig. Det er det ingen tvil om.

Mitt poeng, og det mener jeg også speiles i Riksrevisjonens rapport, er at Riksrevisjonen ikke, slik jeg forstår det, sier at dette bare er et ressurs spørsmål. De peker også på at her er det systemer som fungerer til dels dårlig sammen, f.eks. at det er dårlig linking mellom de for-

skjellige delene av kjeden, altså Navs klageinstanser og Trygderetten.

Så påpekte jeg, nettopp fordi representanten Christoffersens poeng synes å være at her var det nærmest en direkte kobling mellom ABE-kutt og klagebehandlingen i Nav, at Nav både gjennom et budsjett har fått tilført midler konkret fra regjeringen, eller Stortinget, som bevilger dette, og også omprioritert egne ressurser til dette, og at Trygderetten også har fått økte ressurser, nettopp på grunn av denne problemstillingen. Men det er ikke nok.

Til representanten Lundteigen, som jeg synes i og for seg i innlegget sitt sier noe om veien inn i denne situasjonen. For det første er jeg nokså sikker på at fire timers åpningstid i snitt per uke hos Nav-kontorene i Norge ikke stemmer. For det andre: I koronasituasjonen har det vært situasjoner der jeg er helt sikker på at Nav-kontorene for raskt har blitt stengt ned, eller at kommunene har sagt at nå stenger alle i kommuneadministrasjonen, og at det har fått uheldige følger i en ekstrem situasjon. For det tredje påpeker jo representanten selv også at det ikke er slik at dette er et lovløst land, men det er forskjell på det og å si at man har et partnerskap mellom kommune og Nav. Det at statsråden skal gå inn og instruere Nav hver gang kommunestyret gjør et vedtak, vil jo være å underminere hele det fundamentet som det partnerskapet er bygget på. Det er viktig. Til slutt til det representanten sier om at tjenestene skal være forsvarlige. Nettopp den oppmerksomheten både Statsforvalteren og departementet har hatt på det i dialog med Nav, viser at dette ikke er en problemstilling vi tar lett på, fordi det er veldig mange mennesker som er helt avhengige av Nav. Jeg har vært helt utvetydig når jeg har svart på dette, riktignok i mediene, at Nav må ha tilbud også til dem som ikke har mulighet til å bruke digitale tjenester eller telefon. Det betyr også å ha en ekstra plan for å følge opp de mest sårbare brukerne.

Så har jeg fått telefonhjelp av en venn, det ble påpekt at jeg hadde feil slagord for TV 2. Jeg må selvfølgelig få strøket det og beklage til Norges kommersielle allmennkringkaster, eller hva det nå er.

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

Per Olaf Lundteigen (Sp) [22:20:32]: Det er mange planer og strategier, men det som trengs, er konkret handling. Senterpartiets forslag handler om at det skal være minst like god åpningstid på Nav-kontoret som på rådhuset. Det var konkret for å få til endring. Om Arbeiderpartiet hadde noe bedre konkret, kunne de foreslå det, men jeg la merke til representanten Lise Christoffersen som sa at Arbeiderpartiets utgangspunkt er at Nav-kontoret skal være åpent – utgangspunkt. Det er

det som er poenget. Hele tida er det noen sånne unntak i realiteten.

Fire timer stemmer ikke, sier statsråden. Dette er en grundig undersøkelse fra vår side. Departementet vet ikke når kontorene er åpne, så statsråden vet ikke hvordan det er. En skal ikke instruere hver gang kommunestyret gjør vedtak. Det som er poenget til Senterpartiet, er at det er kommunestyret som vet best, og det bør være en stående beskjed til statens Nav-kontor at de har åpningstider lik det som er kommunestyrets vedtak i saken.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:21:46]: Igjen: Det er viktig at Stortinget, partier og enkeltrepresentanter tar ombudsrollen. Men siden representanten Lundteigen går så høyt på banen, kan det hende at også andre partier ser noen konkrete problemer knyttet til Senterpartiets forslag. For eksempel: I en smittesituasjon hvor den kommunale administrasjonen, inkludert rådhuset, stenger, hva gjør man da? En annet konkret problemstilling, som jeg er helt sikker på at vil finne gode løsninger, er at hvis kommunestyret rundt om, som har ansvar for veldig mye av nødhjelpsdelen av Nav, egentlig hele nødhjelpen, altså sosialhjelpen og annet, begynner å vedta og sikre at deres Nav-kontor skal være åpent lenger, også i smittevernsituasjoner, er jeg helt sikker på at de finner smidige løsninger på det lokalt. Som representanten Lundteigen parti ofte sier, er det ikke nødvendig å lage et nasjonalt dekret for det. Det er ikke sann at Nav stritter imot, og det er ikke Nav sentralt som har stengt ned en rekke Nav-kontorer. I stor grad er dette en konsekvens av at kommunene selv har stengt ned et tjenestetilbud, dermed også Nav-kontorene.

Dette er det fullt mulig å finne gode løsninger på, og Nav og kommunestyrene kan snakke sammen også uten stortingsvedtak. Det skal de faktisk fordi vi har et partnerskap.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 8 og 9.

Sak nr. 10 [22:23:25]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rigmor Aasrud, Elise Bjørnebekk-Waagen, Arild Grande, Fredric Holen Bjørdal og Lise Christoffersen om nødvendige endringer i regelverket for yrkesskade, herunder de såkalte «oljepionerene» (Innst. 382 S (2020–2021), jf. Dokument 8:150 S (2020–2021))

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.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [22:24:32] (ordfører for saken): Saken gjelder representantforslag fra Arbeiderpartiet om nødvendige endringer i regelverk for yrkesskade, herunder de såkalte oljepionerene. Jeg vil ta opp forslagene nr. 1–7 i innstillinga.

Det har i mange år, svært mange år, vært arbeidet med å forbedre lov- og regelverk for økonomisk kompensasjon ved yrkesskader og yrkessjukdom. Yrkesskade er personskade, sjukdom eller dødsfall som skyldes arbeidsulykke. I tillegg kan visse sjukdommer som skyldes skadelig påvirkning fra arbeidsmiljøet, likestilles med yrkesskader.

I dag gjelder to ordninger: særregler om yrkesskader i kapittel 13 i lov om folketrygd samt yrkesskade-forsikringsordningen, som er regulert i lov om yrkesskade-forsikring. Til sammen skal dette sikre arbeidstakerne rett til full erstatning for yrkesskade og yrkessjukdom. På tross av brei enighet om at dagens ordninger inneholder flere svakheter, har det ikke lyktes partene i arbeidslivet å komme til enighet om et nytt lov- og regelverk.

Temaet er behandlet i Yrkesskadeutvalget, som avga innstilling som NOU i 2004, Arbeidsskade-forsikring. Utvalgets flertall, tolv medlemmer, foreslo at de to yrkesskadeordningene ble slått sammen til en ny lov om arbeidsskade-forsikring, mens utvalgets mindretall fra LO foreslo at dagens regelverk ble opprettholdt, men at arbeidstakerne og forsikringsselskapene ved lov pålegges å følge trygdeetatens vedtak og Trygderettens kjennelse etter loven om yrkesskade-forsikring.

Den rød-grønne regjeringa la fram proposisjonen den 20. september 2013 om lov om arbeidsskade-forsikring. Proposisjonen var første del av en større reform for yrkesskadeområdet, og reformen gikk ut på å slå sammen dagens to ordninger til en lov om arbeidsforsikring. Det skulle sikre retten til full erstatning. Begrepet «yrkesskade» skulle erstattes med «arbeidsskade». «Ulykkeskade» skulle brukes om skade som skyldtes arbeidsulykker og personløft, mens yrkessjukdom var sjukdom som skyldtes påvirkning over tid. Jeg bruker så lang tid på disse begrepene, for de er en viktig del av det videre ordskiftet om temaet, som også vil komme.

Regjeringa Solberg trakk tilbake lovproposisjonen fordi en ville foreta en samlet vurdering av forslagene i proposisjonen og de gjenstående elementene i en ny re-

form og så fremme forslag til ny reform på yrkesskadeområdet. Det har ennå ikke skjedd på tross av at temaet har vært til stortingsbehandling en rekke ganger seinere.

På denne bakgrunn så jeg som saksordfører det som viktig å forsøke å få framdrift i saken. Derfor la jeg i innstillinga vekt på å komme videre på to temaer. For det første: be regjeringa i samråd med partene i arbeidslivet om å legge fram et forslag til nødvendig forenkling av yrkesskaderegler som er i tråd med utviklingen i samfunnet og arbeidslivet, som sikrer den enkelte arbeidstaker. For det andre: gjennomgå og om nødvendig oppdatere yrkessjukdomslista.

Det er en enstemmig tilråding i innstillinga.

Videre var det viktig å få nedsatt en kommisjon som skal arbeide fram en kompensasjonsordning for oljepionerene, og det må verifisere, altså bekrefte, omfang og skader samt avgrensning av hva som skal omfattes av kompensasjonsordningen. Det må være en brei sammensetning av uavhengige fageksperter samt berørte parter, bl.a. Arbeidsmiljøskaddes Landsforening, ALF. Siden det haster å få avklart kompensasjonsordningen, forutsettes utvalget å være ferdig innen 2022.

Jeg er svært glad for at et flertall i komiteen, Senterpartiet, Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og SV, står bak kommisjonen. Spesielt vil jeg takke Runar Nilsen og John-Peder Denstad som i februar 2020 fikk utarbeidet kartleggingsrapporten Pioneroljearbeiderne med ødelagt helse – og møtet med systemet, erstatninger, pensjoner og løsemiddelskader. Videre er det rapporten fra Arbeidsmiljøskaddes Landsforening fra 2014, Pioneroljearbeiderne i Nordsjøen. Uten disse rapportene og debatten hadde vi ikke kommet dit vi er i dag. Vi hadde ikke fått fortgang og dagens resultat. Det er gledelig at vi i hvert fall har fått gjort noe for oljepionerene, som jeg håper får flertall i salen ved avstemming seinere.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her overtatt presidentplassen.

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

Lise Christoffersen (A) [22:29:15]: Takk til saksordføreren for godt arbeid med saken. Som han var inne på: Noe av det siste den rød-grønne regjeringa gjorde, var å legge fram første del i en reform av reglene for yrkesskade, og det var jo fordi tida var overmoden allerede da. Regelverket hadde klare svakheter. Men så ble saken trukket tilbake. Det var noe av det første Solberg-regjeringa gjorde etter tiltredelsen i 2013. Høyre og Fremskrittspartiet, som da var regjeringspartnere, lovet da at regjeringa skulle komme tilbake med et nytt forslag, men det har ikke blitt fulgt opp så langt.

Derfor er det positivt at regjeringspartiene nå åpner for at det skal skje en gjennomgang av regelverket for yrkesskade. Hva som blir resultatet av det, vet vi foreløpig ikke, men Arbeiderpartiet mener det haster fordi saken er svært viktig for dem det gjelder. Vi snakker om personer som skades på jobb, eller som utvikler yrkesrelatert sykdom, som har lovmessig krav på ytelser fra trygden og erstatning fra forsikringsselskapene, men som i altfor mange tilfeller ikke får det de har krav på etter loven.

Regelverket er vanskelig tilgjengelig. De som skades på jobb, eller som får yrkessykdommer som følge av belastninger de har vært utsatt for, opplever altfor ofte at de ikke blir trodd. Noen opplever dessuten å kunne få medhold i den delen som Arbeids- og velferdsetaten har ansvaret for, men å ikke nå fram i forsikringsaken sin, og andre kan oppleve det motsatte. Dette medfører store tilleggsbelastninger for den enkelte, som er syk eller skadet.

Det er også store kjønnsforskjeller i praktiseringen av regelverket. Flere menn enn kvinner får erstatning. Det skyldes dels at lista over yrkessykdommer ikke er oppdatert på flere tiår. Typiske kvinnelidelser som skyldes belastninger i tunge omsorgsykker, er ikke omfattet. Men Fafo har også påvist at selv der det er snakk om menn og kvinner med samme utdanning og i samme yrke, er det flere menn enn kvinner som får tilkjent yrkesskadeerstatning. Det er uholdbart og diskriminerende, og spørsmålet kan meget vel reises om slike systematiske forskjeller mellom menn og kvinner faktisk er i strid med lov om likestilling og forbud mot diskriminering.

Arbeiderpartiet har i utarbeidelsen av forslaget fått innspill fra LO-advokatene, som har god oversikt over yrkesskadefeltet. De viser til at det ofte er vanskelig for den enkelte å føre bevis for at skade eller sykdom skyldes ulykker eller belastning på jobb. Derfor har vi, etter innspill fra dem, foreslått at bevisbyrden i yrkesskadesaker skal snus, slik at den enkelte arbeidstaker står sterkere. Forsikringsbransjen har advart mot det og vist til at det kan medføre økte kostnader, eventuelt høyere premie for arbeidsgiverne eller at selskapene ikke lenger ønsker å tilby yrkesskadeforsikring. Det er en form for argumentasjon som Arbeiderpartiet ikke er enig i. Hele poenget må være at vi gjør det vi kan for å sikre at den som har en lovbestemt rettighet, faktisk får den, og da følger det også at utgiftene vil øke. Men det kan også føre til en positiv effekt ved at det blir desto viktigere for arbeidsgivere og forsikringsselskaper at det faktisk drives godt forebyggende HMS-arbeid på den enkelte arbeidsplass. Dette får vi imidlertid ikke flertall for, og det beklager vi.

Det er positivt at oljepionerene endelig blir sett og hørt. Samtidig må vi ikke glemme at også dagens oljearbeidere utsettes for belastninger som kan gi helseska-

der, og det gjelder dessuten for mange andre yrkesgrupper. Ett eksempel er de som jobber i brann- og rednings-tjeneste. Det som er viktig, er at den enkelte arbeidstaker – når skaden først er skjedd – faktisk får den lovbestemte erstatningen de har krav på. Det er det mange som ikke får. Det gjelder også dem som er rammet av Alpha-konkursen i Danmark. Der er det snakk om syke og skadde som til og med har fått godkjent yrkesskade, men opplever at de ikke er dekket av garantiordningen selv om den er lovpålagt, og det er grunnleggende urettferdig. Det hullet i regelverket må tettes, men heller ikke her får vi flertallet med oss.

Arbeidstilsynet har påvist at utenlandske arbeidstakere er spesielt sårbare, men de sendes i betydelig omfang tilbake til hjemlandet uten noen form for yrkesskade-erstatning. Det er ulovlig, men tilsynsmyndigheter og politi mangler ressurser for å komme dette uvesenet til livs. Vi beklager derfor at vi ikke får flertall for å rette opp denne uretten.

Margret Hagerup (H) [22:34:11]: Norsk arbeidsliv er trygt og godt regulert, og ordningene for økonomisk kompensasjon ved yrkesskader og yrkessykdommer er gode og skal også være det. Men det kan være grunn til å revidere lovgivning og gjeldende yrkesskadeordning for å sikre at disse er oppdatert og svarer til utfordringene i arbeidslivet.

Til tross for bred enighet om at dagens ordninger inneholder flere svakheter, har det ikke lyktes partene å komme fram til enighet om virkemidlene som kunne løst dette. Denne uenigheten kom tydelig fram i høringen 31. januar 2019 i forbindelse med behandlingen av representantforslaget om bedringer i regelverket for yrkesskadeerstatning, Dokument 8:53 S for 2018–2019. Der ga ingen av høringsdeltakerne omforent støtte til de konkrete forslagene i saken, og samtlige deltakere på høringen hadde egne forslag til justeringer eller alternative forslagstekster.

Høyre mener likevel at yrkesskadeordningen, slik den foreligger, ikke tar tilstrekkelig hensyn til dagens arbeids- og helsesituasjon blant norske arbeidstakere. Skadebildet med hensyn til dagens arbeidsoppgaver, med fysiske og psykiske påkjenninger og belastninger, blir ikke i tilstrekkelig grad ivarettatt av det eksisterende regelverk. Listen over sykdommer som skal kunne godkjennes og bli likestilt med yrkesskade, har heller ikke blitt revidert på mange år.

Derfor støtter vi forslaget om at regjeringen i samarbeid med partene i arbeidslivet skal legge fram et forslag til nødvendig forenkling av yrkesskadereglene – som er i tråd med utviklingen i samfunnet og arbeidslivet, og som sikrer den enkelte arbeidstaker. Vi ber også regje-

ringen gjennomgå og om nødvendig oppdatere yrkessykdomslisten.

Oljearbeidere med alvorlige helseplager og sykdommer etterlyste på begynnelsen av 2000-tallet oppfølging fra arbeidsgiverne og fra myndighetene. Saken ble grundig behandlet i to stortingsmeldinger, i 2006 og 2011. Det ble igangsatt et omfattende utrednings- og utviklingsarbeid for å kartlegge omfanget av problematikken og legge bedre til rette for oppfølging av oljearbeidere som mistenkte at de var blitt syke på grunn av jobben. Det var nettopp for å kunne få et bedre grunnlag for å vurdere om oljearbeidernes sykdom og plager skyldtes arbeidet, og om de derfor burde få godkjent yrkesskader og eventuelt ha krav på erstatning etter yrkesskadeforsikringsordningen. Det var også viktig å legge et grunnlag for ny og bedre kunnskap for å forebygge helseskader av kjemikaliebruk i oljeindustrien i framtiden.

Kreftregisteret igangsatte i 1998 en undersøkelse av kreftforekomster blant norske offshorearbeidere, og en videreføring av denne studien er nå under etablering med støtte fra Norges forskningsråd. Det er også utarbeidet flere egne rapporter om resultater av utredningene av tidligere offshorearbeidere, og disse skiller seg ikke vesentlig fra utredninger av pasienter fra andre yrker eller bransjer.

Det er ikke tvil om at flere tidligere oljearbeidere har opplevd belastning i arbeidet som kan ha gått ut over helsen. Mange har også fått folketrygdens yrkesskadeerstatning, og problematikken har blitt tatt på alvor gjennom flere år. Det har vært viktige og grundige gjennomganger, og det er fulgt opp gjennom mange år av næringen, myndighetene og det etablerte helse- og velferdssystemet.

Det de andre partiene nå gjør, er å slå fast uten forbehold at oljearbeiderne skal kompenseres, uavhengig av disse rapportene. Mange av de samme problemstillingene når det gjelder skadelig påvirkning, kan også gjelde andre yrker, men her velger de andre å tilgodese en gruppe. Høyre ønsket at regjeringen, i påvente av et oppdatert regelverk for yrkesskade, skulle vurdere om det er behov for en særordning for oljepionerene på lik linje med det som tidligere er gjennomført for nordsjødykkerne og veteranene i utenrikstjeneste. Vi mener det er mer riktig enn å forhåndskonkludere på en kompensasjonsordning som de berørte partene skal gis styringsrett på.

Med dette tar jeg opp det forslaget vi er en del av, som også er det forslaget vi vil stemme for.

Presidenten: Representanten Margret Hagerup har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Erlend Wiborg (FrP) [22:38:22]: Saken vi diskuterer i dag, er egentlig litt todelt. For det første: Dette er egent-

lig en debatt som er litt gjentakende i denne sal, for lovverket vi har, må alltid være tilpasset den tiden vi lever i, og det samfunnet vi faktisk har. Undertegnede har stått på denne talerstolen mang en gang og understreket viktigheten av at vi må ha et oppdatert lovverk – en arbeidsmiljølov, et pensjonssystem etc. – ut fra det samfunnet vi faktisk har. For samfunnet endrer seg – enten det er arbeidslivskriminalitet, nye måter å arbeide på, nye familie- og arbeidsformer som oppstår. Samfunnet og arbeidslivet endrer seg, og da må også lovverket være oppdatert. Derfor er jeg glad for at vi nå får vedtatt en gjennomgang av yrkesskadereglene, sørger for at de blir oppdatert, og at man også gjennomgår yrkes sykdomslisten, slik at den rett og slett er up to date. Det burde vært gjort for lenge siden, men det viktigste er at vi nå får det på plass.

Men så over til den saken som jeg mener er den absolutt viktigste Stortinget diskuterer i dag, både på grunn av at den berører mange enkeltindivider, og fordi den handler om hvordan vi som samfunn stiller opp for dem som har gitt oss så uendelig mye. Norge har hatt et oljeeventyr uten sidestykke. Det har sørget for at mange mennesker har hatt et arbeid å gå til. Det har skapt enorme verdier, som ikke minst vi i denne sal burde sette enormt stor pris på, som har gjort at vi kan bygge ut et godt velferdssamfunn. Men dette har ikke kommet gratis. Noen mennesker har tatt en betydelig risiko siden slutten av 1960-tallet og starten av 1970-tallet. Jeg var selv så heldig å være saksordfører da Fremskrittspartiet fikk frem nordsjødykkersaken, som har mange paralleller til den saken vi diskuterer i dag. Da klarte vi heldigvis til slutt å samle Stortinget om et enstemmig vedtak om en verdig kompensasjonsordning og en formell unnskyldning, og ikke minst sørge for at vi fikk avsluttet det mørke kapitlet i norsk politisk historie.

Men det er flere oljearbeidere, nemlig oljepionerene. Spesielt ALF har kjempet en iherdig kamp. Runar Nilsen, John-Peder Denstad, Jan Terje Biktjørn og flere har kjempet denne saken, men dessverre for døve ører i lang tid. Saken begynte på nytt da min gode kollega Gisle Saudland løftet saken i en interpellasjonsdebatt her i Stortinget tidligere i år, og så har vi denne saken som vi behandler nå i dag, der vi nå heldigvis har fått på plass et flertall. Jeg vil takke både Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV for at vi sammen har klart å komme til en enighet om å få satt ned denne kommisjonen, som så skal sørge for en anstendighet for dem som har ofret så mye. I dag, når vi skal diskutere denne saken, kan vi lese på NRKs nettsider om Tor Sundsdal fra Arendal, som ble ufør som 53-åring, og som knapt kan gå etter 25 års arbeid på Ekofisk.

Hva er da reaksjonen fra Høyre? Jo, at det er uheldig at stortingsflertallet her rydder opp. At det er uheldig!

Det som er uheldig, er at mennesker er blitt skadet uten at vi som samfunn faktisk har tatt godt vare på dem, at det har gått så langt tid at mange dessverre har falt fra. Men oljepionerene er i en særstilling, og jeg er derfor glad for at vi nå får satt ned denne kommisjonen, får sørget for at man skal få en anstendig kompensasjon, og en gang for alle få ryddet opp i denne skampletten i norsk oljehistorie.

Torill Selsvold Nyborg (KrF) [22:43:42]: Kristeleg Folkeparti er samd i at det er uheldig med to sett regelverk som regulerer yrkesskader. Det har lenge vorte gjort forsøk på å samordne regelverket. Trass i brei semje om at dagens ordning ikkje er optimal, har det ikkje lukkast partane å koma fram til semje om ei ny løysing. Usemja mellom partane i arbeidslivet er stor, både knytt til retten til erstatning, organisering og finansiering.

Kristeleg Folkeparti meiner det er på tide å revidera yrkessjukdomslista, slik at ho representerer dagens arbeidsliv. Skadebildet har endra seg med omsyn til kva som er relevant, både med tanke på fysiske og psykiske påkjenningar. Det er difor viktig at lista over sjukdomar som vert godkjende, er oppdatert til dagens arbeidsliv, når det gjeld både kvinner og menn.

Nordsjødykkarar og veteranar frå utanrikstenesta har i dag særskilde erstatningsordningar. Sjølv om ein skal vera varsam med å lyfta einskildgrupper med fare for å utelukka andre, ser vi at det er viktig å sjå nærare på behovet for ei særordning for oljepionerane.

Mange har fått øydelagt helsa med seinskadar som fylgje av eksponering frå kjemikaliar, oljedamp og anna. Helse, miljø og tryggleik har utvikla seg mykje dei siste 30 åra og vorte eit eige fag med stor status i verksemdene. Ofte er HMS første sak ein rapporterer på i styremøta. Slik var det ikkje før, for ein mangla kunnskap til å forstå fullt ut kor viktig det var med kunnskap om førebygging. Innan enkelte fagområde var risikoen for stor, og arbeidarar vart skada og sjuke. Dette har vi erfart også i ettertid.

Kristeleg Folkeparti meiner det er viktig å vurdera om denne gruppa skal få ei særordning. Det viktige arbeidet som er gjort for å skaffa Noreg oljerikdomen, har ikkje kome gratis. Enkelte av dei som har stått på for å få dette til, har fått øydelagt helsa si på arbeid. Mykje talar for at denne gruppa bør få avklart ei kompensasjonsordning før det generelle regelverket innan yrkesskade er på plass.

Forslaget om å snu bevisbyrda til å gje forsikringsgjevar ansvar vil vera uheldig, slik vi ser det i Kristeleg Folkeparti. Det er eit generelt krav i kontraktsretten at den som pretenderer å ha eit krav, også må bevisa at kravet eksisterer. Å snu bevisbyrda for yrkesskade ville stri-

da mot alminnelege rettsprinsipp og ikkje vera praktisk gjennomførbart.

Kristeleg Folkeparti støttar ei heilskapleg reform på yrkesskadeområdet. I mellomtida bør sjukdomslista oppdaterast og stillinga til oljepionerane vurderast.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:47:11]: Forslag 1 i representantforslaget omhandler forenklinger av dagens yrkesskaderregelverk. Ordningene for økonomisk kompensasjon ved yrkesskader og yrkessykdommer i Norge er generelt gode. Alle arbeidstakere er sikret full erstatning dersom de får yrkesskade eller yrkessykdom. Men ordningen er ikke uten ulemper. Derfor er det i lang tid arbeidet med mulige måter å forenkle ordning og regelverk på, basert på yrkesskadeutvalgets forslag i NOU 2004: 3, Arbeidsskadeforsikring.

Vi kommer til å følge opp komiteens forslag til vedtak, som på en god måte også synliggjør partenes rolle i forenklingsarbeidet. Jeg vil også gjenta det jeg sa da det var en interpellasjon om yrkesskade, at når det gjelder yrkesskadeforsikringsordningen, kan det være grunn til også å vurdere å se på den, noe som vel ligger i forslaget.

Forslagene 2 og 3 gjelder bevisbyrdespørsmål. Der har bl.a. foregående taler redegjort litt for hva som er prinsippet i dag. Den skadelidte har i tråd med alminnelige juridiske prinsipper som hovedregel bevisbyrden hvis det er tvil om hva som er mest sannsynlig. Jeg klarer ikke å se hvorfor det bør gjelde helt andre bevisregler på dette området enn ellers. Samtidig er det sann at når det gjelder yrkessykdommer, er det etter en konkret begrunnelse gitt særlige regler i begge lover om omvendt bevisbyrde for dem.

Forslag 4 i representantforslaget omhandler kjemikalieskadde oljearbeidere. Der foreslår komiteens flertall å be regjeringen snarest nedsette en kommisjon som skal arbeide frem en kompensasjonsordning for oljepionerene. Vi skal følge opp flertallsvedtaket på egnet måte, men jeg synes allikevel det er greit å peke på enkelte viktige forhold.

Jeg har tidligere sagt at det er ingen tvil om at tidligere oljearbeidere kan ha fått helseplager på grunn av jobben. En del oljearbeidere opplever også at de ikke får den oppfølgingen de fortjener. Regjeringspartienes representanter i komiteen har derfor foreslått at det i påvente av et oppdatert regelverk for yrkesskade skal vurderes om det er behov for en særordning for oljepionerene, på lik linje med det som tidligere er gjennomført for nordsjødykkerne og veteranene i utenriktjeneste. Den observante stortingspolitiker vil kanskje se at det er et forslag som er hentet direkte fra Arbeiderpartiets Dokument 8-forslag.

Hva er grunnen til å gjøre det på denne måten? Fra vår side – og fra min side – handler det rett og slett om at

vi skal ha en skikkelig god og grundig vurdering av en sak. Vi hadde en viktig og god interpellasjon om dette for kort tid tilbake. Så har det kommet et mye mer konkret forslag enn det som ligger i Dokument 8-forslaget, som har store konsekvenser, og som selvfølgelig også skaper rettmessige forventninger hos mange andre mennesker. Slike spesialordninger har omfattet to mer mannsdominerte yrkesgrupper, nordsjødykkerne og veteranene i utenriktjenesten, men det kan også være sånn at mange kvinnedominerte yrker og andre grupper i norsk industri føler seg urettmessig behandlet og har opplevd en eksponering som vi i dag ville mene var helt uholdbar. Det er vesentlige utfordringer ved flertallets forslag som etter min mening gir grunn til å gjøre det man normalt gjør i store saker som kan ha milliardkonsekvenser, i hvert fall hvis man ikke ønsker å holde noen grupper for narr, og det er å få en skikkelig utredning av forslaget før man vedtar det. Det er derfor regjeringspartiene stemmer som de gjør.

Når det gjelder forslag 7, om finansforetakslovgivningen, har den norske garantiordningen for skadeforsikring lagt til grunn at et utenlandsk forsikringsforetak med hovedsete i EØS-området som driver grensekryssende virksomhet inn til Norge, ikke er medlem av ordningen. Finansdepartementets vurdering er at det kan være grunn til å se nærmere på regelverket, og de har sendt et utredningsoppdrag til Finanstilsynet. Før utredningen er ferdig, bør det ikke konkluderes om behovet for lovendringer.

Forslag 8 handler i realiteten om utenlandske arbeidstakere skal være yrkesskadeforsikret i større omfang enn i dag. Utfyllende regler er gitt i forskrifter til loven, og jeg nøyer meg med å vise til at etter nærmere regler kan en arbeidstaker som er utsendt til et annet EØS-land for å utføre arbeid der, likevel fortsatt være omfattet av utsendingslandets trygdeforordning.

Når det gjelder forslag 9, er jeg i og for seg enig i intensjonen, at det skal man passe på, og nevner bare at etaten er styrket med rundt 120 mill. kr permanent i perioden fra 2014.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Lise Christoffersen (A) [22:52:32]: En kommisjon for oljepionerene kommer til å bli vedtatt i dag – eller i morgen da, for vi voterer i morgen – mot regjeringspartienes stemmer. Nå har vi under dagens regjering sett litt for mange eksempler på at regjeringa har unnlatt å følge opp stortingsvedtak som regjeringa ikke liker. Det gjelder flertallsvedtak, men faktisk også enstemmige vedtak. Så jeg vil gjerne at statsråden her og nå forsikrer Stortinget om at han umiddelbart vil iverksette vedtaket om å sette sammen en kommisjon og utarbeide

mandat. Når kan vi i så fall vente at dette er på plass, sånn at kommisjonen kommer i arbeid?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:53:13]: Som jeg sa i innlegget mitt, skal vi selvfølgelig følge opp dette på egnet måte.

Men så må jeg innrømme at jeg stusser litt over at akkurat Arbeiderpartiet velger å være så kritiske i denne saken. Da vi hadde en interpellasjonsdebatt om dette, sa representanten Christoffersen – sitert fritt etter hukommelsen – at Arbeiderpartiet «vil ikke motsette seg» en kommisjon. Så leverte Arbeiderpartiet et Dokument 8-forslag. Der står det et forslag, forslag 4, som nevner oljepionerene. Det er det samme forslaget som regjeringspartiene stemmer for i dag.

Det er en helt redelig sak at Arbeiderpartiet så har nevnt noe annet under denne behandlingen og danner et annet flertall, men at man da skal være så spisse og polemisk kritiske mot regjeringspartiene, som stemmer for det Arbeiderpartiet mente da de la fram sitt eget forslag for kort tid siden, det er litt vanskelig å forstå.

Lise Christoffersen (A) [22:54:10]: Takk for svaret.

Jeg følte ikke helt at jeg opplevde meg sjøl som polemisk overfor regjeringspartiene i denne saken. Tvert imot synes jeg det er positivt at regjeringspartiene er i bevegelse når det gjelder yrkesskaderregelverket, som en helt fram til nå har sagt fungerer etter hensikten. Det var i hvert fall under interpellasjonsdebatten jeg første gang hørte statsråden si at han ville ta kontakt med justisminneren for å vurdere forbedringer i regelverket generelt. Jeg lurte på om statsråden kunne si noe om hva han mener det er aktuelt å endre på. Yrkesskadelista er tydeligvis opplagt gjenstand for gjennomgang, men hva med dem som er smittet av covid-19 på jobb, og som ikke er helsearbeidere? Vil de som ble rammet av Alpha-konkursen, kunne vente seg bistand fra staten? Omvendt bevisbyrde var tydeligvis ikke noe statsråden var fascinert av, men vil det bli utredet? Og når det gjelder utenlandske arbeidstakere, er det jo en kjensgjerning at de sendes tilbake i stor skala, så det er ikke nok.

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:55:21]: Nå får jeg selvfølgelig ikke muligheten til å si noe om alle representantforslagene en gang til på 1 minutt, men man må jo anta at når Stortinget stemmer for et annet forslag istedenfor å stemme for ni konkrete forslag fra Arbeiderpartiet, hvorav noen av dem til og med samler flertall, så er det fordi flertallet ikke er enig i alle de ni konkrete forslagene. Det betyr f.eks. at det å utrede omvendt bevisbyrde er det ikke noe flertall på Stortinget som ber oss om å gjøre, og jeg oppfatter ikke det som en del av dette. Jeg oppfatter derimot det å oppdatere sykdomslisten som en del av det. Jeg oppfatter også at retts-

praksisen gjennom yrkesskedeforsikringsordningen kan ha ført til at det i dag er en annen praksis i den ordningen enn det lovgiver opprinnelig la til grunn. Det er helt vanlig i en rettsstat, men det kan jo tyde på at det kan være grunn til å se på se på ordningen og regelverket en gang til.

Erlend Wiborg (FrP) [22:56:32]: Jeg synes statsråden bør vise noe større respekt overfor oljepionerene og også for Stortinget. Det er helt greit at statsråden ønsker at man skal utrede, vurdere og la tiden gå lenger, men stortingsflertallet, som statsråden faktisk må forholde seg til, og som han riktig nok sa han skulle, slår fast nå at det skal settes ned en kommisjon. Da reagerer jeg på at statsråden bruker ord som «å holde noen for narr». Nei, Stortinget vedtar i dag en helt tydelig instruks som sier at regjeringen nå skal sette ned denne kommisjonen med en gang. Og grunnen til at vi setter ned denne kommisjonen er at vi mener at dette er en gruppe mennesker som er utsatt for urett, og som fortjener en ordentlig og skikkelig kompensasjon. Men vi vet dessverre at mange av disse har dårlig tid. Vi har sagt at fristen skal være innen desember 2022, men vil statsråden bidra til at dette skal bli materialisert raskest mulig?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:57:37]: Som jeg har sagt, kommer jeg til å følge opp dette på egnet måte, som jeg gjør med alle flertallsvedtak på Stortinget. Men jeg sa ikke at dette vedtaket var å holde noen for narr. Jeg sa at hvis man ikke – og det må jeg jo legge til grunn at flertallspartiene har gjort – har tenkt godt nok gjennom hvordan man skal gjøre dette, hvis man ikke har vurdert konsekvensene, hvis man ikke – representanten Wiborg var ute i media i dag og sa at dette ville koste langt over 1 milliard – har tenkt grundig gjennom det og hvordan man skal få det inn i sine budsjetter, hvis man ikke har tenkt grundig gjennom om det har presedensvirkninger, og om andre grupper også vil kunne forvente det samme, om andre som har jobbet tett med kjemikalier i andre deler av norsk industri, og som kanskje ikke heter «pionerer», fordi det er industri vi har hatt i mange år, også vil ha rettmessig krav på det samme, ja, da vil det eventuelt være å gjøre det. Men det må man jo forvente at flertallet som vedtar dette, har tenkt godt og grundig gjennom, og så godt at man ikke trenger den vanlige utredningen som man ofte – nesten alltid – har i store saker i Stortinget.

Erlend Wiborg (FrP) [22:58:37]: Jeg kan berolige statsråden, som jeg også har sagt til media i dag, med at Fremskrittspartiet er villig til å prioritere det, og det er også derfor vi er med på dette forslaget som nå vedtas i dag. Det bygger også opp under det jeg var inne på i

mitt innlegg, at Fremskrittspartiet har en stolt historie; vi var villige til å bruke penger på å få avsluttet det mørke kapittelet rundt nordsjødykkerne. Riktig nok var statsrådens parti da enig med Fremskrittspartiet. Og ja, det danner presedens, og vi mener at hvis det er andre grupper som er i en slik særstilling som oljepionerene og nordsjødykkerne er, hvis andre grupper har blitt utsatt for grov urett, så skal selvfølgelig vi som samfunn stille opp for dem og gjøre opp den uretten så langt det lar seg gjøre.

Men mitt spørsmål er: Hva mener statsråden skiller oljepionerene fra nordsjødykkerne?

Statsråd Torbjørn Røe Isaksen [22:59:43]: Nå var min utlegging av alle de problematiske sidene her ikke konkret rettet mot Fremskrittspartiet, for det er helt riktig som representanten sier, at Fremskrittspartiet tidligere har markert seg, at de var tidlig ute med nordsjødykkerne og hadde også statsråden da den saken endelig landet – nå er det ikke alle som er helt fornøyd med det heller.

Da vi satt i regjering sammen, lagde vi ordningen for veteraner. Men spørsmålet er egentlig ikke hva som skiller dette fra nordsjødykkerne, men hva som kan skille dette fra også andre. Jeg kommer fra et industriområde, Grenland. Jeg skal ikke si nå at det ikke finnes industriarbeidere i Grenland som på 1950- og 1960-tallet var utsatt for f.eks. kjemikalier på en helt utilbørlig måte, sammenlignet med det vi i dag legger til grunn. Vi vet at det finnes mange med yrkesskadeerstatning, f.eks. kvinner som jobbet innen tannhelse og hadde omgang med farlige stoffer, og som føler seg urettmessig behandlet. Det er det spørsmålet jeg ville tenkt nøyere igjennom, og det er det regjeringspartiene sier at vi må tenke litt nøyere igjennom.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [23:01:11]: Dette er en gledens dag, for i dag, 10. mai 2021, får oljepionerene endelig rettferdighet. For nesten nøyaktig to måneder siden diskuterte vi i denne salen en interpellasjon som Fremskrittspartiet fremmet. Den het: «Om å sette ned en kommisjon til å kartlegge omfanget av arbeidsrelaterte helseskader blant pioneroljearbeiderne og vurdere eventuell kompensasjon».

Vi utfordret statsråden og Stortinget på det, vi hadde en grundig debatt, og svaret var klart: Det var flertall i Stortinget for å sette ned en sånn kommisjon. Men siden

det formelt sett, som jeg også var inne på i debatten da, ikke kan fremmes forslag i en interpellasjonsdebatt, og siden regjeringen – selv etter debatten om temaet – ikke ønsket å gjøre det selv, var det en selvfølge at det måtte komme et konkret forslag om det.

Men denne saken startet lenge før både det vi diskuterer i dag, og interpellasjonsdebatten. Den startet med det som en gang var unge menn, på 1970-, 1980- og 1990-tallet, som bidro til Norges rikdom, men som ble utsatt for en cocktail av kjemikalier som gjorde at man ble skadet og sendt i land. Mange ble syke, og noen døde til og med som følge av skadene. Jeg vet at veldig mange av de pårørende og de gjenlevende skadde har fulgt saken nøye, og jeg tror mange av de involverte selv ikke trodde at Stortinget ville komme så langt, men det gjorde vi.

I altfor mange år har dette blitt dysset ned, men det vil det ikke bli nå lenger. Nå vedtar Stortinget at det skal nedsettes en kommisjon som skal komme til bunns i dette, en kommisjon som er uavhengig, hvor de skadde selv er representert, som vil få legitimitet, og som har en tidsfrist å forholde seg til.

Jeg må si at det er noe eget og genuint givende ved å være med og gjøre en forskjell for mennesker som har kjempet en årelang kamp for rettferdighet. Av alle de sakene vi på Stortinget jobber med, er nok dette – saken om rettferdighet for oljepionerene – den enkeltsaken jeg kommer til å huske best fra denne stortingsperioden.

Til slutt vil jeg også rose samtlige partier for at det har vært en bevegelse i saken, og spesielt saksordføreren, komitélederen og forslagsstillerne. Her har Fremskrittspartiet, Senterpartiet, SV og Arbeiderpartiet funnet sammen, og det viser at det går an å finne uvanlige politiske konstellasjoner når man gjør det som er riktig i Norge i dag.

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

Sak nr. 11 [23:04:06]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke, og møtet er hevet.

