



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 29 · 7. desember
Sesjonen 2020–2021

Møte mandag den 7. desember 2020 kl. 10

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 29):

1. Stortingets vedtak til lov om finansavtaler (finansavtaleloven)
(Lovvedtak 24 (2020–2021), jf. Innst. 104 L (2020–2021) og Prop. 92 LS (2019–2020))
 2. Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nobelkomiteen
(Innst. 100 S (2020–2021))
 3. Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Siv Jensen, Terje Breivik og Hans Fredrik Grøvan om å heve botidskravet for permanent oppholdstillatelse i Norge
(Dokument 8:71 L (2020–2021))
 4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen)
(Innst. 140 L (2020–2021), jf. Prop. 17 L (2020–2021))
 5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)
(Innst. 131 L (2020–2021), jf. Prop. 22 L (2020–2021))
 6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19
(Innst. 121 L (2020–2021), jf. Prop. 29 L (2020–2021))
 7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.)
(Innst. 120 L (2020–2021), jf. Prop. 30 L (2020–2021))
 8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa-Gran grense inkl. Jaren-Amundrud/Almenningsdelet-Lygnebakken i Innlandet
(Innst. 132 S (2020–2021), jf. Prop. 23 S (2020–2021))
 9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Erlend Wiborg om forenklinger for bobiler i Norge
(Innst. 116 S (2020–2021), jf. Dokument 8:145 S (2019–2020))
 10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ruth Grung, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Steinar Karlstrøm, Torstein Tvedt Solberg og Åsunn Lyngedal om utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner
(Innst. 138 S (2020–2021), jf. Dokument 8:142 S (2019–2020))
 11. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidige endringer i plan- og bygningsloven (forlengelse av tiltak for å avhjelpe konsekvenser av covid-19)
(Innst. 117 L (2020–2021), jf. Prop. 35 L (2020–2021))
 12. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om evakuering av flyktninger fra Hellas, med bakgrunn i den kritiske Moria-situasjonen, i det omfang norske kommuner har kapasitet til og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Kristoffer Robin Haug og Lars Haltbrekken om å lage en plan for hvor mange flere asylsøkere Norge skal evakuere fra Hellas i 2021, og at økningen i antall evakuerte asylsøkere innen Europa ikke skal føre til at Norge tar imot færre kvoteflyktninger via FN
(Innst. 115 S (2020–2021), jf. Dokument 8:5 S (2020–2021) og Dokument 8:35 S (2020–2021))
 13. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i integreringsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 og lov om endringer i lov om endringer i folkehøgskoleloven, barnehageloven og voksenopplæringsloven m.m. (overgangsregler i barnehageloven)
(Innst. 122 L (2020–2021), jf. Prop. 33 L (2020–2021))
 14. Referat
- Presidenten:** Presidenten vil av smittevern hensyn foreslå at publikumsgalleriet holdes stengt også under dagens møte. – Det anses vedtatt.
- Representantene Hanne Dyveke Søttar og Solfrid Lerbrekk, som har vært permittert, har igjen tatt sete.
- Valg av settepresidenter*
- Presidenten:** Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Stortingets møter denne uken – og anser det som vedtatt.
- Presidenten vil foreslå Svein Harberg og Kari Henriksen. – Andre forslag foreligger ikke, og Svein

Harberg og Kari Henriksen anses enstemmig valgt som settepresidenter for ukens møter.

Statsråd Monica Mæland overbrakte 1 kgl. proposisjon (se under Referat).

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

Sak nr. 1 [10:01:38]

Stortingets vedtak til lov om finansavtaler (finansavtaleloven) (Lovvedtak 24 (2020–2021), jf. Innst. 104 L (2020–2021) og Prop. 92 LS (2019–2020))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:01:46]

Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nobelkomiteen (Innst. 100 S (2020–2021))

Bjørnar Moxnes (R) [10:02:24]: Nobels mål med fredsprisen var å støtte og løfte fram fredsforkjempere og deres arbeid med å fremme det han kalte for fredskongresser, nedrustning og nasjonenes forbrødring. I dag er det dessverre tydelig at Stortinget ikke følger opp intensjonen i tilstrekkelig grad. For mens personer som konsekvent har kjempet for nedrustning og fred, som Nobel forutsatte, har blitt ignorert, har en rekke makt-politikere, som har stått for det motsatte i praktisk politikk, blitt premiært med prisen.

En grunn til at fredsprisen har flyttet seg såpass langt vekk fra Alfred Nobels intensjon, er nok at plassene i Nobelkomiteen i praksis har blitt ansett som et partipolitisk bytte, som en takk for lang og tro tjeneste for de største partiene, og ikke et verv som bør forbeholdes folk som har både relevant fagkunnskap og også engasjement for fred og nedrustning.

Det er blitt advart mot dette fra flere hold og over lang tid. Forfatteren Fredrik S. Heffermehl har skrevet utførlige bøker om dette, og i 2017 mottok Stortinget et brev signert 17 professorer i juss som anbefalte en endring av den rådende praksisen. De var enige med Rødt – det skal ikke være sånn at det er den partipolitiske kjøttvekta som avgjør hvem som skal sitte i komiteen framover, og vi mener at Stortingets manglende evne eller vilje til å lytte til disse innvendingene er uheldig.

Rødt mener at medlemmene i Nobelkomiteen bør og skal velges på bakgrunn av så vel faglige kvalifikasjoner som personlig egnethet. Man bør vurdere kandidatene med utgangspunkt i deres kunnskap om, og også

tilslutning til, fredsarbeid og nedrustning, som det ble definert av Alfred Nobel i hans testamente, der han sa at komiteen skulle utgjøres av «de best kvalifiserte ut fra fredsprisens formål».

Det er nemlig ikke mine ord eller min tolkning når jeg sier at Nobel ville støtte og løfte fram fredsforkjempere som skulle virke for nasjonenes forbrødring, reduksjon eller avskaffelse av stående armeer og fredskongresser. Men det er ikke det vi får med valgkomiteens innstilling i dag, og det er det bare å beklage. Men det finnes en annen vei, og det er å vedta Rødts forslag, som jeg med dette tar opp.

Presidenten: Representanten Bjørnar Moxnes har tatt opp det forslaget han refererte til.

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

Sak nr. 3 [10:05:16]

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Siv Jensen, Terje Breivik og Hans Fredrik Grøvan om å heve botidskravet for permanent oppholdstillatelse i Norge (Dokument 8:71 L (2020–2021))

Presidenten: Presidenten vil ordne debatten slik: 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Masud Gharahkhani (A) [10:05:56]: La oss reflektere over følgende: I en tid der landet er i krise, rammet av en pandemi som påvirker oss alle, i en tid der helsearbeidere jobber døgnet rundt for å redde liv og helse, der kommuner over hele landet gjør alt de kan for å holde smitten under kontroll, i en tid der lokalsamfunn etter lokalsamfunn ikke kan gjøre noe annet enn å se arbeidsplasser som alltid har vært der, forsvinne, der stadig flere blir arbeidsledige og permitterte, i en tid der det faktisk er rekordlavt antall asylankomster til Norge fordi alle har stengt grensene, er den saken Erna Solberg og hennes regjering mener må hastebehandles i nasjonalforsamlingen, dette forslaget. I en tid der landet er i krise, mener Erna Solberg og hennes regjering at det er dette forslaget som krever hastebehandling.

Om ikke dette viser hvor dypt maktbegjæret til Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre går, vet ikke jeg hva som gjør det. Ikke engang en verdensomfattende pandemi trumfer maktbegjæret til Erna Solberg og hennes regjering. For meg er det tydeligere enn noen gang før:

Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre gjør alt for å holde på makten, for maktens skyld.

Hvorfor ikke hastebehandle en garanti for de 200 000 menneskene som er arbeidsledige eller permitterte i Norge, som Even, som har vært permittert fra jobben sin på Quality Hotel i ti måneder, som lever med usikkerhet rundt om han har en jobb å gå til etter 1. mars, hvis ikke Stortinget vedtar å endre permitteringsreglene? Hvorfor ikke hastebehandle en garanti for de ansatte i Kongsberg-industrien, som nå opplever masseoppsigelser til tross for at de lenge har etterlyst statens hjelp for å beholde industrimiljøer i Norge, en stat som ikke stiller opp? Hvorfor ikke hastebehandle en løsning for Thomas og Jan Ole og de mange andre ildsjelene i utelivsbransjen som er redde for å miste livsverket sitt, når regjeringen ikke klarer å stille opp for bedrifter som må stenge helt ned på grunn av lokale smitteverntiltak? Dette er noen få av mange eksempler, men for Erna Solberg og hennes regjering er ikke disse sakene viktige nok.

Det er maktbegjæret, maktbegjæret, maktbegjæret som gjør at det blir 1 krone og 48 øre billigere øl, og at dette forslaget er det som skal hastebehandles i nasjonalforsamlingen, i stedet for forslag som faktisk utgjør en forskjell for folk som har fått livet snudd opp ned på grunn av pandemien.

Når regjeringen har besluttet at det er denne saken som skal hastebehandles, legger vi fram våre egne forslag. Arbeiderpartiets flyktningpolitikk er klar, og våre løsninger er kjent. Den viktigste innsatsen vi gjør for å kunne stille opp for flest mulig flyktninger, for å gi mange istedenfor noen få et verdig liv og håp for fremtiden, er en forpliktende innsats i nærområdene, en solidaritetspott. Dagens asylpolitikk er inhuman, urettferdig og ikke bærekraftig. Vi må stoppe dødsveien over Middelhavet styrt av menneskesmuglere. Vi må prioritere FNs kvoteflyktninger, barnefamilier som er forfulgt, uavhengig av tro, og vi kan ikke ta imot flere enn vi faktisk klarer å integrere. Vi må lykkes bedre med integrering enn det dagens regjering har klart. Kvoteflyktninger skal i gang med å lære om det norske demokratiet, likestilling, arbeidslivet og det norske språket før de kommer til Norge.

Derfor fremmer vi en rekke forslag for en rettferdig og forutsigbar flyktningpolitikk: en lovendring som gir et klarere skille mellom konvensjonstatus (asyl) og subsidiær beskyttelse gjennom å begrense retten til familie-gjenforening samt utvide bruken av midlertidige tillatelser ved subsidiær beskyttelse, en plan for hvordan Norge kan bekjempe irregulær migrasjon, herunder å sørge for at dagens hjemmel for å henvise asylsøkere til trygge tredjeland utenfor EU brukes aktivt. Det forutsetter samarbeidsavtaler med tredjeland.

Vi foreslår å skjerpe kravet til dokumentasjon for permanent opphold og familieetablering, skjerpe kravet

til å kunne forsørge seg selv gjennom en skjerping av underholdskravet samt tilknytningskravet i familie-etableringssaker, opprette en solidaritetspott for flyktninger over utviklingsbudsjettet, fastsette det totale antallet flyktninger Norge skal integrere over tid. Antall asylankomster, kvoteflyktninger og familiegjenforening med flyktninger skal ses i sammenheng, og familiegjenforening med kvoteflyktninger skal være avklart før de kommer til Norge. Kvoteflyktninger skal gjennomføre intensivkurs i demokrati, likestilling, det norske arbeidslivet og norskopplæring før de ankommer Norge.

Herved tar jeg opp Arbeiderpartiets forslag.

Presidenten: Representanten Masud Gharahkhani har tatt opp de forslagene han refererte til.

Ove Trellevik (H) [10:10:34]: Det var ein kraftig tirade frå førre talar. Dette er ei fornuftig utvikling av kravet til butid. Me har diskutert dette også tidlegare i denne salen, så det er såleis ikkje noko nytt i denne saka. Det som er nytt, er at me har fått ei einigheit med regjeringspartia, Venstre og Kristeleg Folkeparti i budsjettavtala. Det sette Høgre veldig stor pris på, fordi me har meint dette lenge, og endeleg kan me gjennomføra dette. Det finst òg mange svært positive ringverkingar av å auka kravet til butid, så for meg er det ei glede å få lov til ta opp dette forslaget.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:11:33]: Når vi hører innlegget fra Arbeiderpartiet, er det helt tydelig at politisk handlekraft og effektivt arbeid sitter langt inne der. Her er de fryktelig snurt, kan det virke som, fordi regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har kommet fram til et forslag som er fornuftig, og som blir gjennomført raskt. Dette er et godt utredet forslag som har vært diskutert tidligere i denne salen. Dessverre var det slik at Venstre og Kristelig Folkeparti valgte å bryte en inngått avtale og stemte imot et forslag som var forhandlet fram tidligere.

Det er slik at en beskyttelse skal være midlertidig. Man skal få beskyttelse i en begrenset periode når man har behov for det. Det er et prinsipp som de aller fleste er enige om, men dessverre har Norge og en rekke andre europeiske land innført politikk som gir rettigheter langt utover det flyktningkonvensjonen tilsier. Det har ført til en situasjon som har gitt en lite bærekraftig asyl- og innvandringspolitikk. Vi må innse at omfanget av juks i disse sakene er stort. Tre år for å avdekke, kontrollere og handle mot det man senere finner ut har vært opphold på uriktige grunnlag, er for kort, og det er bra at Fremskrittspartiet i denne saken også klarer å dra flertallet i en mer fornuftig retning. I altfor lang tid har det vært en altfor naiv tilnærming til disse spørsmålene.

Når vi skal ha innstramminger på dette området, er det viktig at det gjøres på riktig måte. Vi kan f.eks. se til Danmark som har gått foran i disse spørsmålene og innført en strengere politikk, også på antall år med midlertidig opphold før man får permanent opphold. Der har man gått i retning av å ha netto utvandring av flyktninger, og det er en situasjon som bør ønskes velkommen. Det er bra for Norge fordi presset på samfunnet tas bort, det er bra for flyktningene å komme hjem, og det er også bra for flyktningenes hjemland å få tilbake ressurser som kan være med på å bygge opp landet.

Jeg synes det er rart at det i veldig mange slike saker som vi diskuterer i denne sal, blir sett på som noe negativt at flyktninger skal få vende hjem. Det er positivt at flyktninger får vende hjem, og det har en rekke bieffekter som også er positive. Når vi har ordninger som gjør det attraktivt å sette livet på spill for å nå asyl i Europa og Norge, er det en situasjon alle taper på. Vi har sett den situasjonen i Middelhavet i altfor mange år, og vi må innse at vår politikk i Europa og Norge har bidratt til å lokke mennesker ut i lidelse og nød. Det må vi ta på alvor, og det kan vi få slutt på hvis det er politisk vilje, men da trengs det mer handlekraft enn vi har sett så langt.

Det er også rart når Arbeiderpartiet mener det er så problematisk å behandle slike forslag raskt, forslag som allerede er utredet, og de fremmer jo en rekke forslag selv i denne saken, så de mener åpenbart at det er viktig nok. Flere av de forslagene er bra. Fremskrittspartiet kommer til å støtte forslagene nr.1–4, fordi det er gode forslag som fortjener et flertall. Men de har også fremmet forslag som ikke er realistiske, og som heller ikke er gode. De resterende forslagene kommer vi til å stemme imot, fordi det ikke er gode forslag.

Karin Andersen (SV) [10:16:21]: Det er grunn til noe av den kritikken som Arbeiderpartiet kom med her i stad, av håndteringen av koronasituasjonen, for det er mange veldig akutte ting som denne regjeringen overhodet ikke håndterer. Men jeg blir jo litt forundret over Arbeiderpartiet, når de i samme sak fremmer en hel rekke forslag som ligner forbausende på det som Fremskrittspartiet og regjeringen har blitt enige om, og som er veldig dårlig integreringspolitikk og veldig dårlig familiepolitikk.

Jeg har hørt flere fra regjeringspartiene som snakker om at de vil ha en god familiepolitikk. Ja, da må jo det handle om at folk skal få lov til å være sammen når de er familie, at de ikke skal måtte vente i årevis på å få lov til å være familie, eller på å få lov til å få trygghet for oppholdet. Jeg skjønner at det er noen som tror at det kanskje ikke blir bedre integrering, men at det ikke skader om folk må leve i utrygghet lenger.

SV mener at det beste for å få til god integrering i Norge er at folk får trygghet for oppholdet sitt raskere enn i dag, at det ikke blir stilt så høye krav, f.eks. til inntekt, som gjør at man ikke får lov til å være sammen med familien sin, alle disse tingene gjør at det blir vanskeligere å integreres. Vi i SV mener at når folk kommer hit, skal vi si velkommen hit, slå rot, men vær trygg – hos oss er det slik – og være veldig tydelig på de reglene som gjelder i dette landet, på likestilling, på demokrati, på alle tingene som regjeringen og Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet liker å snakke om. Men da må folk få lov til å være trygge og kunne slå rot.

Hvis man skal leve med denne utryggheten år etter år – ja, jeg har truffet en del kvinner som har levd med vold i sine ekteskap, men ikke turt å gjøre noe med det før de har fått varig opphold. Det er ganske alvorlig, og man kan godt si at man kan gå til politiet og få hjelp. Alle vi som har vært i nærheten av kriesenterbevegelsen, vet at sånn er ikke livet til folk. Livet til folk er sånn at en må vite at en er trygg før en kan si fra, og det gjelder ikke minst disse kvinnene.

Hvordan blir situasjonen for dem nå? To år til? Det er det ikke verdt. Dette er bare ren symbolpolitikk for å «please» Fremskrittspartiet, og jeg er veldig overrasket over at Venstre og Kristelig Folkeparti kan være med på dette. At Høyre mener det, ja, det har de vel gjort lenge.

Det er grunn til, og SV er med på, at vi skal stille klare krav til dem som skal være her, og de skal ha grunnlag for opphold, men det er ingen grunn til at de skal vente lenger. Dette er også en av grunnene til at SV har fremmet et representantforslag om opphør i norsk flyktningpolitikk, der regjeringen og flertallet praktiserer det i strid med det FN sier er riktig. Her er altså Norge på en sklie som gjør at vi skader integreringen, og at vi skader arbeidet for flyktninger i verden, og det er vanskelig. Når Fremskrittspartiet snakker, høres det ut som om ingen krig og forfølgelse eller vanstyre eller politisk tortur eller noe som helst, finnes i verden. Den eneste grunnen til at det finnes, er at det er mulig å flykte og søke asyl. Det er så opprørende å høre. Det er ikke fordi det er mulig å få asyl folk flykter. Det er fordi de er forfulgt, redde for livet sitt, redde for alt. Og når de har mistet alt og kommet hit, skal vi behandle dem dårligere og dårligere.

Vi mener at god integreringspolitikk handler om at folk får lov til å slå rot, at de får lov til å bli norske og ikke blir behandlet som om de aldri kan bli norske, og at de får lov til å være sammen med familien sin. Det er den beste integreringspolitikken, og det vil være et pluss for Norge, ikke et tap.

SV kommer til å stemme imot representantforslaget, og vi kommer til å stemme imot alle forslagene som Arbeiderpartiet har fremmet, bortsett fra nr. 7.

Torhild Bransdal (KrF) [10:21:41]: Botidskravet for permanent opphold foreslås i dag, etter en budsjett-enighet mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, hevet fra tre til fem år. Dette har konsekvenser for flyktninger, for personer med oppholdstillatelse på humanitært grunnlag og for personer som har fått familie-gjenforening med disse. Med denne endringen vil en person med opphold på dette grunnlaget måtte være i Norge i fem år før oppholdstillatelsen blir permanent, mot tre år i dag. Det er viktig for meg i denne saken å presisere at dette ikke er en endring i beskyttelsesbeho-vet. Har man behov for beskyttelse, har man krav på det, selv om botidskravet heves fra tre til fem år.

For Kristelig Folkeparti har barnets beste alltid vært vektet tungt i innvandringsspørsmål. Dette har vi kjempet for og fått flere gjennomslag for. Blant annet grep Stortinget i 2014 inn i behandlingen av lengevæ-rende barn og i 2017 i sakene til enslige mindreårige asylsøkere. Forvaltningens praksis var den gang strengere enn hva stortingsflertallet ønsket. Etter å ha blitt kjent med konsekvensene av manglende vektning av barns beste i disse sakene, mente Stortinget det var nødvendig å justere forvaltningens praksis. Stortingsflertallet men-te altså at barna det gjaldt den gangen, skulle bli væren-de i Norge. Når vi i dag skal behandle denne saken, mener jeg det er viktig at vi ser til Stortingets intensjon for disse sakene. Selv om botidskravet øker fra tre til fem år, skal det fortsatt gjøres individuelle vurderinger. Bar-nets beste og barn med sterk tilknytning til riket skal fortsatt hensyntas, og regjeringen har varslet at det våren 2021 skal legges fram en lovproposisjon for Stor-tinget om barns beste i utlendingsforvaltningen.

Det er ikke overraskende framsynt av meg å spå at flere vil trekke fram de enorme konsekvensene knyttet til denne lovendringen, og de har rett. Kristelig Folke-parti ville aldri foreslått økning i botidskravet. Det har vi for mye kunnskap om konsekvensene for enkeltmen-nesket til å gjøre. Det er helt riktig at dette ikke er endringer Kristelig Folkeparti ønsket. Dette var Frem-skrittspartiets ønske i forhandlingene, og det er som kjent stor avstand mellom Kristelig Folkeparti og Frem-skrittspartiet i innvandringspolitikken. Kristelig Folke-parti har også tidligere stemt mot lignende endringer fordi vi mener at en slik endring vil være integrerings-hemmende. Så nå blir jobben for å sikre en god integrering med en god balance av tillit og krav mellom partene enda viktigere enn før.

Statsbudsjettet handler ikke bare om enkeltsaker, heldigvis. Det er det som gjør at jeg kan stå med rak rygg og minne om at Kristelig Folkeparti er det partiet som sørger for at hovedlinjene i det internasjonale bidraget og i innvandringspolitikken fortsatt ligger fast. Det har vært uaktuelt for Kristelig Folkeparti å kutte i antall

kvoteflyktninger. Dette dreier seg om sårbare menne-sker på flukt. Fremskrittspartiet ville ha null kvoteflykt-ninger, men Kristelig Folkeparti har sørget for at Norge i 2021 nok et år skal ta imot 3 000 kvoteflyktninger. Det ligger fortsatt fast. Fremskrittspartiet ville kutte bistan-den kraftig. Kristelig Folkeparti sørget for at 1 pst. av Norges BNI fortsatt går til bistand. Dette vil bety alt for dem det gjelder, og hadde aldri skjedd uten Kristelig Fol-keparti. Kristelig Folkeparti har alltid jobbet for å være tydelig og aktiv i det viktige arbeidet Norge gjør, ved å holde fast på et høyt antall kvoteflyktninger og på bistandsprosenten. Med dette budsjettet holder vi hva vi lover.

Under frontaledebatten her i Stortinget 5. oktober sa Kristelig Folkepartis parlamentariske leder at vi skulle ha blikket festet på de politiske sakene vi er valgt på. Det løftet har vi holdt. Nå får vi flertall for et budsjett med mange gode Kristelig Folkeparti-gjennomslag. Det er jeg glad for, og det må jeg minne meg selv om i en sak som dette.

Vi sørger for trygg og god styring av landet. Kristelig Folkeparti tar ansvar. Det gjør vi sammen med resten av regjeringen og hele det norske folk. Vi står i en krise som vi skal komme oss gjennom. Nå har vi et statsbudsjett som er offensivt, trygt og godt tilpasset den krisen landet vårt nå står i.

Statsråd Monica Mæland [10:26:08]: Det å få en permanent oppholdstillatelse i Norge innebærer i ut-gangspunktet en varig rett til opphold, uten behov for fornyelse. Da er det både rimelig og nødvendig å stille krav om tilknytning til Norge før en slik varig tillatelse gis. Fremskrittspartiet og regjeringspartiene er derfor blitt enige om å heve dagens botidskrav for permanent oppholdstillatelse fra tre til fem år for flyktninger, for utlendinger med oppholdstillatelse på humanitært grunnlag og for utlendinger som har fått familieinn-vandring med disse.

Vi mener at tre års oppholdstid gir en begrenset til-knytning til Norge. Dersom forholdene i hjemlandet bedres i løpet av denne perioden, er grunnlaget for en varig oppholdstillatelse ikke til stede. Da er det opprin-nelige grunnlaget endret, og en har ikke samme krav på beskyttelse dersom behovet faller bort og flyktningen kan returnere til sitt hjemland og leve trygt der uten fare for forfølgelse eller andre former for overgrep.

Det er viktig for meg å understreke at det i alle saker skal gjøres en individuell vurdering av og om det er andre hensyn som tilsier at personen eller familien bør få bli, f.eks. hensynet til barnets beste og den tilknytnin-gen barnet har til Norge.

Det er også viktig å sørge for at de som har familie-innvandret til Norge, og som opplever vold i hjemmet,

skal kunne føle seg trygge og ikke bli i et voldelig forhold kun for å beholde oppholdstillatelsen. Det er derfor viktig å understreke at de som har fått oppholdstillatelse som ektefelle eller samboer, etter søknad har rett til fortsatt opphold etter et samlivsbrudd dersom de har opplevd mishandling i samlivet. Det stilles ikke noe krav om dokumentasjon på mishandlingen, og hovedregelen er at vedkommendes forklaring skal legges til grunn. I 2018 ble den såkalte mishandlingsbestemmelsen utvidet til å omfatte mishandling også av andre enn samlivspartneren, dvs. andre personer i husstanden eller svigerfamilien. Det sikrer et vern for voldsutsatte i storfamilien, og det er viktig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Masud Gharahkhani (A) [10:28:43]: Siden vi har innvandringsministeren, justisministeren og beredskapsministeren her i salen, vil jeg be Norges beredskapsminister forklare for nasjonalforsamlingen: I en tid der kommunene over hele landet jobber døgnet rundt for å redde liv og helse og holde smitten under kontroll, der lokalsamfunn opplever konkurser, masseoppsigelser, folk som blir arbeidsledige og permitterte, og der regjeringens tiltakspakker ikke er treffsikre, mener virkelig beredskapsministeren fra Høyre at den saken som haster for nasjonen og nasjonalforsamlingen, er akkurat dette forslaget vi skal behandle i dag?

Statsråd Monica Mæland [10:29:18]: Jeg mener at det mest avgjørende både i krisetid og i normale tider er at landet får et godt budsjett. Det høres litt kjedelig ut, men det er faktisk det viktigste verktøyet vi har i nasjonen for å kunne gjøre prioriteringer, for nettopp å kunne håndtere den kritiske situasjonen vi er i. Det at Stortinget forhandler fram et budsjett, er viktig, og det er det viktigste verktøyet vi kan tilby våre innbyggere i en tid som dette, fordi det handler om å prioritere.

Masud Gharahkhani (A) [10:29:52]: Jeg bare prøver å forstå hva slags ledelse beredskapsministeren og Høyre i regjering legger opp til under pandemien, som har rammet hele Norge. For meg og Arbeiderpartiet er det ikke noe vanskelig å håndtere denne saken, vi har forslagene klare, men når en regjering mener at noe må hastebehandles, må det vel handle om nasjonens interesser, at denne saken er mye viktigere enn alle andre saker. Derfor stiller jeg spørsmålet igjen: Hvorfor er denne saken mye viktigere enn alle andre saker for Høyre og de andre regjeringspartiene? Er det maktbegjæret?

Statsråd Monica Mæland [10:30:25]: Jeg har hørt om dette maktbegjæret noen ganger i dag fra representanten, men jeg tror nok jeg må korrigere. Det er ikke

regjeringen som hastebehandler saken, det er det Stortinget som gjør, og er det noe regjeringen ikke gjør, er det å blande seg inn i hvordan Stortinget velger å behandle sine saker. Så er det jo heller ingen grunn til ikke å behandle denne saken, når man er enige om konklusjonen. Det er en lovutredning som har vært på høring, som har vært behandlet før, så dette er både utredet og hørt, og når denne enigheten ligger klar og skal behandles i forbindelse med budsjettet, er det jo ingen grunn til ikke å behandle den. Men det er det altså opp til Stortinget å beslutte.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:31:12]: Når en hører forrige replikant, kan det jo høres ut som om representanten ikke har fått med seg at Stortinget har behandlet en rekke saker i et raskt tempo – hastebehandlet – i forbindelse med krisen som pågår. Det har selvfølgelig vært veldig viktig og riktig, men det har altså representanten fra Arbeiderpartiet ikke fått med seg.

Men over til denne saken, som er en veldig god sak. Jeg er veldig glad for at den kommer på plass nå, etter mange års kamp for å få til en fornuftig politikk. Dette burde vært innført for flere år siden for å avhjelpe situasjonen da så mange kom i 2015, bl.a., men det er også viktig å ha en slik ordning for framtiden for å avhjelpe at det ikke kommer for mange til Norge. Jeg har et spørsmål til statsråden – om hun kan si noe om hvor mange som vil bli rammet av denne nye ordningen fra i dag.

Statsråd Monica Mæland [10:32:13]: Bare når det gjelder hastebehandling: Jeg vil gjerne bekrefte at jeg har levert rekordmange hastesaker til Stortinget etter 12. mars, og det har vært helt nødvendig, selvsagt.

Det er vanskelig for meg å tallfeste hvor mange dette angår. Vi har tall på hvor mange som søker som har vært her i under tre år; det var i år rundt 4 310. Så var det 14 336 som søkte som har vært her i over tre år, men hvor mye over tre år vet vi ikke, for det registrerer vi ikke. Men det er selvfølgelig et betydelig antall mennesker. Så er tallet mye lavere i år enn det er i normalår. Det skyldes jo den situasjonen vi er i.

Karin Andersen (SV) [10:33:08]: Statsråden er ikke integreringsminister, men jeg regner allikevel med at hun har lest en del av de forskningsrapportene som konkluderer helt entydig med at å heve botidskravet er dårlig for integreringen. Justisministeren har ansvaret for hele justissektoren, bl.a. de kvinnene som lever med vold. Det kan ikke bare gjelde de kvinnene som har fått familiegjenforening; det må jo gjelde også noen av dem som har kommet hit som flyktninger eller asylsøkere. Statsråden viser til den avgrensingen som er gjort når det gjelder familiekrets og hvem som kan utsette noen for vold. Det vi vet, er at man kan bli utsatt for vold av

andre enn dem som bor i ens egen husstand. Svigerforeldre kan være en del av dette.

Hvis statsråden skal kunne love at noen er trygge, hvordan kan man da begrense den personkretsen så mye som man har gjort?

Statsråd Monica Mæland [10:34:10]: Jeg er faktisk veldig opptatt av vold i nære relasjoner. Jeg er veldig opptatt av at vi bekjemper det uansett hvem dette handler om. Men jeg mener at representanten virkelig tar feil når hun mener at vi har begrenset dette veldig mye. Det gjelder alle i en husstand, og det å skulle innbefatte alle utenfor en husstand – hvilken måte man da skulle avgrenset det på, vet ikke jeg. Vi må ha lovregler som er håndterlige, og som kan praktiseres. Da mener jeg at husstanden er en veldig fornuftig avgrensing. Det vil innbefatte dem som bor sammen til daglig, og dem som til daglig eller veldig ofte opplever fysisk og psykisk vold.

Karin Andersen (SV) [10:34:52]: Vi har behandlet ganske mange saker i Stortinget om negativ sosial kontroll. Vi behandler flere nå også. Kan det virkelig være tilfelle at justisministeren ikke vet at den negative sosiale kontrollen, som av og til også omfatter vold, går langt utover dem som bor i samme husstand? Det betyr at mange kan være livredde selv om det ikke er de som bor i samme husstand, som utøver volden. Så den begrensingen er overhodet ikke tilfredsstillende hvis man skal være opptatt av at disse kvinnene skal ha oppholdstillatelse på selvstendig grunnlag, og at det er det som sikrer trygghet for å kunne bryte ut. Ser ikke justisministeren det?

Statsråd Monica Mæland [10:35:47]: Det var ikke det jeg sa. Jeg sa at disse reglene må være praktiske. Hvis man har fått opphold på grunnlag av f.eks. familiegjenforening, skal man ikke måtte bli i et ekteskap eller et samliv eller en husstand hvis man opplever dette. Det skal ikke være botidskravet som gjør at man ikke tør å bryte ut. Det representanten Andersen snakker om, er noe helt annet. Det er hvordan vi bekjemper negativ sosial kontroll generelt. Da er det mange virkemidler man kan tenke seg. Men det å tenke seg at naboen eller tremenningen – ja, jeg vet ikke hvordan kretsen skulle avgrenses, men det har kanskje SV et forslag om. Jeg mener at vi har gjort en utvidelse som er veldig godt begrunnet, og så sier vi at det er husstanden som setter rammen for denne regelen.

Karin Andersen (SV) [10:36:37]: Det går jo an å sette grensen ved at man faktisk blir truet med disse tingene, med det riset bak speilet at man bare har en midlertidig oppholdstillatelse: Hvis du ikke gjør som vi sier,

kaster vi deg ut. Det er det som er problemet, og som det ser ut til at statsråden ikke har fått med seg. Det er en veldig alvorlig trussel for mange, for å bli returnert etter den typen brudd kan være svært farlig for dem det gjelder. Det er grunnen til at man bør utvide dette. Det klareste rådet er kanskje å ikke utvide oppholdstidskravet, for det er allerede veldig langt i dag.

Jeg har et tilleggsspørsmål, og det gjelder representanten Engen-Helgheim. Han spurte: Hvor mange er det som blir rammet? Ønsker statsråden og flertallet å ramme mennesker med dette vedtaket?

Statsråd Monica Mæland [10:37:39]: Nå mener jeg virkelig – med all respekt – at representanten Andersen leter etter argumenter for noe man er imot, og det er helt greit. Man kan være imot det, men det å begynne å lete fram helt andre begrunnelser, mener jeg er feil. Vi skal ikke ramme noen, men det angår noen, og det angår mennesker, og det er mennesker i en vanskelig situasjon. Men man kastes ikke ut. Hver sak skal behandles individuelt. Det er veldig bra, for da er forhold som representanten Andersen er opptatt av, en del av den saksbehandlingen.

Hvis situasjonen i hjemlandet til en flyktning er blitt bra og fredelig, vil jeg tro at de aller fleste vil ønske å reise hjem igjen. Man har jo flyktet fordi man er truet eller forfulgt – fordi man har måttet, ikke fordi man har villet. Så her handler det om å se hen til tilstanden i det hjemlandet man er fra, og den konkrete situasjonen man er i her i Norge.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Sylvi Listhaug (FrP) [10:39:00]: Det er alltid interessant å høre representanten Gharahkhani, som er helt uten troverdighet i disse spørsmålene han snakker om, rett og slett fordi han mangler støtte i eget parti for den politikken han forfekter. Og det er jo slik at selv om han høres ut som en mitraljose fra talerstolen, skjuler man ikke den spagaten Arbeiderpartiet står i. Jeg skjønner at det er vanskelig når slike forslag kommer opp, for det man da avslører, er at man snakker veldig riktig, men stemmer mot de forslagene som er riktige å gjennomføre for å stramme inn innvandringspolitikken ytterligere.

Jeg er veldig glad for at Fremskrittspartiet kan innkassere nok en seier i innvandringspolitikken. Endelig får vi gjennomslag for å heve botidskravet fra tre til fem år. Dette har vi kjempet for i veldig mange år. Mens Fremskrittspartiet styrte asyl- og innvandringspolitikken, fikk vi til over 100 innstramminger, men dette forslaget fikk vi ikke til. Derfor er jeg veldig glad for at Ven-

stre og Kristelig Folkeparti – som strittet imot i 2016, som strittet imot på Jeløya og på Granavollen – nå er med på å stemme igjennom dette forslaget.

Hvorfor er det viktig? Jo, for det første gir dette utlendingsmyndighetene og politiet bedre tid til å kunne avdekke juks, avdekke falsk ID. For det er nok dessverre ikke slik som representanten Karin Andersen prøver å gi uttrykk for, at alle som kommer til Norge er reelle flyktninger. En del er det, de flytter fra krig og konflikt, men det er også mange som kommer som ikke har beskyttelsesbehov, men som prøver å lure oss til opphold. Så er det også slik at man har bedre tid til å kunne trekke tilbake oppholdstillatelsen, slik at i den perioden det da kanskje blir trygt for noen å reise hjem igjen, kan de være med på å bygge opp landet sitt igjen. Og det bør være et mål, både for oss og for dem og for hjemlandet. Alle vil tjene på det.

Jeg er også veldig glad for at dette blir rammet strengt inn. Det gjelder da altså familiegjennforening med dem som har flyktningbakgrunn, og det gjelder alle dem som ikke har vært her i tre år per 1. desember. Det vil si at er man i den kategorien, får man ikke permanent opphold i Norge før tidligst etter fem år. Så har vi også en kort overgangsperiode som varer fram til 1. februar 2021, for dem som ikke har søkt ennå, men som har vært her i tre år per 1. desember.

Uansett er dette en stor seier. Minst 3 000 kvoteflyktninger ville det blitt uansett. Arbeiderpartiet vil ha 3 500, SV vil ha 6 000. Her driver alle partiene overbudspolitik. Fremskrittspartiet skulle gjerne sett at det ble langt færre, men vi er i hvert fall glad for at vi nå strammer ytterligere inn på innvandringspolitikken og gjør det mindre attraktivt å komme til Norge.

Eirik Sivertsen (A) [10:42:20]: Jeg var fristet til å kalle dette et politisk sirkus. Det skal jeg ikke gjøre, men jeg kan vel si at det er en ganske uortodoks politisk debatt vi har her i dag. Det startet altså med representanten Trellevik, som kommer opp og har ordet, men overhodet ikke er interessert i å gå inn i en argumentasjon for det som ligger på bordet til behandling, som er en lovendring.

Så kommer representanten Engen-Helgheim opp og forteller at dette er en viktig politisk seier, og beskylder Arbeiderpartiet for manglende handlekraft, mens Listhaug kommer senere og sier at vi har jobbet i mange år for å få det til, men ikke fått det igjennom. Ja, hvem var det som ikke klarte å få igjennom dette da man satt i regjering?

Regjeringspartiet Venstre stiller ikke engang opp i debatten, partiet som har vært så opptatt av å profilere seg på flyktninger. Jeg har stor respekt for representanten Bransdal. Hun stiller i hvert fall opp i debatten, men

jeg må få lov til å si at argumentasjonen for det som et flertall kommer til å vedta her i dag, er syltynn. Jeg forstår at representanten Bransdal har behov for å redegjøre for alle de andre gode tingene man mener man oppnår i regjeringssamarbeidet og i denne budsjettavtalen, men det gis ingen argumentasjon for hvorfor Kristelig Folkeparti kommer til å stemme for dette forslaget, i representantens innlegg her i dag.

Vi har de senere årene sett ganske merkelige oppgjør på kammerset når vi skulle ha disse budsjettforlikene til regjeringen Solberg, med vekslende konstellasjoner. Det er nok å nevne ting som poseavgift og flypassasjeravgift, som begge er eksempler på vedtak som ble fattet på bakgrunn av avtaler som er blitt inngått i en presset situasjon der man måtte få en avtale på plass. Ingen av de to vedtakene syntes å være noen større suksess. Flypassasjeravgiften er f.eks. nå en direkte trussel mot mulighetene for å ha et fornuftig kollektivtilbud i lufta i distriktene.

Nå har vi også kommet dit at vi ikke lenger bare behandler statsbudsjettsakene, men som en del av budsjettoppgjøret innfører man lovvedtak, lovvedtak som flere av Fremskrittspartiets representanter nå har vært oppe og sagt at er veldig viktige saker som de har kjempet for lenge, men som de ikke har fått igjennom. Ja, mon tro hvorfor de ikke har gått igjennom med et flertall? Mon tro det. Jeg håper virkelig at de som har tenkt å stemme for denne lovendringen, som ble vedtatt som en del av en budsjettavtale, har tenkt nøye over hva konsekvensene er, og hvorvidt dette er en klok politikk eller ikke.

Så hører jeg at representanten Listhaug er opptatt av hvorvidt Gharahkhani har støtte i eget parti. Vel, jeg kan forsikre om at alle Arbeiderpartiets representanter står bak det forslaget som er lagt fram her i dag, og vi kommer til å stemme for de forslagene som Arbeiderpartiet har fremmet. Og det er ikke forslag til lovtekster; det er forslag til endringer i politikk, men som skal utredes på en ordentlig måte før de innføres.

Karin Andersen (SV) [10:45:38]: Denne debatten minner meg litt om den debatten vi også har hatt den siste uka, om forslaget om at man skal prioritere kristne kvoteflyktninger. Da sier Fremskrittspartiet at nå skal vi prioritere kristne kvoteflyktninger, og så sier Kristelig Folkeparti og de andre at nei, de skal prioriteres på linje med de andre, og at når man prioriterer, er det ingen som kommer bakerst.

Det forslaget gjaldt også jesidier, og jeg har et spørsmål på min pult som jeg stilte til Sylvi Listhaug da hun var justisminister. Da avviste hun å gi opphold til jesidier og mente at de var trygge, så dem returnerte Norge –

dem returnerte vi til Syria. Så dette høres verken veldig samlende eller fornuftig ut.

Forskningsrapport på forskningsrapport viser at lang usikkerhet om oppholdstillatelse gir dårlig integrering, men det betyr visst ingenting lenger at den som lever med en slik trussel over seg i mange år, får ødelagt helsa og mulighetene sine til å slå rot, til å bli en del av samfunnet – fordi man aldri er trygg.

Så sier statsråden at hun tenker at flyktninger gjerne vil vende tilbake til hjemlandet sitt hvis det blir trygt der. Ja, det tror jeg også. Dette forslaget har ingenting med det å gjøre – vi har aldri nektet noen å vende hjem igjen hvis de har et ønske om det. Tvert imot kjenner jeg mange som har vendt hjem igjen fordi de har hatt en oppholdstillatelse i Norge, og da er de trygge – da tør de ta sjansen, og mange av dem blir. For selvfølgelig: Hvis man ikke har vært i Norge i veldig mange år, vil man gjerne tilbake igjen – hvis man er trygg.

Men det regjeringen og flertallet gjør, er at de påstår at det er trygt der det ikke er trygt. Da lar de ikke folk ta disse ansvarlige, opplyste valgene i eget liv, men setter tvert imot integreringen på spill, og den er vanskelig nok som den er, om vi ikke skal gjøre det verre.

Så dette er et dårlig forslag for alle oss som er opptatt av god integrering i Norge. Vi mener at når folk skal etablere seg her, er det en ganske tung og stor jobb for de aller fleste, og vi ønsker at folk skal satse 100 pst. på det. Men da kan det ikke være sånn at de må vente i mange, mange år før de kan være trygge på at de kan etablere en framtid her og bli en del av dette samfunnet.

Torhild Bransdal (KrF) [10:48:47]: Hvorfor står vi her og debatterer denne saken i dag med forskjellige utgangspunkt? Jo, fordi det har vært inngått en avtale mellom fire partier i forbindelse med et budsjett. Mitt retoriske spørsmål blir da: Har aldri Arbeiderpartiet inngått noen avtale i forbindelse med et budsjett, som de er uenig i?

Jeg forsøkte så godt jeg kunne å redegjøre for Kristelig Folkepartis syn i denne saken og være ærlig på det, slik at det ikke skal være noen tvil. Men vi har inngått en budsjettavtale, og en budsjettavtale står vi ved – så enkelt er det.

Så hører jeg Arbeiderpartiet prate om alt annet enn det som saken egentlig gjelder. Er det for å tåkelegge, eller er det fordi Arbeiderpartiet i denne saken ligger så tett opp til Fremskrittspartiet at de ikke vil avsløre sitt synspunkt?

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:50:00]: Det som slår meg i en sånn debatt, er: Hvorfor er egentlig så mange av de partiene som ikke kommer til å stemme for, imot? Det er det veldig få som har gått inn på. Den eneste representanten som har gått inn på en form for

begrunnelse, er representanten Karin Andersen. Hovedargumentet for å stemme imot, har vært folk som blir utsatt for vold og trusler, men der har Stortinget tidligere skjerpet regelverket sånn at de har utvidede rettigheter og kan få opphold på selvstendig grunnlag. Så de blir ikke rammet av dette forslaget.

Så har det kommet mange påstander her om at vi ønsker å ramme noen, at vi ønsker å gjøre livet vanskelig, at vi ikke tror på at folk flykter. Fremskrittspartiet har et veldig realistisk bilde av dagens situasjon. Hvis man ser på hvem som reiser den farligste ruta i Middelhavet, er det helt tydelig at flesteparten av dem som reiser den farligste ruta, kommer fra helt trygge og fredelige land. Det er noe vi må ta inn over oss. Da er det i stor grad ordningene og i stor grad oppholdet som frister mer enn nøden jager. Det setter mennesker i fare. Derfor må vi gjøre innstramminger sånn at det ikke blir så attraktivt. Og dette er en sånn innstramming.

Så er det også rart å høre representanten Sivertsen som går opp og synes at debatten er rar. Han diskuterer ikke engang, han var ikke engang innom temaet for debatten. Han snakket om flyseteavgift og poseavgift og syntes at de andre partiene burde skjerpe seg og diskutere sak. Det synes jeg er merkelig, at man ikke engang går inn for å forsvare egne forslag – fordi man sannsynligvis ikke er så begeistret for dem – eller at man ikke argumenterer godt imot, for det har ikke Arbeiderpartiet klart.

Det som er poenget i denne saken, er at dersom man fortsatt har behov for beskyttelse i Norge, blir man ikke rammet. Da får man fortsatt være i Norge. Og dersom det heller ikke etter tre år har kommet fram opplysninger om at man jukset seg til opphold eller har kommet med uriktige opplysninger, så får man fortsatt opphold i Norge. Denne saken og denne endringen har bare oppsider, ved at man tar bort oppholdet i Norge dersom det ikke lenger er behov. Og hvem kan egentlig være imot det? Det synes jeg har kommet veldig dårlig fram i denne debatten. Jeg savner at man ikke bare stemmer imot fornuftige forslag for å markere det, man bør argumentere godt for det på en ordentlig måte, når denne saken så tydelig tar bort oppholdet fra dem som ikke trenger det, og fortsatt gir opphold for dem som trenger det – vanskeligere er det ikke.

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

Sak nr. 4 [10:53:02]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og

tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen) (Innst. 140 L (2020–2021), jf. Prop. 17 L (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigrupper 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 en taletid på inntil 3 minutter.

Nils Aage Jegstad (H) [10:53:54](ordfører for saken): Denne saken er et ledd i å erstatte drosjenes taksameter med en mer moderne utrustning. Det er viktig at bruk av alternativer til taksameter ikke reverserer den positive skattemessige utviklingen i drosjebransjen vi har sett de siste årene. På denne bakgrunn er det behov for å endre hjemmelen for tredjepartsrapportering til skattemyndighetene på persontransportområdet.

Formålet med endringen i yrkestransportloven er å legge til rette for at det blir ført tilsyn også med andre kontrollutrustninger enn taksameter, og at tilsynet finansieres av aktørene i markedet. Formålet med endringen i skatteforvaltningsloven er å legge til rette for tredjepartsrapportering til skatteetaten også for løyvehavere som ikke bruker taksameter og er tilknyttet drosjesentral.

Samlet skal endringene motvirke uregelmessigheter i drosjenæringen og sørge for tilstrekkelig kontroll med de nye ordningene. Kravet i ny § 48 i yrkestransportforskriften er at drosjer skal være utstyrt med godkjent taksameter, og vil gjelde for alle som driver persontransport som er løyvepliktig etter yrkestransportloven § 9. Det trådte i kraft 1. november.

Kravet til taksameter begrenser hvilke innretninger som kan benyttes for å sikre riktig beregning av pris og registrering av omsetning. Anskaffelse og bruk av taksameter utgjør en kostnad for den som skal drive drosjevirkksomhet, og vil kunne være et etableringshinder for å drive drosjevirkksomhet. Det er viktig at en ny teknologisk løsning ivaretar det sentrale hensyn til ettersyn fra flere kontrollmyndigheter. Dette er det tverrpolitisk enighet om.

Vi har opplevd at det ikke alltid har vært slik. I 2008 måtte samtlige drosjer i Norge installere nye taksametre for å møte krav som skulle sette en endelig stopper for fusk og juks i taxinæringen, som det var den gangen. Det var ikke alle som greide å følge dette opp.

I et intervju i VG den 21. mars 2012 uttalte Atle Hagtun, kommunikasjonssjef i Norges Taxiforbund at «(...) investeringen i et nytt taksameter koster den

enkelte drosjeeier et sted mellom 80.000 og 100.000 kroner. – Det er et betydelig beløp som inkluderer nytt utstyr, verkstedopphold, mistet inntekter, samt gebyr fra Justervesenet som ble satt opp 40 prosent fra 2160 til 2800 kroner før jul, en økning vi synes var urimelig.»

Etter at taksameterforskriften ble innført i 2010, har myndighetene opplevd en positiv utvikling i drosjenæringen. Dersom regelverket skal åpne for å benytte nye kontrollutrustninger, må det sikres at de nye løsningene på en hensiktsmessig måte ivaretar hensynet bak kravene til taksameter. Samtidig er det viktig at kravene står i forhold til de reelle behov, slik at bransjen ikke pålegges urimelig krav.

Øystein Langholm Hansen (A) [10:57:10]: Det bør ikke komme som noen bombe i denne salen, og heller ikke i den norske offentligheten, at Arbeiderpartiet er veldig skeptisk til og uenig med høyre regjeringen og Fremskrittspartiet i å endre drosjelovgivningen, som nå er vedtatt og effektivt fra 1. november. Vi har stort sett stemt imot alle forslag til endringer, og resultatet av de endringene som er foretatt, fører til en radbrekking av en næring.

Nå vil altså regjeringen legge til rette for å fjerne nok en barriere for å slippe til aktører som vil bruke en teknologi som vil vanskeliggjøre kontrollen av denne bransjen. Regjeringen vil sannsynligvis om ikke altfor lenge legge til rette for å fjerne taksameteret i drosjene og legge til rette for applikasjonsdrevet beregning og innrapportering av turpriser og antall kjørte passasjerkilometer i hver enkelt drosje.

Dette er Arbeiderpartiet imot. Vi er imot det på bakgrunn av at dette er siste barriere for å kunne kontrollere økonomien i denne bransjen. Applikasjonene og programvarene bak vil ha sitt utgangspunkt i store internasjonale selskaper uten adresse i Norge, ja, sannsynligvis uten adresse i Europa.

Norsk Øko-Forum er blant dem som er skeptiske til å fjerne taksameteret. Det er en organisasjon som har medlemmer fra etater og organisasjoner som jobber imot både økonomisk kriminalitet og utnyttelse av menneskers arbeids- og yteevne. De stiller i likhet med Arbeiderpartiet spørsmål ved hvordan man kan skape en barriere for manipulasjon og manglende kontroll med disse applikasjonene.

Vi vet også at dataene som blir samlet inn gjennom applikasjonene, kan benyttes – og utnyttes – til helt andre formål enn det som var det opprinnelige. Derfor har Arbeiderpartiet, sammen med Senterpartiet og SV, foreslått i saken at regjeringen viderefører kravet om installert taksameter i drosjer. Taksameteret har nemlig gjennom årtier fått innebygd god sikkerhet og trygghet

for både myndigheter og kunder, noe saksordføreren også redegjorde for.

Jeg tar opp forslaget som vi, sammen med Senterpartiet og SV, har fremmet i saken.

Jeg har også en stemmeforklaring. Vårt forslag får sannsynligvis ikke flertall, og da ville det ikke være riktig å stemme imot de endringene som har som intensjon å motvirke uregelmessigheter i denne næringen. Som presidenten sikkert har registrert, stiller vi oss skeptiske til om dette er mulig, men dersom vårt forslag ikke blir vedtatt, noe det er grunn til å frykte, vil vi stemme subsidiært for regjeringens forsøk på å få kontroll over disse applikasjonene. Nå står den siste skansen for fall.

Presidenten: Da har representanten Langholm Hansen tatt opp det forslaget han refererte til.

Siv Mossleth (Sp) [11:00:37]: Stortingsflertallet har vedtatt store endringer i drosjereguleringen. Jeg har lyst til å presisere at Senterpartiet ikke er en del av dette stortingsflertallet. Vi stemte imot denne endringen, for om vi ser bort fra selskaper som Bolt og Uber, står alle andre igjen som tapere – drosjeeiere, sjåfører, pasienter og vanlige kunder.

Det hadde ikke vært nødvendig å endre yrkestransportloven, for den norske drosjereguleringen som vi hadde før 1. november, med behovsprøving og plikten til å være tilknyttet en drosjesentral, er ikke i strid med EØS-regelverket. Drosjene er – eller var – regnet som en del av det offentlige transporttilbudet, det står i NTP for 2018–2029. Restriksjoner i retten til fri etablering etter EØS-avtalen artikkel 31 er lovlig dersom det kan begrunnes i allmenne hensyn, men de endringene som stortingsflertallet gjorde, var ut fra at høreregjeringen ønsket en total liberalisering og frislipp.

Finland og Sverige har gjennomført en tilsvarende liberalisering, og sjåførene slåss bokstavelig talt om kundene. Lønna har for de finske sjåførene falt med opptil 80 pst.

I dag behandler Stortinget en lovendring som åpner for at løyvehavere kan ta i bruk andre kontrollutrustninger enn taksameter. Saken handler om tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen. Senterpartiet går inn for å beholde taksameteret. Senterpartiet slutter seg også til den stemmeforklaringen som representanten Langholm Hansen holdt i sted.

Norsk Øko-Forum advarer mot en svart næring og skriver i høringsuttalelsen: «Denne foreslåtte liberaliseringen vil i stor grad reversere og sette næringen tilbake der de var med en svart og ukontrollerbar bransje.» I en rapport fra det svenske skatteverket i oktober 2016 framgår det at kun 2 pst. har oppgitt inntekter fra Uber. I Danmark er det ca. 1 pst. av de 2 000 sjåførene som har

oppgitt inntektene. I Norge var det 90 pst. av de med omsetning over momsgrensen på 50 000 kr, som ikke oppga inntekter for årene 2015 og 2016.

Skattemyndighetene vil med innføring av kontrollutrustning få en vanskeligere oppgave med å kontrollere drosjedriften. Ikke nok med at regjeringa innfører løsarbeidersamfunnet og sosial dumping – den kommer også til å skape et utall nye byråkratijobber i skatteetaten og i politiet.

Arne Nævra (SV) [11:03:53]: Det er jo ikke tvil om at det går klare skillelinjer politisk mellom partiene her, og jeg må nok også si mellom blokkene. Det er jo åpenbart. Vi har hatt mange debatter her i salen om drosjenæringa, og skillelinjene er såpass åpenbare at jeg ikke skal gå så langt inn i det.

Det vi i dag diskuterer, er altså siste bit for å gjøre det lettere å få til frislipp i drosjenæringa. Det er jo ikke tvil om det. Det siste som kanskje kunne satt noen kjepper i hjulene for denne glatte, smidige innføringa av dette frislippet, er taksameteret, og det er altså det som står for fall nå.

Vi har et eget forslag, som representanten Langholm Hansen refererte til, og det støtter vi primært, men vi vil også støtte innstillinga subsidiært fordi man altså forsøker å få til en kontroll med disse softwareapplikasjonene.

Nå har vi fått en del advarsler fra faglig hold om at det kan bli vanskelig å kontrollere skattemessige forhold her, og vi skal lytte – vi burde i hvert fall ha lyttet – til de faglige innvendingene som har kommet fra bl.a. Øko-Forum. Og vi burde ha lyttet til erfaringene fra andre land som har gjennomført et sånt frislipp. Vi har altså sett erfaringene fra Uber og andre. Men det er greit, dette er ting regjeringa åpenbart er klar over, og de gjør det på tross av det. Da må vi vel si at det er klare ideologiske føringer for å presse dette gjennom. De vil ha det sånn, og da får de det vel sånn. Flertallet her i salen tyder på det, men jeg må si at vi har jobbet det vi kan, imot dette frislippet, denne liberaliseringa i yrkestransportloven, og vi synes det er veldig trist at det har gått denne veien.

Det man vil legge merke til ute i felten blant folk, er nok at drosjeyrket, sånn vi kjenner det, vil forsvinne. Det er helt andre aktører som nå kommer inn. Vi vil se det ganske fort på kveldene. Det vil komme aktører omtrent som det kryper fluer ut av sprekker i veggene når det blir varmt, på kvelden, for da er det penger å tjene, mens vi bl.a. får et dårligere tilbud i distriktene.

Sånn er det. Det er et helt yrke som på en måte er truet og står litt for fall i denne saken, og dette er altså den siste spikeren i kista, kan vi nesten si, for et yrke og en næring sånn vi kjenner den.

Jon Gunnes (V) [11:06:51]: At noen er imot den nye ordningen innenfor drosjenæringen, kan man ha forståelse for, både prinsipielt med tanke på politisk ståsted og for at man er redd for forandring. Men at man nå prøver å utvikle et system for faktisk å erstatte taksametrene, skjønner jeg faktisk ikke. Verden går framover, og teknologien går også framover. Vi har så mange betalingssystemer. Det er kanskje det vi forbrukere merker mest av alt – betalingssystemene, hvor enkelt det er blitt, hvor flotte og kundevennlige disse forskjellige betalingssystemene er blitt.

Jeg hører at Arbeiderpartiet er skeptisk til dette, men hva med veiprising, som de har snakket veldig godt om? For det Venstre har vært opptatt av i forbindelse med dette, er faktisk personvern. Personvernet må ivaretas, og det er helt klart at jeg ikke tror regjeringen gir seg før man vet at det er et personvern rundt dette. Hva med andre betalingssystemer, f.eks. strømmåleren? Den er ganske automatisk nå. Man kan hele tiden se hvordan man bruker strøm time for time, og man kan avregne opp mot pris. Der er man også imot at slike ting blir innført.

Jeg skjønner ikke at taksameteret skal være det som liksom er den siste bastionen, som Arne Nævra sa. Jeg tror Arne Nævra egentlig var veldig ærlig da han sto her oppe. Det var liksom halmstrået for ikke å gjennomføre de reformene man har innenfor taxinæringen. Det siste halmstrået var å fortsette med taksameteret. Egentlig burde jo det ha kommet først. Det er det som burde blitt ivaretatt først – å få opplysninger enklere inn til skattemyndighetene og til kunden. Ikke minst hadde betalingssystemene blitt mye enklere å håndtere hvis vi faktisk hadde gjennomført dette ganske så smidig og enkelt. Jeg tror ikke det er veldig vanskelig.

Statsråd Knut Arild Hareide [11:09:42]: Eg synest representanten Jon Gunnes sitt innlegg summerer denne debatten godt opp. Eg er òg glad for dei signala som har kome frå opposisjonen allereie no, at dei subsidiært vil stemme for den proposisjonen som ligg her. Når me veit at utviklinga skjer, er det veldig viktig at me får ein god kontroll. Det er det som er tanken bak dette, at uavhengig av kva system me har i taxiane våre, skal me ha ein god kontroll.

Me har gjort oss nokre erfaringar. Me veit at denne næringa har hatt utfordringar knytt til både juks og manipulering, og at det har vore meir utbreidd i denne bransjen enn for andre bransjar. Derfor blei det gjort eit viktig arbeid 10–12 år tilbake i tid. Det var den raud-grøne regjeringa som gjorde det. Det har vist seg å vere vellykka. Me ønskjer å byggje vidare i tråd med nettopp dette.

Me veit at Justervesenet har hatt ansvar for å følgje opp kontroll av taksameteret. Når me no vurderer nye

kontrollapparat i taxiane, vurderer me òg at Justervesenet skal ha det same ansvaret.

Så er det det som går på skattesida. Me veit at me har hatt tredjepartsopplysningar. Det har vore veldig gode erfaringar med det, og det skal me òg fortsetje med. Det som blir lagt til grunn her, er at me med eit nytt regelverk skal ha den same kontrollen, me skal oppnå dei same effektane.

Eg håpar òg at Stortinget har fått med seg at det ikkje er sånn at me skundar gjennom endringar no. Me vil ha kontroll. Me vil ha kontroll på personvern, me vil ha kontroll på at det ikkje skjer skatteutfordringar, me vil ha god kontroll før me reelt sett innfører dette.

Me har no hatt forslaget på høyring, forslaget til forskriftsendringar med rammeverk for nye kontrollutrustingar har vore på høyring. Den høyringa har tydeleg avdekt ein del problemstillingar som Samferdselsdepartementet, i samarbeid med andre departement og etatar det vedkjem, no arbeider med å avklare. Kravet om taksameter vil bli vidareført inntil eit nytt rammeverk er på plass for alternativ kontrollutrusting som kan vareta dei same omsyna som taksameteret varetar i dag.

Eg oppmodar naturleg nok Stortinget til å støtte denne lovproposisjonen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:13:01]: I mitt innlegg på talerstolen avsluttet jeg med en setning om at den siste skansen for kontroll i drosjenæringen nå står for fall. Vi forholder oss denne gang til nrk.no. Den 31. oktober i år, dagen før frislippet av drosjene, kunne vi lese følgende:

«Hareide påpeker også at kravet om å ha et taksameter gjør det er lettere å få kontroll slik at skatter og avgifter blir betalt riktig.»

Hva er grunnen til at statsråden vil svekke muligheten for å kontrollere en bransje som vi vet har arbeidet hardt for å rydde opp i økonomiske utfordringer? Ville det ikke vært bedre å avvente utviklingen i bransjen til etter liberaliseringen?

Statsråd Knut Arild Hareide [11:13:54]: Eg er einig i det representanten Langholm Hansen tar opp, at me må ha god kontroll med denne næringa, og det er gjort eit betydeleg arbeid, bl.a. på skatt. På den andre sida har me sett at dette har vore ei næring som viss me går nokre år tilbake i tid, hadde meir juks enn andre næringar. Der har det vore ei positiv utvikling. Eg er veldig opptatt av at når me no får denne nyreguleringa, skal ikkje det gå ut over den kontrollen me har. Eg trur at med arbeidet som no er i gang, er det moglegheiter for både nye kontrollutrustingar i bilane og å ha ein god kontroll med det. Det er derfor me heilt bevisst ikkje har rasha

dette arbeidet. No skjer det eit godt arbeid, og som eg òg seier, er det ikkje slik at me vil føreslå å ta bort taksameteret før me veit at me òg kan vareta dei sentrale om-syna som taksameteret varetar i dag. Men der er eg optimist, eg trur det finst gode løysingar for å vareta det – så taksameteret blir inntil me har gode alternativ.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:14:59]: Takk for svaret.

På Dagsnytt 18 den 30. november har statsråden en passiar med programlederen om hva som har skjedd med og rundt han siden 2018. Passiaren kalles i media for en Hareide i ny utgave. I forbindelse med substansen i statsrådens politikk den gang og nå, uttaler statsråden bl.a.: Hadde jeg vunnet fram i 2018, hadde det kanskje ikke skjedd den same reguleringen for drosjene.

Det er litt kryptisk, og når vi nå har statsråden i stor-tingssalen, er det fristende å spørre hva som hadde vært hans foretrukne løsning på de utfordringene som drosjenæringen står oppe i – sett fra hans ståsted med det politiske veivalget i 2018.

Statsråd Knut Arild Hareide [11:15:51]: Det var Kjetil Alstadheim som hadde gjort sine vurderingar i lys av spontanspørjetimen, der han syntest at under-teikna var veldig entusiastisk for mange av dei endringane som eg no har ansvar for i departementet. Og ja, eg er entusiastisk for dei endringane me bl.a. ser på jernbane, eg trur det er veldig bra. Men eg svarte òg ærleg og sa at om eg hadde vunne vegvalet, er det ikkje sikkert at drosjereguleringa er det som hadde blitt endra i 2018, òg fordi det er ei sak som Kristeleg Folkeparti har eit ganske avslappa forhold til. Men Kristeleg Folkeparti har ikkje eit avslappa forhold til at me får god kontroll med denne næringa, at me sikrar nettopp at dei positive endringane som har vore knytt til juks og manipulering i denne næringa, har blitt betre, det meiner eg òg me kan vareta. Men eg deler veldig godt det perspektivet som representanten Jon Gunnes gir, at eg trur det vil bli veldig rart å sjå at det nettopp var taksameteret me såg som den store stygge ulven i 2020.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:16:57]: Takk for svaret.

I går kveld da jeg skulle til flyplassen, hentet drosje nummer L 706 meg hjemme for å kjøre meg. Han sukket oppgitt og sa at nå kjører man faktisk gratis drosje i Kristiansand. Firmaet Ridet har nå kjøpt og mottatt 20 hvite Tesla-er, og de har nå tilbudt gratis kjøring inntil to turer per sju dager per person, det i en periode der altså hele bransjen står på stupet.

De har nå bestilt taksameter litt billigere enn det representanten Jon Gunnes snakket om til 80 000–

100 000 kr, til ca. 50 000 kr per stykk. Hva vil statsråden si til drosjesjåføren min i L 706?

Statsråd Knut Arild Hareide [11:18:04]: Eg har hatt gode møte med heile taxinæringa dei siste vekene. Dei opplever naturleg nok å ha ulike erfaringar, men eg har òg lyst til å seie at veldig mykje av dei tilbakemeldingane eg har fått frå næringa, har vore ganske positive i denne første tida. Men det er viktig at me følgjer utviklinga tett.

Det som alle er einige om, er at det er viktig at me no har mange og gode kontrollar av næringa, og det trur eg er viktig. Så er det òg viktig at me brukar det politiske handlingsrommet som reelt er her. Me veit at to fylke allereie er i gang med einerettsmodellen, og det trur eg blir viktig for at drosjetilbodet skal vere godt i heile landet. Det eg kan seie, er at me vil ha ei næring som driv med godt transporttilbod, men der det nettopp skal vere kontroll. Det er det me vedtar i dag, at me sikrar ein god kontroll uavhengig av kva type kontroleining som er i bilane. Det vil vere viktig opp mot personvern og mot skatt bl.a.

Siv Mossleth (Sp) [11:19:17]: Det estiske selskapet Bolt har fått 56 mill. euro i oppstartslån fra Den europeiske investeringsbank. Bolt står klar til å rykke inn i det norske drosjemarkedet. Det gjør også Uber. Man kan ikke være for selskaper som Bolt og Uber og mot løsarbeidersamfunnet. Disse selskapene har løsarbeidersamfunnet som forretningskonsept. Det som vedtas i dag, vil gjøre det lettere for disse selskapene.

Det som høyreregjeringa og Fremskrittspartiet ønsker skal komme, er en forretningsmodell som forbys i Ubers hjemstat, California, på grunn av sosial dumping. Ønsker virkelig statsråden løsarbeidersamfunnet tilbake i Norge?

Statsråd Knut Arild Hareide [11:20:08]: Det som me vedtar i dag, er ein god kontroll med den reguleringa som me har vedtatt tidlegare. Sånn sett synest eg det òg var bra da eg hørde representanten Siv Mossleth frå talarstolen seie at sekundært vil ein gå for det som ligg her. Det trur eg er det som ligg til grunn her, at me skal ha ein god kontroll òg med den nyreguleringa som me får her.

Så trur eg at me skal følgje og sjå utviklinga i denne næringa. Det ligg mange moglegheiter til ei fornying og innovasjon som kan gi eit betre tilbod, betre tilpassa òg marknadssituasjonen. Dette har òg vore ei næring – det sa eg ikkje i innlegget mitt, men som eg òg synest er viktig å understreke – der ikkje innovasjonen og fornyinga har vore størst. Det kan det bli meir av med denne lovreguleringa. Så må me følgje det tett og sikre at me får ein så god overgang som mogleg.

Siv Mossleth (Sp) [11:21:11]: Fransk høyesterett kalte modellen: De som gjør jobben, må ta utgiftene som om de var selvstendig næringsdrivende uten å ha noen reell selvstendighet. Det vi åpner for nå, er ikke for selvstendig næringsdrivende. Det er en mellomting hvor folk ikke er ansatt, og ikke er selvstendige – de er løsarbeidere.

Men når det gjelder sikkerheten for at det skal la seg kontrollere: Allerede nå i dag i en straffeprosess hvis det må hentes data fra utlandet, kan det ta to–tre år for i det hele tatt å få svar på om man kan få tilgang til disse dataene. Så hvordan kan regjeringa være trygg på at kontrollmyndighetene skal få kontroll over applikasjoner som eies, betjenes og drives av utenlandske foretak?

Statsråd Knut Arild Hareide [11:22:06]: Det er noko av det arbeidet me no ser på. Derfor er også bodskapet mitt at taksameteret vil bli vidareført inntil me har eit nytt rammeverk som gjer at me er trygge på at dei alternative kontrollutrustingane òg kan vareta dei sentrale omsyn som taksameteret varetar i dag.

Så er nok ikkje eg einig i at dette legg opp til eit lausarbeidarsamfunn. Det er ulike næringar som har konkurranse, som det òg har ei betydning for som ikkje nødvendigvis er negativ. Me har sett at denne næringa ikkje har fungert optimalt, sånn som det har vore fram til i dag. Eg ser fram til å sjå dei reelle følgjene av denne reguleringa, men eg meiner me må følgje det tett, og me må sikre god kontroll. Derfor er eg veldig for det me legg fram i dag. Det vil vere ein betre kontroll, uavhengig av kva kontrollutrusting som er i bilane.

Arne Nævra (SV) [11:23:28]: Jeg er ikke i tvil om at vi går i retning av et løsarbeidersamfunn. Jeg syns jeg har merket det på mange transportsaker. Det er ett ord som har vært fraværende fra alle statsrådene som har sittet i denne regjeringa og tidligere regjeringer siden 2013, og det er arbeidsfolk, det er de ansatte. Det har vært fraværende. Det har vært et rødlistet ord her i salen fra disse regjeringsrepresentantene. Man har vært opptatt av passasjerene, de reisende kanskje, av å yte bedre service – ja. Men de ansatte har omtrent aldri vært nevnt.

Men jeg skal gå videre – for jeg har et spørsmål til slutt: Rundt en fjerdedel av dem som har reist med drosje, har følt seg utrygge ifølge resultater som Forbrukerrådet har kommet fram til tidligere. Vil denne nye ordningen gjøre at passasjerene vil føle seg tryggere? Vil det være viktig å sette inn støtet på det også?

Statsråd Knut Arild Hareide [11:24:35]: Ja, nettopp den kontrollutrustinga me får, skal vareta dei omsyna som taksameteret har gitt i dag. Taksameteret gir ei veldig god føring for kva reiser ein har, me har ein god

logg. Det er den typen føringar, og det er det blitt jobba med no.

Så har eg lyst til å seie, knytt til dei tilsette: Eg trur det er bra for dei tilsette at det er ei utvikling innanfor næringa. Er det sånn at næringa ikkje har ei utvikling, går det også ut over dei tilsette. Derfor trur eg at innovasjon og fornying òg vil kome dei tilsette til gode.

Men eg kan forsikre representanten Nævra om at nettopp kontroll og heilheita ved det er det som gjer at me no ikkje har tatt bort kravet om taksameter. Me vil vere trygge på at dei omsyna skal varetakast – det har eg gjentatt no fleire gonger. Me tar ikkje bort taksameteret før me har nødvendig kontroll, og det er det me jobbar med no.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

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

Bengt Fasteraune (Sp) [11:25:57]: Når en lov blir innført og det er slik at vi kort tid etterpå må sitte og diskutere nye tillempninger til loven eller nye lover som skal gjøre det enklere å få den loven som er innført, til å fungere, begynner jeg å bli litt skeptisk. Det er ingen tvil om at disse tingene som vi nå diskuterer, har vært oppe i debatten før man innførte loven, og det er klart at når vi må ha en ytterligere lovhjemmel for å sikre tilsyn med nye kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene, er det et eller annet som skurrer.

Det har også vært et formål med endringen i skatteforvaltningsloven å legge til rette for tredjepartsrapportering. Hva er en tredjepartsrapportering til skatteetaten?

Når man i tillegg har et Øko-forum som var skeptisk før den loven som har ført til dette, ble innført, og er det nå også, i etterkant, når vi diskuterer dette, dreier jo ikke dette seg om at taksameter er gammeldags eller om det er forbrukervennlig og slike ting, det dreier seg om hvordan man skal ha kontroll og tilsyn i en bransje som har vært krevende over mange, mange år. Det er jo det det dreier seg om. Kontroll og tilsyn når det gjelder lover og regler og skatt, dreier seg selvfølgelig også om at det er en bransje hvor man har hatt vanlige arbeidsfolk, som kanskje har hatt et ansettelsesforhold, hatt kontrakter med sin oppdragsgiver, vært tilknyttet en drosjesentral. Nå har vi altså en bransje hvor dette forsvinner. Det er klart at når vi nå må behandle en lov for å til dette, og til og med statsråden selv sier at vi beholder det gamle inntil vi er sikre på å få på plass det nye, tenker jeg som så: Kanskje var den ordningen med taksameter en god ordning for å ha kontroll på en bransje.

Drosjenæringen har faktisk utviklet seg fra en versting til en foregangsbransje når det gjelder dette med

skatteunndragelse og svart økonomi, og det er klart at når vi nå får enkelte nye aktører uten fast tilknytning til drosjesentraler, er det lett å la seg lure til dette med både skatte- og avgiftsunndragelser. Hvordan vi kan være trygge på at kontrollmyndighetene skal få kontroll på økonomi og sikkerhet når det gjelder applikasjonene som eies, betjenes og drives av utenlandske foretak, er høyst uklart.

Regjeringens intensjon er at endringene som er fremmet i denne sak, skal motvirke uregelmessigheter i drosjenæringen og sørge for kontroll med de nye drosjenæringene samt aktørene som skal finansiere slik kontroll.

Nils Aage Jegstad (H) [11:29:18]: For det første har jeg lyst til å si at det som har skjedd så langt, er at man har strammet inn overfor de andre, nye aktørene i drosjenæringen, for nå har man innført noe som ikke har vært før, nemlig at alle som transporterer personer, skal ha taksameter. Det er en ny gruppe. Det betyr at også Ubers sjåfører må ha taksameter, slik som ordningen er i dag. Det er slik den er. Når vi har gått inn for dette, er reformen for så vidt en side av det, men det er også et krav som vi har møtt mange ganger fra taxisjåførene, på grunn av den urimelige kostnaden de har ved å ha taksameter, ikke minst med de årlige justeringene de må ha fra Justervesenet. Tallene fra 2009 gjelder ikke bare kjøp av taksameter. Det er vedlikehold av taksameter, og det er justering av taksameter. Det har vært et ønske også i drosjenæringen. Det er bare at nå har dette kommet opp, ikke som et eget prosjekt, men det har liksom blitt en barriere som noen prøver å skjule seg bak.

Den 28. februar 2019 ble det levert en rapport fra et utvalg der Justervesenet, skattevesenet og andre myndigheter var med. De satte opp en liste over hva de kan tenke seg må ordnes gjennom det nye systemet. I rapporten står det at «en digital kontrollutrustning skal:

- Kunne brukes på alle former for drosjeturer, uavhengig av om turen er bestilt på forhånd eller ikke
- Sørge for sikker beregning av pristilbudet for drosjeturen ut fra oppgitt bestemmelsessted, slik at totalprisen er avtalt før drosjeturen starter
- Vise informasjon om løyvehaver, sjåfør, posisjon, avtalt pris mv. underveis i reisen
- Produsere en salgskvittering for gjennomført reise
- Kunne brukes også ved betaling med kontanter
- Ha sikker pålogging og identifisering av sjåfør, løyve, kjøreseddel og bil
- Kunne lagre og overføre relevante transaksjonsopplysninger, slik at skattemessige opplysninger kan innberettes av driftsansvarlig og være tilgjengelig hos driftsansvarlig og løyvehaver på standardisert format

- Høy datakvalitet og dataintegritet ved at det ikke skal være lett å manipulere kontrollutrustningen eller data som lagres i kontrollutrustningen
 - Være mulig å føre tilsyn med
 - Ivareta generelle bestemmelser for personvern, universell utforming og ikke-diskriminering»
- Dette er krav som det nye instrumentet skal ivareta før det blir godkjent. Det er ikke noe negativt at man faktisk tar denne øvelsen i forkant av å fjerne taksameteret, istedenfor å gjøre det etterpå. Noen sammenligner med det man hadde med Uber i andre land, der det er enkelt-personer som kjører. Her skal til og med bilen som blir brukt, være merket med løyvenummer. Det er en innstramming som vi har gjort i den nye loven. Det er bakgrunnen.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Sverre Myrli (A) [11:32:40]: Det har vært interessant å høre på både statsråden og representantene Gunnes og Jegstad. Hadde enda utgangspunktet vært at en ønsket bedre kontrollmekanismer, kunne det vært noe i det de sier, men det er jo ikke utgangspunktet for debatten. Jeg skal sitere en setning fra proposisjonen, og den lyder som følger:

«Det har vært et mål å unngå unødige etableringshinder, bl.a. ved å oppheve antallsreguleringen av løyver og ved å justere kravene til løyvehaver.»

Det er utgangspunktet. Regjeringspartiene og Fremskrittspartiet ønsker at alle som vil, kan starte å kjøre drosje. Det er utgangspunktet. Bare en har normal vandel, kan en nå i realiteten starte å kjøre drosje. Det er utgangspunktet for hele debatten. I juni fjernet flertallet krav om tilknytning til drosjesentral. Det neste en ønsker å fjerne, er taksameteret. Representanten Jegstad bekreftet nå at det kommer til å bli fjernet. Det som ligger på bordet nå, er en lovendring – en siste krampetrekning – for å prøve å kontrollere de nye mekanismene som kommer.

Vi kommer selvsagt – til representanten Gunnes og andre – til å stemme for det subsidiært, for det er jo bedre enn ingenting, men det beste hadde vært å beholde taksameteret videre. Det er utgangspunktet.

Jeg stiller også spørsmålet: Hvem er det som egentlig vil ha igjennom dette? Skattemyndighetene advarer mot det som nå skjer. De som jobber mot arbeidslivskriminalitet, advarer. Arbeidstakerorganisasjoner advarer. Arbeidsgiverorganisasjoner advarer. Funksjonshemmede organisasjoner advarer. De advarer mot liberaliseringen av drosjepolitikken. Hvem er det som har fått igjennom dette? Vi hører fra replikkordskiftene med representanten Langholm Hansen at statsråd Hareide

ikke jubler for dette. Fremskrittspartiet har ennå ikke hatt ordet i debatten. Hva mener Fremskrittspartiet? Tidligere når en kjørte drosje, var det en rekke drosjeeiere og drosjesjåfører som var overbeviste Fremskrittsparti-velgere. Nå er det ingen drosjesjåfører en møter i drosja, som sier de skal stemme Fremskrittspartiet. De er rasende på Fremskrittspartiet, som er med på å ødelegge en hel næring. Hvem er det som egentlig er for de endringene som skjedde fra 1. november, og som etter hvert blir ytterligere liberalisert når kravet om taksameter blir fjernet?

Med denne regjeringens politikk er realiteten at det vi før kalte piratdrosjer, nå blir lovlig i næringen.

Arne Nævra (SV) [11:36:04]: Takk, president, og gratulerer!

Det er litt morsomt at representanten Myrli tok manuset mitt, for det var akkurat dette jeg også hadde lagt merke til: Det er ingen fra Fremskrittspartiet som har tatt ordet hittil. De står ikke engang på talerlisten framover – og det er altså de rene og ranke høyreliberalistene, med sine to statsråder fra tidligere, som har kommet med dette forslaget om frislipp for drosjer. Jeg har – akkurat som representanten Myrli – registrert at det har vært et mannefall i drosjenæringen når det gjelder å stemme på Fremskrittspartiet. De er fraværende. Så jeg skjønner hvorfor Fremskrittspartiet tier stille og prøver å sitte musestille i båten, slik at ikke deres forsvar for det frislippet som har vært foreslått, og som skal gjennomføres, skal bli lagt merke til.

Jeg skal ikke tvære for lenge på dette, men helt til slutt: Det jeg har lyst å høre litt om, er kostnadene ved dette. Har departementet beregnet kostnadene ved innføringen av dette systemet man nå jobber med? Jeg tør ikke engang tenke på hva helsevesenet jobber med. Det er et navn jeg vil nevne i den forbindelse: Akson. Det er ganske kostbart, har jeg hørt. Det er færre involvert her, jeg forstår det, men har statsråden beregnet kostnader ved innføring av dette systemet?

Helge Orten (H) [11:37:47]: Vi får en ny diskusjon om drosjeregulering når vi diskuterer dette, også, selv om saken er noe mer begrenset enn å gjelde hele regelverket og hele drosjereguleringen.

Jeg må si jeg reagerer når representanten Myrli påstår at den nye drosjereguleringen åpner for at pirat-taxi blir lovlig. Såpass burde representanten Myrli ha greid å sette seg inn i den nye drosjereguleringen at han vet at det krever løyve, at det krever kjøreseddel, og at det skal foregå i lovlige former. Norske lover og regler gjelder fremdeles, pirattaxi er akkurat like ulovlig nå som det var før november. Jeg må si jeg reagerer sterkt på at det presenteres den type retorikk fra denne talerstolen.

Så til det saken egentlig dreier seg om. Er det sånn at jeg er sikker på at taksameter er den ene endelige teknologien, løsningen som gir oss best sikkerhet, best kontroll og best oppfølging av denne næringen framover? Jeg føler meg ikke sikker på det. Jeg synes det er helt greit at vi åpner for ny teknologi også i taxinæringen, men det må gjøres på en måte som gjør at det er kontrollerbart. Det må gjøres på en måte som gjør at vi faktisk kan sørge for at vi kan kontrollere næringen på en god måte. Det er nettopp det tilsynet, den oppfølgingsmekanismen, som ligger i dette lovendringsforslaget.

Jeg må si at taksameter er en god ordning for å kontrollere næringen, men det kan godt hende at det i morgen eller om ett år eller to år eller tre år finnes en annen type teknologi, som overgår dagens taksameter-teknologi, og som gjør det både billigere og bedre og gir bedre kontroll enn det vi har i dag. Ønsker vi å utelukke den muligheten? Jeg synes det er en merkelig debatt, at vi skal være såpass bakpå når det gjelder ny teknologi, at vi ikke greier å se at det kan finnes en annen type teknologi framover som faktisk kan gi oss bedre løsninger og bedre kontroll, ikke det motsatte.

Vi har vært helt tydelige hele veien: Det er ikke snakk om å gi avkall på taksameterplikten før det finnes et system som teknologisk og kontrollmessig sett er minst like bra. Da tenker jeg at det er ganske forstemmende at vi skal være såpass bakpå fra denne salen at vi ikke kan se at det kan være ny teknologi, en annen type teknologi, som faktisk kan gi oss bedre løsninger framover. Jeg synes det er en merkelig debatt, og jeg synes at vi skal være litt mer teknologioffensive i det vi holder på med, men samtidig selvfølgelig innenfor ordnede og skikkelige forhold og med god kontroll og godt tilsyn med en næring framover.

Bård Hoksrud (FrP) [11:40:51]: Det er i hvert fall ikke tvil om at dette er en debatt som dreier seg om noe helt annet og langt mer vidtrekkende enn det saken egentlig dreier seg om. Det saken egentlig dreier seg om, er kontroll og at vi skal forsikre oss om at man skal ha ryddighet og et system.

Jeg er ikke veldig overrasket over at Senterpartiet stikker hodet i sanden, håper at det går over, og vil at alt skal være sånn som det har vært, eller egentlig sånn som det var for 20 år siden. Men at Arbeiderpartiet, som jeg i hvert fall opplever ofte prater varmt om å ta i bruk ny teknologi, se nye muligheter, gjøre ting på en litt annen måte, også stikker hodet i sanden og bare mener at det skal fortsette å være akkurat som det har vært i mange, mange år, overrasker meg litt mer. Med SV er det heller ikke så rart, for representanten Arne Nævra er veldig sånn at ting helst skal være som de har vært, og at vi ikke

skal gjøre noe annet. Men det får på mange måter være litt sånn at man gjerne får ta hele debatten om igjen.

Jeg mener at det denne debatten handler om, er å sikre kontroll, tilsyn osv. Det ligger faktisk også inne ganske mange krav for å få lov til å kjøre taxi framover.

Det høres ut som om alle er imot. Men hvis alle hadde vært imot, var det vel ingen som hadde gjort dette. Det er bare å google og se på utfordringer ved taxi, så ser man ganske mange oppslag som viser at man faktisk trenger å gjøre noen endringer. For det har ikke funket bra.

Den nest største aktøren synes det er veldig bra at det skjer endringer. Og det er andre, nye aktører som ønsker at det skal skje noe. Og det morsomme – til dem som mener at dette fungerer så veldig bra – er at hjemme i mitt fylke, Telemark, eller i distriktene, er det en som har drevet med turvirksomhet som har prøvd å få taxiløyve i mange, mange år, men det har vært kul umulig fordi det omtrent har vært sånn at det har gått i arv. Man har ikke hatt muligheten til å få lov til å kjøre på en seriøs og ordentlig måte med taxiløyve, fordi myndighetene har sagt nei, nei, nei. Han var i hvert fall veldig glad over å se at noen tenker litt annerledes og gjør ting på en annen måte. Og det er veldig, veldig mange andre som er fornøyd.

Jeg synes det er litt spesielt at hver gang vi har dette, og hver gang det er noe som dreier seg lite grann om dette, får vi hele debatten på nytt. Den debatten har vi hatt så mange ganger i salen her at jeg ikke så noe behov for å delta i den. Men det vi opplever i dag, er at vi har to eller tre partier som egentlig stikker hodet i sanden, som håper at det går over, og som ikke vil se nye muligheter, mens noen av oss andre er optimister og ser teknologien som en mulighet som faktisk kan gjøre ting enda bedre. Jeg tror og opplever at det er både eiere og sjåfører som er veldig fornøyd, og mange heier fortsatt på Fremskrittspartiet.

Statsråd Knut Arild Hareide [11:44:04]: Da eg var leiar av transportkomiteen, kan eg hugse at presidentskapet kalla meg inn for å få betre kontroll når transportkomiteen hadde møtedebattar i Stortinget. Da er det godt å sjå at det er noko som ikkje er uforandra i løpet av ti år.

Eg har lyst til å seie, og eg synest representanten Nils Aage Jegstad sa det veldig tydeleg: Det er jo sånn at det me no har gjort på taksameterfronten, ikkje er ei liberalisering så langt – det har vore det motsette. På det som går på føraren og krav til føraren, er det jo ikkje ei liberalisering; det har vore tydelegare krav, sjølv om den generelle lovreguleringa er ei liberalisering.

Dette handlar om at me ønskjer å ha dei beste løysingane. Det vil me utforska og sjå på, og så kjem me ikkje

til å endre noko før me har ei betre løysing. Som komitéleiar sa: Me vil la taksameteret bli til me har ei minst like bra løysing.

Så til grunnen til at eg tok ordet, og det er det med kostnad, som representanten Nævra tok opp. Det er nok ikkje kostnadsdelen som er det mest avgjerande elementet, for der vil nok andre kontrollutrustingar uansett vere lågare. Men eksempelvis tenkjer me at Justervesenet, sannsynlegvis, bør ha kontroll på taksametera og dei andre kontrollutrustingane. Det vil vere ein kostnad som ligg på næringa uansett.

Utfordringane med dei alternativa me jobbar med no, går bl.a. på det med kontroll, der må me kjenne oss trygge, og det går på skatt, og som eg òg sa i mitt første innlegg – tredjepartsrapportering på skatt vil liggje til grunn uansett, sånn som det er i dag, òg med dei nye kontrollutrustingane.

Sverre Myrli (A) [11:46:09]: Jeg la merke til at komitélederen syntes det var drøyt, det jeg sa om piratdrosje, men det er faktisk helt sant. Jeg sa at det vi før kalte piratdrosje, nå blir lovlig. Piratdrosjene som en gang sto rundt hjørnet med lysene avskrudd for at de ikke skulle sees, trenger ikke gjøre det nå. Nå kan de stå i den vanlige drosjekøen, for det at de driver og kjører noen timer på fredagsnatten eller lørdagsnatten, blir nå lovlig.

Det er altså ikke lenger krav om tilknytning til drosjesentral. Det er ikke krav om lys på taket – det vedtok flertallet i juni. Det neste er altså at kravet om taksameter blir borte. Hva er egentlig en drosje da?

Det er det som er hele politikken til regjeringspartiene og Fremskrittspartiet – at alle som vil, skal få kjøre drosje. Har du en EU-godkjent bil og normal vandel, ja, så får du løyve. Da kan du kjøre drosje. Det er det som er hele poenget. Jeg er overrasket over at flertallet ikke argumenterer for det som er politikken deres. Det står jo i proposisjonen. De vil at alle som vil, skal få kjøre drosje. Det er utgangspunktet. Utgangspunktet er ikke at de skal bedre kontrollmekanismene i næringen.

Alle ser at taksameter er en god idé, men det bryter med de fire flertallspartiernes idé om at det ikke lenger skal være noen begrensninger for å etablere seg for å kjøre drosje, derfor må de også fjerne taksameteret. Og så kommer forslaget vi nå har til behandling, et siste halmstrå for å ha noen kontrollmekanismer igjen. Vi stemmer selvsagt for det, for det er bedre enn ingenting. Men det beste hadde selvsagt vært å videreføre taksameteret.

Denne regjeringen er systematisk, det skal den ha, i å gjøre det vanskeligere for arbeidsfolk. I dag er det renholderne dag. Vi vet hvordan denne regjeringen har skaltet og valtet med renholderne i Forsvaret, renholderne på jernbanen og andre arbeidsfolk. Nå er det

drosjenæringen som står for hugg. Nå ønsker regjeringen å gå bort fra at det skal være mulig å ha en jobb å leve av, noe som er vanskelig nok i dag. Jeg har møtt drosjesjåfører som sier at det er tre–fire timer siden sist de hadde en tur, og nå vil altså flertallet at enda flere skal ut i den næringen, at enda flere skal kjøre drosje, og at det skal være mye enklere å etablere seg.

Nei, dette er ikke troverdig. Jeg skjønner at vi måtte true Fremskrittspartiet opp på talerstolen. De har ennå ikke forsvart drosjepolitikken. Det kommer noen kryptiske uttalelser om at dette skal bli bra, og at det finnes muligheter for å gjøre dette bra, men den store diskusjonen handler om at de nå er i ferd med å ødelegge en hel næring. Det er sannheten.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:49:39]: Jeg burde kanskje ha ventet med å tegne meg for andre gang når jeg nå ser at til og med Fremskrittspartiet tegner seg igjen, for er det noen som stikker hodet i sanden her, så er det Fremskrittspartiet, som må piskes opp på talerstolen.

Det ble sagt at Arbeiderpartiet stikker hodet i sanden, men da er vi i så fall ikke alene om å gjøre det. Det er vist til mange, mange tilfeller der det er blitt advart mot hele liberaliseringen og mot konsekvensene av å fjerne taksametrene.

Så til representanten Gunnes: Jeg tror nok representanten Gunnes har bedre kompetanse på energibransjen enn han har på taxibransjen når han måtte vise til en strømmåler for å vise hvor fantastisk det er med en applikasjon på et nettbrett eller en telefon som skal registrere turer og passasjerkilometer. Jeg skjønner egentlig ikke hvorfor det haster med å gå til disse lovendringene nå, når vi hører at dette kanskje ligger ett, to eller tre år fram i tid. Da skjønner jeg ikke hvorfor man skal endre dette nå.

Til de utsagnene som kan tydes som at drosjenæringen er sidrumpa og lite framtidsrettet: I forrige uke lå taksametertjenesten nede i Rogaland. Da fikk jeg betale med Vipps. Jeg fikk tilsendt et krav om å betale med Vipps tre timer etter at jeg hadde gått ut av drosjen. Og de har også en applikasjon der man kan bestille. Jeg bestiller en drosje for å komme i god tid før flyet mitt går fra Sola. Drosjen kommer, og jeg får et fastpristilbud – ja, jeg får alt det jeg trenger.

Jeg var innom Ridel i min replikkveksling med statsråden. Ridel i Kristiansand er et av disse nye, fantastiske firmaene som skal kjøre nå. Jeg så på applikasjonen deres. Den er kliss lik Taxifix, som er veldig utbredt i Norge, så utviklingen har ikke vært så stor på applikasjonsfronten. Det er mangel på kontroll med utenlandske software-eiere vi er veldig engstelige for.

Siv Mossleth (Sp) [11:52:56]: Fremskrittspartiet gir Senterpartiet mye pes, og det må vi vel leve med. Fremskrittspartiet kjemper mot velgerflukten fra partiet og argumenterer med brukket fot etter stadig å ha snublet i stigen.

En kritikk er at Senterpartiet vil at alt skal være som det alltid har vært. Men det er etter min mening veldig positivt å være for et ordnet arbeidsliv og det gamle uttrykket «taxi – overalt, alltid». Under forrige valgkamp kjørte alle taxiene på Senja med Senterpartiets logo på bilen. I neste valgkamp tror jeg at et flertall av drosjeeierne og sjåførene vil stemme på Senterpartiet.

Når det gjelder krav til førerne, skal de nå være lavest mulig for å få flest mulig inn i yrket. Vi vil få en annen taxinæring, som vil bli preget av veldig mye midlertidighet. På en måte sier regjeringspartiene at det skal være noen krav for å få løyve, men det er én situasjon nå hvor man ikke trenger disse kravene overhodet, og det er hvis en taxieier driver et selskap i EU. Da kan de komme direkte inn i Norge og kjøre taxi her også. Jeg tror at disse enkelttaxiene som kommer over grensen og kjører, vil være med på å ødelegge markedet på samme måte som Uber og Bolt.

Jeg ser også på det som nesten er som et vakuum i den situasjonen vi kommer i nå. Skal det være taksameter? Nei, det skal ikke være taksameter, men likevel skal det ses på ordninger, og det er ingen som vet når taksameter skal innføres. Alt dette er med på å skape en veldig stor usikkerhet for drosjenæringen, for seriøse bedriftseiere og for sjåfører, og etter dagen i dag er ikke jeg blitt beroliget for framtida til drosjene og framtida til folk som er avhengige av drosje – både folk som trenger drosje av og til, og folk som trenger drosje som en del av den helsesituasjonen de har.

Morten Stordalen (FrP) [11:56:16]: Det er helt riktig – jeg hadde ikke tenkt å ta ordet. Jeg trodde egentlig dette var en fantastisk sak for partier som tradisjonelt er veldig for påbud, forbud, reguleringer og kontrollvirksomhet som er langt, langt utover hva Fremskrittspartiet egentlig kunne forestille seg. Når Arbeiderpartiet, SV og nå Senterpartiet er imot en bedre kontroll, en ytterligere skjerping av kontrollen enn dagens, er det ganske utrolig.

Man står og forsvaret en næring hvor prisene for hver kjørte kilometer har økt betraktelig år for år og lønnsomheten i næringen har gått ned, noe som betyr at inntjeningen for drosjeeieren og drosjesjåføren har gått ned. Jeg trodde faktisk Arbeiderpartiet også var for arbeidstakerne, men det er nå slutt.

Representanten Sverre Myrli står her og påstår at nå blir pirattaxi lovlig. Det er skremmende at en fra Arbeiderpartiet kan stå her uten å ha lest saken og heller ikke

kan det nye regulativet. Ingen kan kjøre drosje uten at bilen er merket. En kan heller ikke kjøre hvis ikke bilen er godkjent. Noe som har blitt bedre med det nye regulativet, er at det også er strengere krav til sjåføren. Man prøver å ta en debatt om igjen, hvor det faktisk er krav til kompetanse hos sjåføren som ikke har vært før. For Fremskrittspartiet er dette faktisk bra.

Jeg er ikke overrasket over Senterpartiet. De tviholder på en gammel løsning, det tradisjonelle taksameteret, at det bare kan være i all framtid, og de synes taxi skal være som før. Vi fikk svaret: Senterpartiet bryr seg ikke om folk. Folk flest synes det er utrolig kostbart. En skal tviholde på at alt skal være som før, den gangen det var sånn som det var. Det er alltid hyggelig å tenke sånn, men når alle andre bransjer går videre og legger til rette for ny teknologi, heier Fremskrittspartiet på det. Dette betyr altså ikke mindre kontroll, men faktisk mer kontroll.

Nils Aage Jegstad (H) [11:58:49]: Debatten begynner å ta litt av når man begynner å snakke om renholdspersonalet på jernbanen, eller hva det var snakk om. Det vi snakker om, er selvfølgelig dette å gjøre en lovendring som gjør det mulig å kontrollere dette med taksameter og kjøring. Det er jo slik at de bruker applikasjoner i dag. Det er ikke så ofte jeg tar drosje, men det å kunne bestille drosje via mobiltelefon er veldig fint. Det hadde vært veldig fint om drosjesjåføren også kunne brukt den applikasjonen til å innrapportere reisen min og i tillegg unngå taksameter. Det kunne hende at han ville synes det var veldig fint å slippe å reise og få justert dette taksameteret årlig for å sikre at kunden får riktig pris.

Det kunne også hende at kunden ville være fornøyd om en del av de taxisjåførene som er i området i dag, og som gjør at folk som kjører taxi, er utrygge, kunne lukes ut. Jeg har hatt mange henvendelser fra taxisjåfører som har klaget over at de fikk inn igjen sjåfører som kunne vært dømt eller fått en bot for at de hadde oppført seg uskikkelig mot kunden i bilen, men de kunne aldri kaste dem ut av sentralen, fordi de hadde den lovpålagte retten til å være tilknyttet en sentral. Så det er mange ting som denne saken berører, som også går på kundenes ve og vel, og jeg synes ikke at det at vi er opptatt av kundenes ve og vel, er en uting. Jeg synes faktisk, når vi har offentlige tjenester, at kundenes ve og vel er viktig.

Det kommer ikke til å bli slik at hvem som helst kan starte drosjenæring i Norge. Én ting er at man lettvinnt får løyve, men man skal ha kjøreseddel, man skal ha et nummer på bilen – at man er godkjent i systemet – som er leselig, og til syvende og sist har vi kunden. Hvis kunden setter seg inn i en bil som ikke på noen måte viser at det er en drosje, har kunden et ansvar. Man tar en sjanse,

men det er fullt mulig fortsatt å se at en drosje er en drosje, selv om ikke skiltet står på taket. Så tror jeg kanskje at når drosjesentralene nå har større frihet til å velge hvem som skal kjøre for dem, vil det bedre kvaliteten på drosjenæringen generelt sett. Og kanskje det ikke blir så mange som står så lenge i kø fordi det er altfor mange drosjer i visse deler av landet, og kanskje – det er jeg ganske sikker på – vil det også være et annet tilbud til dem som bor ute i distriktene, at de kan bruke en som jobber på deltid, og ikke en som jobber på heltid.

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

Øystein Langholm Hansen (A) [12:02:03]: Det ante meg at når representanten Stordalen tok ordet, måtte jeg opp en gang til, dessverre. Når han anklager drosjene for å bli dyrere og for å få en dårligere inntjening, tror jeg Fremskrittspartiet og Stordalen skal være med og ta en del av skylda for det gjennom både økte avgifter på bil og andre avgifter.

Så kom representanten Jegstad opp og snakket om at det hadde vært greit hvis en også kunne få betale og registrere turen gjennom de appene vi har. Så vidt jeg vet, er Taxifix, f.eks., som er veldig utbredt, integrert med taxien, slik at det er kontroll på hva som er fastpris.

Det er nettopp kundene og sjåførene vi har i tankene i Arbeiderpartiet. Det går an å ha to tanker i hodet samtidig, nemlig sjåførenes vel og kundenes vel.

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

Siv Mossleth (Sp) [12:03:19]: Senterpartiet bryr seg selvsagt om folk, og det vet folk, uansett hva Fremskrittspartiet måtte mene om den saken.

Det blir sagt at debatten tar av når det blir snakket om renholdere. Men renholdere, taxisjåfører og trailersjåfører, de underbetalte ansatte i Wizz Air – alt dette er en bit av samme sak. Det er en politikk som går i feil retning. Vi får en nedadgående spiral som legger til rette for sosial dumping og for løsarbeidersamfunnet. Den utviklingen av et samfunn der vi skal tilbake til at en stadig større del står – ikke med lua i handa, men med telefonen i handa – og har vanskelig for å være i arbeidsmarkedet, ønsker ikke vi.

Morten Stordalen (FrP) [12:04:37]: Jeg skal ikke bruke hele taletiden min, men det får være grenser for hvor mye som detter ut av enkelte representanter av påstander som er helt, helt feil.

Jeg tror alle her, i hvert fall de som har vært til stede i Stortinget de snart tre siste årene, og til og med de snart

sju årene, vet at bilavgiftene har gått enormt mye ned. Det er takket være Fremskrittspartiet og de øvrige regjeringspartiene: Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Det har vært med på å bidra til at man får sikrere og tryggere biler. Det betyr at de bilene som skal kjøre heretter, blir enda bedre, og det betyr også at bransjene her blir bedre.

Det vi har vært opptatt av i denne saken når det gjelder det prinsipielle, som noen prøver å dra opp i denne debatten, er å gjøre næringen mer lønnsom. For dem som vil tviholde på dagens ordning: Det er et faktum, ikke noe jeg påstår, at lønnsomheten i hele drosjenæringen har gått betydelig ned over mange, mange år. Inntjeningen er dårligere, og det blir dyrere og dyrere og uforholdsmessig kostbart å ta en taxitur. Når Senterpartiet synes det er kjempefint å gjøre det, representerer Senterpartiet tydeligvis en helt annen velgergruppe enn det Fremskrittspartiet gjør. For FrP-ere, og i alle fall for folk flest, oppleves det som utrolig kostbart, som noe som er råflott for de fleste, å ta taxi. Men hvis Senterpartiet ønsker å gjøre det framover, sammen med Arbeiderpartiet, ønsker jeg dem god tur.

Jon Gunnes (V) [12:06:15]: Representanten Øystein Langholm Hansen har rett i at jeg aldri har vært drosjesjåfør. Men jeg har vært bussjåfør. Jeg er sikker på at bussjåførene i dag gjør en mye bedre jobb enn hva man gjorde da jeg kjørte. Da drev vi med pengeinnkreving, og da var det ganske mye arbeid og forstyrrelser og egentlig mye fram og tilbake med det. I dag er bussjåføren sjåfør. Han passer på sikkerheten, han passer på passasjerene sine. Jeg tror at det elementet skal man også ha med i dette. Selv om det ikke er hovedargumentet, skal man ha det med.

Så til drosjepolitikken og den avreguleringen vi nå har gjennomført: Det som forundrer meg nå, er at ikke enerettsmodellen blir brukt mer. Det var et sterkt krav, og jeg tror også det er et berettiget krav, om at man må ha enerett i mange distriktkommuner. Mange regioner bør ha enerett – at man ikke skal ta opp denne konkurransen, og at det blir tilpasset akkurat til det. Ja, en må ha over 20 000 innbyggere og en viss tetthet i bosetting før det blir et krav om å slippe fri en noe mer liberal drosjenæring.

Fylkeskommunen får lov til faktisk å gjennomføre enerett. Hvor bli det av det? Jeg tror det blir et behov. Det er ganske lenge siden vi diskuterte dette. Dette er ikke noe vi vedtok i går. Men hvem er det som passer på det? Det skal fylkeskommunene gjøre. Jeg håper at dere som har mye kommunikasjon med flertallene i de forskjellige fylkeskommunene, også stiller det spørsmålet.

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

Sverre Myrli (A) [12:08:36]: Etter å ha hørt innlegget fra Hoksrud, lurte jeg på om Fremskrittspartiet egentlig hadde satt seg inn i hva saken vi diskuterer i dag, dreier seg om, og etter å ha hørt det første innlegget til Stordalen, lurte jeg ikke lenger på det. Han påstår faktisk at mindretallet, som er imot å fjerne taksameteret, er imot bedre kontroll. At det går an! Saken er jo som følger: Flertallspartiene ønsker å liberalisere drosjenæringen. Så ønsker de å fjerne taksameteret, og da forsvinner den gode kontrollmekanismen som var der. Og så kommer de nå med et regelverk for å ha en viss kontroll. Det er sannheten.

Flertallet ønsker altså å videreføre taksameteret – og nå sier jeg det igjen – for det er den aller beste ordningen og aller beste måten å holde kontroll på. Og da kan jeg stille ett spørsmål, og det holder å få ett svar, og det kan Fremskrittspartiet svare på: Hvem mener det blir bedre kontroll ved å fjerne taksameteret?

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

Arne Nævra (SV) [12:10:00]: I motsetning til representanten Gunnes har jeg altså vært drosjesjåfør, én dag, og hadde med en passasjer på landsbygda i Øvre Eiker, og han hadde et norgesglass med hjemmebrent mellom beina. Og da var det altså jeg som sjåfør som var utrygg, og ikke passasjereren.

Poenget mitt her er selvfølgelig at det kan hende at denne ordningen som nå foreslås, kan bli god. Det kan godt hende. Jeg er veldig glad for at de holder på taksameteret inntil de har funnet noe, men det er jo slik, som representanten Myrli sier, at det går en skillelinje her. Det er klart at den diskusjonen vi har her nå, kan bære preg av omkamp, men det er altså et sterkt behov for oss som er i opposisjonen, å si hva vi mener om denne liberaliseringen av drosjenæringa. Det er en såpass stor sak, så det er ikke rart at vi sier hva vi mener om den, og vi har sagt så mange ganger nå at dette var siste mulighet til å få sagt noe om hvilken vei dette bærer. Så enkelt er det vel.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:11:29]: Det er vel da slik at vi i Senterpartiet ikke forstår vårt eget beste, vi forstår ikke andres beste, og vi stikker hodet i sanden. Vel, det dette egentlig dreier seg om – og det var jeg litt inne på også i mitt forrige innlegg – er at her har man laget et lovverk i startfasen som ikke dekker opp det som er de

problemstillingene som nesten alle, både fra Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV, varslet om.

Enerett, hvorfor har vi det? Jo, det er fordi den loven ikke er tilpasset det terrenget som er ute i Kongeriket Norge. Det er ikke slik lenger nå at det er taxier som står klar og venter fordi det kan være ett, to eller tre mennesker som trenger den i løpet av den natten. Det er ikke taxier som står og venter når noen skal ned på sykehjemmet eller ned til en legetime om morgenen. Det er altså selskaper som ikke ønsker å gå inn på dette med enerett, fordi det er så strenge krav at de er redd for den inntjeningen som kreves for at de skal kunne drive i bransjen.

Så spør man om hvorfor eneretten ikke blir brukt. Ja, hvorfor gjør den ikke det? Det er fordi folk ikke stoler på et lovverk som stiller så få krav til dem som er i bransjen, at man har problemer med å gå inn på enerettsmodellen. Hvorfor, når man snakker om enerett, er det noe som er tilpasset praiemarkedet? Hvorfor? Så sier man ikke at den eneretten skal gjelde for dem som skal kjøre ungene på skolen, eller for det som handler om helsekjøring, som også er ute på anbud. Det man gjør, er at man fjerner alle holdepunkter for den taxien som er ute i den lille kommunen, som gjør at den ikke tar sjansen på å gå inn på en sånn enerettsmodell – faktisk. Det er litt av grunnen.

Når man da kommer tilbake til det som skjer i byen, er det vel ikke noen tvil om at yrkesstoltheten hos den yrkessjåføren som taxisjåføren egentlig var, er borte. Man ser for seg at det skal være andre systemer som gjør at dette skal bli enklere for kunden, enklere for brukeren, enklere å betale. Det kan godt hende at det oppleves sånn inn i framtiden, men i dag er det er ikke noen tvil om at den som sitter og er taxisjåfør og har hatt sin stolthet rundt den jobben, er borte.

Kirsti Leirtrø (A) [12:14:43]: Dette ble litt av en debatt.

For to måneder siden var jeg i møte med drosjenæringen i Trondheim. Deres budskap til oss var at hvis kravet om taksameter forsvinner, da forsvinner den siste seriositeten i bransjen.

Når det blir snakket om at det blir billigere, at prisene har steget på drosjeturer: Dette er jo prøvd ut i andre land, og prisene er blitt dårligere – det er større utrygghet for både passasjer og sjåfør.

Så er vi enig i at man må gjøre det man kan med lovverket. Men når det gjelder dette med enerett for å få trygghet for drosje i distriktet, er utfordringen at den eneretten må lyses ut på anbud, og det er ingen garanti for at den som vinner det anbudet, er den samme som har skoleskyssen eller pasientskyssen, så det kan bli enda mindre å leve av for dem som er i distriktet. Derfor

har fylkeskommunene ventet, fordi de er utrygge på hvordan dette vil slå ut.

Teknologien for å gjøre det enklere er klar, og det er ingen sammenheng mellom frislipp og det å utnytte en teknologi til å få bedre løsninger for både drosjesjåfører og de reisende.

Helge Orten (H) [12:16:38]: Jeg har bare et par kommentarer helt avslutningsvis i debatten. Det er klart at det blir her en debatt om hele drosjereguleringen, når vi diskuterer også den delen av kontrollmekanismen knyttet til eventuell ny teknologi i denne bransjen.

Til representanten Fasteraune: Enerettsmodellen er en del av den samlede drosjereguleringen som ble lagt fram og behandlet og vedtatt her i Stortinget tidligere, nettopp for å kompensere for at det ikke er alle steder i landet der konkurranse nødvendigvis fungerer og det er et grunnlag for konkurranse. Derfor har vi etablert vi en enerettsmodell, for å håndtere dette området. Det er ikke fordi vi ikke ser de utfordringene som er rundt omkring i det ganske land. Det er tvert imot: Det er fordi vi nettopp så at det ikke var grunnlag for konkurranse over hele landet, og at en trengte andre mekanismer i de delene av landet.

Jeg kommer selv fra et sted som sannsynligvis – det kan godt hende – ender opp med en enerettsmodell. Men foreløpig har fylkeskommunen i Møre og Romsdal foreslått å åpne opp i tråd med reguleringen, og så ser de an situasjonen og ser hvordan dette utvikler seg, og så vurderer de eventuelt å stramme inn igjen senere og bruke enerettsmodellen der det er nødvendig. Jeg synes det er en fornuftig tilnærming til en endret regulering.

Og når man blander skoleskyss og pasientskyss inn i dette: Pasientskyss er noe som helseforetakene tidligere også har håndtert gjennom egne anbud, og som de fortsetter å håndtere gjennom egne anbud. Om fylkeskommunene vil ta f.eks. et initiativ nå innenfor de rammene som er gitt her, til å prøve å samordne dette, ligger det også en mulighet i det. Men det er jo ikke noe ved den gamle reguleringen som tilsier at disse anbudene var samkjørt. Nei, det var ikke det. Men den muligheten vil kanskje være der til at det kan være et grunnlag for en større grad av samkjøring.

Så helt til slutt: Taksameteret har tjent næringen godt – det er ikke det det dreier seg om. Det er en teknologi som har vært god og nyttig helt fram til nå, og kanskje også enda lenger. Det er ikke snakk om å fjerne taksameterplikten. Det er snakk om eventuelt å åpne for ny teknologi, gitt at den nye teknologien gir et minst like godt kontroll- og tilsynsregime, skal vi kalle det det, som taksameteret gjør. Det er ikke snakk om å fjerne taksa-

meterplikten før vi vet at det er en annen sikker teknologi på plass.

Og når det gjelder hva som utvikler seg i markedet: Jeg tenker at det kanskje er litt smart her, sett fra mitt perspektiv iallfall, å være litt teknologioptimist og se at jo, utviklingen skjer. Den skjer i full fart også i andre deler av samfunnet. Jeg synes det er fornuftig å kunne ta i bruk ny teknologi der ny teknologi gir oss bedre løsninger og sikkerhet og trygghet også for å kontrollere næringen, slik som det er behov for i dette tilfellet.

Jeg ønsker ny teknologi velkommen, men den må være minst like bra som den vi har i dag, før vi erstatter de gamle taksametrene.

Bård Hoksrud (FrP) [12:19:55]: Det var litt herlig da representanten Langholm Hansen kom på talerstolen og pratet om avgifter. Da tør jeg minne om at Arbeiderpartiet har et alternativt budsjettforslag nå, hvor det altså ligger økte avgifter på bil og på drivstoff, f.eks. Eller hvis det er mange som skal kjøre taxi med elbil, f.eks., er det kanskje de dyre bilene man må ha, og der har også Arbeiderpartiet foreslått å innføre økt moms, som også betyr noe, eller plug-in hybrid, hvor regjeringen hadde foreslått en økning som gjorde at det var veldig få modeller som kunne fortsette å ha avgiftsreduksjon, men jeg har ikke registrert at Arbeiderpartiet har foreslått å senke den. Det betyr altså at er det noen som er glad i å gi folk økte avgifter innenfor bil, er det Arbeiderpartiet. Det er greit å ha med seg det også.

Så har jeg lyst til å si, for det er jo litt morsomt å høre på de partiene som er så utrolig opptatt av at vi skal tilbake til der vi var før: De sitter og styrer de aller fleste fylkeskommuner rundt omkring i hele landet. Det er stor åpning og mulighet for å innføre enerett hvis man vil det. Men de aller fleste fylkeskommunene har valgt å ikke gjøre det. Senterpartiet har mange fylkesordførere, Arbeiderpartiet har flere fylkesordførere. De styrer butikken hele veien, så hvis man absolutt hadde villet det, kunne man jo gjort det. Men man valgte altså ikke å gjøre det, som også representanten Orten sa her fra talerstolen.

Vi er opptatt av – og jeg mener det er viktig – å ivareta og sikre og være positiv til dem som ønsker å se muligheter. Når jeg har hørt på representanter fra de rød-grønne partiene, er det nesten ingen som har vært positive, kan det høres ut som, som driver innenfor denne næringen. Der er ikke faktum. Det er aktører som er veldig positive. Den nest største aktøren har ønsket dette velkommen.

Det var ikke liberaliseringsdebatt vi skulle ha i dag, men det var det det ble. Som representanten Nævra sa: Dette var kanskje siste gangen han fikk muligheten til å gjøre dette, så derfor ville han også gjøre det.

Fremskrittspartiet er opptatt av å sikre at det er kontroll, og at man har gode kontrollmuligheter, men vi er opptatt av å bruke ny teknologi og nye muligheter. Og når det høres ut som om det fungerer veldig bra, gå inn, som jeg sa, og google litt på både kontroller og andre ting og hvordan man skal få sjekket og kontrollert. Sånn som det har vært i dag, har det heller ikke vært den beste løsningen. Det er derfor vi tror at ny teknologi faktisk kan finne enda bedre løsninger for å sikre og ivareta samfunnets viktige ting i forhold til skatter og avgifter og kontroller osv. Jeg ser fram til at det kommer ny teknologi. Vi er optimister, vi er framoverlente, og vi ser positivt på nye, bra muligheter og henger ikke igjen i det gamle, som vi opplever at noen av de andre partiene er veldig opptatt av i denne saken.

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

Sak nr. 5 [12:22:57]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy) (Innst. 131 L (2020–2021), jf. Prop. 22 L (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 en taletid på inntil 3 minutter.

Kirsti Leirtrø (A) [12:23:41](ordfører for saken): I dag kan kjøretøy bare holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner ilagt føreren av bilen. En samlet komité står bak tilråding A om en justering av lovverket som gjør at myndighetene kan inndra kjennemerker og vognkort, eller ta kjøretøyet i forvaring. Nå får myndighetene i langt større grad hjemmel til å stanse og tilbakeholde kjøretøy som bryter norsk lovverk, deriblant også brudd på kabotasjeregulene.

Adgangen til å holde tilbake kjøretøy kan være avgjørende for å sikre betaling av ilagte sanksjoner, da inndrivning på tvers av landegrensene har vist seg å være utfordrende. Utvidelsen av tilbakeholdsretten vil gi en langt bedre preventiv effekt.

Arbeiderpartiet er fornøyd med at regjeringen endelig legger fram forslag til denne helt nødvendige lovendringen, som vi har etterlyst lenge. De useriøse aktørene gis med dette tydelig beskjed om at norske

myndigheter ikke kommer til å ta med silkehansker på dem som bevisst bryter reglene og lar være å gjøre opp for seg. Allikevel mener vi at det fortsatt er hull i lovverket som ikke blir dekt opp av disse lovendringene. Dette gjelder tiltak rundt transportørens ansvar og påseplikten.

Flertallet i komiteen, bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV og Fremskrittspartiet, ønsker i tillegg å be regjeringen utarbeide forslag til lovhjemmel som gjør det mulig for norske myndigheter å tilbakeholde kjøretøy som skylder bompenger. Det samme flertallet ber regjeringen forberede og fremme forslag om begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge i tråd med vedtak etter behandlingen av EUs mobilitetspakke.

Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet fremmer to forslag, hvor vi ber om at informasjons- og påseplikten blir inntatt i vegtrafikkloven, og at brudd på allmenngjøringsbestemmelser inntas som en del av systemet for risikoklassifisering. Dermed har jeg tatt opp forslagene nr. 1 og 2 i saken.

Presidenten: Da har representanten Kirsti Leirtrø tatt opp de forslagene hun refererte til.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [12:26:38]: Det er ei viktig lovendring i vegtrafikkloven og yrkestransportloven som me behandler i dag, og som forhåpentlegvis vil føre til ein meir rettferdig transportbransje. Situasjonen i dag er at verken politi eller Statens vegvesen har moglegheit til å halde tilbake kjøretøy for å sikre at sanksjonar som er ilagde for brot på yrkestransportloven, faktisk blir betalt.

Endringane i vegtrafikkloven inneber ei justering av dagens reglar om høve til å halde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre betaling av ilagde sanksjonar for brot på vegtrafikklovgivinga. Endringane inneber at eit kjøretøy kan haldast tilbake for å sikre betaling av bøter og overtredelsesgebyr der sanksjonen er ilagd eigaren eller den som disponerer kjøretøyet, typisk transportføretaket.

Lovendringa aleine vil likevel ikkje ha den nødvendige effekten for å sikre tilfredsstillande inndrivingsmoglegheit. I tillegg må eigaren av kjøretøyet faktisk haldast ansvarleg for betalinga av bota eller overtredelsesgebyret i dei tilfella der det er naturleg, enten solidarisk ansvarleg med føraren, eller på eige grunnlag. I dag kan kjøretøyet berre haldast tilbake for å sikre betaling av sanksjonar ilagde føraren.

Denne lovendringa vil kunne føre til auka trafikk-sikkerheit, likebehandling og meir rettferdig konkurranse mellom aktørar i transportbransjen. Me merkar oss òg at forslaget har vore på høyring, og at høyringsinstansane i all hovudsak stiller seg positive til forslaget og

meiner at endringane kan ha preventiv effekt og sikre betre etterleving av regelverket.

I lovforslaget blir det altså føreslått at det blir mogleg å halde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre betaling av bøter eller overtredelsesgebyr. Kjøretøyet skal berre kunne haldast tilbake der det er nødvendig for å sikre betaling av sanksjonar ilagde for regelverksbrot. Der det er andre moglegheiter til å sikre at kravet seinare kan inndrivast, vil ikkje kjøretøyet bli halde tilbake. Tilbakehaldet må også vere forholdsmessig. Tilbakehaldsretten gjeld vidare berre kjøretøy, og ikkje lasten, og berre fram til sanksjonen er betalt, eller det er stilt sikkerheit for kravet.

Når det gjeld reglane for kabotasje, er det ein del av eit europeisk regelverk. Det føregår nå ein prosess med å implementere EUs mobilitetspakke i Noreg. Mobilitetspakka blei vedteken i EU i juli 2020, og når regelverksendringane er tekne inn i EØS-avtala, vil regjeringa starte arbeidet med implementeringa i norsk regelverk. Me meiner det er naturleg at Stortinget kjem tilbake til desse spørsmåla i forbindelse med denne behandlinga.

Tor André Johnsen (FrP) [12:29:33]: Dette er en fantastisk viktig gladsak, som det er stor enighet om i salen og ute blant folk flest. Det er en gladsak for transportnæringen, det er en gladsak for NLF, Norges Lastebileier-Forbund, som har jobbet lenge og hardt for å få bedre og mer like konkurransevilkår. Det er også en gladsak for alle som ønsker det skal være mest mulig like vilkår for dem som driver i transportnæringen i Norge. Det er faktisk også en gladsak for trafikk-sikkerheten, at vi blir litt tøffere overfor mange av de aktørene som er utenlandske og som ikke er like godt skodd på vinterføre når det gjelder kjettinger f.eks., og som ikke akkurat har samme rutiner, regler og holdninger når det gjelder trafikk-sikkerhet og standard på kjøretøy som norske aktører er opptatt av.

Vi er enige om bredden. Det som er spesielt viktig her, er kanskje akkurat det med å holde igjen kjøretøy. Jeg er veldig glad for at Stortinget i dag samler seg om et flertall for å vedta det:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til en lovhjemmel som gjør det mulig for norske myndigheter å tilbakeholde kjøretøy som skylder bompenger, og komme tilbake til Stortinget på eget måte.»

Det kan høres litt rart ut av Fremskrittspartiet er opptatt av å ta dem som ikke betaler bompenger, men i denne saken er det veldig enkelt. Det kan ikke fortsette slik som det dessverre har vært, at flere av de utenlandske aktørene rett og slett bare stikker av fra regningen, noe som fører til sterk konkurransevridning mot de norske aktørene, og som vi selvfølgelig må få gjort noe med.

Det virker som dette er et problem som har vart i mange år uten at vi virkelig har klart å gjøre noe med det, og da må en ha sterke virkemidler. Det sterkeste virkemidlet en kan bruke er rett og slett å holde igjen kjøretøyet. Hvis det blir effektivt, håndhevet og fulgt, at vi får ryddet opp i det, er det et stort steg i riktig retning, både for bedre konkurransevilkår og bedre trafikksikkerhet.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:32:10]: Den proposisjonen som vi behandler i dag, innebærer en justering av dagens bestemmelser om adgang til å holde tilbake kjøretøy, der det er nødvendig for å sikre betaling av ilagte sanksjoner for brudd på veitrafikklovgivningen. I dag er det slik at kjøretøy bare kan holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner ilagt føreren, med unntak av i de nordiske landene, hvor det finnes en overenskomst.

Lovendringen åpner for at kjøretøyer kan holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner, også ilagt eieren eller den som disponerer kjøretøyet. I tillegg må kjøretøyet eier holdes ansvarlig for betaling av boten eller overtredelsesgebyret. Den biten er svært viktig. Det gjelder da kjøretøyet og ikke lasten.

De økonomiske utgiftene som følge av at lasten kan bli forsinket, kan med denne loven enkelt avverges ved å betale det som kreves, der og da. Det er jo det dette dreier seg om – stoppe kjøretøyet og betale boten som kreves, der og da, som det også blir gjort i utlandet i stor grad, og som norske sjåfører er vant til å leve med når de kjører i utlandet. Da vil det samme skje også i Norge.

Omfanget av kabotasje bør reduseres, og de nye reglene i mobilitetspakken innebærer bl.a. at sjåfører skal vende hjem hver fjerde uke, og kjøretøyet skal vende hjem hver åttende uke. Virksomheter skal betale for sjåførens innkvartering når sjåføren skal gjennomføre en ukes hvile utenfor kjøretøyet. Reglene for postkasselskaper skal også strammes inn. Dagens kabotasjeregler strammes inn ved at det innføres en karanteneperiode på fire dager for utenlandske kjøretøy som brukes i kabotasjekjøring, og myndighetenes håndhevingsmuligheter blir utvidet.

Vi vil i tillegg til dette i denne saken fremme et eget forslag om at kabotasje reduseres.

Senterpartiet har etterlyst de endringene som foreslås, i flere år og ønsker forslagene som fremmes, velkommen. De er veldig bra, de forslagene som fremmes her. Det fører til at vi er på rett vei. Men det er fortsatt åpenbare hull i lovverket som ikke blir dekket opp med denne proposisjonens forslag. Spesielt gjelder dette tiltak rundt transportørens ansvar og påseplikt, som også regjeringen er klar over, men som ikke konkret er fulgt opp her. Derfor fremmer vi også forslag om det som går på allmenningsgjøring, informasjons- og påseplikt, utestående gebyrer og annet mislighold.

Komiteens tilrådning er positiv, men fortsatt er det en jobb å gjøre for å komme i havn med denne komplekse problemstillingen.

Jeg tar opp Senterpartiets forslag.

Presidenten: Representanten Bengt Fasteraune har tatt opp det forslaget han refererte til.

Arne Nævra (SV) [12:35:27]: Endelig, må vi vel kunne si, kommer det altså noen verktøy som jeg har etterlyst sjøl her fra talerstolen, jeg tror det må være i ca. tre og et halvt år. Vi snakker her om at vi har 3 000–4 000 – kanskje 4 500 – utenlandske vogntog på norske veier hver dag. Vi har ikke helt visst hva de har gjort, når de har kommet, når de har reist igjen, når de har lastet, når de har losset. Det skal jeg si litt om etterpå, hvis jeg får tid.

Så har det vært sånn at når det gjelder den gjelden de eventuelt har hatt, har vi sendt krav per brev – nedover til Øst-Europa per brev. Vi fikk jo aldri svar på disse brevene. Samtidig hadde man ingen muligheter til å stoppe dem, holde tilbake. Jeg etterlyste det mange ganger overfor skiftende statsråder, om man ikke kunne «clampe» dem, få stoppet dem som hadde gjeld til oss, eller dem som brøt norsk lovverk. Nei, det var ikke mulig. Så henviste vi til andre land i Europa, som faktisk gjorde dette. Tyskland har vært strenge på det. Men nå får vi det altså til. Jeg synes dette er fantastisk bra. Og så er det veldig fint at vi får en vridning som ikke retter baker for smed her. At de veldig ofte underbetalte sjåførene skulle sitte med sitt private kredittkort og betale, det hadde vært nesten meningsløst, og det hadde vært veldig uredelig. Så at det er eieren som stilles til ansvar, er veldig bra.

Vi har fått en mobilitetspakke i Europa som også ser temmelig bra ut – veldig godt jobbet, spesielt av organisasjonene, men også i samarbeid med regjeringa. Jeg er veldig glad for at det var denne vestalliansen – må vi nesten kalle det – som på et vis seiret i de forhandlingene. Den inneholder ganske mye bra, bl.a. når det gjelder kabotasje. Det gjelder også tredjelandskjøring, som har vært et veldig stort problem. Tredjelandskjøringen har jo vært det desidert største markedet – det har faktisk ikke vært kabotasje – og nå kommer det under bedre kontroll.

Det vi nå kommer til å etterlyse, er kontroll av dette regelverket som etter hvert kommer på plass. Kontrollene må komme, ellers er det ikke noe vits i å ha et regelverk for å kunne holde tilbake, eller at vi får et godt EU-regelverk som skal implementeres etter hvert. Jeg har lenge etterlyst – og endelig fikk vi hull på den byllen – et digitalt transportregister, som regjeringen skal utarbeide. Det er også viktig da at bompenger, bompengегjeld skal betales. Det er helt meningsløst at vogntog etter

vogntog har kommet tilbake uten å ha betalt skyldig gjeld. Så det er fint at stortingsflertallet nå går i den retningen, at vi også får det på plass.

Statsråd Knut Arild Hareide [12:38:45]: Eg er glad for den breie tilslutninga denne proposisjonen får. Det er òg eit budskap som har vore ute på høyring, der det òg har vore ei brei tilslutning. Det at køyretøy kan halda tilbake, sikrar betaling gjennom bøter og gebyr for brot. Dersom ikkje det går, kan me halde tilbake der sanksjon er pålagd eigaren og transportføretaket. Eg er glad for det. Det har vore ein god debatt. Eg har ikkje så mykje å leggje til.

Eg har lyst til å kommentere tilrådingas punkt B, som får fleirtal i dag. Det eine er det med at me skal førebu og fremje forslag om avgrensing av utanlandsk lastebiltransport i Noreg, i tråd med vedtak frå behandlinga av EUs mobilitetspakke. Me veit jo at reglane om kabotasje og marknadstilgang, køyre- og kviletid og sosiale forhold for sjåførar nettopp er ein del av dette arbeidet. Den 15. juli 2020 vedtok EU tre rettsakter som endrar dette regelverket. Me er i gang. Samferdselsdepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet har starta arbeidet med å innlemme desse rettsaktene i EØS-avtalen. Det er identifisert behov for lov- og forskriftsendringar i norsk rett for å gjennomføre dei nye reglane. Departementa og underliggjande etatar arbeider no med å utarbeide nødvendige regelverksendringar. Desse vil bli sende på alminneleg høyring, og forslag til lovendringar vil sjølvstendig bli lagde fram for Stortinget på vanleg måte og så fort som mogleg.

Så til forslaget som går på bompengar. Det, vil eg understreke, er noko meir problematisk. Det er fordi me i dag har eit system, og det systemet er slik at innkrevjing av bompengar frå avtalekundar etter det regelverket me har i dag, er ei oppgåve som er lagd til utskrivarverksemdar som skal sende ut krav. Det er klart at dei overtar risikoen for manglande betaling frå kundane sine. Desse utskrivarverksemdene er jo ikkje myndigheitsorgan, og derfor blir det ei veldig prinsipiell problemstilling. Skal me ikkje la myndigheitsorgan eventuelt kunne stoppe innkravde køyretøy? Det er iallfall ei viktig problemstilling som Stortinget må vere bevisst på.

Så veit me at den endringa med at det er krav om AutoPASS-brikke, har vist seg å vere veldig viktig. Nettopp fordi utanlandske vogntog har det kravet, opplever me òg at betalinga fungerer. Der er det slik at viss ein bryt den avtalen, har me moglegheit til å krevje inn vogntoget. Derfor er eg nok usikker på effekten av tilrådingas punkt B som ligg her, men me vil sjølvstendig gå inn og sjå på det.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [12:42:07]: I disse koronatider kjører jeg mye fra Trøndelag til Oslo, og da kjører jeg rv. 3. Jeg har prøvd å regne på antall utenlandske vogntog. På en time kan det være oppe i 120 utenlandske vogntog som kjører over der. Sist var det to vogntog som lå i grøfta. Det er ganske krevende å møte vogntog på våre veier.

Nå skal vi endre lovverket, men det er ikke nok. Den store diskusjonen de siste årene har vært om det er nok kontroll der ute. Arbeiderpartiet har satt av 50 mill. kr ekstra til dette i vårt alternative statsbudsjett. Kan statsråden si noe om sine betraktninger på hvordan dette kan virke sammen, sånn at vi får bort dem som ikke er trafikksikre?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:43:11]: Eg synest det er eit godt spørsmål, og nettopp dette er det veldig viktig at me får god kontroll på. Eg har hatt fleire møte med kontrolleininga i Statens vegvesen, som jobbar veldig godt med dette. Dei har gitt meg tydelege oversikter over kva kontrollarbeid dei har. Eg er òg opptatt av at dei har sagt at det er ikkje ressursar i seg sjølv som er deira kritiske faktor, det er å få gjort den jobben, men dei meiner òg dei gjer det på ein god måte.

Eg tenkjer det er viktig at me får gjort det. Eg skal snarleg besøka kontrolleininga ikkje berre gjennom digitale møte, som det har vore så langt, eg ønskjer òg å treffe dei for å sjå at dette arbeidet fungerer. Av dei rapportane eg har fått, ser eg at dette arbeidet skjer på ein god måte. Som representanten Leirtrø nettopp peiker på, har me ein stor aktivitet med utanlandske vogntog. Derfor må me kontrollere det. Den aktiviteten – det kan me sjå berre på registrering av aktiviteten – er stor, og den er god.

Kirsti Leirtrø (A) [12:44:12]: Jeg takker statsråden for svaret.

Vi har i saken vært inne på – det var også statsråden – mobilitetspakken. Det er utrolig viktig med internasjonalt samarbeid for å få en mer seriøs transportbransje. Så har vi spesielle utfordringer i Norge.

Nå er mobilitetspakken utsatt veldig mange ganger, og også i Europa er det kampen mellom øst og vest som har vært diskusjonen. Statsråden sier at det nå jobbes med å få innlemmet dette i EØS-avtalen. Når kan vi forvente at dette blir en del av norsk lov? Kan statsråden si noe om når dette kan bli en del av norsk lov?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:45:08]: Representanten Nævra tok det òg opp i sitt innlegg. Det eg vil seie, er at det er viktig at me nettopp får fortgang i dette arbeidet. Me jobbar no for fullt med Arbeids- og sosialdepartementet, som me har mange felles interesser med i nettopp dette arbeidet. Det blei vedtatt 20. juli

2020, så me har brukt denne hausten på å jobbe med det.

Me håpar eigentleg å ha eit lovforslag, eit forslag reelt sett på bordet, som me kan sende på høyring om ikkje altfor lang tid. Eg har ikkje ein dato her på ståande fot. Det kjem ikkje før jul, men eg håpar at dette er noko som kan kome i løpet av vinteren eller våren, slik at me får det på høyring. Da vil sjølv sagt den høyringa vere avgjerande for kor fort dette vil kome til Stortinget, men det bør vere slik at me i løpet av 2021 kan ha ei høyring – og få eit vedtak om dette i Stortinget.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:46:21]: Norske og utenlandske transportører skal konkurrere på like vilkår. Slik er det jo ikke i dag, og mye av debatten så langt har egentlig dreid seg om det. Det forsterkes ytterligere i den situasjonen landet er inne i nå, og det gjelder spesielt internasjonal transport – begrepet «internasjonal transport og kabotasje». Vil regjeringen og statsråden aktivt jobbe for ytterligere å begrense antall kabotasjeoppdrag i Norge?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:46:58]: Eg har registrert forslaget frå Senterpartiet. Utfordringa med det forslaget er at det er no ein gong slik at me er ein del av den indre marknaden for transport i EØS, og det ville vere eit brot med EØS-avtalen. I desse dagar skal me vere bevisste på at det er EØS-avtalen som er med på å sikre oss vaksine, sannsynlegvis i første halvår 2021. Det finst nokre utfordringar med å vere ein del av EØS-avtalen, men eg trur, når me ser på oppslutninga i det norske folk, at ein er godt fornøgd med å ha ei tilknytning til EU, at me har eit større samarbeid. Da finst det nokre utfordringar. Det vil seie at når det gjeld desse reglane, kan ikkje Noreg gjere nasjonale tilpassingar. Det er ikkje ei moglegheit eg ser.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:47:56]: Da vil jeg prøve å snu litt på problemstillingen, selv om det ikke omhandler akkurat det samme. Det statlige selskapet Bring har valgt å etablere seg bl.a. i Polen for å kjøre internasjonal transport og kabotasje – det er det som skjer – med utenlandske sjåførere, åpenbart for å spare penger på bl.a. lønn. Disse bilene kjører i stor grad internt i Norge og i Norden. Med referanse til det statsråden sa om det som går på kabotasjeoppdrag generelt, synes statsråden at dette er i tråd med hvordan statlige selskaper i Norge bør operere?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:48:48]: Det er ein annan statsråd som er eigar av Posten og deira arbeid, og da skal den statsråden få lov til å uttale seg om det. Eg tenkjer som så at det er viktig at me brukar det handlingsrommet me har innanfor EØS-avtalen, til å sikre så

gode arbeidsvilkår som mogleg. Men me må òg halde oss til det regelverket som er der, og er det slik at norske transportselskap har ein handlingsfridom, må dei kunne nytte det slik som andre gjer. Det finst moglegheiter for oss til å stille krav og føringar om nettopp arbeidsvilkår, om det er innanfor luftfart, eller om det er innanfor transportnæringa. Eg ønskjer å bruke det handlingsrommet me har for å sikre gode, anstendige arbeidsvilkår, men me må òg respektere at norske transportselskap brukar det handlingsrommet som dei har, og som EØS-avtalen reelt sett gir dei.

Arne Nævra (SV) [12:49:56]: Jeg etterlyste i det innlegget jeg nettopp hadde, dette med digitalt transportregister, som har vært et stort behov, og som vi her i salen for ikke så altfor lenge siden fikk flertall for å be gjeringa jobbe med. Så mitt spørsmål til statsråden er rett og slett: Hvor verdifullt synes han dette er, og hva er framdriften for det arbeidet i regjeringa?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:50:29]: Nå svarte representanten Nævra òg i innlegget sitt frå talarstolen at regjeringa jobbar med dette, og det er heilt riktig. Det gir oss nokre moglegheiter. Eg synest òg at heile Statens vegvesen jobbar veldig godt digitalt. Det er noko av det som har imponert meg etter at eg kom inn som ny statsråd, å sjå korleis Statens vegvesen brukar ny teknologi og nye moglegheiter. Eg har òg ei forventning om det, men eg har ikkje noko meir å rapportere enn at me jobbar med det. Vi har fått eit tydeleg oppdrag frå Stortinget om å gjere det. Det vil me naturleg nok gjere, og når me er klare, kjem me til Stortinget så fort som mogleg.

Arne Nævra (SV) [12:51:07]: Jeg takker for svaret. Jeg ser ikke at det er noen konkret framdrift, men jeg skal sørge for at vi i hvert fall etterlyser det hvis det drøyer for lenge.

Den rød-grønne opposisjonen her i salen har et forslag i denne saken, som er følgende:

«Stortinget ber regjeringen utrede en hjemmel som gjør at bestemmelser i lov om allmenngjøring, som informasjons- og påseplikt for oppdragsgivere, blir inntatt i vegtrafikkloven, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Kan statsråden kommentere det og si hva han mener om det forslaget?

Statsråd Knut Arild Hareide [12:51:46]: Det kan eg. Men eg har først lyst til å kommentere at når regjeringa arbeider med ei sak, da er det framdrift. Så det ligg ikkje noko i mitt svar om at det ikkje er framdrift i saka. Eg er berre opptatt av å vere presis om når me kjem tilbake til den saka.

Så til allmenngjeringsføresegnene. Det eg har lyst til å seie der, er at dei allereie gjeld for norske og utanlandske arbeidsgivarar som driv innanlands vegtransport i Noreg. Eg kan derfor ikkje sjå at ei endring i vegtrafikklova er nødvendig. Så dette er eigentleg varetatt slik det er i dag.

Så har eg lyst til å påpeike at Statens vegvesen har eit organisatorisk apparat som er innretta for å utføre kontrollar langs vegen. Å føre tilsyn med allmenngjeringsføresegnene generelt er ei veldig omfattande oppgåve som i betydeleg grad skil seg frå dei andre oppgåvene Statens vegvesen i dag utfører. Men det viktigaste er at eg ikkje reelt sett kan sjå at dette vil medføre ei endring.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [12:53:00]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19 (Innst. 121 L (2020–2021), jf. Prop. 29 L (2020–2021))

Kirsti Leirtrø (A) [12:53:35] (ordfører for saken): Nå har jeg lovet komitéleder Helge Orten at jeg ikke skal igangsette en stor og kraftig debatt, men jeg synes saken faktisk er såpass viktig at jeg velger å knytte noen få ord til den.

Vi har hatt en midlertidig lov om billettering som følge av covid-19-utbruddet. Det har fungert veldig greit, og dette er egentlig bare en videreføring av det i enda et år. I og med at jeg er ordfører for saken, er det viktig å peke på at departementet jobber med en varig endring. Det fungerer jo bra.

Jeg kommer fra en region som har hatt forsøk med ferjesamband for AutoPASS, og der det ble tatt bort betaling for passasjerer, og kun tatt betaling for bil. Det gjør det mye mer effektivt og tryggere, men det gjør også noe med kostnadene per bil. Mitt budskap til statsråden er egentlig at når den gjennomgangen blir foretatt, og en foreslår for Stortinget en varig ordning, er takstnivået på den enkelte billett en del av den utredningen. Vi hører fra hele Kyst-Norge at dette er en utfordring.

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

Sak nr. 7 [12:55:25]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.) (Innst. 120 L (2020–2021), jf. Prop. 30 L (2020–2021))

Ingalill Olsen (A) [12:55:52] (ordfører for saken): Vi har i dag til behandling endringer i havne- og farvannsloven, som ble vedtatt i juni 2019 og iverksatt 1. januar 2020, så det blir iverksatt endringer etter relativt kort tid. Endringene knytter seg til erfaringer med den nye loven og er av mindre karakter.

Departementet foreslår «å gjeninnføre adgangen til å ilagge forenklet forelegg ved fartsovertredelser til sjøs». Det er erfaringer fra sommeren 2020 som viser behovet for det. Som vi alle vet, økte trafikken på sjøen denne koronasommeren vi har bak oss.

Det neste er klargjøring av hjemmelsgrunnlaget for statlig tilsyn med kommunenes innkreving av farvannsavgiften.

Det siste er at departementet skal få hjemmel til å fastsette forskrift om vrakfjerning.

Jeg kommer fra en fiskerikommune hvor jeg i hvert fall vet at det noen ganger er behov for vrakfjerning, og at problem knyttet til det er ganske vanskelig og krevende for de kommunene og havnene som har det.

Komiteen har ingen merknader til disse endringene og tilrår dem.

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

Sak nr. 8 [12:57:25]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet (Innst. 132 S (2020–2021), jf. Prop. 23 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 en taletid på inntil 3 minutter.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:58:23] (ordfører for saken): Jeg vil takke komiteen for godt samarbeid. Det er en samlet komité som står bak innstillingen.

Denne veien fungerer både som lokalvei og som hovedveiforbindelse mellom regionen og Gardermoen, Oslofjordområdet og videre til Europa. Prosjektet innebærer at utbygging av rv. 4 fra kommunegrensen mellom Gran og Lunner til Jaren blir videreført sørover fra dagens påkobling ved kommunegrensen til Roa.

En utbedring av strekningen nordover vil gi om lag 26 km med ny/utbedret vei, derav 4,1 km firefeltsvei med midtrekkverk og en fartsgrense på 100 km/t. Sammen med utbyggingen på strekningen Lunner grense–Jaren medfører utbyggingen at det nå blir om lag 13,5 km sammenhengende firefeltsvei fra Roa til Jaren. Strekningen får gang- og sykkelvei, og strekningen Jaren–Amundrud omfatter utbedring og breddeutvidelse av om lag 3,8 km eksisterende vei. Veibredden blir 14,25 meter med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. Fartsgrensen der blir 80 km/t.

Strekningen Almenningsdelet–Lygnebakken omfatter utbedring og breddeutvidelse av om lag 5 km eksisterende vei. Ny veibredde blir 8,5 meter, og fartsgrensen blir 80 km/t.

Det skal bygges bro for kryssing av eksisterende rv. 4 over elven Vigga. Videre skal det bygges et planskilt kryss med E16 ved Roa.

Utbyggingen er forutsatt finansiert med statlige midler, som utgjør om lag 34 pst., og bompenger med en innkrevingsperiode på 15 år. Oppland fylkeskommune stiller garanti for bompengelånet, og bompengeprogget er politisk behandlet i de aktuelle kommunene.

Det legges opp til anleggsstart våren 2021. Prosjektet ventes ferdigstilt i løpet av 2024. Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for utbyggingen, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av utbyggingen. Styringsrammen er satt til 1,980 mrd. kr, med en kostnadsramme på 2,180 mrd. kr.

Strekningen rv. 4 Roa–Gran grense inngår i prosjektet rv. 4 Roa–Lygna etappe 2, som består av strekningen rv. 4 Jaren–Amundrud og til Lygna. Til nå er det brukt om lag 250 mill. kr på etappe 2. Dette er kostnader til grunnverv, forberedende arbeider, som omlegging av ledninger og kablinger, prosjektering og byggherreorganisasjon.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Kirsti Leirtrø (A) [13:01:44]: Denne saken er særdeles etterlenget, og det har vært litt av noen oppslag i mediene om det veiprojektet som vi nå skal behandle. For eksempel har det stått at «her bråstopper motorveien midt på et jorde en time nord for Oslo», eller «før arbeiderne stakk, rakk de å sette opp en bomstasjon. Til stor irritasjon for lokalbefolkningen, som ikke har behov for motorveistubben midt på et jorde». Det er altså en langtekkelig historie som nå endelig får sin løsning.

I komitémerknadene viser Arbeiderpartiet og Senterpartiet til at mange innbyggere i nærheten av bomstasjoner får en urimelig høy belastning, og betaler forholdsmessig mye bompenger sammenlignet med deres faktiske bruk av veien. Vi mener derfor at det bør innføres

res avbøtende tiltak for lokalbefolkningen i slike tilfeller. Vi bør kunne få et langt mer rettferdig system hvor man betaler etter antall kjørte kilometer vei. Denne salen er vel ikke ukjent med at vi har fremmet forslag om veipricing, og hele hensikten er at vi får en større rettferdighet i bompengebelastningen, spesielt når det er en lokalvei som man bruker til å komme seg til og fra skole, fritidsaktiviteter og slikt.

Vi henviser til at Stortinget faktisk har bedt regjeringen om å fremme en sak hvor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på sine egne veier, både for nåværende og framtidige prosjekter. I regjeringserklæringen fra før Fremskrittspartiet gikk ut av regjering, var man faktisk enig om en deling mellom fylke og stat på femti–femti. Fylkeskommunenes garantibelastning for store veiprojekter er nå så høy at det går ut over både rentebetingelsene de får, og muligheten til å ta låneopptak på egne veier.

Vi er glade for at rv. 4 nå blir prioritert. Dette prosjektet bygger både vest og øst og nord og sør mye bedre sammen, men det har også betydning for lokaltrafikken.

Nils Aage Jørgstad (H) [13:04:46]: Dette er en sak hvor det er bred enighet, for dagens rv. 4 har ikke tilfredsstillende kurvatur eller siktforhold. Det er mange forskjellige bredder, det er forskjellige hastigheter, og ÅDT der varierer fra 11 800 ved Roa til 5 400 kjøretøy ved Lygna. Andelen tunge kjøretøy har vært på om lag 11 pst. Etter at bompengennekrevning på strekningen Lunner grense–Jaren og Lygna sør startet i juli 2017, er ÅDT gjennom bomsnittet ved Lunner grense 8 510, og tungbilandelen er 8 pst.

Det er egentlig blitt en diskusjon om det som ble nevnt her av representanten Leirtrø, om belastningen fra nye bomstasjoner, og den er reell. På den annen side er to av de bomstasjonene som står der, satt opp i 2017. De har altså vært med på å finansiere den strekningen som allerede er åpnet, og det var ikke noe særlig diskusjon den gangen om hvorvidt man skulle se på belastningen for dem som fikk veien, tror jeg – jeg tror de var veldig glade for å få veien.

Nå kommer en ny bomstasjon, men den kommer et annet sted og berører for så vidt ikke dem som allerede har fått disse bomstasjonene, slik at det er en relativt liten merbelastning. Det er noe prisøkning, fordi to prosjekter nå skal slås sammen til ett.

En annen ting som jeg tror kan være en problemstilling, er at man her faktisk har bomstasjoner på sidevei. Den ene av bomstasjonene står på gamle rv. 4. Den har stått der siden 2017, og det er noe vi i utgangspunktet kan stille oss litt undrende til. Samtidig løper disse veiene så parallelt at det virker som det må være fornuftig å ha bomstasjon også på sidevei i dette tilfellet.

Det siste jeg har tenkt å si, er det som også er nevnt tidligere, om garanti. Denne veien går etter den gamle garantiordningen, og garantien for veiprojektet er stilt i 2017. Som det ble sagt her, er det vedtaket som ble fattet i Stortinget under trontaledebatten, et anmodningsvedtak. Da regner jeg med at statsråden kanskje kan gjøre rede for hvilken framdrift den saken har. Her er det på mange måter to saker som løper parallelt. Det ene er den delen av det, og det andre er det som Arbeiderpartiet nevner, dette med veiprising. Det er også en sak som skal utredes, og som løper.

Men i denne saken er det viktigste å få startet prosjektet. Det er et veldig etterlengt prosjekt som er med på å gjøre rv. 4 enda bedre, men det er fortsatt strekninger igjen som krever nye veiprojekter.

Tor André Johnsen (FrP) [13:08:20]: Som veldig mange har påpekt før meg i dag, er dette en gladsak. Det er en vei som spesielt lokalbefolkningen har ventet lenge på. Det er klart, de færreste sier nei til å få en ny vei, de fleste ønsker jo det, det er logisk, men dette er en gladsak med en bismak, jeg vil tillate meg å minne forsamlingen om det. Her er det en stor bismak, for det prosjektet vi nå vedtar, er en typisk gammeldags måte å bygge vei på. Det er den typiske måten som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV dessverre elsker å bygge vei-er på. De bygger stykkevis og delt, de bygger klattvis og helt, de bygger litt to felt, de bygger litt to og tre felt, og de bygger litt fire felt.

Det er heldigvis ikke den måten dagens regjering primært ønsker å bygge vei på. Det er heldigvis ikke den måten Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet sammen har bygd landet på. Vi bygger sammenhengende og helt, vi bygger firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t. Vi får flyt i trafikken, og ikke et sånt lappverk som det vi nå vedtar her i dag.

Men Fremskrittspartiet kommer til å stemme for. Prosjektet er etterlengt lokalt, som vi snakket om. Selvfølgelig er det et ønske om det, men vi stemmer for med en stor bismak, for det er 2,2 mrd. kr som nå brukes, og 1,3 mrd. kr av de kostnadene skal dyttes over på bilistene. Løsningen Arbeiderpartiet skisserer, er ikke noen løsning; bare å trikse og kalle det noe annet, og så begynne å innføre taksameter i alle biler. Jeg vet jo at Arbeiderpartiet er veldig glad i taksameter, basert på debatten vi har hatt om taxi tidligere i dag, men at de skal begynne å tvinge alle til å innføre taksameter i sin egen bil for å betale bompenger for hver kilometer de kjører, er jeg sterk motstander av. Da er det mye bedre det representanten Jegstad var inne på i stad. Han nevnte at det f.eks. står en bom på en sidevei som aldri skulle stått der, men at den blir stående der i påvente av at det bygges en ny vei. Jeg håper at vi også kan få med oss Høyre, Venstre og

Kristelig Folkeparti når veien åpner, og at vi da kan få fjernet den bommen på sideveien, for da er det absolutt ikke noe behov for den, selv ikke for dem som mener at den skal stå der.

Når det gjelder videre framdrift, er det viktig å minne forsamlingen på årsaken til at Fremskrittspartiet er litt skeptisk. Det er fordi vi vet at alle kommunene egentlig, primært, ønsker en normal firefelts motorvei, slik dagens regjering vanligvis bygger, sammen med Fremskrittspartiet. De ønsker fire felt fra Oslo til Biri, de ønsker 110 km/t hele veien, de ønsker ikke litt 80 og litt 110, som det nå kommer til å bli på den veien som skal bygges. Av det prosjektet som nå bygges, er det faktisk kun de siste fire kilometerne helt syd, ved Roa, som det er behov for i et framtidsperspektiv, som det er behov for i et lengre perspektiv, når vi skal bygge en skikkelig firefelts fra Oslo til Biri – slik ordførerne ønsker, slik Stor-Oslo Nord ønsker, slik Lastebileierforbundet ønsker, og slik heldigvis både Statens vegvesen og Nye Veier ønsker.

Jeg ser fram til den neste debatten som kommer etter hvert, da vi skal bygge en skikkelig firefelts hele veien, helt fram til Biri.

Jeg tar til slutt opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten: Da har representanten Tor André Johnsen tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Knut Arild Hareide [13:11:43]: Eg er glad for fleirtalet i komiteen og vil takke komiteen for det arbeidet som er gjort. Eg er òg glad for at innstillinga om utbygging av rv. 4 er i tråd med det forslaget regjeringa har lagt fram. Eg synest saksordførar Fasteraune la fram denne saka så godt at eg ikkje har noko å leggje til til det. Eg trur ordet «etterlengta» er noko som beskriv denne saka, ikkje minst lokalt.

Eg vil kommentere noko av det som blir tatt opp i innstillinga frå komiteen. Bompengelopplegget er i tråd med gjeldande takst- og rabattstruktur og vedtak som er fatta av fylkeskommunen og dei kommunane det gjeld, deriblant ei vidareføring av bom på sideveg.

Bomstasjonen på fv. 2300 blir sett på som ein føresetnad for at prosjektet skal kunne realiserast. Dersom bomstasjonen ikkje blir vidareført, er det forventa ei trafikkavvising på om lag 70 pst. I tillegg til å svekke økonomien i prosjektet vil trafikkavvisinga medføre ein reduksjon av trafikksikkerheita. Alternative tiltak for å avgrense trafikkavvisinga er vurdert til å ha avgrensa effekt.

Strekninga frå bomstasjonen på fv. 2300 og gjennom Gran sentrum og nærliggjande vegnett hadde i perioden 2008–2018 til saman 29 trafikkulykker med personskader. I desse ulykkene blei fire personar alvor-

leg skada og 34 menneske lettare skada. Fylkesveg 2300 fungerer no som ein lokalveg, med mange gåande og syklande. Viss ein stor del av trafikken blir ført tilbake på det gamle vegnettet, er det sannsynleg at ulykkesfrekvensen vil bli tilsvarende det han var før utbygginga.

Rentenivået, som blir omtalt i proposisjonen, er i tråd med berekningsteknisk rente. Det er først når bompengelånet blir tatt opp, at ein veit den faktiske renta.

Så til det som òg blei tatt opp av representanten Jegstad, knytt til garantiordninga: Me jobbar med nettopp garantiansvaret. Det er gjort eit tydeleg vedtak i Stortinget. Min plan er å leggje fram eit opplegg i statsbudsjettet for 2022 som er i tråd med dei føringane Stortinget gav. Men det er ein del arbeid med dette, og for meg har det vore viktig at me ikkje forseinkar arbeidet, f.eks. på denne typen utbyggingsprosjekt. Det trur eg ikkje var ønsket eller intensjonen til stortingsfleirtalet da dei bad oss om å jobbe fram eit statleg garantiansvar.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtro (A) [13:14:58]: Nå blir jeg kanskje litt overordnet med tanke på denne saken, men Fremskrittspartiet har et eget forslag om at dette skal bygges uten bompenger. Bompengedebatten har vi hatt mange ganger i Stortinget, og vi vil nok få den igjen. Vi står foran arbeidet med Nasjonal transportplan, der dette med bompenger også antakelig blir en viktig del.

I 2013 var det 170 bomstasjoner i Norge. I 2019 er det 334 bomstasjoner. Restgjelden er på 284 mrd. kr. Den må jo tas bort før en begynner å bygge ny vei, hvis en er imot bompenger.

Hvor mye måtte Fremskrittspartiet ut med i neste års statsbudsjett for å få realisert rv. 4-prosjektet som nå ligger til behandling her?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:15:55]: Me forventar oppstart våren 2021. Dei store kostnadane ved dette prosjektet kjem først i 2022, 2023 og i sluttåret, 2024. Men viss ein vel å ha kampen mot bompengar som sin viktigaste kamp, får ein bygd mindre infrastruktur. Det må me vere ærlege på. Eg synest det er naturleg at òg dei som brukar vegane, er med på å betale for dei.

Eg trur likevel at me alle fekk ei åtvaring om at me ikkje må la bompengane få eit for høgt nivå. Me må ha legitimitet bak det, og eg trur at det opprøret me opplevde, bl.a. på Nord-Jæren, og for så vidt òg i Bergen, bør me ta lærdom av.

For meg er det viktigare å få infrastrukturen på plass for å få eit vegnett og transportløysingar som bind landet saman. Det er viktigare for meg enn å avgrense bompengane. Men utfordringa er at bompengane må vere på eit nivå som gjer at dei har legitimitet.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:17:15]: Når det gjelder kostnader for veier og hvor mye man skal betale i bompenger, er det en evighetsdiskusjon, mest sannsynlig. Men det er noe man kan gjøre noe med ganske fort. Det gjelder et anmodningsvedtak som ble gjort i Stortinget, vedtak 2 for 2020–2021:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak for Stortinget hvor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på riksveg, både på nåværende og framtidige prosjekter.»

Senterpartiet forventer at Stortingets vedtak om statlig garantiansvar for bompengelån effektueres, og legger til grunn at vedtaket om statlig bompengegaranti får tilbakevirkende kraft og vil gjelde også dette prosjektet.

Hvordan stiller statsråden seg til anmodningsvedtaket, og når kan vi forvente at dette følges opp?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:18:14]: Dette er eit viktig vedtak og ei stor sak. Me er godt i gang med dette arbeidet. Med så store beløp og forpliktingar det vil vere snakk om her, involverer det naturleg nok fleire departement. Eg har lagt opp til at me skal svare ut dette og gi Stortinget ei løysing i budsjettet for 2022. Det er fordi det er eit omfattande arbeid.

Med ein statleg garanti – som er tydeleg etterspurd i vedtaket – er det viktig for meg at det òg er ei lokal og regional forankring av prosjekta. Det har dei fylkeskommunale garantiane vore ei tilslutning til så langt. Så eg er for fullt i gang med å følgje opp stortingsvedtaket, men eg vil sikre meg at det er ei regional og lokal forankring òg til bompengeprosjekt i framtida, slik at det ikkje er ei statleg betaling.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:19:19]: Jeg takker for svaret.

Over til noe litt annet, men noe som også handler om å se litt fram i tid: Rv. 4, strekningen Roa–Gran grense, inkludert Jaren, har vært en veiutbygging som har gått over et par etapper. Man kaller det vel etappe 1 og etappe 2. Man er kanskje i ferd med å snakke om etappe 3, som er en ny rv. 4 helt fra Biri og inn til Oslo, som Innlandet har som sitt høyest prioriterte innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan.

Ser statsråden noen føringer som dette prosjektet kan gi for det videre arbeidet med rv. 4 inn mot Oslo?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:20:13]: Det er eit godt spørsmål. Det er ikkje berre Innlandet som synest at dette er ei attraktiv strekning. Det synest både Statens vegvesen og Nye Vegar. Dei har for så vidt sine konsept knytte til det. Vi ser at dette er ei viktig strekning. Viss vi spør industrien på Raufoss, veit vi kor viktig dette er. Dette er med på å gi eksportindustriarbeids-

plassar, som er veldig viktige, og det er stor trafikk der i dag.

Eg synest det ligg føre spennande konsept frå både Statens vegvesen og Nye Vegar her. Dette er eit spørsmål det er naturleg at me svarar på i samband med Nasjonal transportplan, men me er godt kjende med dei planane. Eg har ikkje ein tydlegare bodskap i dag enn å seie at det er i Nasjonal transportplan me legg fram den vidare framdrifta for dette prosjektet. Men me veit, naturleg nok, at det er mange prosjekt, og me må òg gjere viktige prioriteringar i NTP.

Arne Nævra (SV) [13:21:26]: Dette er et veiprojekt som SV støtter. Alle prosjekter der statsråden legger fram proposisjoner der han vil bygge langt og trygt, ikke bredt og dyrt, skal få SVs støtte. Det er klart at vi har lagt inn en merknad på firefeltsparsell, som vi sliter litt med, men det er nå sånn at når proposisjonen kommer til Stortinget, er den på en måte ferdig tygd. Vi har sagt hva vi mener lokalt, og når den kommer hit, er det snakk om «take it or leave it» – slik er systemet.

Men det som skuffet meg lite grann, var noe jeg så på nettsida regjeringen.no i dag. Det var de signalene som kom fra statsråd Hareide om to- og trefeltsveier i forhold til firefeltsveier, smale firefeltsveier. Der er dette eksemplet for så vidt ganske godt.

Har ikke statsråden gått inn i, turt å gå inn i eller villet gå inn i diskusjonen rundt hvor mye fart betyr for modellene på samfunnsøkonomisk nytte, f.eks. å gå fra 90 km/t til 110 km/t?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:22:29]: Det regjeringa har gjort i dag, når me ser på vegnormalar, er å ha fleksibilitet. Eg trur òg det kan vere godt å ha den fleksibiliteten. Det er jo fagfolka våre i Vegdirektoratet som har gitt ei anbefaling – ei anbefaling som eg fullt ut følger. Eg gjer ikkje eigne vurderingar av kva som bør vere vegnormalen, eg følgjer fagfolka i Vegdirektoratet når det gjeld det. Det gir oss altså større fleksibilitet. Det vil da seie at det vil vere to- og trefeltsvegar som ligg som normalen, men ein kan ha fleksibilitet. Kva grunnar kan det vere til det? Jo, viss ein f.eks. har firefeltsveg, får ein ein kortare parsell med berre to- og trefeltsveg, og så får ein ein ny firefeltsveg. Da får ein ulike vegnormalar på ganske kort distanse. Da ligg det ei moglegheit for eksempelvis ein smal firefeltsveg der. Så er det òg det at ein får moglegheit til å kome med smal firefeltsveg. Den typen ny vegbreidde som Nye Vegar har brukt litt, får no òg Vegdirektoratet moglegheit til å følgje opp.

Arne Nævra (SV) [13:23:36]: Jeg takker for svaret.

Nå er vi inne på noe interessant, og da kommer vi inn på et aspekt som går på det som ligger inne i de samfunnsøkonomiske analysene, de modellene. Jeg hadde

inderlig håpet at den relativt nye statsråden hadde turt å gå inn i de modellberegningene og vært litt – hva skal vi si – fandens advokat overfor sine etater på akkurat det med hvor mye fart betyr i de modellene. Vi vet fortsatt at fart dreper, vi vet fortsatt at vi bruker mye mer energi for å gå fra 90 km/t til 110 km/t. Parsellene må også være mye rettere når man kjører i 110 km/t, så man tar veldig ofte mer areal.

Når det gjelder disse spørsmålene rundt miljøbelastning, utslipp og dette med bruk av energi – det gjelder uansett om vi har fossilbiler eller elektriske biler, det vil bli kamp om energien, og det øker voldsomt fra 90 til 110 – er det ikke viktig for en statsråd å ha med seg sånne aspekter og stille noen kritiske spørsmål til etatene om akkurat det?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:24:39]: Jo, så absolutt, men i denne sammenhengen er det vegnormalane i seg sjølve, og så vil ulike vegnormalar ha betydning for kva fart ein vel. Det meiner eg er ein naturleg konsekvens. Men eg trur òg på ein måte at det å ha felles, lik utbygging har betydning, og eg trur at eit lappeteppe av ulike vegnormalar heller ikkje er bra. No får ein eigentleg ein vegnormal som har større fleksibilitet. Men det vil seie at eksempelvis frå 6 000 til 12 000 vil to- og trefeltsvegar liggje som den naturlege føringa – om det ikkje er heilt spesielle grunnar for det. Så får ein òg moglegheit til å byggje litt smalare firefeltsvegar.

Eg trur me skal vere ærlege på det at nettopp dei smalare firefeltsvegane har hatt veldig gode tal når det gjeld trafikksikkerheit, og me ser jo at nettopp denne fleksibiliteten gjer at ein kan byggje det sjølv med eit litt lågare tal. Så dette har vore eit ønske frå Statens vegvesen. Det er Nye Vegar som har utvikla ein del av dei meir smale firefeltsvegane, og det er òg gode erfaringar med det.

Arne Nævra (SV) [13:25:42]: Jeg takker for svaret.

Dette blir en mer og mer spennende debatt. Nå er jeg inne på utrolig viktige beslutninger som komiteen må ta i framtida, med vurderinger rundt både areal, energibruk og utslipp. Dette er helt avgjørende betraktninger, og jeg hadde imøtesett at statsråden gikk inn i de modellberegningene. Jeg skjønner hva statsråden sier, og jeg skjønner at det kan være behov for fleksibilitet, men det er nå engang sånn at veldig ofte går erklærte sannheter fra etatene litt i arv, og da må det en litt tøff statsråd til for å kunne stille litt kritiske spørsmål om det.

Jeg har sett at i flere land har man helt opp mot ÅDT 17 000–18 000 på to- og trefeltsveier, og nå lefler man altså med rundt 8 000 som en grense for en firefeltsvei. Det er klart at dette er noe Nye Veier har kommet med

for å selge inn firefeltsveiperspektivet. Kan statsråden kommentere det?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:26:47]: Eg har lyst til å seie at dei samfunnsøkonomiske modellane ikkje er det me har tatt stilling til i denne saka. Det trur eg reelt sett er noko me bør gå inn i, for det ligg veldig mykje stoff i dei samfunnsøkonomiske modellane. Men no har det berre vore dei tekniske tinga på vegnormalsida. For eksempel er det på ÅDT 8 000 veldig sannsynleg at det vil vere to- og trefeltsvegar som vil bli bygde i Norge, om det ikkje er heilt spesielle grunnar for det – forventa trafikkauke på veldig kort tid, eller at det finst parsellar med smal firefeltsveg som er rett i nærleiken. Så dette er den tekniske føringa på kva vegbygging, kva vegnormalar me skal ha, ikkje dei samfunnsøkonomiske modellane. Men det heng jo saman, for dei samfunnsøkonomiske modellane vil peike på resultatane av dei, kva vegar me reelt sett kjem til å byggje. Det er absolutt noko me ser på.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Rigmor Aasrud (A) [13:28:03]: Da jeg kom inn i kommunestyret i Gran i 1983, var arbeidet med å utbedre rv. 4 allerede høyt på den politiske dagsordenen. AL Opplandsvegen var et begrep som alle politikere burde lære seg for å få til en helhetlig utbygging av rv. 4.

I 2013, 30 år senere, ble den første bevilgningen gitt for å bygge ut den første etappen, mellom Jaren og Roa. Mange har spurt meg, særlig fordi jeg var ordfører i den perioden vi planla denne veien: Hvorfor trenger man å bygge en firefeltsvei ute på jordet, på bygda på Hadeland? Det var ikke noe krav fra det politiske livet i verken Gran eller Lunner om en firefeltsvei. Det var Statens vegvesens veinormer sett opp mot den årsdøgnstrafikken som var, og som var forventet, som gjorde at vi endte opp med en firefeltsvei.

Det er mye gjennomgangstrafikk på veien fortsatt, og det var mye gjennomgangstrafikk på veien da. Det var en vei som hadde 60-soner, 50-soner og 40-soner, og det var tre ganger så mange ulykker på den veien som på sammenlignbare veier. Det var argumentet for at vi trengte en ny vei.

Den kom på plass, heldigvis, i begynnelsen av 2013, og nå, 37 år etterpå, er den siste etappen, nærmest i alle fall, ferdig finansiert. Det er bra, for vi trengte å få vekk ulykkene. Det er bra at det kommer på plass nå, etter at veien har endt i en steinrøys på et jorde, der 28 familier måtte flytte allerede i 2017–2018 fordi det skulle komme en ny vei. Det har stått stille i ganske mange år, så jeg er glad for at man får på plass veien nå.

Men det er viktig at man ikke stopper med dette. Riksvei 4 er en viktig vei mellom Lillehammer, Gudbrandsdalen og Oslo. Det er den korteste veien i kilometer, derfor bør det fortsatt jobbes med å få på plass en helhetlig utbygging av rv. 4. Det gjelder strekningen nord for det som vi snakker om her, og det gjelder ikke minst strekningen inn mot Oslo, som jo er blitt en ny flaskehals gjennom Nittedal og inn mot Oslo. Jeg kjenner godt til den veien, for jeg har pendlet der i mange år.

Det ble skapt store forventninger da representanter fra Fremskrittspartiet var på Gran og fortalte at det kunne bli fjernet bomveier på sideveiene. Det var med litt forundring jeg leste det, for selv med en ny vei vil jo sideveien være ganske attraktiv å kjøre hvis man skal unngå å betale bomregning. Men vi registrerer at det ble med gode ord – det har ikke kommet noen prioritering av å fjerne bomveiene på rv. 4 i de forhandlingene som har vært mellom regjeringen og Fremskrittspartiet. Så det ble for så vidt ingen løsning, som mange trodde når man gikk så sterkt ut for å fjerne bommen på sideveien.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:31:29]: Jeg er ordfører for saken, og så er jeg også representant fra Oppland. Det er jo ikke noen tvil om at dette er et svært etterlengtet prosjekt, som flere har sagt. Det er et prosjekt som har ligget der og – i ordets rette forstand – ventet på å bli utløst. Så når vi nå bestemmer det vi gjør, forhåpentligvis i løpet av dagen i dag, tror jeg det er ganske mange som blir fornøyd.

Jeg vil likevel poengtere det som jeg så vidt var inne på i replikkordskiftet: En sammenhengende utbygging, og gjerne da med å bruke de nye veinormalene, i forhold til ÅDT, det skal ikke jeg ta stilling til her og nå, men det er ingen tvil om at lengst nord, fra Biri og inn mot Gjøvik, og selvfølgelig også lengst sør, inn mot Oslo, må det gjøres noe. Det er særdeles viktig, og når man nå har kommet i gang med etappe 2 på dette prosjektet, mener jeg at det er en viktig føring også for det NTP-arbeidet som skal gjøres.

Dette med statlige garantier og fylkeskommunale garantier kommenterte jeg i replikkordskiftet. Det er særdeles viktig, og det er viktigere enn man tror, for mange av fylkeskommunene begynner å få så mange garantier som de har undertegnet, at det kan gå ut over de tjenestene som de skal ha til de andre innbyggerne i fylket sitt. Så det må vi også få gjort noe med.

Det er en samlet komité som innstiller i denne saken, fordi det er en etterlengtet vei. Representanten Kirsti Leirtrø var selv inne på dette: Hvor mye koster det å si nei til bompenger når man har satt i gang så mange samferdselsprosjekter som denne regjeringen har gjort? Det er i prinsippet akkurat det samme som skjer nå; det er et forslag som sier at dette skal være statlig finansiert.

Nå er det vel kanskje, som statsråden sa, ikke nødvendigvis i neste års budsjett det blir belastet, men det er jo gjort tilsvarende i en sak før også, som koster enda mer, og det er E18 inn mot Asker og Bærum, hvor også Fremskrittspartiet, selv om de ikke var fullt ut enig i det prosjektet, sa at det skulle være statlig finansiert. Det som skjer, er at de argumenterer for statlig finansiering, de fremmer forslag om det samme, men er med på å innstille for bompenger, og i tillegg argumenterer de for dyre løsninger og legger ikke mer penger inn i budsjettet. Det er det som er konklusjonen, slik jeg ser det.

Siv Mossleth (Sp) [13:34:54]: Representanten Bengt Fasteraune har framført Senterpartiets stilling i denne saken på en utmerket måte, så jeg trenger ikke å legge til noe der.

Men representanten Johnsen sa dessverre noe som fikk meg til å tegne meg i denne debatten. Representanten sier at regjeringa bygger sammenhengende vei, og ikke stykkevis og delt. Representanten fra Fremskrittspartiet sier at alle kommuner ønsker seg firefelts motorvei. Nei, Saltdal kommune ønsker seg ferdigstillelse av 22 kilometer på E6, strekningen Sørrelva–Borkemo, en flaskehals mellom to veier som regjeringa skulle ha bygd samtidig som ny tunnel på rv. 77 ble bygd. Grane kommune ønsker seg ferdigstilling av E6 Helgeland sør, inkludert de to parsellene lengst sør mot trøndergrensa på knapt 10 kilometer, tatt ut av prosjektet av Fremskrittspartiets samferdselsminister. Kommunene sør for Hamarøy ønsker seg ny vei som gjør at alle de farlige tunnelene på E6 nord for Fauske blir overflødige. De nevner ikke firefelts motorvei. Så det er ikke sant at alle kommuner ønsker seg firefelts motorvei.

Jeg har lyst til å minne representanten Johnsen på at da transportkomiteen besøkte Nordland, tok han ikke til orde for firefelts og 110 km/t en eneste gang. De veistrekningene som jeg nettopp har tatt opp, er viktige nasjonale strekninger på hovedfartsåra gjennom landet, E6, og etter å ha hørt på representanten Johnsen i denne saken skjønner jeg at Fremskrittspartiet ikke er et parti for hele landet.

Dette er et innlegg ment til ettertanke. Jeg trenger ikke svar, og jeg kan godt være siste taler i denne saken.

Presidenten: Presidenten vil vel si at vi diskuterer strekningen Roa–Gran i dag, og ikke veistrekninger i Nordland, så vi må prøve å holde oss lite grann til sakens tema her.

Tor André Johnsen (FrP) [13:37:27]: Takk for en viktig presisering. Alle kommunene langs rv. 4-traseen – Nittedal, Lunner, Gran, Vestre Toten, Gjøvik – alle kommunene som har rv. 4 gjennom seg, ønsker firefelts rv. 4. Det er greit bare å få presisert det.

Jeg fikk også en utfordring rundt dette med bom og bompenger. Det var vel representanten Aasrud fra Arbeiderpartiet som snakket litt om det. Jeg vet ikke om jeg skal påta meg ansvaret helt alene for at det tok litt tid før den proposisjonen kom til behandling i Stortinget, men vi i Fremskrittspartiet var i hvert fall veldig tydelige da vi satt i regjering, på at veier, som rv. 4 i proposisjonen vi vedtar nå, skal komme til behandling uten bom på sideveiene. Det er mulig og det kunne ha vært mulig, og det var vår intensjon. Da måtte en bare regnet litt på nytt, noe som var en del av bompengeforliket fra sommeren 2019, da en skulle se litt på bompengefinansieringen på nye motorveier. Det er da en logikk som gjør at det kunne tatt litt lengre tid, men da skulle en fått en proposisjon uten bom på sideveiene. Det har vi ikke fått i dag, dessverre.

Fremskrittspartiet har et eget forslag, hvor vi ikke ønsker bomfinansiering, men hvis dere ser på side 7 i proposisjonen, kan jeg, hvis jeg legger godviljen til, forstå at Arbeiderpartiet, regjeringen, Senterpartiet, SV og de andre partiene i denne salen ønsker bom i dette prosjektet. For sånn det er nå, er det en rundkjøring der nyveien starter og gamleveien stopper, og rett etter rundkjøringen er det en bom hvis en fortsetter på gamleveien. Men når den nye veien er åpnet, går den i hvert fall 5 km lenger sør, og da er det de færreste som gidder å kjøre lange omveier over flere mil for å spare noen få kroner.

Da synes jeg det var interessant å høre på representanten Jegstad. Sånn jeg oppfattet ordlyden – kanskje jeg tolker det litt for positivt; jeg håper ikke det – oppfattet jeg faktisk representanten Jegstad som litt imøtekomende for å se på muligheten for å få gjort noe med den bommen på sideveien når nyveien åpner. Den utfordringen håper jeg ministeren også ser på, så vi kan komme tilbake til den saken. For når en får 100 km/t, kanskje 110 km/t, på den nye veien, og en har 60 km/t og 70 km/t og ganske dårlig standard på gamleveien, er det de færreste som gidder å kjøre lange omveier for å spare noen kroner i bompenger, og da kan vi fjerne bommen på gamleveien.

Det er i hvert fall målet vårt i Fremskrittspartiet. Det målet står fortsatt fast, og det håper jeg vi kan få med flere i salen på, i hvert fall regjeringen.

Sverre Myrli (A) [13:40:22]: Jeg synes i grunnen representanten Johnsen skal legge godviljen til oftere. Det kan bli ganske bra.

Jeg synes dette er en gledens dag. Rv. 4 er en viktig stamveg som på store deler har altfor dårlig standard. Hadeland, Toten og Gjøvik-området er sterkt knyttet til Romerike og Oslo, og således er rv. 4 en svært viktig forbindelse for hele regionen, for hele Vest-Oppland.

Det har i lang tid vært jobbet med å få gjort vegen bedre, og med det som nå blir vedtatt, blir det ny veg mellom Roa og Lygna. To parseller er bygd, som vi har hørt fra flere talere, og nå vedtas tre nye, slik at vi får ny veg på hele strekningen, altså mellom Roa og Lygna. Jeg synes ikke vi skal underkommunisere det. Det er veldig bra, og som sagt – dette er en gledens dag.

Men det har tatt for lang tid. I 2018 var de nødvendige vedtakene i aktuelle kommuner og i fylkeskommunen fattet. Ei hel grend fikk husene sine utløst og måtte flytte, og jeg har vært der på besøk sammen med Rigmor Aasrud. Så spørsmålet er jo: Hvorfor har samferdselsministrene fra Fremskrittspartiet somlet så fælt med denne saken? Den har jo ligget bokstavelig talt år og dag i departementet. Det burde Fremskrittspartiets talere resonnere litt over i dag, og kanskje tenke seg litt om før en setter utfor hoppkanten. Men hvem teller vel de tapte slag på seierens dag?

Jeg er også enig med Rigmor Aasrud. Nå må vi se framover. Nå må vi videre. Det er store behov for bedre veg nord for Lygna og sørover på rv. 4, og rv. 4 gjennom Nittedal, f.eks., fra Gjelleråsen og nordover, har jo sterk trafikkbelastning. Deler av døgnet er det store køproblemer, og det er dessverre for mye ulykker. Samferdselsministeren kan få et tips av meg, og det er at han i Nasjonal transportplan, som om ikke altfor lenge kommer til behandling, legger inn igjen et nytt løp i Hagantunnelen på rv. 4 i Nittedal. Det kunne være en god start. Det nye tunneløpet lå inne i Nasjonal transportplan i 2013, men Fremskrittspartiet tok det ut av Nasjonal transportplan i 2017. Det bør bygges. En bør komme i gang med videre utbygging av både Hagantunnelen og andre strekninger på rv. 4, slik at vi kan få bedre veg på en svært viktig forbindelse i innlandet.

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

Tor André Johnsen (FrP) [13:43:41]: Jeg må bare tillate meg å kommentere litt rundt påstandene, eller beskyldningene, fra representanten Myrli om at Fremskrittspartiet bruker lang tid på å få saker gjennom systemet og til behandling på Stortinget.

Da har jeg bare lyst til å minne Stortinget om at da E6 skulle bygges, f.eks. gjennom Innlandet og Hedmark, noe vi for øvrig er ferdige med nå, takket være dagens regjering og Fremskrittspartiet, var reguleringsplanene i ferd med å gå ut på dato. Det vil si at de kunne blitt over ti år gamle. Da snakker vi om trenering. Da snakker vi om at ting tar lang tid før de kommer til Stortinget. Bare å velge en trasé for E6 gjennom Åkersvika ved Hamar brukte Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV fire og et halvt år på – å ta en beslutning om en trasé. Så å kritisere

oss for at rv. 4-proposisjonen har tatt lang tid, er ganske spesielt.

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

Sak nr. 9 [13:44:41]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Erlend Wiborg om forenklinger for bobil i Norge (Innst. 116 S (2020–2021), jf. Dokument 8:145 S (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten på følgende måte: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlem av regjeringen.

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

Øystein Langholm Hansen (A) [13:45:35] (ordfører for saken): I denne saken, der vi skal behandle en rekke forslag fra diverse representanter fra Fremskrittspartiet, er det mye man i utgangspunktet kan være enig i. Det er i alt ni forslag som er av både praktisk og økonomisk karakter. Det dreier seg om avgifter til staten i form av endringer i engangsavgiften, riksregulativet for ferjer og et par endringer i AutoPASS-regulativet for ferjetakster. Disse endringsforslagene berører ikke bare staten, men også fylkeskommuner og sågar enkelte kommuner. Noen andre forslag går på endringer i førerkortreglene og godkjenning for en regel som gjelder i Danmark. Andre forslag dreier seg om tekniske forslag på f.eks. endringer som går på typegodkjenning og økning av totalvekt.

Statsråden har meddelt komiteen at han ikke er negativ til endringer i ordningen for bobiler, og at dette arbeidet skjer kontinuerlig, noe flere av partiene slutter seg til, bl.a. Arbeiderpartiet. Men enkelte av forslagene kan ikke gjennomføres uten at de kommer i strid med internasjonale regler. Et godt eksempel på dette er forslaget om å utvide førerkort klasse B fra 3,5 tonn til 4,25 tonn. Dette er noe bobilbransjen og bobilistene, inkludert undertegnede, har vært opptatt av i mange år, men standardsvaret har vært at dette bryter med EUs førerkortdirektiv. Statsråden skriver i sitt brev til komiteen at Europakommisjonen har satt i gang en evaluering av dette direktivet, men at både omfang og tidslinje er usikkert. Den rette måten å forholde seg til dette på må der-

for være å følge nøye med på hva som skjer i denne evalueringen av førerkortdirektivet.

Når det gjelder Arbeiderpartiets holdning til disse sakene, er vi en del av flertallet som er positive til å vurdere rammevilkårene for bobiler i Norge. Vi legger til grunn at departementet foreslår forenklinger som vil bli gjennomført når det ligger til rette for det, og at det tilrettelegges godt for bobilturisme gjennom bl.a. flere tømmeanlegg langs veiene, gjerne sammen med fint plasserte bobilparkeringer eller såkalte stellplasser.

Undertegnede er ikke redd for at bobilbransjen og interesseorganisasjonene sørger for at vi politikere blir gjort oppmerksom på utfordringer som deres medlemmer støter på. Dette har jeg selv erfaring med. Dette er det selvfølgelig viktig for oss politikere å lytte til og å sørge for å behandle på en seriøs og balansert måte.

Helge Orten (H) [13:48:40] (komiteens leder): Det er stadig flere som kjøper bobil, og som velger det til tur- og ferieformål, og det er flott. Det er en fin måte for mange å feriere på, ikke minst i eget land.

Vi er enige med forslagsstillerne i at man hele tida må lete etter forenklinger og bidra til enklere hverdag for folk. I behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 2020 ble anmodningsforslag 785 vedtatt. Det innebærer at regjeringa allerede er i gang med å vurdere problemstillingen med at antall sitteplasser ikke kan overstige antall sengeplasser. Det virker for meg som en ulogisk regulering som det absolutt burde være mulig å få gjort noe med. Regjeringa har bebudet at den vil komme tilbake med et forslag til endringer senest i revidert nasjonalbudsjett 2021.

I tillegg ble det i budsjettforhandlinger torsdag i forrige uke gjort et vedtak om å gjennomgå regelverket med sikte på at bobiler med europeisk typegodkjenning automatisk kan godkjennes i Norge. Også det virker som et fornuftig tiltak som det skal bli greit å få vurdert, samtidig som det også vil kunne frigjøre noe kapasitet på trafikkstasjonene.

En samlet komité har sluttet seg til forslaget om å få på plass flere tømme muligheter for avløpsvann. Det var også saksordføreren inne på. Regjeringa har allerede bedt Statens vegvesen om å utarbeide en strategi for bygging av rasteplasser, der denne typen fasiliteter vil være en del av konseptet.

Når det gjelder fergetakster, viser jeg også til saken vi behandlet på fredag i forrige uke, der vi ber regjeringa om å vurdere en reduksjon av forskuddsbeløpene i AutoPASS-ordningen, og da ikke bare for personbiler, men også for andre takstgrupper, som f.eks. for bobiler.

Jeg vil takke forslagsstillerne for et godt initiativ, og så ser jeg fram til et videre arbeid med disse sakene.

Morten Stordalen (FrP) [13:50:41]: Som en av forslagsstillerne får jeg takke komiteen for at de i hvert fall har behandlet saken rimelig greit, til tross for at det selvfølgelig er en viss skuffelse at man har en tendens til å se problemer og utfordringer i stedet for å se på løsningene. Jeg er likevel glad for at det utløser en diskusjon, og at det i hvert fall er flere ting som kommer tilbake til Stortinget. Jeg vil her bare nevne at forslag nr. 2 allerede ble tatt opp under torsdagens møte, så det fremmes ikke her i dag.

Det er en del som framstår som litt underlig når det gjelder bobil. Det er helt riktig at det er blitt solgt veldig mange bobiler, for dette er en ferieform som det norske folk i alle samfunnslag har valgt mer og mer. Det å kunne gjøre det enklere og rimeligere er vi da for.

En bobil er heller ikke noe man kjører veldig mange kilometer med i løpet av et år, så når man problematiserer kostnadene på fergene og inntektene og er mer fokusert på det enn å legge til rette, setter jeg et spørsmålstegn ved det. For så vidt meg bekjent er det slik at man kan kjøre en personbil med tilhenger til hytta si og betale personbiltakst. Man kan kjøre personbil med campingvogn, som er et vogntog, og betale personbiltakst, nettopp fordi Fremskrittspartiet la til rette for at det var fritidskjøring, og det var ikke så mange kilometer i løpet av et år. Sånn er det altså med bobil, men jeg hilser dette velkommen tilbake ved en senere anledning.

Dessuten har det jo også vært en merkelig form, så jeg er glad for at flertallet som nå står bak, dagens regjeringsparti og Fremskrittspartiet, danner et flertall og kan rydde opp i dette med sengeplasser og sitteplasser. Det er noe underlig hvis en barnefamilie reiser til en camping- og bobilforhandler og finner en bobil med seteplasser og setebelter til kanskje fem personer, og så blir man henvist videre fordi den kanskje bare har sengeplasser til tre personer. Det var en regel som ble innført under den rød-grønne regjeringen, fordi da var man redd for at noen skulle bruke den bilen til en helt annen type kjøring, og ikke bruke den til det den var ment som. Det framstår som ulogisk at staten skal blande seg opp i hvordan man skal sove i den bobilen. Når man ser en bobil ferdes på veiene, tenker man ikke at dette er noe man bruker året rundt over alt og i byene – tvert om.

Som sagt er jeg glad for at dette i hvert fall vil komme tilbake til Stortinget, og at en kanskje også vil rydde opp i det med enkeltgodkjenning og typegodkjenning. At man må vise den bilen fysisk hver gang på trafikkstasjonen, er altså et byråkrati, og man bruker mye tid. Det så man også under covid-19-utbruddet, at det ikke ble registrert, og at man ikke fikk pengene når man solgte bilen, fordi den måtte vises fysisk hver eneste gang. Det-

te er nok en forenkling som jeg hilser velkommen tilbake til Stortinget.

Så tar jeg opp forslagene fra Fremskrittspartiet og forslagene vi fremmer sammen med Senterpartiet.

Presidenten: Da har representanten Morten Stordalen tatt opp de forslagene han refererte til.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:54:02]: Statsrådens uttalelse om at han er positiv til å vurdere rammevilkårene for denne type kjøretøyer er veldig bra, for det kan oppleves litt halvkaotisk, kanskje nesten på grensen til helkaotisk, noen ganger. Vi i Senterpartiet er opptatt av at det legges godt til rette for bobilturisme, og at det er tilstrekkelig med tømmeanlegg langs veiene. Vi ser at Statens vegvesen har utarbeidet en strategi på dette, som er veldig bra, og vi ser at det blir en høyere standard. Alt dette ønsker vi hjertelig velkommen.

Samtidig heter det i et anmodningsvedtak i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett i 2020, som flere har vært inne på:

«Stortinget ber regjeringen legge frem endringer i regelverk for campingbiler som åpner for at antall sitteplasser kan overstige antall liggeplasser. De øvrige kriteriene justeres ved behov.»

Det må vel være en av de sakene som jeg tror det er svært viktig at man klarer å finne en løsning på, og kanskje der man har en mangel på forståelse for et rigid regelverk.

Det som er viktig, er at man ikke nødvendigvis trenger å endre avgiftsberegningen. Den kan i prinsippet opprettholdes slik den er, men det er altså viktig å rydde opp i et uklart regelverk. For forbrukeren framstår det nesten som uforståelig at det ikke er lov å sitte i originale fastmonterte seter med setebelte fra bobilprodusenten når bilen kommer til Norge – dette bare fordi det, etter norske forskrifter, er tatt utgangspunkt i at det må være like mange sengeplasser som det er seter i bobilen.

Senterpartiet viser til at regjeringen Solbergs underfinansiering av fylker med stort ansvar for båt- og fergetilbud har presset økonomien knyttet til båt- og fergetilbudet ganske vesentlig i enkelte fylker. Det hadde vi en lang debatt om i forrige uke. De statlige bevilgningene til fylkeskommunen har ikke stått i forhold til de kostnadene båt- og fergefylkene har hatt i årene etter 2013. Dette har ført til at prisene på ferge og båt er urimelig høye, og vi frykter at dersom fergeprisene blir satt ned for biler, må regningen tas av de fastboende som bruker bil, og som daglig er avhengig av ferge for å komme seg på jobb, skole og fritidsaktiviteter. Mange betaler allerede i dag for mye for fergebillettene, og jeg kan ikke støtte forslag som vil øke disse ytterligere.

Dagens regjering har, sammen med Fremskrittspartiet, gjort den økonomiske situasjonen for fergefylkene

vanskelig, og det ser ikke ut til at de har noe ønske om å endre på det i tiden framover. For øvrig vil jeg stille meg bak de forslagene som er tatt opp, der vi er en del av det som berører engangsavgift, typegodkjenning, totalvekt og førerkort klasse B.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Knut Arild Hareide [13:57:23]: Eg synest det er sagt mykje godt om dette forslaget som ligg i Stortinget. Det at me bidrar til forenkling, det at me gjer noko med rammevilkåra, og at me gjer det meir attraktivt å kunne bruke bubilar, er noko eg opplever at det er mange som støtter opp om. Og som eg allereie har signalisert i brevet, jobbar me altså med dette. Eit eksempel på det er at når me jobbar med rasteplass-strategi, tenkjer me òg bubilar inn i det.

Så har eg lyst til å vere ærleg på at det finst òg nokre utfordringar, eksempelvis for tungtransporten, som har sine plassar. Det er ikkje nødvendigvis ein god kombinasjon her, fordi det ofte er utfordringar for tungtransporten å ha den typen rasteplassar og oppstillingsplassar.

Eg har lyst til å kommentere nokre av desse forslaga. Det fyrste forslaget sorterer eigentleg under finansministeren. Men eg har lyst til å seie at i forbindelse med RNB 2020 – og då tenkjer eg på forslag nr. 1 – bad Stortinget regjeringa kome tilbake til forslag til regjeringar som opnar for at talet på sitjeplassar kan overstige talet på liggeplassar i campingbilar. Som ledd i oppfølginga av oppmodingsvedtaket har Finansdepartementet bedt Skattedirektoratet gjennomgå den avgiftstekniske definisjonen av campingbilar, medrekna spørsmålet om definisjonen av campingbilar kan knytast nærmare opp mot det køyretekniske regelverket. Eg synest me bør avvente den utgreinga før me konkluderer.

Så til nokre av dei delane som går på ferjetakstregelverket. Me gjorde jo der eit vedtak for å sjå dette i ein heilskap. Det eg opplever som intensjonen her, er moglegheita til å sjå på ei likebehandling av eksempelvis bilar med campingvogn og bubilar.

Så til endringar når det gjeld å få køyretøygruppe M1 inn i forskotsinnbetalingsklasse 1: Å gjere endringar der er nok teknisk mogleg, men det ville òg ha ein kostnad som me så langt ikkje har funne rom for.

Så til det som gjeld å sjå på typegodkjenning: Eg stil-ler meg positiv til tanken om å jobbe vidare med det, nettopp fordi seljarar av bubilar skal sleppe eksempelvis å kome med alle køyretøya sine til trafikkstasjonane. Det ville vere eit avhjelpande tiltak. Men eg har lyst til å seie at nettopp den typen godkjenningar er Finansdepartementets ansvarsområde.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øystein Langholm Hansen (A) [14:00:39]: Jeg oppfatter at statsråden er veldig opptatt av bobiler. Det høres ut som om han får en del innspill, og det gjør også undertegnede. Jeg vil stille et spørsmål, som jeg vil stille på bakgrunn av at jeg har fått noen tilbakemeldinger fra mine bobilvenner fra min tid som bobileier.

I statsrådens brev til komiteen vises det til forslag nr. 7, om tømmeuligheter for bobiler og campingvogner. Der viser statsråden til Statens vegvesens strategi for bygging av rasteplasser. Sann som dette er skrevet, sier mine bobilvenner, kan det tolkes som at Statens vegvesen vil legge til rette for tømmeing på tilnærmet alle rasteplasser som bygges framover. Dette er i tilfelle veldig positivt. Kan statsråden si noe om dette medfører riktighet, og om Statens vegvesen gjennomfører dette i tråd med en sann forståelse?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:02:01]: Eg takkar for spørsmålet.

Eg vil iallfall seie at me ønskjer å ha større utbreiing av dette tilbodet. Men eg nemnde òg så vidt i innlegget mitt at eksempelvis blir me rådde ifrå å kombinere dette med døgnkvileplassar for tungtransporten. Det opplever eg som eit godt fagleg råd, òg fordi tungtransporten reelt sett har ein forrang. Det er viktig gods som me treng. Så det å kombinere det med døgnkvileplassar er noko som me er blitt rådde ifrå, og den oppmodinga kjem me til å følgje. Men når me kjem med vår rasteplass-strategi, bør det vere ei større utbreiing av dette tilbodet. Me ser det er ein mangel i dag. Eg opplever at bubilfolket ønskjer å opptre miljøvennleg på ein skikkelig måte, og da må me leggje til rette for det. I desse koronatider er det eit av dei ferietilboda som fungerer aller best og har vore tryggast i løpet av 2020.

Eg opplever at det er mange gode intensjonar i dei forslaga som ligg her, og eg vil jobbe vidare med det.

Øystein Langholm Hansen (A) [14:02:51]: Takk for svaret.

Som jeg nevnte fra talerstolen, har jeg vært opptatt av bobilstenes vilkår i flere år, selv om jeg, som sagt, er uten bobil nå. Men et av forslagene går på utvidelse av førerkort til å kunne kjøre bil inntil 4,25 tonn med et vanlig sertifikat. Mange av de bilene som nå er registrert som såkalte lette biler, er faktisk biler som er registrert ned i vekt fra større vektclasser, og er altså ikke særlig endret før nedregistreringen. Evalueringen i EU, som statsråden viser til, vedrørende disse førerkortreglene har vi bobilnerder blitt henvist til også før jeg ble stor-

tingspolitiker. Jeg lurer på om statsråden kan si noe mer konkret om hva denne evalueringen består i, eller aller helst si noe om tidsaspektet.

Statsråd Knut Arild Hareide [14:03:51]: Eg vil jo seie at representanten Langholm Hansen i første innlegget sitt for så vidt svarte på ein del av problemstillingane her. Det bryt med EU-regelverket. Og så veit me at det blir jobba med det no òg innanfor EU.

Så er det alltid vanskeleg for oss å seie noko om tidsperspektivet der. Me sit ikkje på innsida og følgjer arbeidet. Me har òg gjentatte gonger knytt til denne problemstillinga prøvt å avklare med EU-kommisjonen handlingsrommet her. Eg har ikkje noko tydelegare svar på det akkurat i dag. Dei forslaga som ligg på bordet, strid med EØS-regelverket på dette området, og da har ikkje eg reelt handlingsrom for å imøtekome det, sjølv om òg eg er kjend med nokre av dei utfordringane mange opplever.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Tor André Johnsen (FrP) [14:05:10]: Jeg setter stor pris på at regjeringen er positiv til – det står «vurdere» her, jeg hadde egentlig trodd jeg leste feil og at det skulle stå «endre» – i hvert fall å vurdere rammevilkårene for bobiler. Da vil jeg håpe, oppfatte og tolke det igjen som at det er å endre reglene, ikke bare å vurdere dem, for det er veldig mye ulogisk som gjelder i dag i bobilregelverket. Det har heldigvis representanter fra alle partier påpekt.

Jeg må si at det er ikke alltid jeg er mer enig med Arbeiderpartiet enn med EU, men i dette tilfellet, når det gjelder vekt på bobiler og hva slags biler man kan kjøre med hvilket førerkort, heier jeg mer på Arbeiderpartiet enn jeg gjør på EU. Det er helt meningsløst, for å si det med litt uparlamentariske ord, at mange av de bilene som selges og brukes i dag, er nedregistrert. Det vil si at vekten er kanskje 3,3 tonn, formelt sett, og så kan man bare laste 200 kilo for å kjøre såkalt lovlig, innen 3,5 tonn. Men de bilene er produsert for en høyere vekt, og de tåler en høyere vekt. Teknisk sett er de bygd for å tåle det. Det er bare en juridisk og teknisk finurlighet at de er såkalt nedregistrert.

Det er klart at når man bare kan ha med seg et par hundre kilo, kanskje maks 300 kilo – nå skal ikke jeg begynne å snakke om kona og sann, det vet jeg ikke om jeg tør å gå inn på (munterhet i salen) – hvis man skal ha med seg både mat, bagasje og en partner, sier det seg litt selv at det er veldig begrenset hva man får seg på en bobilferie. Det må i så fall bli en slanketur hvis man skal på bobilferie og skal følge regelverket slik som det blir

påstått at det må være. Så det er veldig viktig å få gjort noe med den vektgrensa, og at den kommer opp på 4,25 tonn – og sånn jeg forstår det, er vi politisk enige om det her i denne sal. Da håper jeg også at vi klarer å få løst det til revidert.

Jeg er også veldig fornøyd med at representanten Orten tar fram to viktige poenger. Det ene han tar fram, er at om man har typegodkjenning i EU, skal man selvfølgelig ha typegodkjenning i Norge. Det er ingen logikk i at man må kjøre til trafikkstasjon og fysisk vise hver eneste bobil. Det skjønner alle at er tungvint, og det skjønner alle at er dyrt, og hvis man er opptatt av tomkjøring og forurensning, er det heller ikke noe godt miljøregnskap. Men når det gjelder de setene og sengeplassene som representanten Orten heldigvis også var inne på: Det setter jeg også utrolig stor pris på at regjeringen er villig til å rydde opp i. Det er så merkelig i dag at standardsetene er 1,9 meter lange og 50 centimeter brede, men man får til og med lov til å gå ned i størrelse på 1,4 meter lengde og 45 centimeter bredde. Det er ikke så store mennesker man får med seg da – man kan få med seg et lite barnebarn, og det er hyggelig. Men da holder det å sette inn en ekstra pute for å få med en ekstra passasjer, selv om man har seter med sikkerhetsbelter som ikke er godkjent.

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

Sak nr. 10 [14:08:20]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ruth Grung, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Steinar Karlstrøm, Torstein Tvedt Solberg og Åsunn Lyngedal om utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner (Innst. 138 S (2020–2021), jf. Dokument 8:142 S (2019–2020))

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 en taletid på inntil 3 minutter.

Elizabeth Åsjord Sire (H) [14:09:17] (ordfører for saken): Etablering av landstrøm er et viktig satsingsområde for både dagens og framtidens havner. Alternative drivstoff er kommet for å bli, og mulighetene de gir, er

både spennende og viktige. Gode tilskuddsordninger som Enova tilbyr i dag, gjør at man kan legge til rette for landstrøm i havnene på både land- og fartøysiden.

Enova har gang etter gang vist seg å være et viktig verktøy for dem som ønsker å satse mer på miljøriktige løsninger. De er der for privatpersoner som ønsker å sette opp solceller på eget tak, eller for havner som ønsker å bygge ut egen infrastruktur for alternativt drivstoff.

Ifølge Enova kommer 7 pst. av klimagassutslippene fra sjøfarten mens fartøyene ligger i ro i havn. Et stort cruiseskip som ligger ved kai i 8 timer, slipper ut like mye NO_x som det årlige utslippet fra rundt 700 personbiler. Med grønne løsninger har vi med andre ord mye å hente med det arbeidet havnene gjør.

Regjeringspartiene og Fremskrittspartiet ønsker at utbyggingen av infrastruktur for alternative drivstoff først og fremst skal skje på kommersielle vilkår, hvor havnene selv legger planer for hvordan de vil det skal gjøres. Lokalt vet de best selv hvor skoen trykker og hvilke muligheter de har. Det har man sett mange gode eksempler på over hele landet. Havne- og farvannsloven legger også til rette for at havnene selv skal kunne stimulere til bruk av landstrøm gjennom miljødifferensiering av vederlag og avgifter.

Det er allerede iverksatt tiltak og etablert tilskuddsordninger, og ellers pågår det prosesser på alle de områdene som det blir fremmet forslag på i saken. Flertallet, bestående av Høyre, Venstre og Fremskrittspartiet, mener derfor det ikke er hensiktsmessig å gå inn under noen av forslagene, men ser veldig fram til resultatet av de prosessene vi allerede er inne i.

Det er i hvert fall ingen tvil om at alternative drivstoff vil være viktig for dagens og framtidens havner, noe jeg er sikker på at alle i komiteen kan enes om.

Ingalill Olsen (A) [14:12:16]: Arbeiderpartiet har levert dette Dokument 8-forslaget, som er til behandling i dag, og hensikten er å få utviklet en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i større havner.

Arbeiderpartiet er kystens parti, men også teknologioptimister, og vi ønsker å støtte opp om den innovasjon og nytenkning vi har sett i det maritime Norge de siste årene. Det har vært en rivende utvikling med hensyn til utbygging av helelektriske, eller elektrisitet i kombinasjon med annet drivstoff, både ferger og båter som betjener vår langstrakte kyst. Vår første elektriske ferge, MF «Ampere», ble bygd i 2014 og betjener E39 Sognefjorden, Lavik–Oppedal. Det er utviklet et autonomisk fartøy, «Yara Birkeland». Dette er bare noen eksempler på den rivende utviklingen den maritime nasjonen Norge er inne i.

På denne bakgrunn ser Arbeiderpartiet behov for at staten bidrar til å tilrettelegge for miljøvennlig og alternativt drivstoff i alle større havner. Vi vet at elektrisitet, eller en kombinasjon av elektrisitet og annet drivstoff, etter hvert bygges ut i større grad. Et eksempel på det er det nye anbudet i kystruten som stiller krav til mer miljøvennlig drivstoff. For at det skal lykkes, også ut over kystrutens anløpssteder, og bli foretrukket av den maritime næringen, må det være tilbud om landstrøm i mange havner. Det foregår også utprøving med hydrogen og ammoniakk, og disse forsøkene må også følges opp.

Arbeiderpartiet mener det er betenkelig at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet virker å være såre fornøyd med tilstanden og innstiller på at dette forslaget ikke skal vedtas. Det er lite framtidsrettet, det styrker ikke den maritime næringen og verftsindustrien, og det bidrar ikke til økt bruk av alternative drivstoff.

Jeg tar opp forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV. Vi ber om at våre 32 stamnetthavner skal kunne tilby landstrøm innen 2025. Videre ber vi om at det skal legges til rette for ulik fornybar energi, samt å få fortgang i arbeidet med å utvikle standarder for land- og ladestrøm, og legge til rette for utkoblbar tariff. Vi må få fortgang på dette området.

Presidenten: Da har representanten Ingalill Olsen tatt opp de forslagene hun refererte til.

Siv Mossleth (Sp) [14:15:16]: Regjeringa vil kreve lavutslippsløsninger for alle anbud på ferjer innen 2023 og alle anbud på hurtigbåter innen 2025. Det er den første nyheten som slippes fra regjeringas klimaplan, som kommer i løpet av året. Så mer og mer av sjøtransporten blir uten utslipp. Det er veldig bra å ha store mål for landets klimabudsjett, verftsindustrien og det grønne skiftet. Ikke minst ved å skape nullutslippsløsninger til sjøs vil vi kunne hente ut en veldig stor effekt totalt sett.

Jeg har lyst til å komme med et lite eksempel. Til Narvik havn kommer det ca. 400 bulkskip og 30 cruiseskip årlig. Trafikken er økende, iallfall før koronaviruset kom. Stor trafikk vitner om stor aktivitet, og det er ingen tvil om at dette er et veldig stort potensial for en stor miljøgevinst. Et Capesize malmskip inneholder faktisk mellom 5 og 8 millioner liter tungolje. På grunn av luftkvaliteten skal marin diesel benyttes i havna. Jeg ser med optimisme fram til at det kan brukes mye mindre diesel og tungolje, at det blir vanlig med nullutslipp. Det vil være veldig bra for klimaet, og det vil bli en mindre generell forurensningsfare.

For å sette fart i det grønne skiftet og gå i riktig retning er det veldig viktig å bygge ut og tilpasse havnestrukturen til dette grønne skiftet. Der synes jeg kanskje at det er, hva skal jeg si, en missing link, for regjeringa sier at dette skal bygges ut på kommersiell basis. Men vi

vet jo at det er vanskeligere å bygge ut over hele landet, spesielt på kommersiell basis. Vi ser det på bredbåndsutbygging, og vi ser det på manglende ladepunktutbygging i distriktene. Jeg tenker at her trenger vi en mye større satsing. Det må utredes hvordan havnene kan tilby landstrøm også til store skip, og det må være fortgang i å utvikle standarder for landstrøm og ladestrøm til alle fartøygrupper.

Senterpartiet er med på alle de forslagene som representanten fra Arbeiderpartiet tok opp.

Arne Nævra (SV) [14:18:33]: Dette er et tema som SV har vært opptatt av i mange år, dette å få ladestrøm og å sette krav til skip ved anløp når det gjelder miljøutslipp. Det som er det store spørsmålet her, er jo ikke bare om vi har tilbud om ladestrøm, men også hva skipet har av fasiliteter om bord for å koble seg til. Det er den andre siden av denne saken. Og da er det store spørsmålet hva slags krav havnene kan sette til de anløpende skip. Dette hadde vi oppe i juni 2019. Da hadde vi her i salen debatt om ny havne- og farvannslov, og da hadde SV og hele den rød-grønne opposisjonen et forslag om at regjeringa skulle fremme en lovendring som gjorde at kommunale myndigheter hadde muligheter for å sette krav til landstrømsstilkobling på skip. Det ble da nedstemt.

Så har det versert en del usikkerhet – det kan jeg si til statsråden også – om hva slags verktøy lokale havner har til å sette krav til påkoblingsmuligheter på skipene hvis man har landstrømtilbud. Jeg vet det er forskjellig praksis, og det er ganske mye kløkt rundt i de lokale havnene for å få dette til innenfor regelverket. Det som vi har sett, er bl.a. at Trondheim har vært ganske flinke, det lokale havneselskapet der. De bruker det som kalles for EPI, Environmental Port Index, for å fakturere høyere dem som anløper og som har høyere utslipp. Det betyr at man kan skille litt her mellom venner og fiender, holdt jeg på å si, mellom dem som er gode på utslipp, og dem som er verstinger, sånn at de skal få smake det på fakturaen.

Det som jeg har lyst til å spørre statsråden om, og som jeg håper han kan svare på, er om han kan si litt om hvilke muligheter de lokale havnene har til å sette betingelser innenfor det nåværende regelverket. Så vidt jeg har forstått, ut fra behandlingen bl.a. av havne- og farvannsloven, er det nå sånn at man bare kan sette krav dersom de lokale utslippene er for høye, altså noe av det samme som vi ofte kan snakke om her med rushtidsavgiftene man har for biler. Det hadde vært all right å få svar på det. Hvis ikke kan det vel hende at jeg kan klare å få stilt spørsmålet i replikkordskiftet.

Jon Gunnes (V) [14:21:39]: Grønn skipsfart er helt klart framtiden, både innenfor det grønne skiftet og,

ikke minst, for et nullutslippssamfunn. Det ble nevnt at vi allerede har stilt krav gjennom klimaplanen. Det kommer krav nå som vi håper Stortinget er med på, når det gjelder hurtigbåter og ferger. Det har også vært en lang diskusjon om tilknytning til havnene.

For ti år siden, tror jeg, ble jeg innvalgt i representantskapet for Trondheim Havn og satt der som kommunalråd da. Det var ikke noe veldig til vilje til å begynne å elektrifisere, for hva skulle man med det? Det var jo faktisk ingen fartøy som hadde adgang til denne landstrømmen.

Men så begynte det grønne skiftet. Det har vært en fantastisk utvikling blant redere, det har vært statlige bidrag gjennom Enova, havnene har kommet på en helt annen tenkemåte, og også nettselskapene. Nettselskapene har nå fått adgang til at man ikke trenger å bygge Rolls Royce-løsningen. Man kan bygge noe svakere nett. Det er det som har vært den store bøygen, for det har vært så dyrt å legge en helt ny nettstruktur, infrastruktur, inn til havnene. Nå kan man bygge noe simplere, for å si det sånn, fordi man gjør avtaler om utkoblbar tariff i enkelte tidsrom, når belastningen blir for stor. Da kommer vi mye enklere til løsningen. Det er også slik at det faktisk blir mye billigere. Anleggsbidragene blir ikke så høye, og både havnevesenet, kundene og alle som er involvert i dette, kommer hurtigere til målet.

Jeg synes det arbeidet som er gjort på dette de siste årene, er veldig bra. Det er fint at opposisjonen er utålmodig når det gjelder å komme med konkrete forslag, til og med om ammoniakk, som jeg ikke helt vet den tekniske løsningen på hvordan man skal produsere hydrogen av ennå, men gjerne for meg. Vi skal være veldig offensive i dette, men det er ikke alle løsninger som er funnet opp ennå, for å si det sånn, og da tror jeg at de bidragene som har vært gjennom systemet nå foreløpig, og som er på trappene fra regjeringen, er veldig gode tiltak.

Statsråd Knut Arild Hareide [14:24:51]: Eg trur me kan seie at når det gjeld elektrifisering av maritim sektor, har Noreg kome lengst i verda. Derfor synest eg det er spennande med dei fire forslaga som ligg her. To av dei er reelt sett innanfor ansvarsområdet som eg har, to av dei høyrer til hos olje- og energiministeren. Men nettopp fordi me har kome så langt, vil eg jo seie at det med standardar og føringar bør me ta eit leiarskap på og følgje det opp reelt. Da tenkjer eg på forslag nr. 3.

Så har eg lyst til å seie til det som representanten Mossleth sa: På ferjeambod kjem me no med at me stiller krav om låg- eller nullutslipp frå 2023. For hurtigbåtar gjer me det frå 2025. Det viser den offensive haldninga me må ha og har i denne typen spørsmål.

Representanten Nævra tok òg opp kva den nye havne- og farvannsloven reelt sett gir. Det er jo nettopp dei verkemidla som no blir gjevne til hamneigarar – at dei får moglegheit til å styre vederlag og avgifter i tråd med miljøindeksar. Det vil seie lokale utslipp, og klimaføringar må absolutt òg vere moglegheita som ligg der.

Til det første forslaget frå Arbeidarpartiet så er jo nettopp det å ha ei offensiv haldning til dette veldig viktig. Enova har fått støtteordningar som bidreg til dette, og har berre sidan 2014 tildelt 629 mill. kr til over 83 landstrømsprosjekt. Og landstrøm er i drift eller under etablering i over 60 hamner. I januar i år lanserte Enova eit nytt sett med støtteordningar for landstrøm, som òg omfattar forprosjektstøtte, noko som bl.a. gir aktørar eit betre avgjerdsgrunnlag.

Det er viktig at me vidarefører dette, og regjeringa ønskjer at utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff skal skje på kommersielle vilkår og på eit tidlegast mogleg stadium for å få det til. Hamnene er kommunalt eller privat eigde, og dei må sjølve ha planar for å investere i alternativ drivstoffinfrastruktur. Derfor er det som representanten Nævra tar opp, så viktig, for da får dei òg ei reell moglegheit til å følgje dette opp.

Så vil eg òg vise til det som det blir lagt opp til i forslag nr. 2, at Stortinget ber regjeringa legge til rette for elektrifisering av hamneinfrastruktur kombinert med anna utbygging. Det er olje- og energiministeren som sit med ansvaret her. Regjeringa støttar elektrifisering av hamneinfrastruktur gjennom Enova. Me har òg sett at prosjekt Elnett21 i Stavanger, med bl.a. Forus Næringspark og Risavika Hamn, har fått 40 mill. kr til dette.

Eg skulle ha sagt meir, men tida gjekk.

Presidenten: Det er lov å ta ordet flere ganger, hvis man ønsker det.

Det blir replikkordskifte.

Ingalill Olsen (A) [14:28:12]: Sitatet «Alt henger sammen med alt» er jo godt kjent, også på dette området. Når det gjelder null- eller lavutslippsskip, henger det nøye sammen med tilgjengeligheten i havn, og også av om vi skal få styrket utbyggingen av dette. Det er et eksempel på at alt henger sammen med alt.

Hvordan vil statsråden sørge for at utbyggingen på dette området holder følge med utbyggingen og ombyggingen av skip med denne teknologien, og ikke bare henvise til at havnene er kommunalt eid? Kan statsråden tenke seg at vi skal få enda bedre belønningsordninger til havnene for å få fart på denne utbyggingen?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:29:01]: Eg trur at erfaringa ein har på denne typen område, er at det må løne seg å velje dei miljøvenlege løysingane. Da trur eg at nettopp den fridomen som er gitt gjennom hamne-

og farvatnlova, som gir eigarane moglegheiter til å kunne ta betalt for den miljøkostnaden det er, er eit godt verkemiddel. Eg synest me har lykkast ganske godt, regjering og storting i fellesskap, når me no ser at me har fått 60 hamner der dei byggjer ut anlegg knytte til landstraumprosjekt i Noreg. Det eg vil sikre, er at me held fram med denne utviklinga, at me rett og slett lykkast med det.

Me ser òg at teknologien ikkje berre blir landstraumteknologien; me ser jo autonome båtar. Det kjem til å vere ei enorm utvikling, og me må sikre at Noreg er i front. Så langt har me lykkast med det. Som eg sa: Innan elektrifisering av maritim sektor trur eg faktisk Noreg har kome lengst i verda.

Ruth Grung (A) [14:30:12]: Arbeiderpartiet er helt enig i at det skal skje på kommersielle vilkår, men vi har brukt et betydelig antall millioner på investeringer, og så viste det seg – det var i hvert fall slik da vi skrev forslaget – at det er 32 stamnetthavner, og 18 av disse hadde ikke noen infrastruktur knyttet opp mot ladeinfrastruktur. Blant de øvrige var det litt uklart hvilken teknologi de hadde, slik at det var ikke gitt at nærskipsfarten kunne ta den i bruk. Litt av utfordringen er at det er kommunene som eier en stor andel av havnene, og har lokal sjølråderett.

Hvordan skal vi få den effekten ut av det? Det er greit nok at rederiene investerer, men når de ikke kan ta det i bruk, får de heller ikke det fortrinnet som er nødvendig, med tanke på at klimavennlige løsninger skal gi positiv effekt.

Tone Wilhemsen Trøen hadde her gjeninn tatt presidentplassen.

Statsråd Knut Arild Hareide [14:31:06]: Eg deler den beskrivinga som representanten Grung kjem med. Det er viktig at me lykkast med dette, men eg synest at bildet ikkje er eintydig negativt når me ser at det er 83 prosjekt i gang, og det er 60 hamner som har dette. Det er veldig bra, for når det blir så mange hamner, ser dei hamnene som ikkje har det, at dei har ei reell utfordring i konkurransen vidare. Det meiner eg er positivt, for da blir det eit konkurransefortrinn å vere miljøvennleg.

Me brukar ofte elbilen som eit eksempel, og eg synest det er eit godt eksempel her òg, for det viser at når me ser at det er både miljøvennleg, klimavennleg og attraktivt, og me greier å få til ein prismekanisme, er det ofte det beste verkemiddelet. Så eg gleder meg over at òg Arbeidarpartiet er heilt einige i at me skal bruke kommersielle vilkår. Da trur eg me får den raskaste utbygginga òg, og det er bra for klimaet.

Ruth Grung (A) [14:32:08]: Men innenfor denne næringen er det faktisk transportøren som må ta kostnaden, ikke bare eier. Når vi har rv. 1, med nærskipsfarten langs kysten, og så få havner har tilrettelagt infrastruktur, viser det seg å være utfordrende. Nok en gang: Går det an å se om vi kan lage en standardisering knyttet opp mot kommunene?

Jeg har et tilleggsspørsmål, og det gjelder de private havnene. For eksempel har rederiet Utkilen investert i noen av de mest miljøvennlige båtene, men de private havnene har – til tross for at det er store statlige selskaper de transporterer for, som Equinor, Yara, osv. – ikke investert i det i det hele tatt. Så litt tilbake til det som statsråden sa i innlegget sitt, at det offentlige må stille krav. Det gjør vi nå når det gjelder ferger osv., men kunne det være aktuelt også å stille krav der vi er en stor aktør, altså ut fra statlig eierskap?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:33:04]: Det er ei spennande tenking korleis me som offentlig aktør kan stille krav. Eg vil ikkje avvise det, men eg vil heller ikkje ta det rett over bordet. Eg forstår dette med at transportøren tar ein del av kostnaden, men det er òg ei moglegheit å leggje over kostnaden på bl.a. vareeigarar og sluttbrukar i siste fase.

Eg synest òg det som står i forslag nr. 3, dette med standardisering, er viktig, òg fordi Noreg er lengst framme. Eg trur faktisk at me kan bidra ikkje berre til norske hamner og norsk maritim sektor, men òg til europeisk og internasjonal sektor på dette området, for så vidt òg verda, fordi me ligg lengst framme. Eg synest det er viktig at me tar standardiseringsarbeidet vidare, for det blir veldig viktig at me ikkje får mange ulike standardar. Det ville det vere veldig krevjande for maritim sektor å halde seg til.

Siv Mossleth (Sp) [14:34:15]: Regjeringa mangler et helt grunnleggende premiss i kravet om lavutslippsløsninger for ferjer og hurtigbåter, nemlig premisset om at kostnaden for denne delen av det grønne skiftet ikke skal legges på kystfolket. Ikke kan regjeringa legge regningen til fylkeskommunene heller, for da må de kutte i antall ruter og avganger, og ikke kan kostnaden legges direkte på brukeren gjennom økte billettpriser. Hvordan vil regjeringa finansiere det grønne skiftet når det kreves lavutslipp på sjøen?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:34:55]: Eg har lyst til å vere ærleg på det og seie at nettopp den gigantiske satsinga me har hatt på klima på riksvegferjesambandet, har hatt ein kostnad. Men me ser òg at det å gå til nullutslippssferjer òg har ein pukkkelkostnad, dvs. at det er dyrt når me gjer investeringane, og så blir driftskostnadene lågare. På sambandet på Sognefjorden seier dei

at driftskostnadene for dette sambandet er ein kaffikopp og ei svele.

Det er viktig at me følgjer opp. Me gav 100 mill. kr i 2018, som framleis ligg i rammetilskotet, me gav 150 mill. kr i revidert, og me kjem med 100 mill. kr i budsjettet for 2021.

Eg er oppteken av å følgje opp den forpliktinga me har. Me er nøydd til å levere på klima og miljø, og det skal ikkje føre til dårlegare tilbod og fordyra ferjebillett.

Siv Mossleth (Sp) [14:35:57]: Senterpartiet vil gjerne være en grønn spydspiss i omstillingen til sjøs, men når regjeringa ønsker at utbyggingen av infrastruktur for alternative drivstoff skal skje på kommersielle vilkår og på et tidligst mulig stadium uten støtte, vet jo ministeren at den kommersielle utbyggingen er vanskelig å få til overalt. Storting og regjering trenger at de som skal bidra til det grønne skiftet på det blå havet, blir med på laget, og da må regjeringa gi klimaet en reell mulighet ved å legge til rette for ladestrøm og andre grønne energibærere.

Jeg har lyst til å spørre: Hva synes egentlig ministeren om at forslagene i denne saken er mindretallsforslag?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:36:55]: Det viktigaste for meg er at me har ei offensiv tilnærming til dette. Som eg har sagt tidlegare: Det at me har 83 ladestraumsprosjekt og 60 hamner i Noreg, viser at me er langt framme – ja, det er ingen nasjon i verda som er lenger framme enn Noreg. Det trur eg me kan vere einige om vil vere det viktigaste.

Eg trur òg at når det gjeld teknologi og val av teknologi, skal me vere forsiktige med å gjere politiske vedtak. Der trur eg at dei som har den reelle kunnskapen, er dei beste til å gjere nettopp dei vala. Men me må sikre og leggje til rette for at det blir lønsamt å ta miljøvenlege, klimavenlege val, og det synest eg eigentleg me no har greidd å skape ein politisk heilskap rundt – at me har lykkast med det. Så på dette området er eg optimist. Eg synest òg at utviklinga eigentleg har vore veldig positiv dei siste åra.

Arne Nævra (SV) [14:38:06]: Jeg er veldig glad for at statsråden legger så vekt på dette med elektrifisering av kysten som han gjør. Jeg tror de fleste her i salen, kan skje litt med unntak av Fremskrittspartiet, er veldig foroverlent og ser kombinasjonen av transport og næringsutvikling sammen. Sånn SV ser det, har vi satset på det vi kaller grønn ny deal, som altså er et av de prosjektene hvor vi kan peke på vinnere i framtidens næringsutvikling i Norge i det grønne skiftet. Da er maritim in-

dustri kanskje noe av det aller viktigste, der bl.a. elektriske ferjer og elektrisk teknologi er eksportvare.

Det jeg har lyst til å spørre statsråden om, er om vi med nåværende regelverk har muligheter til å si nei til anløp av skip som ikke kan kobles på landstrøm?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:39:06]: Me har ikkje det regelverket i dag, per dags dato, òg fordi me ikkje gir eit heilt fullverdig tilbod i forhold til å kunne seie nei. Men eg synest det representanten tar opp her, viser kor viktig det er å vere offensiv. Representanten Nævra viser eksempelvis til nullutsleppsferjer, som gjer at me har veldig klima- og miljøvenlege ferjer som går i Noreg, og som òg har skapt norske arbeidsplasser. Eg trur me må sjå den same moglegheita i hurtigbåtmarknaden. Og hurtigbåtmarknaden har ei endå større moglegheit til å bli ei eksportnæring for Noreg, fordi me i framtida i endå større grad vil trenge nettopp nullutsleppshurtigbåtar. Så her ligg det gode, klimavenlege løysingar i Noreg, men òg moglegheiter til å skape arbeidsplassar totalt sett. Og som eg har sagt fleire gonger: Maritim sektor i Noreg er den som ligg lengst framme i verda.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Ruth Grung (A) [14:40:21]: Da vi fremmet dette forslaget, var det nettopp på grunn av det statsråden nevnte, at maritim sektor faktisk er et av de områdene hvor vi har størst potensial til å skape nye arbeidsplasser og økt verdiskaping i Norge. Det gjelder ikke minst hjemkommunen til statsråden, hvor i hvert fall Eidesvik og Wärtsilä ligger langt framme for å utvikle framtidig teknologi som trengs i lavutslippsskip.

Men vi trenger også et hjemmemarked. Det som har vært litt av frustrasjonen for spesielt nærskipsfart, er – som jeg var inne på i spørsmålet til statsråden – at de ikke ser at de får gevinst underveis ved at det er så få steder som har det installert, i hvert fall hovedhavnene de bruker. Jeg må også si det var et veldig positivt svar jeg fikk på om det er mulig i større grad å velte mer av kostnadene over på vareeier og sluttbruker, for det vil også være med i regnestykket videre framover.

Så er det med standarder helt avgjørende. Brødrene Aa, som også har ligget langt framme – det er på en annen del av Vestlandet – sier at hver gang de får et nytt skip, har det kommet nye standarder. Det gjør det veldig dyrt å bygge lavutslipp. Det gjelder standarder på skip når de bygges, men også når skipene i nærtrafikk skal legges til, viser det seg at havnene har installert ladeinfrastrukturen ett sted mens de må losse og laste et annet sted. Det gjør det også dyrere å bruke havnene. Så det

med standardene på teknologien som skal brukes, men også at de blir mer nøytrale, pluss å se på hvordan man innretter det i havnene, er utrolig viktig framover.

Det handler også om å få mer gods over på sjø, og da er det også positivt at sjøtransporten blir mest mulig miljøvennlig. Det å utvikle hjemmemarkedet er helt avgjørende, så vi ser fram til videre utspill fra statsråden.

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

Sak nr. 11 [14:42:35]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidige endringer i plan- og bygningsloven (forlengelse av tiltak for å avhjelpe konsekvenser av covid-19) (Innst. 117 L (2020–2021), jf. Prop. 35 L (2020–2021))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 12 [14:42:54]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om evakuering av flyktninger fra Hellas, med bakgrunn i den kritiske Moria-situasjonen, i det omfang norske kommuner har kapasitet til og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Kristoffer Robin Haug og Lars Haltbrekken om å lage en plan for hvor mange flere asylsøkere Norge skal evakuere fra Hellas i 2021 og at økningen i antall evakuerte asylsøkere innen Europa ikke skal føre til at Norge tar imot færre kvoteflyktninger via FN (Innst. 115 S (2020–2021), jf. Dokument 8:5 S (2020–2021) og Dokument 8:35 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra kommunal- og forvaltningskomiteen 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.

Willfred Nordlund (Sp) [14:43:59] (ordfører for saken): Komiteen har behandlet disse to representantforslagene under ett.

Det er en samlet komité som deler en bekymring for situasjonen i mottaksleirer flere steder i verden, inkludert i de greske leirene.

Smittesituasjonen i forbindelse med covid-19-pandemien har forverret en allerede krevende situasjon i leirer som huser langt flere asylsøkere enn det er reell kapasitet til. Dette er leirer med mangelfulle sanitærforhold og lang saksbehandlingstid på søknader om beskyttelse.

Komiteen mener at det er behov for bedre langsiktige løsninger i det europeiske asylsystemet, og registrerer at det nylig er igangsatt et arbeid om det europeiske migrasjons- og asylsystemet i EU.

En samlet komité er også tydelig på at ansvaret for å finne løsninger i samarbeid med andre europeiske land påhviler regjeringen. Dette inkluderer også en håndtering av eventuelle anmodninger om å bidra til relokalisering av asylsøkere fra greske leirer.

Videre forutsetter jeg at de andre partiene redegjør for sitt syn i saken.

Senterpartiet mener at kvotesystemet gjennom FN bør prioriteres foran andre relokaliseringsløsninger. Ansvaret for håndteringen av situasjonen i greske leirer er først og fremst greske myndigheters oppgave. Men med den prekære situasjonen knyttet til covid-19-utbruddet og den overfylte kapasiteten i leirene er det i denne situasjonen nødvendig at en bredde av europeiske land tar et medansvar. Norge bør bidra til dette.

Dagens lave ankomsttall for asylsøkere til Norge tilsier at det bør være tilstrekkelig kapasitet i mottakssystemet, samtidig som smittevern hensyn skal ivaretas. Nødvendige smittevern hensyn må sikres ved ankomst, både for å ivareta asylsøkerne og den norske befolkningen for øvrig.

Situasjonen i greske leirer er i likhet med i andre leirer svært alvorlig. Trengsel og elendige sanitærforhold gjør det svært vanskelig å ivareta godt smittevern i møte med et covid-19-utbrudd. Situasjonen med overfylte leirer vanskeliggjør oppgaven med å ivareta sikkerheten, særlig til sårbare barn.

De barna som er i leirene uten omsorgspersoner, er mest sårbare, og situasjonen er verre desto yngre de er. Senterpartiet mener derfor at Norge bør bidra til å ta imot noen av de enslige mindreaktige barna under 15 år uten omsorgspersoner. Jenter er ekstra sårbare for seksuelle overgrep og menneskehandel, og derfor bør de prioriteres.

Den spesielle situasjonen knyttet til covid-19-pandemien i 2020 innebærer at Norge ikke vil ta imot de 3 000 kvoteflyktningene som er planlagt for i år. Innenfor dette antallet bør derfor Norge sørge for at deler av kvoten for kvoteflyktninger avses til relokalisering av asylsøkere fra Hellas.

Norge bør prioritere de mest sårbare personene som mest sannsynlig vil fylle kravene til beskyttelse i Norge, herunder yngre barn og sårbare familier med

mindreårige. Opplysningene må avklares i samarbeid med UNHCR, slik at de som hentes ut, mest sannsynlig vil kvalifisere til beskyttelse i Norge.

Senterpartiet fremmer i dag derfor forslag om å ta imot noen av de mest sårbare barna og sårbare familier med mindreårige barn, innenfor årets kvote på 3 000 flyktninger. For å få dette til trengs det en bredde av europeiske land som enes om en avtale for mottak, og at Norge i dialog med FN vurderer hvem som er de mest sårbare individene innenfor de nevnte gruppene.

Med det tar jeg opp Senterpartiets forslag.

Presidenten: Representanten Willfred Nordlund har tatt opp det forslaget han refererte til.

Masud Gharahkhani (A) [14:47:53]: Arbeiderpartiet mener Norges hovedprioritet i flyktning- og asylpolitikken bør være overføringsflyktninger gjennom FN-systemet – kvoteflyktninger. Slik sikrer vi best at det er de mest sårbare flyktningene med et reelt beskyttelsesbehov som får komme til Norge. Vi støtter opp under et rettferdig og velorganisert regime som ikke forutsetter at mennesker må legge livet i hendene på menneskesmuglere for å søke om beskyttelse. Derfor fremmer vi forslag om å øke antallet kvoteflyktninger i 2021 med 500 og raskt utarbeide en plan for hvordan dette kan omfatte relokalisering av sårbare asylsøkere med beskyttelsesbehov fra Hellas, samt legge fram en konkret plan for hvor mange asylsøkere Norge skal ta imot fra Hellas i 2021.

Arbeiderpartiet har i vårt alternative statsbudsjett lagt inn en økning på 500 kvoteflyktninger. Når det er lave asylankomster, er det rom for det i 2021.

Situasjonen på de greske øyene har vært prekær lenge, og etter at Moria brant ned, har situasjonen forsterket seg – sterke bilder og historier som har gjort inntrykk på oss alle. Vi må stille opp.

Norge er en del av Europa, og vi er avhengig av felles innsats og solidaritet. Kollaps i transittland eller mottakerland vil bety katastrofe for alle de menneskene – barn, kvinner, familier – som havner i hendene på menneskesmuglere, men det betyr også en ukontrollert asylstrøm, som ikke er rettferdig eller bærekraftig. Derfor har vi felles interesse av å stille opp for mennesker på flukt og for en rettferdig og forutsigbar flyktningpolitikk.

For Arbeiderpartiet er FN-sporet avgjørende. FNs høykommissær for flyktninger har bedt Europa om å stille opp for Hellas og de greske øyene. FN og andre aktører har også påpekt at de kan være med og bistå på bakken for å sikre at det er de med beskyttelsesbehov som får hjelp. Derfor mener vi at regjeringen med en økning i antall kvoteflyktninger i 2021 i dialog med FN og andre relevante aktører må gjøre en konkret vurde-

ring av hvor stor andel av denne økningen som skal benyttes for relokaliserte asylsøkere med beskyttelsesbehov fra Hellas. Ved å øke antallet med 500 gis regjeringen et betydelig handlingsrom for at dette ikke går ut over de 3 000 kvoteflyktningene som allerede er planlagt for 2021.

Denne saken har dratt ut. Det er tydelig at det mangler politisk vilje i regjeringen. Fortsatt er det uavklart når de 50 menneskene Norge skal hente, kommer. Alle vet at forslaget kom motvillig på plass i tolvte time fra regjeringen. Regjeringen har låst seg til at antallet er 50, og Kristelig Folkeparti-leder Ropstad har påpekt at 50 er det det er flertall for. Det er uriktig. Det er et tall dagens regjering låste seg til før Moria brant ned.

Arbeiderpartiets vurdering er at regjeringen nå må levere. Det er feil og usolidarisk av regjeringen å låse seg til 50. Norge klarer flere, men det ansvaret ligger hos regjeringen, som må foreta samtaler med FN og andre land i Europa som er villige til å stille opp.

I en tid da pandemien treffer alle land, og de land som huser millioner av flyktninger kanskje enda hardere fordi de ikke har det velferdssamfunnet vi har i Norge, er det trist at de man velger å relokalisere fra Hellas, tas fra antall kvoteflyktninger. Derfor vil Arbeiderpartiets forslag bidra til at vi både stiller opp for Hellas, holder FN-sporet som vår hovedprioritet, og at dette ikke går ut over kvoteflyktninger man allerede har planlagt å hente ut.

Jeg fremmer til slutt Arbeiderpartiets forslag.

Presidenten: Da har representanten Masud Gharahkhani tatt opp de forslagene han refererte til.

Stortinget tar en pause i debatten for å gå til votering.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget starter med å votere over sakene fra fredag 4. desember på dagsorden nr. 28.

Votering i sak nr. 1, debattert 4. desember 2020

Innstilling fra Stortingets presidentskap om Rapport om evaluering av Stortingets byggeprosjekt Prinsens gate 26 mv. (Innst. 112 S (2020–2021), jf. Dokument 18 (2020–2021))

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

I

I Reglement for Stortingets bygge- og leiesaker gjøres følgende endringer:

Andre og tredje avsnitt i punkt 4 skal lyde:

For prosjekter over 150 mill. kroner er Statsbygg som hovedregel byggherre. Unntak forutsetter at Stortinget bestemmer dette ved beslutning om oppstart av forprosjekt.

Etter en konkret vurdering kan Stortinget også anmode Statsbygg om å påta seg byggherreansvaret for prosjekter under 150 mill., hvor blant annet følgende forhold tillegges vekt:

- a. Prosjektets størrelse
- b. Prosjektets kompleksitet
- c. Krav til kompetanse og kapasitet i byggherreorganisasjonen, herunder fordelene ved å kunne trekke på Statsbyggs faglige ressurser.

Punkt 2.4 skal lyde:

2.4 Statsbyggs rådgiverfunksjon

Rådgivningstjenester fra Statsbygg kan benyttes i utredningsfasen når Stortinget vurderer å anskaffe nye lokaler eller gjøre endringer i eksisterende lokaler. *I prosjekter hvor Statsbygg skal være byggherre i gjennomføringsfasen, skal Statsbygg som hovedregel også benyttes i utredningsfasen. Statsbygg skal også vurderes involvert i utredningsfasen i andre prosjekter der hvor det er hensiktsmessig.*

Rådgivningstjenester fra Statsbygg kan også benyttes når Stortinget selv er byggherre, og Statsbygg kan gi råd og bistå i kontraktsforhandlinger ved leie i markedet.

II

Endringene trer i kraft straks.

III

Dokument 18 (2020–2021) – Rapport om evaluering av Stortingets byggeprosjekt Prinsens gate 26 mv. – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g:

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2, debattert 4. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Marit Arnstad, Geir Adelsten Iversen, Sandra Borch, Liv Signe Navarsete, Jenny Klinge

og Nils T. Bjørke om en bedre båt- og fergepolitikk (Innst. 111 S (2020–2021), jf. Dokument 8:27 S (2020–2021))

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 3 og 4, fra Siv Mossleth på vegne av Senterpartiet

Det votes over forslagene nr. 3 og 4, fra Senterpartiet.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en nasjonal maksimalpris for båt- og fergebilletter, hvor staten fullt ut kompenserer fylkenes inntektstap ved innføring av en slik ordning.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette ned forskuddsbeløpet for innbetaling til AutoPASS for ferge til samme beløp som kostnad for depositum for AutoPASS-bombrikke.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g:

Forslagene fra Senterpartiet ble med 77 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.08)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:17 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Marit Arnstad, Geir Adelsten Iversen, Sandra Borch, Liv Signe Navarsete, Jenny Klinge og Nils T. Bjørke om en bedre båt- og fergepolitikk – vedtas ikke.

Presidenten: Det votes alternativt mellom innstillingen og forslagene nr. 1 og 2, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innrette kriteriene for finansieringen av båt- og fergedrift slik at fylker som har ansvar for denne delen av infrastrukturen, kan utvikle gode tilbud basert på rimelige billettpriser.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til en finansieringsordning som innebærer at staten fullt ut tar merkostnaden ved klimaomstilling av

fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk. Ordningen må fange opp både gjennomførte og kommende tiltak.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 45 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.53)

Votering i sak nr. 3, debattert 4. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åsunn Lyngedal, Kirsti Leirtrø, Ingalill Olsen, Fredric Holen Bjørdal, Ruth Grung, Øystein Langholm Hansen og Stein Erik Lauvås om nedsettelse av minste forskuddsbeløp for rabatt på ferge til 1 000 kroner (Innst. 110 S (2020–2021), jf. Dokument 8:17 S (2020–2021))

Presidenten: Under debatten har Kirsti Leirtrø satt frem ett forslag på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette ned forskuddsbeløpet for innbetaling til AutoPASS for ferge til 1 000 kroner.»

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

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 45 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.23)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen vurdere lavere forskuddsbeløp for AutoPASS for ferge, og at dette blir vurdert for alle takstgrupper.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har nå varslet subsidiær støtte til tilrådingen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4, debattert 4. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingalill Olsen, Sverre Myrli, Øystein Langholm Hansen og Kirsti Leirtrø om at forpliktelser knyttet til godstransport og lokal passasjertrafikk med kyst-ruten omgående opprettholdes med minimum 50 prosent av kapasiteten (Innst. 95 S (2020–2021), jf. Dokument 8:26 S (2020–2021))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:26 S (2020–2021) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingalill Olsen, Sverre Myrli, Øystein Langholm Hansen og Kirsti Leirtrø om at forpliktelser knyttet til godstransport og lokal passasjertrafikk med kyststruten omgående opprettholdes med minimum 50 prosent av kapasiteten – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 5, debattert 4. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi (Innst. 96 S (2020–2021), jf. Dokument 8:24 S (2020–2021))

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

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

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

«Stortinget ber regjeringen legge fram en stortingsmelding om en nasjonal sykkelstrategi.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 55 mot 33 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.41)

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

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en sykkelstrategi i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Rødt har varslet subsidiær støtte.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble med 76 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.00)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:24 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi – vedtas ikke.

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

Voteringstavlene viste at det var avgitt 44 stemmer for og 44 stemmer mot komiteens innstilling.
(Voteringsutskrift kl. 15.07.31)

Presidenten: Det er avgitt 44 stemmer for og 44 stemmer mot komiteens innstilling. Med presidentens dobbeltstemme er komiteens innstilling bifalt.

Votering i sak nr. 6, debattert 4. desember 2020

Innstilling fra finanskomiteen om Statens pensjonsfond 2020 (Innst. 136 S (2020–2021), jf. Meld. St. 32 (2019–2020))

Presidenten: Under debatten har Trygve Slagsvold Vedum satt frem to forslag på vegne av Senterpartiet og Rødt.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide retningslinjer som innebærer at en størst mulig del av Statens pensjonsfond utlands virksomhet skal utføres fra Norge.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede om Statens pensjonsfond utlands aktiviteter i Norge i større grad kan spres slik at det kommer hele landet til del.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet og Rødt ble med 76 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.13)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Meld. St. 32 (2019–2020) – Statens pensjonsfond 2020 – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 7, debattert 4. desember 2020

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Emilie Enger Mehl, Sandra Borch, Willfred Nordlund og Heidi Greni om å stoppe utvidelse av ulvesona for å verne den såkalte Elgå-ulven (Dokument 8:64 S (2020–2021))

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Runar Sjøstad på vegne av Arbeiderpartiet
- forslag nr. 3, fra Emilie Enger Mehl på vegne av Fremskrittspartiet og Senterpartiet

Forslag nr. 2 ble under debatten endret og lyder nå:

«Stortinget ber regjeringen omgående og senest innen 15. desember 2020, følge opp en tydelig soneforvaltning av ulv ved ikke å tillate at områder utenfor ulvesonen unntas fra lisensfelling så lenge Stortingets vedtatte bestandsmål for ulv er oppnådd.»

Rigmor Aasrud har bedt om ordet til stemmeforklaring.

Rigmor Aasrud (A) [15:09:16]: Hvis Arbeiderpartiets forslag faller, vil jeg anbefale Arbeiderpartiets medlemmer å stemme subsidiært for Senterpartiets forslag.

Presidenten: Emilie Enger Mehl har bedt om ordet til en stemmeforklaring.

Emilie Enger Mehl (Sp) [15:09:40]: Forslag nr. 3 fra Senterpartiet og Fremskrittspartiet er vårt primære standpunkt. Jeg vil likevel oppfordre Senterpartiets representanter å stemme subsidiært for Arbeiderpartiets forslag nr. 2. Det gjør vi for å komme fram til en løsning i saken for å bidra til å sikre flertall for enhver utvidelse av ulvesonen i strid med rovviltforliket.

Jeg vil understreke at støtten til Arbeiderpartiets forslag ikke skal tolkes som en støtte til en tydelig soneforvaltning, og vil vise til Senterpartiets merknader i Innst. 330 S for 2015–2016.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til stemmeforklaring, og vi går til votering.

Det votes over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen følge opp forvaltningsprinsippene vedtatt i Innst. 330 S (2015–2016) der det kun er Stortinget som har myndighet til å fatte vedtak om endringer i den nasjonalt fastsatte ulvesonen.»

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

Ola Elvestuen (V) (fra salen): Venstre skal også stemme for. Regjeringspartiene har varslet støtte til forslaget.

Presidenten: Da korrigerer jeg det.

Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble bifalt med 62 mot 26 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.10)

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

«Stortinget ber regjeringen omgående og senest innen 15. desember 2020, følge opp en tydelig soneforvaltning av ulv ved ikke å tillate at områder utenfor ulvesonen unntas fra lisensfelling så lenge Stortingets vedtatte bestandsmål for ulv er oppnådd.»

Senterpartiet har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet – med den foretatte rettelse – ble med 52 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.36)

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

«Stortinget ber regjeringen stoppe enhver utvidelse av ulvesonen, herunder midlertidig utvidelse. Med midlertidig utvidelse forstås vernesoner/bufferpersoner som verner et avgrenset område i beiteprioritert område utenfor ulvesonen der det vanligvis

kan utøves lisensfelling. Eksisterende utvidelse av sonen oppheves fra og med 15. desember 2020.»

Arbeiderpartiet har varslet subsidiær støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet ble bifalt med 51 mot 37 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.59)

Presidenten: Presidenten vil foreslå at representantforslaget fra stortingsrepresentantene Emilie Enger Mehl, Sandra Borch, Willfred Nordlund og Heidi Greni om å stoppe utvidelse av ulvesona for å verne den såkalte Elgå-ulven – vedlegges protokollen.

– Det anses vedtatt.

Stortinget går da til votering over sakene nr. 1–8 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 7. desember 2020

Stortingets vedtak til lov om finansavtaler (finansavtaleloven)

(Lovvedtak 24 (2020–2021), jf. Innst. 104 L (2020–2021) og Prop. 92 LS (2019–2020))

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

Votering i sak nr. 2, debattert 7. desember 2020

Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nobelkomiteen (Innst. 100 S (2020–2021))

Presidenten: Under debatten har Bjørnar Moxnes satt frem ett forslag på vegne av Rødt. Forslaget lyder:

«Medlemmene i Nobelkomiteen skal velges på bakgrunn av faglige kvalifikasjoner og personlig egnet. Kandidatene må vurderes med utgangspunkt i kunnskap om, og tilslutning til, fredsarbeid og nedrusting, slik det ble definert av Alfred Nobel.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Rødt ble med 86 mot 2 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.04)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Som medlemmer av Nobelkomiteen for tidsrommet 1. januar 2021–31. desember 2026 velges:

1. Jørgen Watne Frydnes, Bærum
2. Kristin Clemet, Oslo
3. Anne Enger, Moss

Som varamedlemmer for tidsrommet 1. januar 2021–31. desember 2023 velges:

1. Geir Flikke, Nesodden
2. Inger Skjelsbæk, Oslo
3. Laila Dāvøy, Øygarden

Presidenten: Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 85 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.45)

Votering i sak nr. 3, debattert 7. desember 2020

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Siv Jensen, Terje Breivik og Hans Fredrik Grøvan om å heve botidskravet for permanent oppholdstillatelse i Norge (Dokument 8:71 L (2020–2021))

Presidenten: Under debatten har Masud Gharahkhani satt frem sju forslag på vegne av Arbeiderpartiet.

Marit Arnstad har bedt om ordet til en stemmeforklaring.

Marit Arnstad (Sp) [15:14:29]: I denne saken vil jeg anbefale Senterpartiets gruppe å stemme for forslagene nr. 1–4, fra Arbeiderpartiet. Det gjelder en rekke spørsmål som Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med. Det gjelder også forslag nr. 5, fra Arbeiderpartiet, som er i tråd med de budsjettprioriteringene som Senterpartiet har.

Når det gjelder lovforslaget i sak nr. 3, anser Senterpartiet det som vanskelig å stemme for den typen lovendring, særlig fordi dette er en lovendring som Stortinget er invitert til å gjennomføre uten en forutgående komitébehandling, uten den grundige overveielse som en slik sak bør ha. Senterpartiets medlemmer oppfordres herved til å stemme mot sjølve lovforslaget i representantforslag 71 L.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til stemmeforklaring.

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

«Stortinget ber regjeringen fremlegge en plan for fastsetting av det totale antall flyktninger Norge skal integrere over tid. Planen skal være basert på prinsippet om at antall asylankomster, kvoteflyktninger og familiegjenforening med flyktninger skal ses i sammenheng, og familiegjenforening med kvoteflyktninger skal være avklart før de kommer til Norge. Antallet skal settes på bakgrunn av forhandlinger mellom kommunene og staten, der Stortinget fastsetter det totale antallet. Anbefalingene fra FNs høykommissær for flyktninger skal vektlegges gjennom hele prosessen.»

V o t e r i n g:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 62 mot 26 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.44)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 7, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for gjennomføring av intensivkurs i demokrati, likestilling og norsk arbeidsliv samt igangsette en forsøksordning med norskopplæring for kvoteflyktninger før de ankommer Norge.»

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

V o t e r i n g:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 55 mot 33 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.11)

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

«Stortinget ber regjeringen opprette en egen solidaritetspott for flyktninger over utviklingsbudsjettet som skal bidra til beskyttelse og verdige humanitære forhold for mennesker på flukt, og samtidig gi fattige vertsland i nærområdene bedre muligheter til å ivareta flyktningenes langsiktige behov.»

Senterpartiet har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 52 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.30)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 1–4, fra Arbeiderpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag til lovendringer som innenfor rammen av internasjonale forpliktelser gir et klarere skille mellom konvensjonstatus (asyl) og subsidiær beskyttelse, gjennom å begrense retten til familiegjenforening samt utvide bruken av midlertidige tillatelser ved subsidiær beskyttelse.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for hvordan Norge kan bidra til mer effektiv bekjempelse av irregulær migrasjon, herunder sørge for at dagens hjemmel for å henvise asylsøkere til trygge tredjeland utenfor EU brukes aktivt. Dette forutsetter samarbeidsavtaler med tredjeland som sikrer at asylsøkernes behov for beskyttelse blir godt ivaretatt.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille de samme krav til klarlegging av identitet for permanent oppholdstillatelse og familieetablering som for statsborgerskap.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til endringer i forskrift som sikrer selvforsørgelse gjennom en skjerpning av underholdkravet samt vurdere mulig skjerping av bestemmelsen om tilknytningskravet i familieetableringssaker.»

Fremskrittspartiet og Senterpartiet har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet ble bifalt med 50 mot 38 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.52)

Representantforslaget lyder:

«V e d t a k t i l l o v

om endringer i utlendingsloven og statsborgersloven

I

I lov 15. mai 2008 nr. 35 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her (utlendingsloven) gjøres følgende endringer:

§ 34 annet ledd skal lyde:

En utlending som omfattes av massefluksituasjonen som nevnt i første ledd, og som kommer til riket eller er her når denne paragrafen får anvendelse, kan etter søknad få en midlertidig oppholdstillatelse på grunnlag av en gruppevurdering (kollektiv beskyttelse). Tillatelsen danner ikke grunnlag for permanent oppholdstillatelse. Tillatelsen gjelder for ett år og kan fornyes eller for-

lenges i inntil tre år fra det tidspunktet utlendingen første gang fikk oppholdstillatelse. Deretter kan det gis en midlertidig tillatelse som kan danne grunnlag for permanent oppholdstillatelse. Etter *fem* år med slik tillatelse skal det gis permanent oppholdstillatelse såfremt vilkårene for å inneha tillatelsen fortsatt er til stede og vilkårene for øvrig er oppfylt, jf. § 62.

§ 60 første ledd første punktum skal lyde:

Førstegangs oppholdstillatelse gis som midlertidig oppholdstillatelse for inntil *fem* år.

§ 62 nytt annet ledd skal lyde:

En utlending med midlertidig oppholdstillatelse i medhold av § 28 eller § 38 har likevel først rett til permanent oppholdstillatelse etter søknad dersom utlendingen de siste fem årene har oppholdt seg i riket med midlertidig oppholdstillatelse som danner grunnlag for permanent oppholdstillatelse. Tilsvarende gjelder utlending som får oppholdstillatelse som familiemedlem til utlending som nevnt i første punktum, jf. kapittel 6. Det er et vilkår at utlendingen de siste fem årene ikke har oppholdt seg utenfor riket mer enn ti måneder til sammen. Vilråene i første ledd bokstav b til f gjelder tilsvarende.

§ 62 nåværende annet til syvende ledd blir tredje til åttende ledd.

II

I lov 10. juni 2005 nr. 51 om norsk statsborgerskap (statsborgerloven) gjøres følgende endringer:

§ 12 første ledd skal lyde:

For søker som er gift med en norsk statsborger og har felles bopel med ektefellen, gjelder ikke vilrået i § 7 første ledd bokstav e. Søkeren må likevel til sammen ha minst *fem* års opphold i riket i løpet av de siste ti årene med oppholdstillatelser av minst ett års varighet. Opphold i en eller flere søknadsperioder medregnes i *femårssperioden*. Oppholdstiden i riket og tiden som gift med en norsk statsborger med felles bopel, må dessuten til sammen utgjøre minst syv år. Oppholdstid og tid som gift med norsk statsborger kan opptjenes samtidig.

III

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
2. Endringene gjelder fra 1. desember 2020. Endringene gjelder likevel ikke for utlending som per 1. desember 2020 oppfylte botidskravet på tre år for rett til permanent oppholdstillatelse (uavhengig av om det er fremsatt søknad eller ikke), forutsatt at vedkommende fremsetter søknad om permanent oppholdstillatelse innen 1. februar 2021.»

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

V o t e r i n g :

Representantforslag 71 L for 2020–2021 fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Siv Jensen, Terje Breivik og Hans Fredrik Grøvan ble bifalt med 45 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.01)

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

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 45 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.26)

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

V o t e r i n g i s a k n r . 4 , d e b a t t e r t 7 . d e s e m b e r 2 0 2 0

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen) (Innst. 140 L (2020–2021), jf. Prop. 17 L (2020–2021))

Presidenten: Under debatten har Øystein Langholm Hansen satt frem ett forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre kravet om installert taksameter i drosjer.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 45 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.19.08)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

I o v

om endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 9 nytt femte ledd skal lyde:

(5) Departementet kan peike ut eit handhevingsorgan som skal føre tilsyn med at reglane for kontrollutrustningar mv. vert følgde.

§ 31 første ledd bokstav b og ny bokstav c skal lyde:

b) avvikling av løyveeksamen, førareksamen og utferding av kompetansebevis

c) gjennomføring av tilsyn av kontrollutrustningar mv.

II

I lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning skal § 7-5 syvende ledd lyde:

(7) Formidler av drosjetjenester og driftsansvarlig for kontrollutrustning skal gi opplysninger fra skiftappen for løyvehavere som er tilknyttet virksomheten eller kontrollutrustningen.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet subsidiær støtte.

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 87 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.20.08)

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

Presidenten antar at Miljøpartiet De Grønne og Rødt også her vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 86 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.20.30)

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

Votering i sak nr. 5, debattert 7. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy) (Innst. 131 L (2020–2021), jf. Prop. 22 L (2020–2021))

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 3, fra Bengt Fasteraune på vegne av Senterpartiet

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

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

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 75 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.21.07)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 1 og 2, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en hjemmel som gjør at bestemmelser i lov om allmenngjøring, som informasjons- og påseplikt for oppdragsgivere, blir inntatt i vegtrafikkloven, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at utestående gebyrer og annet mislighold, herunder blant annet brudd på allmenngjøringsbestemmelser, inntas som en del av systemet for risikoklassifisering i transportbransjen, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g:

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 45 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.21.27)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

A.

L o v

om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 36 nr. 3 første punktum skal lyde:

3. Når bruken av en motorvogn, eller tilhenger til motorvogn, blir forbudt etter nr. 1, 2 eller 5, kan politiet, Statens vegvesen og *Tolletaten* inndra kjennemerker og vognkort dersom kjøretøyet er registrert.

§ 36 nr. 6 skal lyde:

6. I tilfelle som nevnt i nr. 3 og 4 kan politiet ta kjøretøyet i forvaring når det finner det nødvendig. Blir det ikke hentet innen tre måneder etter utløpet av forbudstiden, kan det selges *etter reglene i § 37 femte til åttende ledd*.

§ 36 a andre ledd skal lyde:

Ved overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller Statens vegvesen ta kjøretøyet i forvaring for *den ansvarliges* regning og risiko eller forby bruken av det inntil *gebyret og eventuelle omkostninger knyttet til tilbakeholdet er betalt eller det er stilt slik sikkerhet for kravet som nevnt i tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4*. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. *Ilagt gebyr kan påklages til tingretten etter reglene i § 31 a fjerde ledd*.

§ 36 a tredje ledd første punktum oppheves. Nåværende andre og tredje punktum blir første og andre punktum.

§ 36 b skal lyde:

§ 36 b *Tilbakeholdsrett i motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn*

Politiet, Statens vegvesen og Tolletaten kan holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn, dersom eieren er ilagt eller antas å ville bli ilagt bot eller overtredelsesgebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her. Likestilt med eier er den som har disposisjonsrett over motorvognen eller kjøretøyet som trekkes av motorvognen.

Tilbakehold kan bare besluttes når det er nødvendig for å sikre betaling av bot, overtredelsesgebyr og eventuel-

le omkostninger knyttet til gjennomføringen av tilbakeholdet og når slikt tilbakehold er forholdsmessig. Ved vurderingen skal det tas hensyn til botens eller overtredelsesgebyrets størrelse og forholdene for øvrig. Tilbakeholdet skal opphøre når betalingen er gjennomført eller det er stilt slik sikkerhet for kravet som nevnt i tvangsfyllbyrdesloven § 3-4.

Der tilbakeholdet skal sikre betaling av en bot, kan kjøretøyet holdes tilbake frem til påtalemyndigheten har besluttet om det skal ilegges bot. Påtalemyndigheten avgjør da om tilbakeholdet skal fortsette.

Tilbakeholdet kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.

Tilbakeholdte kjøretøy kan selges etter reglene i § 37 femte til åttende ledd dersom beløpet ikke er betalt innen tre måneder etter rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt overtredelsesgebyr. Bestemmelsene i § 38 får tilsvarende anvendelse på omkostningene knyttet til tilbakeholdet.

II

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 40 paragrafoverskriften skal lyde:

§ 40 *Forbud mot å bruke kjøretøy, inndraging av kjennermerke og forvaring*

§ 40 tredje og fjerde ledd skal lyde:

- (3) *Eit forbod etter første ledd kan sikrast ved å inndra kjennemerke og vognkort eller ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.*
- (4) *Eit kjøretøy som det er forbode å bruke, kan kontrollmakta, når ho meiner det trengst, ta i forvaring. Vert kjøretøyet ikkje henta innan tre månader etter at forbodstida har gått ut, kan kjøretøyet verte selt etter reglane i vegtrafikkloven § 37 femte til åttande ledd.*

Ny § 41 a skal lyde:

§ 41 a *Tilbakehaldsrett i motorvogn og kjøretøy som vert trekt av motorvogn*

(1) *Den som har fullmakt til å føre kontroll etter denne lova, kan halde tilbake motorvogn og kjøretøy som vert trekt av motorvogn, dersom eigaren har fått eller truleg vil få bot eller lovbrotsgebyr for brot på føresegner gjevne i eller i medhald av denne lova. Likestilt med eigaren er den som har disposisjonsrett over motorvogna eller kjøretøyet som vert trekt av motorvogna.*

(2) *Det kan berre tas avgjerd om tilbakehald når det er naudsynt for å sikre betaling av bot, lovbrotsgebyr og eventuelle kostadar knytte til gjennomføringa av tilbakehaldet og når slikt tilbakehald er forholdsmessig. Ved vurderinga skal det takast omsyn til storleiken på bota eller lovbrotsgebyret, typen brot og tilhøva elles.*

(3) *Tilbakehaldet skal ta slutt når betalinga er gjennomført eller kravet er sikra etter reglane i tvangsfyllbyrdesloven § 3-4.*

(4) *Dersom tilbakehaldet skal sikre betaling av ei bot, kan kjøretøyet haldast tilbake til påtalemakta har tatt avgjerd om det skal gis bot. Påtalemakta avgjer om det er grunn til å halde fram tilbakehaldet.*

(5) *Tilbakehaldet kan, om det er naudsynt, sikrast ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.*

(6) *Kjøretøy som er haldne tilbake, kan seljast etter reglane i vegtrafikkloven § 37 femte til åttande ledd dersom beløpet ikkje er betalt innan tre månader etter rettskraftig avgjerd eller endeleg fastsett gebyr. Føresegnene i vegtrafikkloven § 38 gjeld tilsvarende for kostnadane knytte til gebyr.*

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Videre var innstilt:

B.

I

Stortinget ber regjeringen forberede og fremme forslag om begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge, i tråd med vedtak fra behandlingen av EUs mobilitetspakke.

II

Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til en lovhjemmel som gjør det mulig for norske myndigheter å tilbakeholde kjøretøyer som skylder bompenger, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

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

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 57 mot 31 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.22.08)

Votering i sak nr. 6, debattert 7. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19 (Innst. 121 L (2020–2021), jf. Prop. 29 L (2020–2021))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19

I

I midlertidig lov 26. mai 2020 nr. 55 om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19 fastsettes følgende endringer:

§ 5 første og andre ledd skal lyde:

Behandlingsansvarlige etter § 6 kan behandle personopplysninger i forbindelse med billettering, etterfølgende oppgjør og fakturering i samsvar med denne loven.

Det kan behandles opplysninger om kjøretøyets kjennemerke, brikkenummer, bilde av kjøretøy, registrert eier i Motorvognregisteret, reist strekning, reisetidspunkt og takstgruppen kjøretøyet tilhører.

Nåværende andre og tredje ledd blir nytt tredje og fjerde ledd.

§ 6 skal lyde:

§ 6 Behandlingsansvarlig mv.

Statens vegvesen og fylkeskommunene kan behandle personopplysninger for formålene angitt i § 5 når dette er nødvendig for å utføre deres oppgaver på ferjeområdet.

Selskap eller andre juridiske personer som har løyve til å drive transport med fartøy og billettering av passasjerer etter yrkestransportlova, kan behandle personopplysninger for formålene angitt i § 5, når dette er nødvendig for å utføre deres oppgaver på disse områdene.

Selskap eller andre juridiske personer som etter avtale med behandlingsansvarlig i første og andre ledd utfører tjenester innen ferjeområdet, kan behandle personopplysninger som angitt i § 5, når dette er nødvendig for å gjennomføre billettering på ferjene.

§ 8 andre punktum skal lyde:

Loven oppheves 1. januar 2022.

II

Loven trer i kraft straks.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 7, debattert 7. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.) (Innst. 120 L (2020–2021), jf. Prop. 30 L (2020–2021))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.)

I

I lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann gjøres følgende endringer:

§ 4 Overskriften skal lyde:

§ 4 *Delegering av kommunens myndighet og klageinstans*

§ 14 andre ledd tredje punktum skal lyde:

Det samme gjelder tiltak som skal settes i verk innenfor kommunens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller *ferdselen* i hovedled eller biled.

§ 17 tredje, nytt fjerde og femte ledd skal lyde:

Tiltak som nevnt i andre ledd kan pålegges av kommunen i kommunens sjøområde og av departementet i farvannet for øvrig.

Som ansvarlig regnes den som har brukt eller etterlatt gjenstanden i strid med første ledd, den som var reder eller eier av gjenstanden da den ble brukt eller etterlatt i strid med første ledd, og den som er reder eller eier når det blir gitt pålegg etter tredje ledd.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om fjerning av vrak.

§ 32 Overskriften skal lyde:

§ 32 Forvaltning av kapital i kommunalt eide havner

§ 34 andre punktum skal lyde:

Det kan gis bestemmelser om differensiering av slike avgifter.

§ 35 andre ledd bokstav d skal lyde:

d) differensiering av avgiften

§ 36 første ledd andre punktum skal lyde:

I forskriften kan det fastsettes bestemmelser om differensiering av avgiften.

§ 36 fjerde ledd skal lyde:

Kommunen kan gi forskrift om at eiere eller operatører av havner eller havneterminaler som er organisert som eget rettssubjekt, skal kreve inn farvannsavgift på vegne av kommunen mot dekning av kostnadene ved innkrevingen.

§ 37 andre ledd skal lyde:

Departementet kan føre tilsyn med at kommunens plikter etter § 6, § 32 andre til fjerde ledd og § 36 andre ledd blir overholdt. Tilsynet skal utføres i samsvar med kommuneloven kapittel 30.

§ 39 nytt tredje ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om etablering, drift og bruk av informasjons- eller kommunikasjonssystemer for gjennomføring av opplysnings- og meldeplikt. Forskriften kan blant annet inneholde bestemmelser om godkjenning, digitale format og digital signatur.

§ 46 første ledd bokstav a skal lyde:

a) det viser seg at sikkerheten eller ferdelsen blir vesentlig dårligere enn det som var ventet da tillatsen ble gitt

§ 48 første ledd bokstav a skal lyde:

a) det viser seg at sikkerheten eller ferdelsen blir vesentlig dårligere enn det som var ventet da tillatsen ble gitt

§ 51 skal lyde:

§ 51 Straff

Med bot straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer enkeltvedtak eller forskrift gitt i medhold av § 7 og § 8 første ledd. Bøteleggelsen kan skje ved forenklet forelegg etter faste bøtesatser. Kongen kan gi forskrift om bruk av forenklet forelegg, fastsettelse av bøtesatser og

subsidær fengselsstraff. Påtalemyndigheten kan oppheve vedtatte forenklete forelegg til gunst for siktede.

Med bot eller fengsel inntil to år straffes den som overtrer bestemmelser som nevnt i § 50 første ledd på en slik måte at det inntreffer eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier. Overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av forskrift straffes likevel bare når det i forskriften er fastsatt at overtredelse av den aktuelle bestemmelsen er straffbar.

Grovt uaktsomt overtredelse av andre ledd straffes med bot eller fengsel inntil ett år.

II

I lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall skal § 5 andre ledd lyde:

For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold av produktkontrolloven, vegtrafikkloven, skipssikkerhetsloven, havne- og farvannsloven, luftfartsloven og jernbaneloven i stedet for bestemmelsene i denne loven.

III

Loven gjelder fra 1. januar 2021.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 8, debattert 7. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet (Innst. 132 S (2020–2021), jf. Prop. 23 S (2020–2021))

Presidenten: Under debatten har Tor André Johnsen satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet innenfor en kostnadsramme på 2 180 mill. 2020-kroner. Samferdselsdepartementet gis

fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen for faktisk prisstigning. Stortinget legger til grunn statlig fullfinansiering.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 73 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.23.33)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet innenfor en kostnadsramme på 2 180 mill. 2020-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen for faktisk prisstigning.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet. Vilklarene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 86 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.24.09)

Sak nr. 14 [15:24:18]

Referat

1. (170) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i arbeids- og velferdsforvaltningsloven, sosialtjenesteloven, lov om Statens pensjonskasse og enkelte andre lover (behandling av personopplysninger)
 2. lov om endringer i helseregisterloven m.m. (tilgjengeliggjøring av helsedata)
 3. lov om endringer i helsepersonelloven mv. (enklere tilgang til helseopplysninger om tidligere pasienter)
 4. lov om endringer i straffeloven mv. (avvergingsplikt, utenomrettslig tvangsekteskap, diskrimine-

ringsvern, skyting mot politiet mv.)

5. lov om informasjonstilgang m.m. for den uavhengige kommisjonen som skal gjennomgå og evaluere myndighetenes håndtering av covid-19-pandemien i Norge (Koronakommisjonen)

6. lov om endringer i burettsslagslova mv. (rett til å sette opp ladepunkt for elbil, samanslåing av eigarsaksjonssameige)

- er sanksjonert under 4. desember 2020

Enst.: Vedlegges protokollen.

2. (171) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åshild Bruun-Gundersen, Himanshu Gulati, Erlend Wiborg, Silje Hjemdal, Tor André Johnsen og Bengt Rune Strifeldt om å likestille smittevernreglene for fastmonterte benker og stoler i kirker og andre forsamlingslokaler (Dokument 8:73 S (2020–2021))

Enst.: Behandles etter forretningsordenen § 39 annet ledd bokstav c (legges ut til gjennomsyn for representantene i minst én dag og deretter føres opp på dagsordenen).

3. (172) Endringer i finansforetaksloven mv. (verdipapirisering og kreditorhierarki) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 305/2019 av 13. desember 2019 om innlemmelse i EØS-avtalen av Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2017/2399 (Prop. 57 LS (2020–2021))

Enst.: Sendes finanskomiteen, unntatt B, som sendes finanskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.

4. (173) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring (Meld. St. 10 (2020–2021))
5. (174) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Torgeir Knag Fylkesnes, Kari Elisabeth Kaski og Karin Andersen om å redde sunne bedrifter fra konkurs i påvente av kompensasjonsordning (Dokument 8:74 LS (2020–2021))

Enst.: Nr. 4 og 5 sendes næringskomiteen.

Man fortsatte behandlingen av

Sak nr. 12 [15:25:00]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om evakuering av flyktninger fra Hellas, med bakgrunn i den kritiske Moria-situasjonen, i det omfang norske kommuner har kapasitet til og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Kristoffer Robin Haug og Lars Haltbrekken om å lage en plan for hvor mange flere asylsøkere Norge skal evakuere fra Hellas i 2021 og at økningen i antall evakuerte

asylsøkere innen Europa ikke skal føre til at Norge tar imot færre kvoteflyktninger via FN (Innst. 115 S (2020–2021), jf. Dokument 8:5 S (2020–2021) og Dokument 8:35 S (2020–2021))

Ove Trellevik (H) [15:25:26]: Det er lett å verta kjenslemessig engasjert og prega av bileta og historiene me både ser og høyrer frå leirane i Hellas – og andre delar av verda, for den del. Frå både media og enkelte organisasjonar og enkeltmenneske kan ein få inntrykk av at regjeringa ikkje gjer nok for at me skal kunna ta imot dei 50 migrantane som me har vedteke at me skal ta imot frå Hellas. Det vert framstilt som at det nærmast er berre å reisa ned og henta dei. Slik er det naturlegvis ikkje.

Likevel: Dei siste åra har Noreg teke imot fleire tusen overføringsflyktningar. Det er ingen land i Europa som har teke imot like mange som Noreg dersom me samanliknar med folketalet, og det er berre fire land som har teke imot fleire i absolutte tal.

For Høgre er det viktig at me prioriterer dei med vernebehov. Noreg har avlasta Hellas og EU mange gonger. Tida er overmoden for at EU og Hellas set seg i førarsetet og får på plass eit asylbehandlingssystem som står seg over tid. Dei prosessane som no føregår i EU for revidering av det felles asylregelverket «Common European Asylum System», er i så måte oppløftande. Arbeidet som no føregår, er på mange måtar ei erkjenning av at mellombelse løysingar ikkje hjelper. Dei utfordringane me har sett i Hellas, Malta og Kypros som følgjer med migrantstraumane, kan ikkje løysast av desse landa åleine.

I den debatten som me i dag har, om me skal prioritera å avhjelpa Hellas ytterlegare, er det viktig å hugsa på at Noreg deltok frivillig i EUs relokaliseringsprogram i 2015/2016, der me relokaliserte 1 509 asylsøkjalar frå Italia og Hellas til Noreg. Ifølgje Europakommisjonen var det berre EU-landa Irland og Malta som relokaliserte like mange asylsøkjalar som dei var forplikta til under den mellombelse relokaliseringsordninga i 2015/2016. EØS-landa Noreg, Sveits og Liechtenstein deltok frivillig. Noreg tilbød frivillig 1 500 relokaliseringsplassar, og me relokaliserte til saman 1 509 asylsøkjalar. Noreg bidrog også i ei ad hoc-relokalisering frå Malta sommaren 2018. Noreg har sidan 2017 også teke imot 970 personar der asylsknadene skulle vore behandla i Hellas, men har vorte behandla her i Noreg. Me har i denne perioden også teke imot 24 einslege mindreårige asylsøkjalar frå Hellas. Så Noreg har definitivt bidrege fleire gonger med solid innsats.

I tillegg skal me i finansieringsperioden 2012–2024 gjennom EØS-midlane stilla til rådighet om lag 650 mill. kr for å bidra til effektiv asylhandtering, rett-

stryggleik og meir verdige mottaksforhold for asylsøkjalar i Hellas. Hovuddelen av denne innsatsen er retta mot sårbare migrantar. Dei siste åra har regjeringa gjennom EUs støttetenester bidrege med både materiell og ressursar til greske mottak i tillegg til det medisinske teamet som vart sendt til øyane i Hellas frå Noreg for å hjelpa etter brannen i mottaksleiren Moria på Lésvos. Relokaliseringa av asylsøkjalar som me bidreg med frå Hellas, supplerer annan norsk bistand til Hellas. Noregs innsats i Hellas og for migrantane der må sjåast i ein samla samanheng.

Det finst dessverre inga eingongsløysing på eit kontinuerleg migrasjonspress. Det me treng, er felles europeiske løysingar som ikkje sender signal om at dei som kjem utan å ha eit grunnlag for opphald og vern, kan rekna med å få verta verande. Noreg treng løysingar som også inneber at dei som får avslag på opphald, returnerer til heimlandet sitt eller til trygge transittland. Skal flyktningkonvensjonen og asylinstituttet fungera i framtida, avheng det av at asylsystemet fungerer slik at det gjev vern til menneske som treng det, og ikkje vert utnytta til andre føremål. Me må prioritera hjelp til menneske som har eit reelt behov for vern. I mellomtida må me avhjelpa Hellas med det humanitære problemet og utfordringane dei har.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [15:30:11]: Det har vært hjerteskjærende scener å se i Middelhavet og i flyktningleirene, spesielt i Hellas, og det er stor forståelse for at folk lar seg engasjere og ønsker å hjelpe. Men det er også i slike vanskelige saker at man må se en helhet og vurdere nøye hva tiltakene vil føre til. Det er ikke alltid slik at det som er mest nærliggende å tro, er det som vil hjelpe best. Det som skjer i Europa, og som har skjedd gjennom flere år nå, tyder på en asylordning som har spilt fallitt. Asylordningen favoriserer dem som kan betale, og ikke dem som trenger mest beskyttelse. Den styres av kriminelle bander, den lokker mennesker ut på en livsfarlig reise, og den setter også ordningene og samfunnene i Europa under utilbørlig press.

Og det er slik at Norge har bidratt sterkt på veldig mange måter. Mye av det vi har gjort, hjelper. En del av det vi har gjort, har ikke hjulpet. I 2016–2017 bestemte Norge seg for å relokalisere rundt 1 500 asylsøkere fra Italia og Hellas. Den gangen var det rundt 3 000 asylsøkere i Moria-leiren. Etter hentinga doblet nærmest ankomstallene seg. De økte med 70 pst. det første året, og i 2020, før brannen, hadde antallet asylsøkere i Moria-leiren steget fra rundt 3 000 til rundt 13 000. Det er ingenting som tyder på at å hente asylsøkere fra overfylte leirer i Europa, hjelper. Snarere tvert imot: Det fører til at flere legger ut på en livsfarlig reise, flere vil ende opp i lidelse og nød, og flere vil dø på veien. Det er de

harde, brutale fakta, og jeg synes det er merkelig at vi har en nasjonalforsamling som ikke evner å se disse åpenbare forholdene.

Det er nå slik at regjeringen har bestemt seg for å hente 50 asylsøkere fra Moria-leiren, og disse skal tas fra kvoten på 3 000 kvoteflyktninger. Totalantallet kommer ikke til å bli høyere. Det eneste man gjør, er å sende ut et signal om at man nå velger å prioritere bort noen av dem som trenger det aller mest, altså kvoteflyktninger, til fordel for asylsøkere med et mer tvilsomt beskyttelsesbehov. Det er ikke noe godt signal å gi til verdens trengende. Det signaliserer kun én ting, og det er at hvis du er i en leir som har tv-kameraer i nærheten, da får du Norges oppmerksomhet. Er du i en av de andre leirene, som ikke har tv-kameraer og journalister i nærheten, da får du ingen oppmerksomhet og heller ingen hjelp.

En annen effekt man får av en slik prioritering, er at selv om ikke antallet som kommer til Norge, blir høyere, så vil det signalet føre til at flere vil lokkes ut på en farlig reise. Det er nettopp det som er den store nedsiden ved at politikere i Norge ikke klarer å prioritere. Jeg synes også det er rart at en rekke ordførere fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet har kappes om hvem som kan ta imot flest asylsøkere fra Moria-leiren, mens de samme ordførerne står og sier nei til å bosette personer med spesielle behov som i opptil sju år har ventet i Norge på å bli bosatt. Det vitner om at det ikke først og fremst er et ønske om å hjelpe, men det er først og fremst et ønske om å framstille seg selv som en god person, men å si nei når forespørselen kommer.

Det finnes løsninger på dette problemet. Australia var i samme situasjon i 2013 som Europa er i nå. De sa nei til å behandle alle asylsøknader fra båtmigranter, og på nærmest ett døgn klarte de å få dødstillene ned til null. Og når vi ser at det fungerte så godt – og det viktigste bør være å spare menneskeliv – da burde også Europa og Norge fulgt etter, for å spare menneskeliv.

Karin Andersen (SV) [15:35:26]: (komiteens leder): Hvis man skal spare menneskeliv, er man nødt til å beskytte flyktninger. For krig og forfølgelse finnes, og det kommer ikke til å slutte sjøl om vi snur ryggen til og stenger grensene.

Hellas ber om hjelp, FN ber Norge stille opp, men noen i Norge synes de vet bedre enn dem som er til stede fra Flyktninghjelpen, fra Dråpen i Havet, fra Redd Barna, fra Leger Uten Grenser – alle dem som er til stede på bakken og sier at her er det krise. Den norske regjeringen gjorde alt de kunne for ikke å gjøre noen ting, mens den katastrofale situasjonen bl.a. i Moria oppsto. Alle viste det. Så ble det etter hvert gjort et vedtak om at Norge skulle ta imot hvis flere andre gjorde det.

Torsdag denne uka lettet det første av åtte fly som etter planen skal hente sårbare asylsøkere ut av Hellas i desember. Det flyet går til Tyskland. Det neste flyet går også til Tyskland. Det går ikke et eneste ett til Norge, fordi Norge somlet. Regjeringen og flertallet viste uvilje til å gjøre noe, og man fastsatte så strenge kriterier at Norges anmodning ikke ble prioritert i systemet, fordi man rett og slett må velge de landene som er mer åpne.

Det er ni europeiske land som nå har tatt imot 1 643 flyktninger. Situasjonen på bakken i Hellas er forferdelig, og i den nye leiren som nå bygges på Lésvos, setter man opp høye piggtådgjerder i stedet for å gi dem som bor der, tilgang på vann, tilgang på do, tilgang på varme når vinteren kommer. Jeg var der i fjor, og det var iskaldt, jeg bare lover dere.

Jeg er glad for at folk engasjerer seg. De fortjener takk, alle sammen. Regjeringens håndtering har vært forferdelig dårlig. Derfor fremmer SV, sammen med Miljøpartiet De Grønne, forslag om at vi må ta imot flere. Nå ser det ut til at vi ikke kommer til å ta imot en eneste en i år, og regjeringen peker hele tida på og skylder på andre. Men det er altså deres egen somling som har gjort at det er blitt sånn, sammen med de kriteriene som er fastsatt.

Jeg hører flere snakke om at vi bare må ta imot disse barnefamiliene som er syriske og som må være samlet, og at det bare er dem som har beskyttelsesbehov. Nei, det er ikke det – det er mange andre som bor i disse leirene, som har beskyttelsesbehov. Også flere av de enslige mindreårige har det. I fjor fikk 57 av 60 mindreårige asylsøkere fra Afghanistan opphold i Norge. 73 pst. av søkerne fra Afghanistan fikk det. Det har som kjent ikke akkurat blitt fred der.

Flere nevner også denne relokaliseringen som Norge var med på, og at Norge liksom var de aller beste den gangen også. Ja, ifølge faktisk.no sier EU-kommisjonen at relokaliseringsprogrammet var en suksess. 96 pst. av asylsøkerne som oppfylte vilkåret den gangen, ble flyttet til et annet land. Så det funker. Men regjeringen sier nei, dette vil de ikke være med på, fordi de andre ikke gjør nok. Vel, nå er det de andre som gjør noe, og Norge gjør ingenting.

Regjeringen har også forsøkt å returnere nesten 1 000 asylsøkere til Hellas, midt i den situasjonen vi er i nå. De har selvfølgelig ikke tatt imot – bare noen få av dem, så vidt jeg vet. Men dette burde Norge selvfølgelig ikke gjøre i den situasjonen som også representanten Trellevik beskriver – de er ved grensa, og de får hele trøkken. Da skal vel ikke Norge drive og returnere asylsøkere dit nå? Da må vi jo kunne behandle de søknadene her. Og har de ikke krav på asyl, nei vel, så skal de returneres.

Det er også hele tida denne diskusjonen om at dette skal tas av kvoteflyktningene. SV mener at vi skal følge

FN når det gjelder kvoteflyktningssystemet, for det er det alle sier at vi skal støtte oss på, men da må vi jo høre på FN. Når FN ber oss om å ta imot 5 000, tar Norge imot 5 000 og tuller ikke med det. Da skal man ikke trekke fra disse på den kvoteflyktningordningen, og derfor kan ikke vi stemme for det forslaget som Senterpartiet fremmer i dag, der de mener at dette skal gå av kvoteflyktningordningen. Men vi kan stemme subsidiært for Arbeiderpartiets forslag.

Jeg tar opp forslagene fra SV.

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

Jon Gunnes (V) [15:40:57]: Det er uheldig om debatter som dette utvikler seg til å bli en kamp om hvem som vil mest for verdens flyktninger. Derfor er jeg oppatt av å understreke at jeg tror vi alle i denne sal vil det beste for mennesker som tvinges på flukt. Vi blir alle rystet av bilder fra ulike flyktningleirer rundt om i verden, også bilder fra Moria-leiren, ikke minst da den ble rammet av brann i september. Vi ønsker å hjelpe på best mulig måte.

Derfor er det viktig å ha med seg at Norge har bidratt med 650 mill. kr til asykhåndtering, rettssikkerhet og verdige mottaksforhold i Hellas. Dette er penger som bidrar til en bedre situasjon for flyktningene. Norge har også bidratt med personell og kompetanse til asylsaksbehandling og grensekontroll. I etterkant av brannen i Moria sendte vi medisinsk personell for å bistå greske myndigheter.

Vi har også sagt at vi skal ta imot 50 asylsøkere fra Hellas. Det har vi informert greske myndigheter om for en god stund siden, og på lørdag kunne vi lese i Vårt Land at Norge har gjort alle nødvendige forberedelser. Det er ikke Norge det står på, og vår ambassadør i Hellas har bedt myndighetene der om å skynde seg. Noen har mistenkt regjeringen for å trenere sakene og ikke følge opp forpliktelsene. Jeg hadde helst sett at man ikke tillata sine politiske motstandere uriktige motiver. Debatten om mennesker i livsnød er krevende nok som den er.

Etter at regjeringen landet på antallet 50, fikk vi debatten om antallet og om Norge kunne ta imot flere. I Venstre skal vi ikke legge skjul på at vi – som ofte ellers – utgjør det mindretallet i Stortinget som hadde sett at Norge la seg på en mer liberal og human innvandringspolitikk. I det ligger også at vi ønsker å ta imot flere flyktninger til Norge. Vi klarer likevel å glede oss over at vi sitter i en regjering som tar imot 50 asylsøkere fra Hellas.

Samtidig gleder jeg meg over at mange kommuner har sagt seg villig til å ta imot disse og mange flere asylsøkere fra Hellas om norske myndigheter hadde tillatt det. Mottaksvilligheten i norske kommuner synes stor. I dag sitter det flere som har fått oppholdstillatelse i Nor-

ge, og venter på å bli bosatt. Med den bosettingsvilligheten vi har sett den siste tiden, har jeg stor tro på at vi klarer å bosette dem som allerede har fått opphold i Norge, i tillegg til asylsøkerne vi forhåpentligvis kan ta imot fra Hellas om ikke så altfor lenge.

Torhild Bransdal (KrF) [15:44:32]: I mai feiret Kristelig Folkeparti et stort gjennomslag i regjeringen. Vi fikk på plass en løsning som betyr at Norge henter sårbare barn og familier fra leirene i Hellas. Vi fikk gjennomslag for at Norge skulle bidra til en felleseuropeisk løsning gjennom relokaliseringsinitiativet som da forelå.

Kristelig Folkeparti satte mye på spill og kjempet så hardt vi kunne natt og dag helt fram til bare noen timer før voteringen i mai. Dette gjorde vi fordi vi mente at å hjelpe var det eneste rette å gjøre i den situasjonen vi så utspille seg på de greske øyene. Det mener vi fortsatt.

Hjelp er noe vi alle kan trenge fra tid til annen, både som enkeltmenneske og som nasjon. Det har denne pandemien lært oss. Derfor er jeg glad for at kampen vi sto i for å få Norge til å være en del av relokaliseringsinitiativet, også har resultert i ytterligere hjelp til Hellas fra regjeringens side. Arbeidet og engasjementet er intensivert. Regjeringen bistår greske myndigheter i utviklingen av langsiktige løsninger på de utfordringer landet står overfor. Regjeringen er i dialog med EU om den nye migrasjonspakten og om hvordan en kan tilrettelegge for en mer bærekraftig ansvarsfordeling.

Gjennom EØS-midlene har vi med om lag 600 mill. kr bidratt til bedring av mottaksforhold, fri rettshjelp og en mer effektiv asylbehandling. Her har regjeringen ansvaret for å finne løsninger i samarbeid med andre europeiske land, som også inkluderer håndtering av eventuell anmodning om å bidra til relokalisering fra Hellas. Regjeringen har også hastesendt et norsk medisinsk team for å styrke helsetilbudet til migranterne. De har behandlet mer enn 2 000 pasienter siden midten av september.

Jeg har alltid vært glad i de sakene som skaper så stort engasjement som vi ser den såkalte Moria-saken gjør, der kommuner, enkeltmennesker og interesseorganisasjoner bidrar til demokrati i praksis. Dette er et godt trekk ved Norge, og dette er jeg opptatt av at vi ivaretar. Nettopp derfor synes jeg det er så viktig at forslagsstillerne ivaretar dette engasjementet gjennom å fremme representantforslag som forteller oss at dette fortsatt er aktuelt, og at situasjonen fortsatt er prekær.

Kristelig Folkeparti ser fortsatt med bekymring på situasjonen i mottaksleirene, i både Hellas og andre steder i verden. Smittesituasjonen i forbindelse med covid 19-pandemien har vært med på å forverre situasjonen i leirer og mottak rundt om i verden. Jeg er derfor

veldig stolt av å kunne stå her på talerstolen med et gjennomslag i en budsjettenighet med Fremskrittspartiet om fortsatt å ta imot 3 000 kvoteflyktninger. Men når vi skal hjelpe så mange, må vi hjelpe både på et stort, internasjonalt nivå med kvoteflyktninger, vi må hjelpe på et europeisk nivå med gode felleseuropeiske løsninger, og vi må hjelpe når nøden banker på døren – slik vi gjorde da Kristelig Folkeparti fikk gjennomslag for å relokalisere 50 sårbare migranter fra leirene i Hellas.

Jeg mener det er viktig at vi følger situasjonen tett og er villige til å handle og tilpasse oss når det er nødvendig. Denne regjeringen har valgt å realitetsbehandle om lag 900 av 1 028 asylsøknader siden 2017, da Dublininstruksen trådte i kraft. Dette betyr at vi er villige til tilpasning. Og vi er villige til å handle ut fra den situasjonen som utspiller seg.

Misforstå meg rett: Jeg har høye forventninger til denne regjeringen på dette feltet, og vi i Kristelig Folkeparti, som en del av regjeringen, vil bidra til å påvirke til at Norge fortsatt vil hjelpe – både på et større, internasjonalt nivå med kvoteflyktninger, på et europeisk nivå med gode felleseuropeiske løsninger og på et nasjonalt nivå når nøden banker på døren.

På bakgrunn av dette stemmer vi derfor i dag ikke for representantforslaget om «evakuering av flyktninger fra Hellas, med bakgrunn i den kritiske Moria-situasjonen, i det omfang norske kommuner har kapasitet til», eller for representantforslaget om «å lage en plan for hvor mange flere asylsøkere Norge skal evakuere fra Hellas i 2021 og at økningen i antall evakuerte asylsøkere innen Europa ikke skal føre til at Norge tar imot færre kvoteflyktninger via FN». Vi stemmer for komiteens innstilling.

Une Bastholm (MDG) [15:49:22]: Etter at Moria-leiren brant, ble det bygget en ny provisorisk leir på Lésvos, på et forblåst sted rett ved havet. Der lever nå 7 800 mennesker – rundt 2 600 av dem er barn. De bor bak piggråd i tynne telt som er satt opp på pukkstein, med elendige sanitære forhold. Høststormene har allerede skapt oversvømmelser, og nå er vinteren her.

De fleste som bor der, har risikert livet i en farlig reise med båt for å søke hjelp, men Europa vil ikke slippe dem inn i sine land for å bruke asylretten sin. Vi kan godt ønske at disse menneskene ikke fantes, at vi kunne hjulpet dem i hjemlandet de flyktet fra, men de er i vårt Europa nå. De har de samme grunnleggende rettighetene som du og jeg.

Det er det denne saken handler om: retten til å søke asyl – ikke veldedighet, ikke godhetstyranni, ikke symboler og signaler vi sender eller ikke sender. Dette handler om menneskerettigheter og den kanskje alle mest grunnleggende retten som ble født etter den andre ver-

denskrigen, nemlig retten til å søke beskyttelse i et annet land dersom man blir forfulgt eller flykter fra krig, overgrep eller terror, og retten til en individuell behandling av sin søknad. Sivile rettigheter og solidaritet var selve fundamentet for dannelsen av et felles Europa, som Norge nyter godt av at er stabilt og fredelig.

De fleste i den nye Moria-leiren mistet alt de hadde i brannen i september: leker, klær, medisiner, pass og dokumenter og minner. Nå er de helt avhengig av frivillig helsehjelp og nødhjelp – frivillige som jevnlig blir trakkassert av politiet. Norge har bidratt med et helseteam – for øvrig mange færre enn det som til enhver tid er der av frivillige fra ideelle organisasjoner – og med penger, ja, men vi svikter når det gjelder det som Hellas trenger mest: at Europa deler på ansvaret for å gi mennesker trygghet og behandle deres asylsøknad.

Det siste nå er at mange familier som har vært på Lésvos, har reist videre til Bosnia. De prøver å komme seg via Kroatia til Italia. Men på grensen til Kroatia blir de stanset og møtt med aggressive og voldelige forsøk fra myndighetene på å holde flyktningene unna. Her sover nå barn i vinterkulden ute i skogen. Flyktninger må gjemme seg for vakter som sparker, slår og skyter mot dem, fordi Europa svikter dem i Hellas.

I denne saken er skuffelsen i befolkningen og blant norske kommuner enorm. Først bruker Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti mange måneder på å bli enige om et fullstendig uforståelig kompromiss – at Norge først skal vente til åtte-ti andre land har evakuert, før vi gjør det. Så, da Moria-leiren brant i september og barn begynte å sove rett på asfalten, sa regjeringen at de kunne ta ansvar for 50 mennesker – 50! – i en leir med mange tusen. Så, når de først har bestemt seg, setter regjeringen så mange kriterier for dem vi skal hente ut, at Hellas bare får mer jobb enn avlastning og ikke kan prioritere Norges bidrag. Derfor kommer det ingen – ikke 500, ikke 2, ikke 50.

Imens, gjennom hele dette året, står ledig kapasitet ubrukt til saksbehandling, mottak, språkopplæring og integrering i Norge. Norske kommuner er tydelige på at de har masse kapasitet. Det kommer knapt asylsøkere fordi de blir stanset i Tyrkia og i Hellas. Mens i Hellas er asylsystemet i knestående, og flyktninger tvinges til å bo på gaten. Slik har det forresten vært i Hellas i veldig mange år, i hvert fall siden jeg jobbet på et asylmottak, for 12–13 år siden.

Det kan godt hende at statsråden har helt rett i at det også er praktiske og administrative vanskeligheter på gresk side som gjør at Norge ikke tar imot noen i år, men det er nå planlagt fly for nye evakueringer til Tyskland, Nederland, Luxembourg, Portugal og Sveits – ingen til Norge. Da er det liten tvil om at kombinasjonen av det lave antallet vi skal hente ut, og mange kompliserte kri-

terier for hvilke asylsøkere vi tar imot – som at familier skal være samlet – gjør at det blir bare mer arbeid for et asylsystem i Hellas som allerede mangler kapasitet. Det var nettopp det byråkratiet vi skulle avlaste greske myndigheter med.

Mange av de sårbare familiene i Hellas er afghanere. Regjeringen krever likevel at asylsøkerne skal være syriske statsborgere, selv om Norge knapt returnerer mennesker til Afghanistan lenger, heldigvis. I fjor fikk 57 av 60 enslige mindreårige asylsøkere fra Afghanistan permanent opphold, fordi landet ikke er trygt. Derfor har vi sammen med SV i dag fremmet et løst forslag om å be regjeringen sørge for at minst 50 asylsøkere hentes fra Hellas innen året, og om nødvendig utvide de norske kriteriene til å gjelde alle enslige mindreårige asylsøkere og syke barn og deres kjernefamilier, uten andre begrensninger. Beklageligvis ble fremleggelsen av forslaget forsinket, men det er opp til Stortinget å vurdere om forslaget likevel skal opp til votering. Forslaget votes over hvis det er flertall for det. Det håper jeg jo det er, ved at Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre stemmer for det.

Bjørnar Moxnes (R) [15:54:59]: Når det gjelder behandling av mennesker som flykter, og situasjonen i og rundt Middelhavet, ser vi både en smålighet og en kynisme fra regjeringen og flere av partiene i Stortinget. Med vedtaket i vår, om at vi skal sitte på gjerdet og vente til åtte–ti andre land gjør noe, før vi selv tar ansvar, var vi ved et bunnpunkt ved det.

Så fikk vi et nytt bunnpunkt da regjeringen i september, mens Moria-leiren fortsatt brant, sa at regjeringen maks ville ta imot 50. Et av verdens rikeste land skulle ta ansvar for bare 50 av de titalls tusen menneskene som flykter fra kriger, konflikter og stater som er blitt ødelagt gjennom krigføring som Norge selv har bidratt til.

Nå ser vi at kriteriene som ble satt opp i september, har ført til at ingen av flyktningene fra Moria-leiren per dags dato har kommet til Norge – på grunn av kriteriene. Det virker som om regjeringen er fornøyd med strategien de har lagt opp, for den gjør at de kan tale med to tunger og si at på den ene siden står det ikke på den norske regjeringen å få flyktningene hit, og samtidig har de laget så strenge kriterier og krav at det i praksis blir umulig å få noen av flyktningene til landet. Dermed kan de selvfornøyd toe sine hender.

En lignende strategi har de også innført når det gjelder mottak av kvoteflyktninger – de skal være kristne, for da blir de visst lettere å integrere. Denne måten å dele inn mennesker i verdige og uverdige kategorier på basert på religion, og å lage hierarkier av mennesker, hører ikke hjemme i et demokrati. Det er ikke forenlig

med de verdiene vårt samfunn er bygd på. Det er ikke, etter vårt syn, det som er gode, norske verdier.

Vi vil advare mot den ferden regjeringen har lagt ut på, og vi vil oppfordre alle som deler Rødts bekymring, om å gjøre det de kan for å vise at vi står for noe annet og bedre enn den rådende politikken. Det har folk også gjort. Helt siden starten har folk landet rundt protestert mot denne politikken. Det har vært et svært engasjement over hele landet. Byer som Bodø, Bergen, Oslo, Moss, Stavanger, Trondheim og Tromsø har sagt at de kan ta imot minst like mange hver for seg som regjeringen vil ta imot til sammen. Mer enn 100 kommuner sier at de er klare for å ta imot minst 800 flyktninger.

Det var derfor Rødt i høst foreslo at Stortinget skulle pålegge regjeringen som et umiddelbart hastetiltak å ta imot så mange flyktninger som kommunene melder at de har kapasitet til og ønske om å ta imot. Når det forslaget stemmes ned i Stortinget i dag, er det trist å slå fast at flertallet er såpass i utakt med den norske befolkning i dette spørsmålet.

Rødt har hele veien stått for en mer solidarisk politikk. Vi har gang på gang fremmet forslag i Stortinget om en håndsrekning til Hellas for å ta imot flere som nå lider i leirene på greske øyer. I vårt alternative budsjett går vi også inn for at Norge skal ta imot 5 000 kvoteflyktninger og i tillegg – utenom kvoteordningen – ta imot 1 500 flyktninger fra leirene i Italia og Hellas, uten at det går utover bistandsbudsjettet, noe regjeringen lar det gjøre i sitt budsjett.

En sånn innsats vil ikke regjeringen i verdens rikeste land være med på, heller ikke stortingsflertallet. Det er grunn til å være opprørt over det. Men det er også grunn til å være håpefull, for vi har sett et stort engasjement for flyktningene fra Moria over hele landet vårt gjennom hele året som har vært. Det gir håp om at vi på lengre sikt, kanskje etter valget neste høst, får en politikk som er mer i tråd med de verdiene flertallet står opp for når de ber regjeringen om å stille opp mer.

Norge er et både rausere og mer inkluderende samfunn enn det regjeringspartiene og stortingsflertallet nå både tror og baserer politikken sin på. Det skal vi sørge for at de får merke. Vi skal bygge videre på en folkebevegelse for solidaritet og gjøre det vi kan for mennesker på flukt.

Statsråd Monica Mæland [15:59:57]: Brannen i den greske mottaksleiren Moria opprørte oss alle. Bilder av barn som sover på åpen gate, gjør vondt. Jeg skjønner at relokalisering av 50 asylsøkere virker som en liten respons på dette, men Norges respons er langt mer omfattende og kommer mange flere til gode.

Svakhetene i det greske asylsystemet skyldes strukturelle utfordringer. Verken mottakssystemet eller asyl-

saksbehandlingen i Hellas blir bedre av relokalisering til andre europeiske land. Relokalisering er et kortsiktig tiltak som når et mindretall av asylsøkerne. For flertallet, som blir igjen, og for dem som i framtiden søker beskyttelse i Hellas, må vi sette landet i stand til å ivareta sitt ansvar på en forsvarlig måte. Det krever langsiktig innsats, og det krever tiltak.

Her er Norge i fremste rekke. Norge har i lang tid gitt omfattende bistand til å utvikle gresk migrasjonsforvaltning. Jeg redegjorde for denne innsatsen i Stortinget under debatten 26. mai om Innst. 298 S for 2019–2020. Jeg vil ikke bruke mer tid her nå på å utdype dette.

Norge stiller også opp når det er akutte hjelpebehov. Derfor besluttet vi å relokalisere asylsøkere fra Hellas. Vi hastesendte også et medisinsk team etter brannen i Moria. Det er bare en del av den samlede og løpende bistanden som Norge gir Hellas.

Hellas har i dag et vesentlig bedre asylsystem enn for ti år siden. Basert på Europakommisjonens råd gjenopptok derfor Norge Dublin-overføringen til Hellas i 2017. Situasjonen i Hellas tilsier ikke at det er behov for å stanse dette nå.

Regjeringens mål er at vi skal nå flest mulig med den hjelpen vi gir, både nå og framover. Dette mener vi at vi oppnår med den politikken vi fører i dag. Regjeringens beslutning om å relokalisere 50 asylsøkere fra Hellas ligger derfor fast. Det samme gjelder beslutningen om at disse vil bli regnet mot antallet overføringsflyktninger som vi tar imot.

At flere kommuner har ledig bosettingskapasitet, påvirker ikke antallet vi relokaliserer. Norge tar imot et stort antall overføringsflyktninger, både i år og neste år. Vi har også fortsatt personer i mottak som venter på bosetting. Det er derfor viktig at vi har ledig bosettingskapasitet. Regjeringen prioriterer å ta imot overføringsflyktninger. Disse befinner seg ennå ikke i trygge land, slik asylsøkere i Hellas gjør.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Masud Gharahkhani (A) [16:02:54]: Da komiteen skulle behandle Norges innsats for Hellas før sommeren, ba statsråden om litt mer tid for å komme fram til et forslag som vi kunne enes om. Det vi så, var at man ikke klarte å legge fram noe for komiteen. Det kom et forslag i tolvte time, rett før vi skulle behandle saken, og på samme morgen som forslaget kom som et løst forslag i salen, var ikke Høyres innvandringspolitiske talsperson egentlig kjent med forslaget.

Jeg har nå anerkjent at det ikke er vilje til å ta imot flere enn 50 asylsøkere fra Hellas. Fra Arbeiderpartiets side mener vi at man kunne ha tatt imot flere med beskyttelsesbehov, men jeg registrerer at det ikke er politisk vilje hos regjeringen. Men i det minste mener

jeg at regjeringen må kunne gi Stortinget en klar tilbakemelding på når uttaket av disse 50 menneskene skal starte.

Statsråd Monica Mæland [16:03:53]: Jeg er nødvendigvis uenig i premissene i spørsmålet til representanten, og jeg har heller aldri forstått hva som er Arbeiderpartiets politikk i denne saken. Vi greier ikke å motta 3 000 kvoteflyktninger i år, så da øker Arbeiderpartiet tallet til 3 500 kvoteflyktninger. Forstå det, den som kan.

Jeg må også understreke at når det har vært påstått at vi har vært vonde og vanskelige når det gjelder vårt forhold til Hellas, stemmer det ikke. Vi har vært svært aktive, vi har gjort mye for å hjelpe dem med asylbehandling, og vi gjør mye på teknisk utstyr, på helsepersonell osv. Vi har også vært aktive overfor myndighetene med tanke på å hente de 50. Så det har ikke stått på oss.

Jeg har også lyst til å si at til ambassadøren vår i forrige uke – siden noen lever i den villfarelsen at Norge har vært så veldig vanskelige med hvem vi har pekt på – beklaget greske myndigheter at de på grunn av en vanskelig situasjon selvfølgelig henger etter i å bistå oss. Men vi håper at vi skal få de 50 så raskt som bare mulig. Det står ikke på oss.

Masud Gharahkhani (A) [16:04:57]: Som sikkert innvandringsministeren vet, er det sånn at antallet kvoteflyktninger Norge tar imot, går over en treårsperiode, for noen år klarer man å nå antallet, noen år må man kanskje ta igjen. Slik er det å ta imot kvoteflyktninger. Arbeiderpartiet har sett at det er rekordlave asylankomster. Da ligger det i vår politikk at det er rom for å øke antall kvoteflyktninger med 500.

Men det som det er lagt opp til med regjeringens politikk, er at de 50 man skal relokalisere fra Hellas, skal tas av antallet kvoteflyktninger, altså de 3 000 regjeringen har bestemt. Mener ikke statsråden at det er urettferdig i den tiden vi er i, og at man faktisk bør øke innsatsen for å ta imot flere kvoteflyktninger? Og det andre er: Kan statsråden forsikre Stortinget om at det antallet kvoteflyktninger man ikke har klart å ta imot i år, blir videreført i de kommende årene?

Statsråd Monica Mæland [16:05:46]: Vår hovedprioritering er kvoteflyktninger. Det er ikke kvoteflyktninger i Hellas, selv om Arbeiderpartiet stadig bruker det begrepet. Men vi håper at de 50 vi henter, er mennesker med beskyttelsesbehov som vi kan integrere på en god måte, og at vi ikke må snu folk på grensen.

Når det gjelder kvoteflyktninger og vår prioritering, er jeg veldig glad for at denne regjeringen kraftig har økt satsingen på dette feltet de siste årene. Norge er det lan-

det i verden som mottar flest kvoteflyktninger per innbygger. Det er veldig bra.

Når vi ikke greier å nå opp i år, er det naturlig å regne relokalisering – som altså er noe annet – inn i dette antallet, fordi vi greier å hente mange færre enn det vi hadde håpet på. Men nå har dette løst seg mye den siste måneden. Vi greier å intervju flere, og vi greier å innvilge flere søknader, og det er veldig bra.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [16:06:54]: Dessverre tror jeg at det samme som har skjedd tidligere, kommer til å skje nå igjen. Europa går inn på forhastede løsnin-ger, noen land tar initiativ og henter mange, og resulta-tet blir at signaleffekten sender enda flere ut på en farlig reise. Nå har vi hørt at det har vært vanskelig å komme videre i prosessen med de 50. 50 er ikke mange, og totalantallet kommer ikke til å påvirkes i Norge. Da må man egentlig konkludere med at dette er symbolsk, at man bare vrir det fra kvoteflyktninger til noen asyl-søkere som man ikke vet helt om trenger det. Det er problematisk i seg selv at man velger helt symbolsk å gå med på å ta hjelpen fra noen som trenger det, og gi det til noen man ikke vet om trenger det. Jeg lurer oppriktig på om statsråden kan fortelle hvorfor det ikke bare hadde vært like greit å gi den hjelpen til kvoteflyktnin-ger, som vi vet trenger det, all den tid antallet ikke skal påvirkes?

Statsråd Monica Mæland [16:07:56]: Jeg er enig i at relokalisering ikke er noen god løsning. Derfor er jeg veldig forundret over den politiske debatten i Norge, som er så veldig opptatt av relokalisering. Det er ikke bærekraftig. Det er ikke langsiktig. Det er ikke en god løsning politisk sett, mener jeg. Jeg mener også det sen-der feil signaler, særlig når man er så veldig opptatt av å fortelle barnefamilier at de skal sende barna sine alene på en voldsom ferd. Det er jeg veldig urolig for. Men det er slik at vi i dag ikke greier å hente det antallet som vi hadde bestemt oss for når det gjelder kvoteflyktninger. Vi har funnet ut at vi kan hjelpe noen, og det hjelper jo dem vi hjelper, men vi hjelper flere der de er, og derfor er vår hovedprioritering at vi henter kvoteflyktninger, at vi hjelper Hellas, først og fremst med et migrasjons-system, med penger, med materiell og med hjelp til å håndtere en veldig krevende situasjon.

Karin Andersen (SV) [16:09:02]: Det er nesten sjok-kerende å høre statsrådets svar nå. Det høres ut som også hun tror at den eneste grunnen til at folk legger ut på flukt, er at de kan bli relokalisert etter flere års opp-hold i en forferdelig leir i Hellas. Hellas er et yttergren-seland. De andre landene har stengt grensene, og derfor sitter Hellas med den enorme oppgaven de nå har, og som de ikke klarer å løse, der FN, Hellas og alle frivillige

organisasjoner har bedt Norge om hjelp. Allikevel står statsråden og sier at dette er helt feil, da vil mange flere legge ut på flukt. Betyr det at statsråden underkjenner FNs kunnskap og kompetanse på dette området og me-ner at de anmodningene FN kommer med på dette om-rådet, ikke er seriøse og bidrar til å løse situasjonen på bakken i en katastrofe, som det er på bakken i Hellas?

Statsråd Monica Mæland [16:10:02]: Relokalisering er ikke bærekraftig. Man kan ikke drive adhoc-politikk med mennesker, man må finne gode løsninger. Derfor er jeg, i motsetning til representantens parti, opptatt av felles europeiske løsninger. Vi jobber aktivt i EU-systemet for å finne bedre løsninger.

Vår hovedprioritering – og der skjønner jeg at vi er uenige – er kvoteflyktninger, som FNs høykommissær prioriterer, og som vi henter, og som vi vet har beskyttel-sesbehov. Jeg skjønner at tv-kameraet står på Moria, men det er mange mennesker som lever under frykteli-ge forhold, som vi henter, og som vi relokaliserer. Det mener jeg vi skal gjøre fortsatt.

Så er jeg litt forbauset over at noen gjør et poeng av at vi nå prioriterer barnefamilier. Det gjør vi jo, men det gjorde vi også da SV satt i regjering. Vi har en klar priori-tering i kvotepolitikken: barnefamilier med barn under 18 år, som vi er veldig gode på å bosette her hjemme. Det er sårbare familier.

Une Bastholm (MDG) [16:11:18]: Dette var forstyr-rende å høre på, synes jeg. Det var mye mer alvorlig, det som kom fra statsråden nå i replikkrunnen, enn det vi har pleid å høre før, også fra innlegget.

Relokalisering er ikke bærekraftig – selvfølgelig ikke, og det er ingen som mener at vi bare skal bidra med det. Men det er noen mennesker som er i en leir akkurat nå, og som har status som asylsøkere, og gresk byråkrati er nå i knestående. Det har det vært i veldig mange år, og norsk innsats, som statsråden hevder, for å behjelpe det har ikke lyktes. Det problemet er der her og nå. Vi gjør ikke dette fordi det på sikt forbedrer det greske byråkra-tiet og evnen til å håndtere asylsøkere og søknadene, men det er fordi det her og nå er mennesker som trenger hjelp. Det er barn som trenger å ha en framtid, det er for-eldre som trenger å sove på natta, og det er ungdommer som trenger traumebehandling og trenger å starte et nytt liv et annet sted. Det jeg savner fra statsråden, er i det hele tatt prinsippet om menneskerettigheter og asylretten som står på spill her. Mitt spørsmål er om vi kan forvente en annen holdning til denne tematikken neste år – kommer vi til å hente flere enn 50?

Statsråd Monica Mæland [16:12:30]: Jeg er litt usik-ker på om jeg har vært uklar. Jeg har grundig forklart hvordan Hellas sliter med sin asylbehandling. Vi er enig

i at dette er mennesker som fremmer asylsøknader, de greier ikke Hellas å behandle. Så har vi bidratt, det har vi gjort de siste ti årene, til å bedre den behandlingen ved både penger, personell og kompetanse. Det skal vi fortsette med. Det er det som er langsiktighet; å få avklart på et tidlig tidspunkt hvorvidt det er mennesker som har beskyttelsesbehov eller ikke. Det antar jeg vi er enige om. Jeg antar at vi også er enige om at de vi skal hente til Norge, er mennesker med beskyttelsesbehov. Det er ikke en generell åpning for migranter. Derfor er vår hovedprioritet FNs høykommissær, det er internasjonale leirer. Det er nemlig ikke bare i Moria at folk har det fryktelig vanskelig. Det har de i store deler av verden, og derfor er det slik at vi mottar flest kvoteflyktninger per innbygger i verden. Det synes jeg er bra. Det synes jeg vi skal fortsette med.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Lars Haltbrekken (SV) [16:13:57]: I vår tok SV initiativ til at Trondheim skulle åpne dørene for flyktninger fra Moria. Over 130 kommuner har fulgt etter.

Mitt kanskje aller viktigste møte som stortingsrepresentant de siste tre årene er møtet med Trondheims-jenta Taibeh Abbasi. Abbasi-familien har lenge hatt utkastingsspøkelset hengende over seg. Jeg husker så veldig godt den telefonen jeg fikk en lørdag morgen i juni i fjor sommer fra domprosten i Nidarosdomen, som ringte for å fortelle at familien var kjørt bort fra leiligheten sin på Møllenberg i Trondheim. Hun ringte for å høre om det var noe jeg som stortingsrepresentant kunne gjøre. Akkurat da følte jeg meg maktesløs, og jeg tenkte: Nå er det for sent. Heldigvis var det ikke for sent. Det var noe både jeg og andre kunne gjøre. Noen dager etter at familien ble kastet ut, var de tilbake i Norge. Utkastelsen ble avlyst. I sommer ble det feiret at ungdommene i familien endelig får lov til å bli i Norge.

Hva vil jeg med å fortelle denne historien? Jo, jeg vil si at det aldri er for sent. Det er aldri for sent å vise solidaritet. Det er aldri for sent å vise medmenneskelighet. Det er aldri for sent å prøve å rette opp den urett som er begått. Så lenge det fins medmenneskelighet, fins det håp og muligheter.

Sånn er det i kampen for flyktningene fra Moria-leiren. I dag tidlig var jeg i kontakt med Katrin Gladz Brubakk. Katrin er på Lésvos for Leger Uten Grenser. Hun skrev:

Det er ganske forstemmende at både Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti alle har sagt at de vil bidra til evakuering, men de har alle sine varianter av hvordan dette skal gjøres. Det hindrer at noe skjer. Ikke bare drøyer det uendelig lenge, og deres

forslag stemmes ned, men jeg ser barn, sa hun, som har blitt betydelig dårligere etter brannen i høst. Hadde Norge hentet tidligere i år, ville disse ungene vært spart for disse lidelsene.

Det var beskjeden fra Katrin Gladz Brubakk, som er på Lésvos akkurat nå.

Vi har sett et voldsomt engasjement i år for flyktningene fra Moria. Derfor vil vi rette en innstendig bønn til Kristelig Folkeparti, Venstre, Arbeiderpartiet og Senterpartiet: Vær med på å sørge for at vi raskt får evakuert minst de 50 som regjeringen har lovet skal evakueres før jul. Husk: Det er aldri for sent å vise solidaritet og medmenneskelighet.

Karin Andersen (SV) [16:17:16]: Statsrådens svar i disse sakene gjør meg virkelig urolig. SV er for kvoteflyktninger. Vi foreslår å ta imot 5 000 kvoteflyktninger, som FN ber oss om. Det er fordi mange ikke har trygghet i leirene, men det er ikke fordi det ikke er trygge land. Veldig mange av disse flyktningleirene ligger i trygge land, så det er ikke det det kommer an på, men de har behov for å bli bosatt, og de er ikke trygge i flyktningleirene. FN ber oss også innstendig om å avlaste Hellas, for Hellas er på knærne. De har ikke orden på asylsystemet. De er i økonomisk ruin. De har måttet kutte sosiale goder til befolkningen sin, og det er i ferd med å bli et forferdelig politisk klima i Hellas, der de høyreekstreme kreftene vinner fram. Det er mulig det er det regjeringen ønsker seg, men det som skjer, er farlig – det er farlig.

SV ønsker felleseuropeiske løsninger. Statsråden later som om det er regjeringen som ønsker det. Vi har foreslått det i Stortinget flere ganger, og det har blitt nedstemt av regjeringspartiene. Vi har bedt regjeringen helt eksplisitt om å ta initiativ til å finne felleseuropeiske løsninger, til å reforhandle Dublinkonvensjonen.

Ingen har sagt at relokalisering av flyktninger fra Hellas kommer til å løse flyktning- og asylproblemet. Det handler om å avlaste et europeisk land i en helt akutt krisesituasjon og unngå en humanitær krise på bakken i Europa. Det er det det handler om. Og det handler om å vise vilje til at vi skal løse disse problemene sammen framover, ikke sette oss på sidelinjen og telle – er det kanskje åtte, er det ti som gjør det foran oss, kanskje vi skal gjøre litt?

Flere andre land har klart å evakuere, det er ikke umulig. Regjeringen har ventet altfor lenge. Regjeringen har somlet. Regjeringen har stilt slike kriterier at de vet de ikke blir prioritert. Denne saken er virkelig en skam, ikke fordi det hadde løst alt om vi hadde fått flertall for det forslaget som Miljøpartiet De Grønne og SV fremmer i dag. Nei, det er det ingen som har påstått. Men det hadde vist at Norge hadde stått på riktig side i disse sake-

ne. Det hadde vist Norge som et foregangsland for humanitært samarbeid i Europa – rekt ut en hånd til den greske befolkningen også, som er slitne og sinte nå. De orker ikke mer.

Jeg er veldig skuffet over flertallet i denne salen. Norge kan bedre enn dette.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [16:20:28]: Jeg synes vi fikk gode oppklaringer fra statsråden, som kan feltet godt og viser at man har et godt gangsyn når det gjelder hvordan disse tingene henger sammen. Det er helt på det rene for dem som kan dette feltet, at den type relokalisering gir feil signaler, og det er ikke bærekraftig. Jeg tror man skal lete lenge etter noen som kan dette feltet, som synes dette er gode løsninger – fordi man har erfaring.

Det gjør meg litt opprørt at vi har representanter her som prøver å gjøre dette til en kamp mellom det gode og det onde, eller at dette handler om hvem som er solidariske og ikke solidariske. Vi har ikke hørt én representant eller ett parti i denne sal som ikke ønsker å avhjelpe situasjonen, som ikke ønsker å gjøre det aller beste for de menneskene som trenger det mest, men vi har forskjellige løsninger og innganger på de forskjellige problemene.

Så er det ganske på det rene at enkelte partier her har løsninger som kunne avhjulpet situasjonen på en langt bedre måte, spart flere menneskeliv og gitt effektiv hjelp til langt flere mennesker. Men fordi noen i denne salen har bestemt seg for at det ikke er solidarisk, begynner man å tegne opp bilder av at kanskje enkelte ønsker høyreekstreme krefter på frammarsj i Hellas. Det er å gå langt over alle rimelige grenser. Jeg synes kanskje at de partiene som inntar sånne holdninger, burde se seg litt i speilet og se hva de selv er med og bidrar til, for hvis det er sånn som erfaringen tilsier, ble situasjonen verre de foregående gangene vi har prøvd å hjelpe på denne måten.

Den hjelpen som blir framstilt som den eneste solidariske, har vist seg å virke mot sin hensikt og gjøre vondt verre. Det er bra for de menneskene som eventuelt får komme til Norge, men det er ikke bra hvis enda flere lokkes ut på en farlig reise og ender opp i lidelse, drukning eller umenneskelige forhold enten i leirene rundt omkring eller i kriminelle banders klør. Det er det som skjer. Da vi hentet i 2016 og 2017, sammen med mange andre land, økte tilstrømningen til Hellas med 70 pst. umiddelbart etterpå. Da synes jeg man skal ha lite grann respekt for andres innfallsvinkler og andre ståsteder i en så vanskelig sak, og ikke male opp et skremmebilde av høyreekstreme eller folk som ikke er solidariske eller tenker på andre mennesker – når man

fremmer løsninger som faktisk kunne ha hjulpet, framfor symbolpolitikk bare for å framstille seg selv som god.

Une Bastholm (MDG) [16:23:20]: Det er mulig noen av oss er litt mindre svart-hvitt i måten vi klarer å håndtere både debatt og vanskelige etiske situasjoner. Jeg har ikke noe problem med å forstå at alle i denne salen ønsker det gode, men jeg tror at norsk politikk har begynt å vike fra noen veldig grunnleggende prinsipper: lojalitet til rettigheter som lenge har stått veldig sentralt i Europa. Jeg tror ikke det bare gjelder Norge, jeg tror det gjelder flere land. Akkurat nå står det ganske dårlig til i Norge i denne saken fordi vi har valgt å se på oss selv som et foregangsland som denne gangen ikke skulle bidra før mange andre land hadde gjort det først. Det gjorde at vi kom sent ut. Det gjør at man på en måte har flyttet tyngdepunktet for hvor man blir enig i politikken om så alvorlige saker.

Jeg klarer ikke å henge med når statsråden sier at hun egentlig er imot relokalisering, fordi det ikke er bærekraftig. Vel, for det første er det ingen av oss som har ment at det er et bærekraftig system Europa har nå. Jeg er den første til å kunne ha stilt opp foran Stortinget og aksjonert mot den måten Europa nå håndterer flyktningkrisen i verden på, med Tyrkia-EU-avtalen som gjør at flyktningene og andre migranter stoppes i Hellas eller i Tyrkia. Det gjør at det er ved relokalisering, som er måten Norge kan bidra til at disse søknadene faktisk blir behandlet, at Europa kan være med og felles ta ansvar for flyktningene og migrantene som kommer til Europa, fordi vi kan sende penger, vi kan sende råd til Hellas. Men det er et system som er såpass i knestående at bare det å ta imot de rådene krever mye kapasitet. Det er et sivilsamfunn som er under et voldsomt press, og det gir ingen mening at vi skal sitte her og ha masse kapasitet – norske kommuner er klar for å ta imot både barnefamilier, unge voksne og enslige som måtte trenge sin asylsøknad behandlet – og ikke gjøre det.

Grunnen til at dette er uforståelig for meg, er at jeg er vokst opp med at prinsipper og rettigheter betyr noe, at de individuelle rettighetene som Europa er basert på, betyr noe. Systemet svikter, men det er mennesker her som har rett på en individuell behandling av sin asylsøknad, som ikke får det nå. At statsråden mener at Hellas er trygt, får meg til å stille spørsmål: Hvem er det som er trygg? Er det barna i Moria, som ikke får utdanning, som lever uten ordentlig beskyttelse, ikke har voksenfolk – mange av dem – som klarer å ta vare på ungene sine fordi voksne heller ikke klarer å sove om natten? Eller er det kvinner som har fått opphold i Hellas, men ikke lenger får en eneste krone i støtte, for det har greske myndigheter sluttet med? Man får ikke noe sosialstøtte

når man får opphold og lever derfor på gaten – er det hun som er trygg?

Det er et system som er såpass under press, fordi de er i yttergrensen av Europa, som Norge ikke er, at bare det å sende hjelp og råd ikke holder lenger.

Presidenten: Representanten Karin Andersen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, avgrenset til 1 minutt.

Karin Andersen (SV) [16:26:48]: Det er riktig at Norge har gitt mye penger til Hellas. Vi har fått tilbake mye av dem også, men det betyr jo ikke at systemet der på noen måte er godt eller fungerer. Det er problemet. At det blir bra – ja, fint, men sånn er det ikke.

Det er helt meningsløst å mene at det er relokalisering av flyktninger i Europa som har ført til at det er flere flyktninger i verden. Det er ikke det. Jeg forlanger litt respekt for de folkene som er i en sånn fluktsituasjon, det er dem vi snakker om. Vi diskuterer dette som om det bare gjelder oss sjøl, men det handler om mennesker som er i en fluktsituasjon, og om man skal stenge grensene og ikke innfri rettighetene de faktisk har.

Hvis man mener at folk i verden – som ikke er fredelig – ikke skal komme i klørne på menneskesmuglere, er man nødt til å gjøre det lovlig å reise. Det er problemet i dag.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr.12.

Sak nr. 13 [16:27:58]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i integreringsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 og lov om endringer i lov om endringer i folkehøgskoleloven, barnehageloven og voksenopplæringsloven m.m. (overgangsregler i barnehageloven) (Innst. 122 L (2020–2021), jf. Prop. 33 L (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra kommunal- og forvaltningskomiteen 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 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.

Norunn Tveiten Benestad (H) [16:28:57](ordfører for saken): Vi skal behandle midlertidig lov om tilpasning i integreringsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 og lov om endringer i folkehøy-

skoleloven, barnehageloven og voksenopplæringsloven m.m.– overgangsregler i barnehageloven.

Denne saken handler om to tema. Det første dreier seg altså om integreringsloven. Den midlertidige loven gir i all hovedsak de samme tilpasningene i integreringsloven som den midlertidige loven om tilpasninger i introduksjonsloven. Integreringsloven trer i kraft 1. januar 2021 og erstatter da introduksjonsloven. Overgangsreglene gjør at de første årene vil det være en gruppe deltakere som følger introduksjonsloven, og en annen gruppe som følger integreringsloven. De midlertidige bestemmelsene som er gitt for introduksjonsloven, vil derav ikke treffe de som omfattes av den nye loven. Komiteen er derfor enig i at det er behov for en tilsvarende tilpasning etter denne.

Komiteen har også merket seg at hovedtrekkene i ordningene opplæring i norsk i mottak, introduksjonsprogram, introduksjonsstønad og opplæring i norsk og samfunnsfag er de samme i introduksjonsloven og i integreringsloven, og begrensningene i samfunnet av smittevern hensyn har samme betydning for gjennomføringen og organiseringen av ordningene etter de to lovene.

Det andre som tas opp i proposisjonen, gjelder forslag i barnehageloven. Det er en presisering av bestemmelser som gir departementet hjemmel for å fastsette overgangsregler i forbindelse med at det skal opprettes et nasjonalt økonomitilsyn for private barnehager.

I tillegg gjøres det lovtekniske endringer i nåværende paragraf 16 a, som ved en inkurie ikke ble opphevet i Prop. 96 L for 2019–2020. Departementet har i brev av 27. november 2020 påpekt at barnehageloven § 14 a av samme grunn bør oppheves, og at det vil sikre et lovteknisk ryddig regelverk. Det har komiteen tatt hensyn til.

Det er en enstemmig komité som står bak innstillingens tilråding når det gjelder A og B. Så har Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmet et eget forslag til tilråding under C, og det regner jeg med at de vil redegjøre for selv. Jeg vil på vegne av Høyre si at vi har valgt ikke å støtte forslaget under C, men har tillit til at regjeringa fortløpende vil vurdere tiltak for å sikre økonomisk kompensasjon til de kommunene der det måtte være behov for det.

Med det vil jeg anbefale komiteens innstilling.

Karin Andersen (SV) [16:31:43] (komiteens leder): Jeg vil kommentere en del av forslaget til tilråding.

Det er enstemmighet om den midlertidige loven, men det Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV er bekymret for, er at regjeringen antar at det ikke blir noen kostnader knyttet til dette, men det gjør KS. Derfor har nok ikke vi den samme roen som saksordføreren har når det gjelder at dette kommer regjeringen til å kompensere

uansett. Vi mener prinsippet er at man skal kompensere de økte kostnadene som kommunesektoren eller de enkelte kommuner har knyttet til covid-19 og smittehåndtering, at det skal kompenseres fullt ut fra statens side. Derfor mener vi at det må gjøres individuelle vurderinger fra enkeltkommuner også, for dette er ikke nødvendigvis likt i alle kommuner. Derfor mener vi at regjeringen må komme tilbake til Stortinget med forslag om full kompensasjon til kommuner som har økte kostnader forbundet med de midlertidige endringene i introduksjonsloven eller integreringsloven, dersom hel eller delvis nedstenging av samfunnet oppstår på nytt i løpet av den midlertidige lovens gyldighetsperiode.

Statsråd Guri Melby [16:33:26]: Vi har fremmet to lovforslag i proposisjonen, ett forslag om en midlertidig lov om tilpasninger i integreringsloven og ett forslag om endringer i barnehageloven.

Stortinget har tidligere vedtatt en midlertidig lov om tilpasninger i introduksjonsloven, for å sikre fleksibilitet og ivaretagelse av deltakernes rettigheter i perioder med utbrudd av covid-19. På bakgrunn av den uforutsigbare smittesituasjonen er loven forlenget til 1. juli 2021.

Den nye integreringsloven trer i kraft 1. januar 2021 og regulerer de samme ordningene som introduksjonsloven. I en periode vil det være deltakere i ordningene etter både nytt og gammelt regelverk. Siden ordningene er like, mener jeg at det er behov for tilpasninger i begge regelverk.

Jeg foreslår derfor en midlertidig lov om tilpasninger i integreringsloven, som skal vare fram til 1. juli 2021. For å gi stabile rammer for kommunene og deltakerne foreslår jeg å gi de samme tilpasningene til integreringsloven som til introduksjonsloven. Jeg foreslår noen justeringer for å gjenspeile den nye loven, bl.a. nye plikter for fylkeskommunen. Jeg håper og tror at disse midlertidige tilpasningene kan bidra til at det gode arbeidet som er gjort til nå, kan fortsette også i overgangen til ny integreringslov.

Når det gjelder spørsmålet om kompensasjon for kommunene, har jeg bare lyst til å kommentere det kort. Regjeringen har hele veien under denne pandemien vært tydelig på at kommunenes utgifter knyttet til covid-19 skal kompenseres, men vi har altså ikke gjort det ved å gå sektor for sektor eller tjeneste for tjeneste og direkte beregne tilskudd for hver enkelt kommune for alle de ulike tjenestene, og om de går i pluss eller minus på ulike tjenester. Det ville ha vært utrolig byråkratisk, det ville ha krevd veldig mye arbeid, og det overlater veldig lite handlingsrom til kommunene. Derfor har man heller hatt en arbeidsgruppe som har beregnet de totale kostnadene for kommunesektoren som en del av pan-

demien, og sørget for bevilgninger i tråd med det. I tillegg har også fylkesmannen skjønnsmidler som kan deles ut til kommuner som har ekstraordinære utgifter. Vi mener at det vil være tilstrekkelig for å sikre at man opprettholder et godt tilbud, også gjennom integreringsloven.

I proposisjonen fremmes det også forslag om tydeliggjøring og tekniske endringer i barnehageloven. Dette er kun mindre justeringer i endringene av barnehageloven som Stortinget vedtok i juni i år.

Gjennom Prop. 96 L ble det bl.a. fastsatt endringer i barnehageloven, herunder bestemmelser om et nytt nasjonalt økonomitilsyn for private barnehager. Det er ikke besluttet når det nasjonale tilsynet overtar oppgaven, og som det framgår av Prop. 96 L, vil dagens regler om tilsyn videreføres inntil det nye nasjonale tilsynet er opprettet.

Barnehageloven gir hjemmel til å fastsette slike overgangsregler. Jeg foreslår å tydeliggjøre forskriftshjemmelen om overgangsbestemmelser. Det gjør vi for at det skal bli enda tydeligere hvilke bestemmelser om tilsyn som vil videreføres i forskrift, inntil det nye nasjonale økonomitilsynet trer i kraft.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Karin Andersen (SV) [16:36:32]: Det er fremdeles ganske stor uro i kommunesektoren knyttet til kompensasjon for koronarelaterte utgifter. Statsråden sier jo veldig tydelig i sitt innlegg at her har man ikke tenkt å regne på hva det er den enkelte kommune egentlig taper, ikke på sektor, men ta det på overordnet nivå, og at det liksom skal være en slags kommunal frihet. Det er litt vanskelig å forstå. Jeg har vært i kontakt med både Fylkesmannen og veldig mange kommuner i mitt eget fylke, som sier at det er svært mange av de utgiftene som nå ikke blir dekt, nettopp fordi man bare konsentrerer seg om de kommunene som har størst utgifter. Det betyr at alle de kommunene som har mindre utgifter, men som allikevel er tyngende i denne situasjonen, ikke blir tilgodesett.

Er det slik å forstå nå at regjeringen har gått vekk fra prinsippet om at man skal få dekt koronarelaterte utgifter i kommunene, at det bare skal være på et slags overordnet, omtrentlig nivå, eller er det slik at kommunene faktisk skal få dekt utgiftene sine?

Statsråd Guri Melby [16:37:38]: Jeg skal være litt forsiktig med å svare på ting som beveger seg utenfor mitt konstitusjonelle område, og som er kommunalministerens område, men prinsippet om at utgifter skal bli dekt, har hele tiden vært et klart prinsipp fra regjeringens side. Det er også det prinsippet vi har fulgt når vi til sammen i løpet av 2020 har kompensert kommu-

ner og fylkeskommuner med godt over 30 mrd. kr. Det har hele tiden vært sånn at vi har sett på kommuneøkonomien i stort. Arbeidsgruppen der f.eks. KS har vært representert, har gjort det. Det ville være veldig utfordrende å skulle gå gjennom kommune etter kommune, hver eneste sektor, hver eneste tjeneste, og regne på hvor hen de har gått i pluss og minus. Hvis man skulle gjort det, mener jeg også det ville vært sånn at kommuner som ikke har hatt de utgiftene de pleier å ha, da måtte tilbakebetale, fordi de har reduserte utgifter. Nå

er det også sånn at kommunene får integreringstilskudd. Dette tilskuddet dekker mer enn de utgiftene kommunene har, så det bør være en tjeneste som er godt kompensert i utgangspunktet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? Så synes ikke. – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 16.39.

