STORTINGET

Stortingstidende
Referat fra møter i Stortinget

Nr. 68 · 28. april
Sesjonen 2025–2026

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

Møte tirsdag den 28. april 2026 kl. 10

President: Masud Gharahkhani

Dagsorden (nr. 68):

1. Stortingets vedtak til lov om inkassovirksomhet og inndriving av forfalte pengekrav (inkassoloven)
(Lovvedtak 36 (2025–2026), jf. Innst. 192 L (2025–2026) og Prop. 3 L (2025–2026))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i straffegjennomføringsloven mv. (isolasjon i fengsel)
(Lovvedtak 37 (2025–2026), jf. Innst. 193 L (2025–2026) og Prop. 165 L (2024–2025))
3. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om supplerande stønad til personar med kort butid i Noreg (presisering av reglene om behovsprøving)
(Lovvedtak 38 (2025–2026), jf. Innst. 181 L (2025–2026) og Prop. 33 L (2025–2026))
4. Stortingets vedtak til lov om endringer i foretakspensjonsloven og forsikringsvirksomhetsloven (forvaltning av garanterte pensjonsprodukter)
(Lovvedtak 39 (2025–2026), jf. Innst. 177 L (2025–2026) og Prop. 31 L (2025–2026))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg-Melhus
(Innst. 218 S (2025–2026), jf. Dokument 8:115 S (2025–2026))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om stans i bruk av dagens synsfelttest som grunnlag for tap av førerkort samt endring av regelverket for vurdering av kjøreevne
(Innst. 220 S (2025–2026), jf. Dokument 8:120 S (2025–2026))
7. Interpellasjon fra representanten Amalie Gunnufsen til arbeids- og inkluderingsministeren:
«Arbeidsledigheten blant nyutdannede masterstudenter er nå den høyeste på over 25 år. NIFUs ferske kandidatundersøkelse viser at nesten én av ti står helt uten jobb et halvt år etter fullførte studier, og at ledigheten har økt særlig blant økonomer, samfunnsvitere og naturvitere. Dette bekreftes av kandidatundersøkelsene ved NTNU, Nord universitet og Universitetet i Agder. Flere nyutdannede opplever lengre overgangsperioder mellom studiene og fast arbeid, og mange ender i deltidsstillinger der utdanningskompetansen ikke tas i bruk. Samtidig har statsråden opplyst for Stortinget at departementet ikke har indikatorer som viser at flere nyutdannede går ut i arbeidsledighet nå. Det reiser spørsmål om hvordan regjeringen følger utviklingen. Situasjonen er alvorlig både for den enkelte og for samfunnet, som risikerer at høy kompetanse ikke tas i bruk.
Vil statsråden redegjøre for hvordan hun vurderer utviklingen, og hvilke tiltak regjeringen vil sette i verk for å bidra til at flere unge kommer raskere i relevant arbeid?»
8. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om å innføre nabosjekk av EU-regelverk
(Innst. 190 S (2025–2026), jf. Dokument 8:83 S (2025–2026))
9. Referat

Presidenten [10:00:05]: Representantene Lise Selnes, Per Vidar Kjølmoen, Nikolai Astrup, Trine Lise Sundnes, Jone Blikra og Trond Giske, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentanten for Troms, Nina Dons-Hansen, tar nå sete.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om at den innvilgede permisjonen etter Stortingets forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Solveig Vitanza fra 23. april og inntil videre endres til velferdspermisjon i tiden fra og med 23. til og med 28. april.

Denne søknaden foreslås behandles straks og innvilges. – Det anses vedtatt.

Statsråd Jon-Ivar Nygård vil overbringe én kongelig proposisjon.

Jon-Ivar Nygård (A) [10:00:55]: På vegne av regjeringen vil jeg overbringe én kongelig proposisjon – om endringer i støtteprosessloven.

Presidenten [10:01:03]: Proposisjonen vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Representanten Mirell Høyer-Berntsen vil framsette et representantforslag.

Mirell Høyer-Berntsen (SV) [10:01:24]: Det er meg en ære på vegne av representantene Anne Lise Gjerstad Fredlund, Ingrid Fiskaa, Sunniva Holmås Eidsvoll og meg selv å framsette et representantforslag om å bekjempe voldelige og ekstremistiske digitale nettverk rettet mot barn og unge.

Presidenten [10:01:42]: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sakene nr. 1–4 vil bli behandlet under ett.

Sak nr. 1 [10:01:58]

Stortingets vedtak til lov om inkassovirksomhet og inndriving av forfalte pengekrav (inkassoloven) (Lovvedtak 36 (2025–2026), jf. Innst. 192 L (2025–2026) og Prop. 3 L (2025–2026))

Sak nr. 2 [10:01:58]

Stortingets vedtak til lov om endringer i straffegjennomføringsloven mv. (isolasjon i fengsel) (Lovvedtak 37 (2025–2026), jf. Innst. 193 L (2025–2026) og Prop. 165 L (2024–2025))

Sak nr. 3 [10:01:58]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om supplerande stønad til personar med kort butid i Noreg (presisering av reglene om behovsprøving) (Lovvedtak 38 (2025–2026), jf. Innst. 181 L (2025–2026) og Prop. 33 L (2025–2026))

Sak nr. 4 [10:01:58]

Stortingets vedtak til lov om endringer i foretakspensjonsloven og forsikringsvirksomhetsloven (forvaltning av garanterte pensjonsprodukter) (Lovvedtak 39 (2025–2026), jf. Innst. 177 L (2025–2026) og Prop. 31 L (2025–2026))

Presidenten [10:01:58]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 5 [10:02:02]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus (Innst. 218 S (2025–2026), jf. Dokument 8:115 S (2025–2026))

Presidenten [10:02:33]: 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 sju replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

Remi Sølvberg (R) [10:02:55] (ordfører for saken): Saken gjelder representantforslag om å redusere bompengebelastningen på E6 Ulsberg–Melhus, på bakgrunn av forsinket utbygging og endrede forutsetninger sammenlignet med det Stortinget la til grunn i behandlingen av Prop. 82 S for 2018–2019.

Stortinget sluttet seg i 2019 til finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus, med en kombinasjon av statlige midler og bompengefinansiering. Forutsetningen var en gitt framdrift i prosjektet, der innkrevingen av bompenger skulle stå i rimelig forhold til den nytten trafikantene fikk gjennom ferdigstilt vei.

Komiteen viser til at utbyggingen siden har blitt forsinket, bl.a. som følge av kanselleringer av kontrakt og behov for nye anbudsprosesser. Dette har medført at framdriften ikke har vært i tråd med de opprinnelige forutsetningene.

Forslagsstillerne peker på at dette har ført til en situasjon der trafikanter over tid betaler bompenger uten at den forventede nytten realiseres i samsvar med det som lå til grunn i vedtaket. Det vises også til at den samlede bompengebelastningen i området oppleves som høy, særlig for pendlere og næringstransport.

Det er ulike syn i denne saken. Flere medlemmer understreker at legitimiteten til bompengeordningen er avhengig av sammenhengen mellom betaling og nytte, og at forsinkelser i prosjektet kan utfordre denne balansen. Det pekes på behovet for å vurdere endringer i bompengeopplegget i lys av de endrede forutsetningene.

Andre medlemmer viser til at bompengeopplegget bygger på lokalpolitisk tilslutning, og at det er viktig å ha et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag før eventuelle endringer gjennomføres, bl.a. av hensyn til prosjektets finansiering og gjennomføring.

Det fremmes ulike forslag i saken. Et forslag går ut på å be regjeringen gjennomgå bompengeopplegget med sikte på å redusere belastningen. Et annet forslag gjelder å forlenge nedbetalingstiden for å redusere takstene, samt å innføre passeringstak i dialog med lokale myndigheter.

Komiteen viser samlet sett til at saken reiser spørsmål både om håndtering av endrede forutsetninger i enkeltprosjekter og om utforming av bompengeordninger mer generelt, herunder forholdet mellom statlig finansiering og brukerbetaling.

Jeg håper vi får en god debatt.

Jone Blikra (A) [10:05:41]: Det er utfordringer med prosjektet E6 Melhus–Ulsberg, og det har ingen noen problemer med å forstå, ei heller med å forstå bekymringen. Den politiske utfordringen er hvordan vi løser dette.

Alle bompengesaker vi etter hvert har fått, og sikkert kommer til å få, bygger på lokalpolitiske vedtak. I dette til-

fellet har det vært en grundig prosess i Trøndelag fylkeskommune og berørte kommuner. Alle berørte kommuner, og Trøndelag fylkeskommune, har sluttet seg til bompengeopplegget for prosjektet. Det betyr at Trøndelag fylkeskommune er garantist for økonomien i prosjektet.

Alle forslag som endrer økonomien i prosjektet, som reduksjon av bompengesatser eller forlenget nedbetalingstid, har økonomiske konsekvenser som påvirker selve prosjektet. Hvem sitter med den økonomiske risikoen ved endringer? Jo, i dette tilfellet Trøndelag fylkeskommune. Hvem er da nærmest til å vurdere forslag til endringer? Jeg lar det spørsmålet henge i luften.

Per nå er det kun ett av fem bompengepunkter som er åpnet for innkreving. Det er Kvål–Melhus, som åpnet i 2022. Ifølge Nye veier er det forventet at neste delstrekning, Berkåk–Vindåsliene, åpner i 2027.

Dette er ikke et innlegg mot å gjennomgå bompengeopplegget for strekningen. Dette er et innlegg som argumenterer for at vi må gi bompengeselskaper mulighet til å skaffe seg nødvendige erfaringer og forutsetninger for eventuelt å foreslå endringer – ikke minst for fylkeskommunen, som sitter med den økonomiske risikoen i prosjektet, og som må få muligheten til å vurdere eventuelle endringer og faktisk be om det.

Mats Henriksen (FrP) [10:07:51]: Innbyggerne i Melhus har over tid opplevd en uforholdsmessig stor bompengebelastning. Det er bakgrunnen for at Fremskrittspartiet fremmet dette representantforslaget. FrP anerkjenner at det ikke er flertall for FrPs primærpolitikk om å avvikle bompengeordningen, men da er det desto viktigere at ordningene vi vedtar, oppleves som rimelige og rettferdige. Det opplever man ikke i Melhus.

Jeg er enig i at bommen på Hofstad er satt opp i tråd med bompengeproposisjonen, og at bommen på Hofstad betaler ned på gjelden for den ferdigbygde strekningen Melhus–Kvål. Likevel er det viktig å se helheten i proposisjonen. Forutsetningen da proposisjonen ble vedtatt, var at delstrekningene på utbyggingen av strekningen Melhus–Ulsberg skulle bygges etter hverandre uten opphold. Det skjedde ikke. Det resulterer i at innbyggerne som betaler på bommen i Hofstad, opplever at de betaler for en uferdig vei. Dette er med på å rokke ved bompengesystemets legitimitet.

Forutsetningene som lå til grunn for Stortingets behandling av bompengeproposisjonen, er brutt. Derfor fremmer FrP forslag om at regjeringen må gjennomgå bompengeopplegget på strekningen Melhus–Ulsberg med sikte på å redusere bompengebelastningen for innbyggere og næringsliv.

Jeg registrerer nok en gang at Arbeiderpartiets svar er at vi må vente og se. Vi er innvalgt på Stortinget for å løse vanlige folks hverdagsproblemer. Å vente og se løser ikke noe. Det vitner om at vi har en regjering som både er passiv og som ikke lager en politikk for vanlige folk. Arbeiderpartiet er ikke lenger et parti for arbeiderne; det er et parti for eliten.

Det ser ikke ut som om FrPs forslag får flertall. Derfor vil vi varsle subsidiær støtte til Høyres forslag – som de sikkert fremmer etterpå – både om forlenget nedbetalingstid og om passeringstak. Høyres forslag vil føre til at innbyggerne får en lavere takst ved passering, og det er i tråd med FrPs intensjon.

Politikk handler om folk og folks liv – om pendlere på vei til og fra jobb, om småbarnsmora som skal levere i barnehagen, og om yrkessjåføren som holder landet i gang. FrP mener bompengesituasjonen i Melhus går ut over alle disse gruppene, og det er et problem. Dette er et problem vi må løse, og det håper jeg flertallet i denne salen tar på alvor.

Med det tar jeg opp forslaget fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet.

Presidenten [10:10:27]: Representanten Mats Henriksen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Trond Helleland (H) [10:10:47]: Vi har nå en situasjon der innbyggerne i Melhus har en veldig høy bompengebelastning, og der utbyggingen av E6 dessverre har gått saktere enn forventet. Det er en utfordring, for da blir belastningen ekstra stor for dem som bor i Melhus. Vi er åpne for å foreslå – og jeg fremmer våre forslag – forlenget nedbetalingstid og at regjeringen går i dialog med fylkeskommunen og andre lokale myndigheter for å finne ut av dette.

Det er forbausende hvor lite proaktiv regjeringen er når denne typen saker kommer. Det er ikke noen tvil om at det lokalt også er fylkeskommunen som er bompengegarantisten, som Jone Blikra korrekt påpeker. Det er et sånt system vi har laget oss: Når staten skal bygge en vei, en riksvei, er det fylkeskommunen som skal garantere. Det er en merksnodighet som har ligget i systemet i alle år, men sånn er det nå. Men når også lokale myndigheter ser at her må en gjøre noe, regner jeg med at statsrådens departement vil gå i dialog med fylkeskommunen og komme tilbake til Stortinget med et revidert opplegg.

Vi fremmer våre forslag, og jeg er glad for den subsidiære støtten som FrP varslet til våre forslag.

Presidenten [10:12:30]: Representanten Trond Helleland har tatt opp de forslagene han refererte til.

Geir Inge Lien (Sp) [10:12:49]: Legitimiteten til bompengeordninga føreset at det er rimeleg samsvar mellom det bilistane betalar, og det dei faktisk får igjen i form av ferdig utbygd veg. Dei som betalar bompengar

på E6 mellom Ulsberg og Melhus, har verken fått ferdig veg eller ei rimeleg bompengebelastning. Det rammar pendlarar og næringstransport, og det skapar heilt forståeleg frustrasjon lokalt.

E6 Ulsberg–Melhus er eitt av fleire prosjekt i porteføljen til Nye vegar der innkrevjing startar samtidig som det er uklart når heile strekninga vil stå ferdig. Difor meiner eg at det begynner å verte på tide at Stortinget spør seg om Nye vegar er organisert på ein klok måte. Vi kan ikkje ha det slik at vegutbyggjaren etterlét seg halvferdige parsellar her og der. Òg lokalt opplever ein at dette er urimeleg.

Å ettergje gjeld i prosjekt som er forankra i lokalpolitiske vedtak, er vanskeleg å forsvare så lenge det står andre viktige samferdselsprosjekt på vent rundt omkring i landet. Men vi forventar at regjeringa tek ansvar. I dialog med lokale myndigheiter må ein finne rom for løysingar som lét bompengetrykket gå ned, f.eks. gjennom utvida innkrevjingstid, slik vi føreslår i lag med Framstegspartiet.

Senterpartiet vil no varsle at dersom det nemnte forslaget ikkje får fleirtal, vil vi subsidiært støtte forslaga frå Høgre om forlengd nedbetalingstid og om å gå i dialog med dei lokale myndigheitene om passeringstak. Det vil i det minste vere eit steg i rett retning for å få ned bompengebelastninga på strekninga.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:15:22]: E6 Ulsberg–Melhus er en viktig del av hovedtransportåren mellom Oslo og Trondheim og er et helt sentralt prosjekt for trafikksikkerhet, framkommelighet og regional utvikling i Trøndelag.

Jeg har selvfølgelig forståelse for forslagsstillernes bekymring over bompengebelastning over tid når utbyggingen har blitt forsinket. Samtidig vil jeg understreke at denne innkrevingen skjer i tråd med Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av Prop. 82 S for 2018–2019, som etter vanlige prinsipper innenfor bompengefinansieringsordningen bygger på lokalpolitiske vedtak. Det ble da lagt til grunn at utbyggingen skulle skje i den rekkefølgen som Nye veier prioriterer, basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, trafikksikkerhet og modenhet i prosjektene. Dette er fortsatt et viktig prinsipp for å sikre effektiv bruk av fellesskapets midler.

Ettersom det kun er åpnet for innkreving på ett av fem bompengepunkter, mener jeg vi bør avvente erfaringene vi får fra åpning og innkrevingsstart på delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene før vi eventuelt tar stilling til en gjennomgang av hele bompengeopplegget. Bompengeselskapet vil da ha bedre forutsetning for å kunne vurdere økonomien i prosjektet. Jeg viser i den sammenheng til praksisen med at bompengeselskapene i prosjekter med etterskuddsinnkreving foretar nye vurderinger etter ett–to års drift av bompengeinnkrevingen.

Jeg mener det må utvises stor varsomhet med reduksjon i bompenger i enkeltprosjekter som følge av endret framdrift. En slik praksis vil kunne få betydelige konsekvenser for både andre bompengeprosjekter, den helhetlige finansieringen av transportsektoren og den økonomiske risikoen som fylkeskommunen bærer som garantist for bompengeselskapets lån.

Vurderingene som ligger bak et takst- og innkrevingsopplegg, er grundig forankret og gjennomarbeidet. Jeg mener derfor at det ikke er riktig å foreta en gjennomgang av bompengeopplegget på strekningen E6 Melhus–Ulsberg på nåværende tidspunkt.

Presidenten [10:17:30]: Det blir replikkordskifte.

Mats Henriksen (FrP) [10:17:59]: Innbyggere og næringsliv i Melhus opplever at de betaler bompenger for en vei de aldri fikk, en vei som er uferdig. Vi vet fra NAFs trafikantbarometer at på steder der folk opplever at man betaler bompenger for å finansiere en ny vei, er aksepten for å betale bompenger større. Manglende tillit til bompengeopplegget kan føre til legitimitetsproblemer.

Hva tenker statsråden er årsaken til bompengemotstanden som har oppstått lokalt, og hvordan vurderer statsråden legitimiteten i bompengeopplegget i Melhus?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:18:31]: Som jeg var inne på i mitt innlegg, har det sikkert sammenheng med framdrift og utbygging av prosjektene. Men som representanten vet, fordi Fremskrittspartiet har betydelig med aksjer i Nye veier-modellen, er jo den laget sånn at selskapet skal vurdere de ulike parsellene med tanke på modenhet og framdrift – man skal forsøke å få lønnsomheten i prosjektene opp. Det visste Stortinget på det tidspunktet man vedtok denne proposisjonen. Så det er sånn sett egentlig ikke veldig overraskende at man kan komme i den typen situasjoner. Da er spørsmålet: Hva gjør Stortinget da? Da må vi for det første i hvert fall forholde oss til de vedtakene som er fattet lokalt, og så må vi selvfølgelig forsøke å håndtere dette på en sånn måte at det ikke gir merbelastninger for innbyggerne. Det vil jo ett av de forslagene som nå foreligger i saken, gjøre, nemlig forslaget om at man skal forlenge bompengeinnkrevingen. Det ville bety høyere belastning på innbyggerne i regionen.

Mats Henriksen (FrP) [10:19:26]: Statsråden viser til at bompengeopplegget og veiprosjektet bygger på lokalpolitiske vedtak, og det stemmer jo. Men flere lokalpolitikere uttaler nå at de opplever at forutsetningene og premissene som lå til grunn for disse lokalpolitis-

ke vedtakene, har endret seg, med bakgrunn i de utsettelsene vi kjenner til.

Hva tenker statsråden om at man lokalt mener at de forutsetningene som lå til grunn for bompengeproposisjonen, har endret seg? Kan statsråden forstå at man har den opplevelsen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:19:57]: Når man vedtar lokale bompengeproposisjoner eller grunnlaget for det, altså hva slags type takster man skal ha, og hvilke prosjekter man skal ha, er man samtidig kjent med at Nye veier-modellen betyr at man prioriterer disse prosjektene ut ifra modenheten i prosjektene. Så det er ikke så veldig oppsiktsvekkende at man får forsinkelser i enkeltprosjekter. Hvis Stortinget åpner opp for at man på en måte skal ta en omkamp på finansieringsgrunnlaget hver gang det blir en utfordring i prosjektet, vil vi ha en betydelig utfordring med å finansiere veiprosjektene. Det er sikkert Fremskrittspartiet greit innforstått med, men det er kanskje andre partier i salen som burde tenke nøye igjennom om det er klokt.

Mats Henriksen (FrP) [10:20:42]: Som alltid fra Arbeiderpartiet er svaret i svarbrevet fra statsråden at man skal vente og se og kanskje komme tilbake til dette senere. Samtidig er den totale bompengebelastningen i Melhus en økonomisk belastning for innbyggere og næringsliv i dag, noe som er både formidlet av lokalpolitikere og dokumentert gjennom flere lokale medieoppslag. I lys av svaret fra statsråden om å vente og se, hva vil statsråden si til innbyggere som opplever at bompenger er en økonomisk belastning i dag, og som opplever at de betaler for en veistrekning de ikke har fått?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:21:19]: Da vil jeg vise til at dette er en lokalpolitisk beslutning, gjort av lokalpolitikerne i regionen. Da forutsetter jeg at lokalpolitikerne har en noenlunde god dialog med sine innbyggere, og dermed har tatt det med i sine beregninger i de vedtakene de har gjort. Lokalpolitiske beslutninger vil også være med og påvirke den totale bompengebelastningen, både i prosjekter og samlet sett i en region.

Trond Helleland (H) [10:22:03]: Statsråden framstiller Nye veier-modellen på en korrekt måte, etter min mening, men det er én faktor han ikke legger inn. Det er at Nye veiers finansiering er avhengig av vedtak i statsbudsjettet, og i statsbudsjettet har ikke Nye veier vært prioritert av regjeringen. Det har vært en kraftig kostnadsøkning siden 2018–2019, da dette vedtaket ble fattet. Først var det pandemi, så kom krigen i Ukraina, så har Nye veier ferdigstilt noen prosjekter uten å ha blitt kompensert for drift- og vedlikeholdskostnader. Budsjettene har stått stille. Det gjør at den utbyggingen som skulle gå sømløst fra Berkåk til Trondheim, har stoppet opp, eller går sakte. Det er fint å snakke om modenhet, men det er kanskje mangel på bevilgninger.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:23:06]: Regjeringen har bevilget nøyaktig det samme beløpet til Nye veier som var forutsatt av Solberg-regjeringen i sin tid. Det beløpet har blitt justert etter lønns- og prisvekst, på linje med andre budsjetter. Det er en kjensgjerning – dette tror jeg gjelder både Statens vegvesen og Nye veier – at det var en sterkere prisvekst i bygg- og anleggssektoren i en periode. Det gjør selvfølgelig at man har måttet få noen innsparinger i rammene sine sammenliknet med det man ellers ville hatt. Så har vi, Støre-regjeringen, på vår vakt tatt bort en del prosjekter fra porteføljen til Nye veier. Så man kan ikke bare se på bevilgningsnivået, man må også se på totaliteten. Vi har laget en mer realistisk samlet portefølje for Nye veier enn det Solberg-regjeringen la til grunn.

Trond Helleland (H) [10:24:04]: Realismen er jo avhengig av bevilgningene. Man sultefôrer Nye veier, lar dem få omtrent de samme bevilgningene og sier at det er kompensert for lønns- og prisstigning. Ja, en generell lønns- og prisstigning, men vi vet at den forrige NTP-en egentlig var 18–20 pst. mindre verdt enn den som var forut for den, fordi det hadde vært en betydelig kraftigere prisstigning i anleggssektoren enn det har vært. I disse dager har vi debatten om drivstoffpriser og at anleggsnæringen nå står i knestående, så jeg kjøper ikke den framstillingen. Jeg mener at regjeringen har latt Nye veier gå for lut og kaldt vann, uten å gi de løftene som hadde vært nødvendige for å kunne ha en sammenhengende utbygging på E6.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:24:58]: Jeg er ikke enig i den beskrivelsen. Vi har en finansiering av Nye veier som er på samme nivå som den foregående regjeringens. Det er den forutsetningen som er lagt til grunn for selskapet. Og når kostnadene stiger, ligger det i Nye veier-modellen at de må jobbe enda hardere med å forsøke å få kostnader ned og med å se på vurderingene av prosjektene. Hele poenget med Nye veiers modell er jo at den skal virke på den måten. Det virker noe lettvint, fra mitt ståsted, å bare fylle på med penger.

Geir Inge Lien (Sp) [10:25:43]: Dei som betalar bompengar på E6 mellom Ulsberg og Melhus, har verken fått ein ferdig veg eller ei rimeleg bompengebelastning. Dette er ikkje den einaste staden her i landet der Nye vegar no har prosjekt. Både i Gudbrandsdalen og på Sørlandet kan vi sjå at det står halvferdige prosjekt frå Nye vegar. Då er spørsmålet mitt til statsråden: Øn-

skjer statsråden å sjå på korleis Nye vegar er organisert, og om det går an å få gjort noko med at det står halvferdige prosjekt der folk har full bompengebelastning, noko dei føler er urimeleg?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:26:25]: Det er vel litt karikert å si at det står halvferdige prosjekter. Det vil jo alltid være halvferdige prosjekter når man er på vei til å ferdigstille noe. I Innlandet er det god framdrift på prosjektene til Nye veier. Vi startet i fjor sommer sågar arbeidet med en ny strekning i Innlandet i regi av Nye veier. Det pågår også bygging på E39 sør i Norge, og det pågår bygging på E6 i Trøndelag.

Det er riktig at det var en uheldig episode, særlig i Trøndelag, knyttet til at en aktør måtte forlate det prosjektet, som har gjort at det har tatt tid å få framdrift i prosjektet igjen. Men det bygges i Nye veiers prosjekter, og det må jo være utgangspunktet for dette. Regjeringen har, med Senterpartiet i regjering, drøftet hvorvidt det var riktig å organisere dette på en annen måte, og kom til at Nye veier-modellen har mange sider ved seg som vi tenker er fornuftige.

Presidenten [10:27:20]: Replikkordskiftet er avsluttet.

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

Bård Hoksrud (FrP) [10:27:35] (komiteens leder): Det var interessant å høre på statsråden i replikkordskiftet. Statsråden sier at de har gitt de samme pengene som var forutsatt, som den forrige regjeringen gjorde, og det er liksom å levere. Vi vet at det i realiteten betyr ca. 1 mrd. kr mindre til nye veier enn det man skulle hatt, i tillegg til at vi nå har fått en rekke kostnader i forbindelse med drift og vedlikehold.

E6 Ulsberg–Melhus er kjempeviktig for menneskene som bor der, og mange av dem opplever at man nå betaler for noe man egentlig ikke får – og betaler på forskudd. Jeg er ikke sikker på om de opplever at dette er i tråd med det man vedtok.

Statsråden er veldig tydelig på at dette er en lokalpolitisk beslutning, lokalpolitisk vilje og ønske og alt det der. Jeg tror nok at mange lokalpolitikere egentlig føler at de står med ryggen mot veggen og blir kastet piler på. Forutsetningen er at hvis man ikke er med på dette, er konsekvensen at man ikke får noen vei i det hele tatt, med det politiske flertallet vi har i Stortinget.

Fremskrittspartiet mener at det er mulig – og har vilje og ønske om – å bygge veier, fordi det handler om å bygge landet vårt, og det er fullt mulig å gjøre det uten bompenger.

Når vi kommer med forslag om å prøve å gjøre det litt enklere for vanlige folk der ute, som sliter med dyrtid og har store utfordringer, er svaret fra Arbeiderpartiet og statsråden alltid at vi må avvente, og vi følger situasjonen nøye videre, men de har egentlig ikke tenkt å gjøre noe som helst. Fremskrittspartiet er tydelig, og det er derfor vi har fremmet forslag, fordi vi mener at dette betyr mye for de menneskene det handler om.

Vi synes det er litt trist at Høyre og KrF ikke støtter Fremskrittspartiet og Senterpartiets forslag nr. 1, for det ville gitt en veldig god løsning for befolkningen. Vi kommer sekundært til å støtte Høyres forslag, men det er ikke fordi vi heier på at vi skal bruke mer penger på innkreving og renteutgifter – for det er konsekvensen av det forslaget: at det blir dyrere og mer penger forsvinner til ingenting. Fremskrittspartiet og jeg vil at vi skal bruke pengene på å bygge vei og ny vei, og at pengene bør gå til det, istedenfor til banker og finansieringsselskaper som vil utvide tiden man skal kreve inn bompenger for å få mer penger inn på kontoen.

Jeg har lyst til å gjøre en liten visitt til Senterpartiet også. Jeg synes det er bra at Senterpartiet er med her, men det er ikke så veldig lenge siden vi hadde en sak om Kristiansand–Mandal, hvor det så ut til å være et politisk flertall for å sørge for å redusere bompengebelastningen for bilistene for å få flere til å kjøre på den nye veien. Det ville vært bra for alle parter. Dessverre var Senterpartiet ikke med der da, men de er med her nå. Det er også bakgrunnen for at Fremskrittspartiet støtter dette. Vi følger opp det vi vedtok i den forrige saken. Det var sekundært. Det gjør vi også i denne saken.

Remi Sølvberg (R) [10:30:51]: Denne saken viser egentlig ikke først og fremst et problem med framdrift, men et problem med systemet. Komiteens flertall diskuterer hvordan bompengebelastninger kan justeres, enten gjennom lengre nedbetalingstid, passeringstak eller nye gjennomganger. Dette er i beste fall en lappeløsning, et plaster på såret. Problemet er at vi har gjort finansiering av helt nødvendig infrastruktur avhengig av at folk betaler hver gang de passerer en bom.

Her har Rødt vært helt tydelige: Bompengefinansiering er usosialt og en urettferdig modell. Den rammer skjevt geografisk og sosialt. Det er ikke tilfeldig at pendlere, barnefamilier og yrkessjåfører trekkes fram i komitémerknader, for det er de som ikke har noe valg. Når prosjektet i tillegg er forsinket, blir urettferdigheten enda tydeligere. Man får ikke det man ble lovet, og det svekker ikke bare legitimiteten til bompengene, slik flere partier påpeker. Det viser at hele modellen er feilslått.

Noen partier peker på at dette bygger på lokal tilslutning, og det er jo riktig, men det er også et resultat av at kommuner og fylker presses inn i et system der alternativet ofte er at man ikke får noen vei i det hele tatt, og det er ikke reell valgfrihet. Andre foreslår å forlenge ned-

betalingstiden. Det betyr i praksis at folk betaler mindre hver gang, men man betaler jo til gjengjeld lenger, og man skyver problemet lenger fram i tid.

Rødt mener at hvis man mener alvor med at E6 Ulsberg–Melhus er en viktig nasjonal transportåre, bør man finansiere den som nettopp det. Norge har økonomi til det, men vi har altså valgt et politisk system der vi sender regningen til trafikantene. Da burde egentlig konklusjonen være klar: Bompengeandelen i prosjektet må kraftig ned, og staten må ta en langt større del av regningen.

Igjen: Rødt mener at dette er feil måte å finansiere fellesskapets infrastruktur på. Jeg må si at jeg derfor har stor sympati med forslagsstillernes synspunkt, men jeg må også gjøre det klart at Rødt er bundet av en budsjettforlikavtale, og vi skal ikke bryte den avtalen på et veiprosjekt der Nye Veier har mislyktes totalt i Trøndelag.

Lill Harriet Sandaune (FrP) [10:33:38]: Dette er en veldig viktig sak for mange på Melhus og i Trøndelag. Vi har som de fleste andre steder i landet et veldig stort behov for utbygging og vedlikehold av riks- og fylkesveier. Bygging og vedlikehold av veier er ikke en utgift, men en investering i framtiden vår, for både innbyggerne og næringslivet, og ikke minst er gode veier viktig sett i lys av trafikksikkerheten.

Under valgkampen i fjor høst etterlyste Senterpartiet at de andre partiene måtte ta opp røret til sine representanter på trønderbenken i denne saken. Målet var tydelig: å få fortgang i utbygging av E6 Ulsberg–Melhus og ikke minst få redusert de urimelig høye bompengene på Hofstad. I dag betaler innbyggerne i Melhus bompenger for en vei som ikke er ferdig. Bommen har stått i flere år, og innbyggerne betaler dyrt for å kjøre innad i sin egen kommune. Dette har FrP tatt på alvor, og derfor er dette representantforslaget fremmet. Heldigvis støtter Senterpartiet FrPs forslag her i dag om at det må gjøres en gjennomgang av bompengeopplegget for E6 Ulsberg–Melhus med bakgrunn i den forsinkede utbyggingen og de endrede forutsetningene i forhold til proposisjonen som ble vedtatt i 2019.

Så må jeg jo si at det er skuffende at Høyre, som har vært så på ballen i denne saken lokalt, ikke er villig til å støtte forslaget fra FrP og Senterpartiet, som kan redusere bompengebelastningen. I stedet vil man heller ha en forlenget nedbetalingstid. Det finnes et bedre alternativ, vil vi i FrP understreke, og så må vi samtidig bare erkjenne at det får vi nok ikke flertall for. Derfor er Høyres forslag bedre enn ingenting, og FrP støtter dette forslaget subsidiært.

Det som imidlertid ikke er særlig overraskende, er Arbeiderpartiet og samferdselsministerens standpunkt og svarbrev i denne saken. Det skal regjeringen i hvert fall ha: Det er forutsigbarhet knyttet til den manglende satsingen og viljen til å prioritere midler til veiutbygging og reduksjon i urimelig bompengebelastning for landets innbyggere. Det at man også skal vente og se, er helt i tråd med Arbeiderpartiets politikk. Arbeiderpartiets ordfører på Melhus og lokalpolitikerne der for øvrig får bare merke seg at når andre partier ringer og tar kontakt for å løse en viktig sak for Melhus, er det ikke bare opptattsignal; her legger man tydelig på røret fra Arbeiderparti-regjeringens side.

Geir Inge Lien (Sp) [10:36:44]: Eg måtte ta ordet etter at representanten Bård Hoksrud var framme og snakka om strekninga Mandal–Kristiansand. Det er òg eit prosjekt under Nye vegar som ikkje står ferdig, så det har nokolunde lik status. Men det er ikkje rett at Senterpartiet ikkje stemte for det prosjektet. Vi støtta faktisk forslag nr. 1 frå FrP den gongen, men vi støtta ikkje det lause forslaget. Vi støtta òg forslaget frå Høgre, som er likelydande med det som er fremja i dag, med lengre nedbetalingstid. Senterpartiet hadde eit eige forslag som kanskje var endå betre, som gjekk på 30 års nedbetalingstid med lokalpolitisk forankring.

For oss i Senterpartiet er det utruleg viktig at det er samsvar mellom det ein får ferdig bygd, og det ein brukar på veg. Det er difor vi har denne saka i dag, der vi opplever at innbyggjarane i Trøndelag er svært skuffa over at ting ikkje står ferdig, og at dei betalar for ein veg som ikkje er ferdigstilt. Vi i Senterpartiet er ute etter å skape gode løysingar, få bygd vegar og gjere Noreg til eit godt land både å leve i og produsere varer i, og få god framvekst.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:38:20]: Det hevdes fra denne talerstolen at det nærmest ikke bygges vei i Norge. Da kan jeg melde om at veibudsjettet for 2026 er på et veldig høyt nivå. Vi har svært mange store prosjekter i gang, i tillegg til at vi har økt bevilgningene til drift og vedlikehold betydelig over de senere årene.

Når det kommer påstander fra Fremskrittspartiet om at man tvinger lokalpolitikerne til nærmest å fallere for staten og innføre bompenger, vil jeg si at jeg er uenig i den påstanden. Dersom den var riktig, var det altså en statsråd fra Fremskrittspartiet som gjorde det i Trøndelag, for denne proposisjonen ble lagt fram av Jon Georg Dale i sin tid.

Så har jeg lyst til å kommentere det å forlenge nedbetalingstiden. Det vil bryte med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekter. Dersom det i dag vedtas å forlenge innkrevingstiden, vil jeg at man skal være klar over at det vil påføre trafikantene en betydelig ekstraregning siden finansieringskostnadene vil øke. Den totale bompengebelastningen blir derfor høyere, ikke lavere for trafikantene. Trafikantene vil da måtte betale

bompenger over en lengre periode, der pengene de betaler, i stor grad går til å dekke finanskostnader og ikke til å betale selve investeringen. Det bryter med prinsippet om at bompenger i størst mulig grad skal brukes til å betale for ny vei. Jeg mener at dette bidrar til å svekke ordningen med bompengefinansiering av offentlig vei, og jeg mener det er uheldig at Stortinget endrer premisser fra tidligere vedtak. Da er det igjen å minne om at Stortingets vedtak bygger på lokalpolitiske vedtak.

Retningslinjene for bompengeprosjekter er utformet for å ha kontroll på bompengefinansieringen og for at vi skal behandle bompengeprosjektene likt i de ulike regionene, og dermed også befolkningen likt. Hvis vi nå går bort fra retningslinjene, åpnes det for en presedens gjennom krav om at også andre prosjekter ønsker dette. Det gjør at bompengebelastningen samlet sett øker, og at vi for så vidt mister oversikten over ordningen.

Bård Hoksrud (FrP) [10:40:45]: Det er alltid interessant å høre når noen med statsråden i spissen skal fortelle at det aldri er brukt mer penger, og at det er mye penger i veibudsjettet, det er et svært høyt nivå, osv. Men man glemmer en vesentlig ting: Hva får man for de pengene man bruker – får man mer, eller får man mindre? Realiteten er at man sannsynligvis ikke får mer, for kostnadene har økt ekstremt mye på grunn av krigen i Ukraina og på grunn av Iran-konflikten og Midtøsten-konflikten – noe som gjør at kostnadene fyker i været.

Når man liksom skal være høy og mørk, bør man være høy og mørk i utgangspunktet. Så vet statsråden veldig godt at Fremskrittspartiet, selv om vi satt i regjering, ikke hadde over 50 pst. oppslutning alene. Det er bare å se på den debatten vi har i dag, og på de andre partiene. Det er partier som vi satt i regjering med som fortsatt ønsker å bruke bompenger for å finansiere veier. Det ønsket i utgangspunktet ikke Fremskrittspartiet, og derfor har vi også jobbet for å redusere bompengene. I motsetning til alle andre regjeringer tidligere skjedde det faktisk kutt i bompengene med milliarder da Fremskrittspartiet satt i regjering, i tillegg til at vi sørget for et kraftig løft i samferdselsbudsjettet. Jeg tror det er lenge siden man har sett den økningen som var da, og da var kostnadsbildet et helt annet. Det vi gjorde med Nye veier, var nettopp å få mer igjen for pengene og sørge for å bygge mer. Det var noe av det som var viktig med å etablere Nye veier den gangen man gjorde det. Jeg tror at når man går opp på denne talerstolen og prøver å være høy og mørk, bør man kanskje ha med seg litt fakta og hva som ligger til grunn for dette.

Til Senterpartiet: De må gjerne si det, men realiteten var at alle trodde at man skulle spise bløtkake i Kristiansand da stortingsvedtaket ble fattet med tanke på Mandal–Kristiansand. Den bløtkaken ble veldig fort gjemt vekk etter at noen ikke stemte for det man hadde signalisert at man skulle stemme for, når det gjaldt det prosjektet.

Det er der jeg sier at Fremskrittspartiet er konsekvent: Vi mener det er dumt å bruke mer penger og gi dem til finansinstitusjoner og banker, og vil heller bruke mye mindre penger på det og være villig til å bruke noe mer av de pengene vi har, til å redusere eller fjerne bompenger. Det er utgangspunktet vårt. Og så skjønner vi at vi er ganske alene om det, selv om Rødt er der, men Rødt vil egentlig ikke bygge en del av veiene. Fremskrittspartiet vil bygge veier og mener at vi skal bruke mer midler fra staten nettopp for å sørge for det.

Kamzy Gunaratnam (A) [10:43:43]: Hvis bompengeavtaler skal endres hver gang det blir politisk ubehagelig i etterkant, undergraver vi hele modellen for hvordan vi finansierer infrastruktur her i landet.

Dette er ikke tilfeldige avgifter, som noen skal ha dem til å være. Det er forpliktende avtaler, forhandlet lokalt og vedtatt nasjonalt, som ligger til grunn for investeringer og lån som skal betales tilbake. Hele regnestykket bygger på forutsigbarhet. Hvis flertallet i denne salen mener vi skal endre vilkårene i etterkant fordi de oppleves krevende, høres det nesten litt ut som selve bompengesystemet som institusjon ikke lenger har tillit. Konsekvensene er ganske klare: Det blir dyrere å bygge, det blir vanskeligere å gjennomføre, og det blir mindre rettferdig. Regningen forsvinner ikke, den skyves bare fram i tid. Å forlenge nedbetalingstiden betyr at folk betaler lenger, ofte med renter.

Å styre betyr å ta ansvar. Selv om man ikke sitter i posisjon, er man en av 169 representanter som er blant de mektigste i hele landet. Vi skal sitte her og bestemme forutsigbarhet og ta styring – opposisjon og posisjon.

I fjor hadde ikke Fremskrittspartiet engang inndekning i bompengeforslagene sine i sitt alternative budsjett. Da vi spurte i salen, var svaret: Vi har prioritert andre saker. Det hang ikke på greip. Man kan ikke bruke de samme pengene om igjen. Jeg besto så vidt matte, men selv jeg skjønner at det der ikke høres riktig ut. Alt dette har et navn, og det er populisme. Endringer må tas når nye avtaler inngås, ikke når regningen allerede er sendt. Hvis ikke ender vi opp med et system der det lønner seg å rope høyest etterpå. Det er en dårlig måte å bygge infrastruktur og ikke minst tillit på.

Det snakkes om vanlige folk. Investering uten inndekning er dårlig gjort mot vanlige folk.

Trond Helleland (H) [10:46:09]: Det er interessant å få en belæring om avtaler som er inngått, og forutsetninger og stabile rammevilkår, men poenget i denne saken er nettopp at rammevilkårene er kraftig endret. Det er ikke bygd ut fra Berkåk mot Trondheim. Det er bygd

ut en liten del. Det er gjort store endringer fordi entreprenører har forsvunnet ut, og fordi prosjektet er blitt mer kostnadskrevende på grunn av ytre omstendigheter. Det er det flertallet – i hvert fall flertallet i komiteen – ønsker å ta konsekvensen av.

Så er det interessant at statsråd Nygård overhodet ikke nevner det andre vedtakspunktet som Høyre foreslår, nemlig at regjeringen skal gå i dialog med lokale myndigheter for å innføre et passeringstak på strekningen E6 Ulsberg–Melhus. Det vil hjelpe dem som bor i Melhus, som i dag blir møtt av en bombarriere som de må ut og inn av hele tiden når de skal gjøre lokale ærend. Det kunne vært interessant å høre om statsråden mener at det også er uansvarlig å diskutere med lokale myndigheter og med sin egen Arbeiderparti-ordfører i Melhus om det går an å finne løsninger på dette.

Vi vet at E6 er Norges hovedvei nummer én fra nord til sør. Det kommer til å gå stor trafikk der. Antakelig vil mye av disse problemene gå over når prosjektet står ferdig og man får den nødvendige trafikken på strekningen. Det viser seg veldig ofte at antall bompasseringer blir høyere enn Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet har fastsatt, så jeg tror ikke nødvendigvis nedbetalingstiden blir så lang, men belastningen vil bli mindre, særlig for dem som bor i Melhus.

Statsråden bør iallfall ta ad notam forslag nr. 3, nemlig om å gå i dialog for å redusere eller få et passeringstak i området.

Presidenten [10:48:33]: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [10:48:47]: Jeg tror kanskje jeg må gi litt voksenopplæring til representanten Gunaratnam. Hun sa at Fremskrittspartiet ikke prioriterte penger til å redusere og fjerne bompenger i vårt alternative statsbudsjett; da tror jeg man må gå inn og lese en gang til. Det står klart og tydelig at vi prioriterer nærmere 1,4 mrd. kr ekstra til ordning for lavere bompengetakst. Men Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt, SV og MDG kuttet i budsjettforliket med 34,4 mill. kr til å kompensere for bompenger, så man ønsker altså å ta mer i bompenger fra folk fordi man ikke vil bruke så mye statlige penger.

Så må jeg minne representanten om at det er et hull i en tunnel her borte som man hadde veldig god råd til å bruke penger på etter at tunnelen var bygd – i milliardklassen. Hvis det er politisk vilje, er det muligheter. Hver eneste dag når jeg kommer inn mot kontoret, går ut av heisen og tilbake igjen, ser jeg hvordan det har gått med oljefondet, og nå har det økt med et par titalls milliarder bare i dag.

Jone Blikra (A) [10:50:00]: Det er klart det sporer til innlegg etter representanten Hoksrud. Det å være høy og mørk er det blitt referert til flere ganger. Verken Bård Hoksrud eller jeg er høye og mørke, vi er bare «og». Allikevel er det slik at når representanten Hoksrud sier at det var feil i innlegget til Gunaratnam, er det jo ikke det. Jeg var i budsjettdebatten. Jeg stilte et konkret spørsmål til representanten Sve om bompengesakene som Fremskrittspartiet hadde fremmet inneværende år, hvor staten skulle overta et ansvar på inntil 50 mrd. kr. Vi fant ikke inndekning i Fremskrittspartiets forslag til alternativt budsjett. Spørsmålet var: Hvorfor klarer ikke Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett å legge inn konsekvensene av sine egne forslag året før, altså 50 mrd. kr på bompenger? Svaret var: Vi har prioritert annerledes. – Og dette ligger på tape.

Ellers er det viktig å få sagt at vi alle, og det tror jeg gjelder hele komiteen, er opptatt av å få finansiert og bygd vei. Gjennom mange, mange år har vi hatt et system med bompenger, som Fremskrittspartiet flittig brukte. Representanten Hoksrud sto på valg i Telemark og sa: Stem på meg, så blir bompengene borte. Det han sier nå, er at han samtidig sa, hvis Fremskrittspartiet får 50 pst. av stemmene. Jeg hørte ikke det i valgkampen, men nå er det svaret på hvorfor dette ikke skjedde da Fremskrittspartiet satte verdensrekord i antall bompengestasjoner og innkreving av bompenger.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:51:58]: Det er ofte sagt av Fremskrittsparti-representantene at de er mot bompenger. Det er de nok, men prinsipielle motstandere av bompenger er de ikke. De satt tross alt i regjering i mange år og fremmet utrolig mange bompengeproposisjoner, bl.a. denne vi nå snakker om her i dag, som også ble framstilt av representanten Hoksrud som om man nærmest tvang det på kommunesektoren, på kommuner i regionen. I så fall var det Fremskrittspartiet som gjorde det.

Så en kort kommentar til det som representanten Helleland tar opp: Min kommentar til det er at eventuelle initiativ om passeringstak for denne strekningen må fremmes av Trøndelag fylkeskommune. Det er de som har garantert for bompengelånet og for prosjektet. Dermed er det også de som har den økonomiske risikoen. Det bør være rekkefølgen på denne typen prosesser, at de som tar den økonomiske belastningen, er de som får håndtere den saken først.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:53:42]: Apropos vaksenopplæring: Det er ganske fantastisk å stå på denne talarstolen og måtte kommentere Arbeidarpartiet sine innlegg, som på ein flammande måte liksom har omsut for befolkninga også i denne saka. Det var meint som ein spøk, for det er jo stikk motsett: Ein prøver altså å

kjempe med nebb og klør mot dei forslaga som ligg i denne saka, som både vi, Senterpartiet og Høgre har fremja for å faktisk gjere det betre og lettare for innbyggjarane og bilistane. Det representantane frå Arbeidarpartiet møter det med, er å prøve å latterleggjere dei partia som forsøkjer å ta ned bompengebelastinga i Noreg, som vi har gjort i ei årrekkje.

Når det gjeld vaksenopplæring. Ja, eg trur ein må setje seg ned og lese litt om kva som skjedde i fjor i budsjettet og i vårt alternative budsjett, for vi hadde eit eige forslag som sa at vi bad regjeringa kome tilbake til Stortinget med dei ulike bompengeprosjekta for å kutte bompengane. Det hjelper ikkje å fremje ein sum i eit statsbudsjett for å kutte bompengane generelt på heile området. Regjeringa er nøydd til å kome tilbake igjen med ein og ein bompengeproposisjon for å faktisk kunne kutte dei pengane. Det bad vi om i eit eige framlegg. Så den i denne salen som forsøkjer å framstille det som at vi ikkje er mot bompengar i Framstegspartiet, det er – ja, eg vert sikkert klubba viss eg seier noko feil – det er i beste fall ei usanning, for det er ikkje riktig. Vi gjer det vi kan for å gjere det betre for befolkninga, for næringslivet, for innbyggjarane, gjennom å kutte i utgifter og skattar og avgifter, også for bilistane. Vi er bilistane sitt parti.

Når det gjeld denne saka og i veldig mange andre saker: Ja, vi er klåre over at vi sat i regjering og ikkje hadde fleirtal aleine og var med på ei rekkje saker der det vart bompengar. Men vi gjer i alle fall det vi kan for å kutte mest mogleg i bompengar der det er mogleg å få det til, som f.eks. i denne saka, og seinare kjem ei sak som gjeld Nordøyvegen. Vi gjer det fordi vi ser at det er nødvendig for å dra ned kostnadene i ein situasjon der dagens samferdselsminister og resten av regjeringa har sørgt for at kostnadsnivået til vanlege folk og næringsliv og bilistar har foke til himmels i heile Noreg. Skal ikkje vi kunne jobbe for å få det billegare og betre for innbyggjarane, også når det gjeld bompengar? Sjølvsagt gjer vi det. Sjølvsagt kjem vi til å fortsetje med det. Ikkje gå på talarstolen her frå Arbeidarpartiet og forsøk med «dirty tricks». Det nyttar ikkje, det sømer seg ikkje, og eg synest det faktisk er ganske useriøst når ein i Arbeidarpartiet ikkje ønskjer å gjere noko for å få betre forhold for dei som er bilistar og næringsliv, som får byrda med høge bompengar.

Mats Henriksen (FrP) [10:56:56]: Etter en flammende engasjert møring kan det være fint med en sindig trønder for å balansere litt i salen. Jeg tegnet meg av flere grunner, litt for å oppsummere debatten som har vært. Både Senterpartiet og Rødt peker på problemer i Nye veier, men det er viktig å forstå at Senterpartiet og Rødt er en del av problemet når de stemmer for et statsbudsjett som svekker Nye veiers rammer. Nye veier ble ikke kompensert for økte driftskostnader, og de har heller ikke blitt kompensert for den ekstraordinære prisveksten vi har sett innenfor anleggsbransjen. Det har FrP tatt hensyn til i våre alternative budsjetter. Hvis de mener at det er et problem der, må de vurdere å stemme for et annet budsjett enn det de har stemt for.

Så ble jeg ekstra engasjert av representanten Gunaratnam, som holdt et veldig spesielt innlegg. Dette handler ikke om å snu kappen etter vinden, det er en realitet der ute at forutsetningene er betraktelig endret. De lokalpolitiske vedtakene, stortingsvedtaket, bygget på en forutsetning om at delstrekningene skulle bygges ut sammenhengende, uten opphold. Slik har det ikke blitt, og da er vi nødt til å se på forutsetningene.

Det virker på Gunaratnams innlegg som om regjeringen ikke gjør noen ting med vanlige folks problemer. Svaret i sak etter sak er å vente og se, så kanskje vi kommer tilbake til det senere. Det minner litt om det større bildet også når det gjelder avgifter. For Arbeiderpartiet virker det som bilistene er en uuttømmelig pengekrukke. Vi snakker om drivstoff, veibruksavgift og CO_2-avgift. Vi har bompenger, vi har piggdekkgebyr, vi har byvekstavtaler og bompenger der også. Melhus er en type kommune som blir rammet av ganske mange av de parametrene, og det må vi ta hensyn til. Det er også viktig å få sagt at bilen ikke er en luksusvare. Bilen er helt nødvendig for at vanlige folk skal kunne leve livet sitt i det langstrakte landet vårt. Det forstår FrP, og det er det på tide at også Arbeiderpartiet forstår.

Oda Indgaard (MDG) [10:59:29]: Ikke alle i denne komiteen vil bygge mest mulig ny, gigantisk vei. Jeg måtte bare ta ordet for å minne om det. Denne debatten er en oppvisning i å ikke ville ta ansvar for politiske vedtak og vedtatte mål, og heller ikke ta ansvar for helheten.

Deler av transportkomiteen møtte i dag Nasjonal rassikringsgruppe. Den viste til et etterslep på 96 mrd. kr for å rassikre veiene i dette landet. Vedlikeholdsetterslepet på vei har bikket langt over 100 mrd. kr, og det samme gjelder for jernbanen. Forslagsstillerne skryter av rekordstore bevilgninger i samferdselssektoren da de regjerte, men resultatet ser vi jo nå: Rolls-Royce-standard på enkeltstrekninger med dertil giganthøye bompengeregninger. MDG er det partiet som har vært mest mot bompenger i Stortinget i forrige periode, for vi mener at det ikke er disse gigantmotorveiene det norske folk trenger. Folket trenger og fortjener trygge veier i hele landet, at vi tar ansvar for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet og for å fokusere på det som faktisk gjør at folk kan komme seg trygt rundt.

Man trenger også gode kollektivløsninger rundt byene. Når representanten Helleland står her på talerstolen

og håper på trafikkvekst i innfartskommunen inn mot Trondheim, som har nullvekstmål, står det ikke til troende at vi faktisk tenker å prioritere samferdselsmidlene sånn at det blir levelig å bo i byene uten svevestøv, uten støy og uten at alt blir fylt opp av bil. Folk på Melhus fortjener en trygg vei, og de fortjener å ikke måtte betale for en vei de ikke får. Men når det prioriteres på en sånn måte at man ikke får f.eks. en rask kvartersrute med tog for å komme seg inn til Trondheim og heller får disse flekkevise Rolls-Royce-motorveiene, må vi også ta konsekvensen av det. Jeg er lei meg for det, men sånn er det.

Presidenten [11:01:37]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [11:01:41]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om stans i bruk av dagens synsfelttest som grunnlag for tap av førerkort samt endring av regelverket for vurdering av kjøreevne (Innst. 220 S (2025–2026), jf. Dokument 8:120 S (2025–2026))

Presidenten [11:02:13]: 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 sju replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

Anne Kristine Linnestad (H) [11:02:42] (ordfører for saken): La meg først og fremst takke komiteen for samarbeidet i denne saken. Som saksordfører viser jeg til innstillingen og tar for gitt at de andre partiene fremmer sine standpunkter på egne vegne.

For de aller fleste av oss er førerkortet selve nøkkelen til en fungerende hverdag. Det handler om friheten til å komme seg på jobb, hente i barnehagen eller delta i sosiale aktiviteter. Å frata noen førerrett er et svært inngripende tiltak i den enkeltes liv. Derfor er det helt avgjørende at slike avgjørelser er basert på metoder som er både pålitelige og vitenskapelig dokumenterte.

Bruken av dagens synsfelttester er sterkt omstridt, både i forskningsmiljøer og i media. Det skaper en usikkerhet som vi i Stortinget må ta på alvor. Vi velger derfor å gi vår støtte til forslag nr. 4 i representantforslaget. Vi mener at førerkortforskriften bør endres slik at synsfelttest alene ikke skal avgjøre om en person får beholde lappen. Vi mener det er nødvendig med en mer helhetlig vurdering. En test som ikke fullt ut speiler den faktiske kjøreevnen, bør ikke ha makt til å begrense menneskers bevegelsesfrihet uten at andre faktorer også blir vurdert.

Hvorfor støtter vi ikke resten av forslagene? Selv om vi er enig i at dagens praksis må forbedres, kan vi ikke støtte de øvrige forslagene om en umiddelbar stans i bruken av testene eller andre omfattende regelendringer nå. Denne salen behandlet for ikke lenge siden saker om stoppmønster på jernbanen, og på samme måte som Stortinget ikke skal være ruteplanlegger i det gamle NSB, kan vi heller ikke i et representantforslag bestemme eller gå god for nøyaktig hvilke tester som skal brukes og ikke.

For oss er det trafikksikkerheten som må komme først. Vi kan ikke sette faglige vurderinger til side før vi har et fullgodt alternativ på plass. En kjørevurdering i trafikken er et godt verktøy, men det kan ikke brukes i alle saker, f.eks. der det foreligger spesifikke medisinske årsaker som gjør det uforsvarlig. Når det gjelder faglige prosesser: Statsråden skriver i sitt svarbrev til Stortinget at både Statens vegvesen og Helsedirektoratet nå jobber med å revidere retningslinjene for helsekravene til synsfelt. Så kan vi spørre oss hvorfor dette arbeidet er så aktivt nå og ikke har vært det tidligere, men det kommer sikkert statsråden tilbake til.

For Høyre handler det altså om å finne den rette balansen mellom individets frihet og samfunnets behov for sikkerhet.

Jone Blikra (A) [11:05:42]: For tre år siden gikk jeg til en øre-nese-hals-lege for å sjekke ut dårlig søvn. Etter måling viste det seg at jeg hadde 40 pustestans i løpet av timen. Det medførte at jeg måtte levere fra meg lappen. Slik er regelverket – eller man må gå til behandling. Hva er årsaken til at vi har ulike regler og har regler på mange felt knyttet til folks helse? Jo, det er trafikksikkerhet. Vi har det på mange felt, og det er viktig at vi har klare og skikkelige regler knyttet til trafikksikkerhet, for det er det det er: Hvem skal kjøre på veiene våre?

Jeg vil i denne saken starte med å skryte, først av Fremskrittspartiet. Da bør man lytte. Fremskrittspartiet tok denne saken opp i forrige periode. Jeg var saksordfører i saken. Det medførte at det ble satt ned en gruppe for å se på endringer knyttet til representantforslaget. Jeg vil videre skryte av Høyres tilnærming til saken nå. Denne ekspertgruppen og Helsedirektoratet skal legge ut et forslag på høring før sommerferien 2026 knyttet til nødvendige endringer. Da er vi inne på fag.

Grunnen til at det er litt problematisk å gå inn for å støtte forslag, er at per nå sier etatene at det ikke er nødvendig å endre førerkortforskriften, men at det er til-

strekkelig med endringer i førerkortveilederen. Da går man igjen inn i hvor detaljert forslag på Stortinget egentlig skal være. Forslaget som ligger her, er jo å endre førerkortforskriften. Det er årsaken til at vi ikke støtter noen av forslagene.

Vi ser fram til at vi får en løsning – takket være initiativet fra forrige periode, takket være innstillingene fra egentlig alle partiene her og takket være at vi må og skal forholde oss til forslag til bedre løsninger, bedre målinger og at fagfolk får uttalt seg gjennom sommeren. Optikerbransjen har allerede gitt en uttalelse i denne saken. Optikerbransjen sier bl.a. at direktoratet i samråd med forskningsmiljøer burde definere tydelig hva som regnes som avvik ved testing av synsfelt, og at ny førerkortveileder bør være teknologinøytral. Dette bør vi lytte til.

Bård Hoksrud (FrP) [11:08:35] (komiteens leder): Dette er egentlig en sak som burde vært ganske enkel. Når staten skal ta fra folk førerkortet, holder det ikke med en test som forskerne mener ikke er egnet til å måle faktisk kjøreevne. Da holder det ikke med et system hvor folk kan miste førerkortet – jobben, friheten og hverdagen sin – uten at de får en reell mulighet til å vise om de faktisk kan kjøre trygt. For veldig mange mennesker er ikke førerkortet bare et plastkort i lommeboka. Det er nøkkelen til arbeid, til å hente barnebarn og til å komme seg til butikken, til legen og til fritidsaktiviteter – det er nøkkelen til et helt vanlig liv. Derfor må staten være hundre prosent trygg når den gjør et så alvorlig inngrep.

Fremskrittspartiet har fremmet fire konkrete forslag:

– Vi ber regjeringen stanse bruk av dagens Estermantest som selvstendig og avgjørende grunnlag for tap av førerkort.
– Vi ber om en mer treffsikker vurderingsmetode, som en praktisk kjørevurdering eller simulator.
– Vi ber om at de som allerede har mistet førerkortet, får en ny og individuell vurdering.
– Vi ber om at regelverket endres slik at en synsfelttest ikke alene avgjør om folk får beholde førerretten eller ikke.

Dette er ikke noe vi har funnet på fordi vi synes synd på noen. Det bygger på forskning og konkrete menneskers historie. Representantforslaget viser at dagens Esterman-program ikke er utviklet for å måle kjøreevne, og at resultatet kan påvirkes av dagsform, konsentrasjon og tilfeldigheter. La oss være ærlige på omfanget: Det er ikke en og annen enkeltsak. Det har vist seg at ca. 550 mennesker mistet førerkortet på grunn av skarpsyn og synsfelt i 2022. Det betyr at omtrent ti personer i uka mister førerkortet.

Når forskningen til bl.a. Thea Melsen Sudmann viser at to av tre som hadde mistet førerkortet på grunn av synsutfall, besto simulatortesten, burde varsellampene blinke ganske kraftig. For hva betyr det i praksis? Jo, det betyr at mennesker kan ha mistet førerkortet ikke fordi de er farlige i trafikken, men fordi de ikke passer inn i en test som ikke måler faktisk kjøreevne godt nok. Sudmann har beskrevet resultatet som «nesten like tilfeldige svar som om du skulle ha slått kron eller mynt», og da vil jeg gjerne spørre statsråden: Er det virkelig et godt nok grunnlag for å ta fra folk førerkortet, jobben, hverdagen og friheten deres?

Statsråden skriver til komiteen at arbeidet har høy prioritet, at Helsedirektoratet og Statens vegvesen samarbeider, og at man ser på om kjørevurdering kan brukes i flere synsfeltsaker. Han skriver også at praktisk kjørevurdering kan gi en mer individuell vurdering av evnen til å kompensere for synsfeltutfall. Ja, dette har man holdt på med i flere år. Problemet er at folk der ute ikke lever i statsrådens svarbrev – de lever i møte med statsforvalteren, politiet, helseattester og et regelverk som i praksis fortsatt ser ut til å stenge alle dører for å få den testen og få testet evnene sine.

Jeg har sett et konkret brev fra statsforvalteren der det sies rett ut at dersom helsekravene ikke er oppfylt, er det ikke grunnlag for praktisk kjørevurdering. Man får altså ikke muligheten til å teste på noen annen måte. Da er vi tilbake til start, da er det fortsatt laboratorietesting og synsfeltmåling som blir portvakten, og da hjelper det ikke å si at «kjørevurdering kan gjennomføres», hvis svaret til folk i praksis er at de ikke får prøve. Det er nettopp derfor Fremskrittspartiet reagerer og tar opp dette.

Jeg tar opp forslagene i saken.

Presidenten [11:11:37]: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslagene han refererte til.

Geir Inge Lien (Sp) [11:11:53]: Trafikksikkerheit er eit grunnleggjande ansvar for samfunnet. For Senterpartiet står nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i trafikken fast. Han forpliktar oss til å stille strenge og rette krav til køyreevne og til å sikre at regelverket som gjeld, bidreg til trygg ferdsel på norske vegar. Samtidig: Når folk mistar førarretten, er det eit svært alvorleg inngrep i kvardagen. For mange handlar førarkortet om moglegheita til å kome seg på jobb, følgje opp familien og delta i lokalsamfunnet. Difor er rettssikkerheita i slike saker avgjerande. Dei som vert råka, må ha tillit til at vurderingane som vert gjorde, er rettferdige, individuelle og byggjer på eit solid grunnlag.

Senterpartiet meiner det er avgjerande at metodane som vert brukte til å vurdere køyreevne, er fagleg forankra og kunnskapsbaserte. Spørsmåla om medisinske

testar og vurderingsmetodar er komplekse og må utformast av fagmyndigheita. Slike vurderingar bør ikkje fastsetjast gjennom enkeltvedtak i Stortinget, men gjennom grundige prosessar, høyringar og faglege avvegingar som sikrar likebehandling og trafikksikkerheit over heile landet.

Eg er glad for at statsråden signaliserer at dette arbeidet er godt i gang, men Senterpartiet er like utolmodige som Framstegspartiet. Difor støttar Senterpartiet forslag nr. 4. Det er eit tydeleg signal om at Stortinget forventar framdrift og handling, samtidig som det overlèt det faglege innhaldet til dei som har kompetansen. Vi meiner dette er den rette balansen mellom politikk, ansvar og fagleg integritet. Dei som er råka av dagens regelverk, fortener å verte møtte med respekt, føreseielegheit og verdigheit, og dei fortener at arbeidet med forbetringar skjer i eit godt og riktig tempo.

Alf Erik Andersen hadde her overtatt presidentplassen.

Remi Sølvberg (R) [11:14:29]: La meg først få gratulere Alf Erik Andersen med nytt verv.

Denne saken handler om noe grunnleggende: rettssikkerhet, trafikksikkerhet og muligheter for å delta i samfunnet. For mange mennesker er førerkortet ikke bare et praktisk gode, men også en forutsetning for å komme seg på jobb, følge familien, delta i lokalsamfunnet, leve et selvstendig liv, osv. Derfor er det et alvorlig inngrep når noen mister førerretten. Da må man kunne kreve at grunnlaget for vedtaket er solid, treffsikkert og rettferdig.

Trafikksikkerhet må veie tungt. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken ligger fast, og samfunnet må ha klare helsekrav til hvem som skal få føre motorvogn. Men nettopp fordi konsekvensene er så store, må vurderingene være individuelle og kunnskapsbaserte.

Kritikken mot dagens bruk av synsfelttest viser at systemet ikke alltid har vært godt nok. Det har vist seg at en laboratorietest alene ikke nødvendigvis kan gi et fullgodt bilde av faktisk kjøreevne. Slik jeg forstår det, kan noen personer ha synsfeltutfall samtidig som de har evne til å kompensere for dette i praktisk trafikk. Andre kan ha utfordringer som ikke fanges godt nok opp av en enkelt test. Derfor er det viktig at vi har veldig gode og helhetlige vurderinger.

Rødt er positive til at praktisk kjørevurdering skal spille en større rolle. En slik vurdering kan gi et bedre bilde av hvordan en person faktisk greier seg der ute som sjåfør, og om vedkommende kan kjøre trygt i reelle trafikksituasjoner. Samtidig må vi være varsomme med å vedta detaljerte metoder her i Stortinget før det faglige grunnlaget er godt nok. Simulator og ny teknologi kan være nyttige verktøy i framtiden, men det må tas i bruk på en måte som ivaretar trafikksikkerhet og rettssikkerhet.

For Rødt er det viktig at personer som tidligere har mistet førerkortet på grunn av en test som nå viser seg ikke å være god nok, får en ny vurdering dersom retningslinjene endres. Det må ikke bli slik at mennesker blir stående uten førerkort på grunnlag av en praksis som senere viser seg å være for snever eller for lite treffsikker. Derfor støtter Rødt arbeidet med å modernisere denne praksisen. Målet må være et system som både forhindrer farlig kjøring og forhindrer at mennesker mister førerretten på sviktende grunnlag.

Jeg vil skryte av forslagsstillerne før jeg går fra denne talerstolen. Jeg synes det er gjort et meget godt arbeid med å løfte denne saken. Vi støtter forslag nr. 4, som går på tidsskjerpelse. Det mener vi er meget bra.

Oda Indgaard (MDG) [11:17:36]: Mange steder i Norge finnes det ikke gode alternativer til bilen. Det er en selvfølge og en floskel, men jeg vet at en del i denne salen tror at MDG ikke er klar over dette, så det må sies likevel. Selv om jeg og MDG jobber utrettelig for bedre og billigere kollektivdekning og for nye løsninger som kan gjøre det enklere for folk å reise uten førerkort og i distriktene, er vi ikke der i dag. For mange er bilen helt nødvendig i hverdagen. Å miste førerretten får derfor veldig store konsekvenser for den enkelte – for arbeid, hverdagsliv og muligheten til å klare seg selv. Da må i det minste beslutningen for dette være riktig. For det er helt riktig, som det er blitt sagt tidligere fra denne talerstolen, at vi tar trafikksikkerheten på høyeste alvor. Det er best for både sjåførene og alle rundt.

I dag er imidlertid beslutningene ikke alltid basert på fakta. Forskning fra Universitetet i Oslo viser at dagens synsfelttest ikke gir et godt nok grunnlag. Utfallet kan være tilfeldig, og resultatene varierer uten at de nødvendigvis sier noe presist om faktisk kjøreevne. Likevel mister folk førerkortet på dette grunnlaget, og hundrevis er berørt. Når en test er like vilkårlig som å kaste kron eller mynt, gir nok ikke testen merverdi og bør derfor skrotes. Det er ikke detaljstyring; det er nødvendig endring.

MDG støtter derfor at dagens synsfelttest ikke lenger skal brukes som grunnlag for tap av førerkort. Vi vil også i løpet av dagen vurdere om vi skal bli med på forslag nr. 4, om at nødvendige endringer må komme innen seks måneder. Når konsekvensene er store for den enkelte, må også kravene til grunnlaget være høye.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:19:35]: Dette representantforslaget berører også helse- og omsorgsministerens ansvarsområde, og jeg har derfor samrådd meg med ham om mitt svar til Stortinget.

Som jeg skrev i mitt svar til komiteen, er dette et område hvor det jobbes med forbedring. Jeg har innhentet innspill fra både Helsedirektoratet og Statens vegvesen, som nå samarbeider tett for å forbedre regelverket. Dette er et arbeid som har høy prioritet.

Hovedgrepet er revisjon av kapittelet om synsfeltutfall i førerkortveilederen, som er det virkemiddelet som gir raskest mulighet for endring i praksis. Helsedirektoratet opplyser at de tar sikte på å sende forslaget på høring før sommerferien 2026.

Man vurderer også muligheten for å fase ut den nå brukte Esterman-testen og erstatte den med en test som nylig er utviklet for å vurdere helsekravene til førerkort: European Driving Test, EDT.

Det er bred faglig enighet om at synsfelttester alene ikke gir et fullstendig bilde av den enkeltes faktiske kjøreevne. Testene identifiserer i hovedsak en risikogruppe og må derfor suppleres med andre vurderinger der det er tvil. Praktisk kjørevurdering er nettopp et slikt supplement, og det brukes allerede i dag, både i tilfeller der det er usikkerhet om helsekravene er oppfylt, og som ledd i vurdering av unntak.

Synsstyrke og synsfelt er de eneste medisinske helsekravene i førerkortdirektivet som har en uttrykkelig unntaksbestemmelse. Direktivet åpner eksplisitt for at førere i gruppe 1 i særskilte tilfeller kan få førerrett etter en medisinsk vurdering og en positiv praktisk kjørevurdering. Denne unntaksbestemmelsen er ment å fungere som en reell ventil for individuelle vurderinger. Helsedirektoratet vurderer at Norge har praktisert denne strengere enn direktivet krever, og at det finnes et legitimt handlingsrom for justering. Derfor arbeides det nå målrettet med å justere både terskeltolkning og vilkår for bruk av unntak, slik at flere kan få vurdert sakene sine individuelt uten at hensynet til trafikksikkerhet svekkes.

Samtidig må jeg være tydelig på at vi ikke bare kan basere oss på praktisk kjørevurdering og helt droppe krav og testing av synsfelt. Årsaken er at EUs førerkortdirektiv fastsetter bindende minimumskrav til syn og synsfelt. Disse kravene er terskelbaserte og rettslig forpliktende. Norge har ikke handlingsrom til å erstatte dem med funksjonelle vurderinger, som f.eks. bare praktisk kjørevurdering.

Presidenten [11:22:04]: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:22:41]: Det er interessant: Statsråden sier at det er bred enighet om at testen i seg selv ikke er god nok. Realiteten er altså at de som ber om å få en praktisk test, blir avvist av statsforvalteren, med bakgrunn i at det kun er det helsemessige som betyr noe. Alle er enige om at trafikksikkerhet er viktig – det er vi helt enige om – men man legger altså til grunn en test som forskningen i Norge sier ikke funker etter hensikten.

Statsråden sier at dette jobber man med nå, dette er det høy prioritet på. Vi har altså holdt på siden 2024, det er over to år siden, og regjeringen og Helsedirektoratet klarer ikke å komme med en konklusjon. Da må til slutt Stortinget si at vi må gjøre noe for alle de menneskene som mister førerkortet sitt uten at de egentlig skal det.

Lever statsråden godt med forslag nr. 4, som det ser ut til å bli flertall for? Og vil han sørge for å følge opp det vedtaket?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:23:43]: Jeg er enig med representanten Hoksrud i at dette er en utfordring for oss som må løses, og nettopp derfor jobber Helsedirektoratet og Statens vegvesen med saken. I mitt innlegg sa jeg – på nytt – at dette er en sak som har høy prioritet, og at man ser for seg å sende den ut på høring nå før sommeren 2026. Vi kan være enige om at vi gjerne skulle hatt raskere framdrift enn vi har hatt til nå, men nå er det i hvert fall godt innenfor rekkevidde å få det ut på høring.

Jeg skjønner veldig godt kompleksiteten. Jeg skjønner også veldig godt utfordringen for folk som kommer i en sånn posisjon. Vi kommer allikevel ikke utenom at det må gjøres et godt faglig grunnlag med det, for verken representanten Hoksrud eller jeg er i stand til å legge på bordet en test her og nå som gir de løsningene. Det må vi ha respekt for at fagmiljøene må gjøre.

Det er som sagt krav i direktivet om at det må være en sånn type test. Det må vi også forholde oss til, for vi er som kjent, i hvert fall er undertegnede det, tilhengere av EØS-avtalen. Da må vi forholde oss til disse førerkortdirektivene og rett og slett bruke det regelverket som er der. Jeg er likevel enig i at vi må få en løsning.

Bård Hoksrud (FrP) [11:24:50]: Ja, jeg er også enig.

Statsråden sier at det må være en test, og at vi ikke har en annen løsning nå. Poenget er at statsråden i morgen kunne fikset dette hvis han hadde villet, ved å si at man i tillegg til helsetesten åpner for at man skal kunne gjennomføre en praktisk test, enten i simulator eller med en sensor på Biltilsynet, eller andre som har den kompetansen, nettopp for å kvalitetssikre det.

Hvis man f.eks. skulle miste det ene øyet, kan man kjøre etter en viss tid, men hvis man har et synsutfall som kan være veldig lite, men akkurat innenfor det som gjør at man ikke kan fortsette å kjøre, til tross for at man kanskje har kjørt i 20–25 år uten å ha vært borti noe og aldri gjort noe galt, og det er de samme utfordringene man står i, mister man førerkortet. Folk blir da redde for å oppsøke øyelege fordi man risikerer å miste førerkortet. Dette har en utrolig inngripende virkning i folks liv, og når det skjer med bakgrunn i en test som veldig man-

ge stiller kritiske spørsmål til, synes ikke statsråden at det er spesielt?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:25:55]: Vi deler jo intensjonen bak forslaget, og vi ønsker et regelverk som er mer treffsikkert, mer rettferdig og bedre tilpasset den enkeltes faktiske funksjon. Men som jeg sa i mitt forrige svar: Det må skje innenfor rammene av det regelverket vi forholder oss til i EU.

Praktisk kjøring, altså vurdering, vil det være mulig å gjennomføre når det er ansett for å være riktig. Simulator kan selvfølgelig også være noe som framtiden bringer, og som kan gjøre at vi kan ha det som et supplement på lengre sikt. Per i dag foreligger det likevel ikke tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å fastslå at simulator kan erstatte kjørevurdering eller laboratoriebaserte undersøkelser.

Bård Hoksrud (FrP) [11:26:39]: Da skal spørsmålet mitt være veldig enkelt: Statsråden viser til EU og regelverket i EU. Hvor mange EU-land er det nå som bruker Esterman-testen som grunnlag for å ta fra folk førerkortet? Det er et veldig konkret og enkelt spørsmål. Det kunne vært interessant å vite.

Jeg vet at Sverige har gått bort fra det, men hvilke andre land i EU gjør dette? Er det flertallet av EU-landene, eller er det knapt noen EU-land som legger dette til grunn for om man tar fra folk førerkortet eller ikke?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:27:09]: Så vidt jeg er kjent med, har Sverige tatt i bruk Esterman-metoden for kort tid tilbake, men jeg har ikke total oversikt over hvordan det er i EU samlet sett. Jeg vet at Storbritannia bruker den samme testen. Jeg vet at Norge bruker den samme testen.

For meg er det ikke avgjørende hva denne testen heter. Jeg vil at det skal være noe som virker, og derfor mener jeg at den jobben som Helsedirektoratet nå gjør, sammen med Statens vegvesen, er det som kommer til å ta oss på rett vei, nemlig at vi får på plass metoder som er bedre enn det vi opplever i dag.

Bård Hoksrud (FrP) [11:27:48]: Jeg vil fortsatt utfordre statsråden på om han har tenkt å følge opp forslag nr. 4 dersom Stortinget i dag fatter vedtak om at man i løpet av et halvt år skal ha på plass en ordning. Det kunne vært interessant å høre om statsråden har tenkt å følge det opp, for vi ser jo en del statsråder som ikke følger opp Stortingets vedtak og mener at de er i strid med et eller annet. Da er det interessant om statsråden her og nå kan bekrefte eller avkrefte om han har tenkt å følge opp det vedtaket. Jeg regner med at han har lest forslag til vedtak ganske godt, så han vet hva som ligger som forutsetninger der.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:28:16]: Min intensjon er at vi alltid forsøker å følge opp Stortingets vedtak, så hvis Stortinget vedtar forslag nr. 4, skal jeg følge det opp.

Anne Kristine Linnestad (H) [11:28:33]: På bakgrunn av både representanten Jone Blikras innlegg og statsrådens innlegg er det litt uforståelig for meg hvorfor Arbeiderpartiets medlemmer i denne sal ikke kan støtte forslag nr. 4. For begge har sagt at denne testen alene kanskje ikke bør være det som råder, og det er jo det som står i forslag nr. 4.

Mitt spørsmål gjelder egentlig forslag nr. 3, for hvis Fremskrittspartiet hadde valgt å dele det i to, kunne faktisk Høyre ha støttet det. Der står det:

> «Stortinget ber regjeringen sikre at personer som tidligere har mistet førerkortet som følge av dagens synsfelttest, gis rett til ny og individuell vurdering, (...).»

Til tross for at det ikke kommer til å bli vurdert i denne salen – er dette noe statsråden kunne tenke seg å jobbe videre med? Jeg vet jo at lover sjelden har tilbakevirkende kraft, men her snakker vi om en forskrift eller en veileder.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:29:33]: Min inngang til det er at personer som tidligere har mistet førerretten på grunn av synsfeltutfall, allerede i dag kan søke om gjenerverv dersom helsekravene er oppfylt. Dersom førerkortveilederen endres, vil disse også kunne vurderes etter en ny og mer presis retningslinje. Den muligheten vil altså ligge der, så det mener jeg sånn sett er ivaretatt av dagens regelverk.

Presidenten [11:29:09]: Replikkordskiftet er over.

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

Jone Blikra (A) [11:30:19]: Vi hadde en veldig god start på debatten. Jeg startet med å skryte av at Fremskrittspartiet i sin tid løftet saken. Jeg skrøt av Høyres innstilling til saken. Jeg håpet på at dette kunne bli en gladsak for hele komiteen. Det er noe vi er veldig opptatt av. Vi må se dem som kjenner på de utfordringene med å miste førerkortet basert på denne typen undersøkelser.

Jeg er litt lei meg for at debatten allikevel ender opp i at Fremskrittspartiet velger å være sinte. De velger å forskuttere det som allerede nå er iverksatt på bakgrunn av hva Fremskrittspartiet i sin tid tok opp. Vi får informasjon om at det legges ved et forslag til endringer før sommeren, men det skal skje en høring, og alle har sagt at vi i denne saken må basere oss på helsefaglige grunn-

lag før vi fatter noe vedtak. Det er jeg egentlig litt lei meg for.

Når det gjelder Høyres utfordring knyttet til forslag nr. 4: Grunnen til dette er igjen detaljnivået. I forslaget står det «førerkortforskriften», mens fagetatene sier at vi ikke trenger å endre forskriften, men veilederen. Det blir litt teknisk. Det betyr ikke at man er imot endringer, men jeg synes at man faktisk skal la dem som har greie på det, bestemme hvilken forskrift eller hvilke veiledere man bør bytte for å få dette til.

Etter å ha hørt innleggene, tror jeg uansett at vi er veldig enige om at vi nå er der vi skal være. Det har kanskje tatt litt lang tid, men forslagene kommer før sommeren, og så får vi vurdert dem. Igjen synes jeg det er litt leit at Fremskrittspartiet nå prøver å koke politisk suppe på frambeina på en mygg bare for å holde konfliktnivået oppe.

Bård Hoksrud (FrP) [11:32:30]: Dette var en spesiell tilnærming fra foregående taler. Jeg er glad for at det skal på høring, men jeg vil ha handling, og det er faktisk kanskje et par hundre mennesker bare i år som har mistet førerkortet på grunn av en test, hvorav to tredjedeler av dem risikerer å ha mistet førerkortet uten at de egentlig skulle ha gjort det. Det er det som er realiteten. Det er det det handler om.

Representanten Blikra synes det er greit at det skal på høring, men vi vet at når det skal på høring, tar det tid. Vi vet ikke hvor lang tid Helsedirektoratet har tenkt å bruke på den høringen. Vi vet ikke hvor lang tid det vil vi ta fra Helsedirektoratet har fått den til de går til departementet. Når man leser svarbrevet fra statsråden, kunne man selvfølgelig sett på det med positive briller, men det er viktig å lese hva som står der, for det er veldig mye «vurdere», «om», «mulig», osv. Det bekymrer meg, for det er ikke bare kanskje 150–200 mennesker som har mistet førerkortet sitt fra januar og fram til nå, eller fram til høringen kommer – det er ganske mange hundre før det også. Jeg har snakket med noen av disse, og de er kjempefrustrerte.

Det står i brevet at det er mulig å få denne praktiske testen. Det kunne vært morsomt om statsråden fortalte meg hvor mange ganger statsforvalterne i dette landet har vært positive og åpnet for dette for folk som har hatt synsutfall. Det kunne vært interessant. Jeg tror at det er veldig, veldig få.

Jeg skjønner selvfølgelig at Arbeiderpartiet vil prøve å si at de synes det er trist at det er litt uenighet, men jeg snakker på vegne av dem som har tatt kontakt, som er frustrerte over regjeringen og Helsedirektoratet. Det siste jeg hørte, var at det kanskje var noen nye mennesker i Helsedirektoratet som hadde fått ansvaret for dette. De hadde ikke engang den statistikken som Glaukomforeningen hadde fått tidligere. Helsedirektoratet ba om å få den tilbake fordi de ikke hadde den. Da er jeg litt bekymret for hvor trygg man kan være på at det egentlig er den store viljen til å løse dette.

Jeg har holdt på med dette siden 2024. Da var representanten Jone Blikra og jeg på en debatt borti gata her. Da skulle det skje noe fort, og dette hadde høy prioritet. Jeg har stilt statsråden gjentatte spørsmål i denne salen. Jeg har stilt helseministeren gjentatte skriftlige spørsmål. Svaret er at det har høy prioritet, og det jobbes med, men det var altså da representantforslaget kom på bordet at det plutselig så ut til å være noe handling. Jeg er glad for at det nå ser ut til å bli et flertall som overkjører regjeringen, og statsråden har sagt at han skal gjennomføre. For alle disse betyr det i hvert fall at de skal få en mulighet i løpet av et halvt år, for det er den fristen regjeringen har fått på å levere. Jeg tror at alle menneskene dette vedtaket gjelder, er veldig glade for det i dag.

Presidenten [11:35:35]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [11:35:39]

Interpellasjon fra representanten Amalie Gunnufsen til arbeids- og inkluderingsministeren:

«Arbeidsledigheten blant nyutdannede masterstudenter er nå den høyeste på over 25 år. NIFUs ferske kandidatundersøkelse viser at nesten én av ti står helt uten jobb et halvt år etter fullførte studier, og at ledigheten har økt særlig blant økonomer, samfunnsvitere og naturvitere. Dette bekreftes av kandidatundersøkelsene ved NTNU, Nord universitet og Universitetet i Agder. Flere nyutdannede opplever lengre overgangsperioder mellom studiene og fast arbeid, og mange ender i deltidsstillinger der utdanningskompetansen ikke tas i bruk. Samtidig har statsråden opplyst for Stortinget at departementet ikke har indikatorer som viser at flere nyutdannede går ut i arbeidsledighet nå. Det reiser spørsmål om hvordan regjeringen følger utviklingen. Situasjonen er alvorlig både for den enkelte og for samfunnet, som risikerer at høy kompetanse ikke tas i bruk.

Vil statsråden redegjøre for hvordan hun vurderer utviklingen, og hvilke tiltak regjeringen vil sette i verk for å bidra til at flere unge kommer raskere i relevant arbeid?»

Amalie Gunnufsen (H) [11:37:03]: Rundt om i hele Norge sitter det masterstudenter og skriver på siste del av masteroppgaven sin og planlegger det som skal være starten på arbeidslivet. Dette er folk som har gjort alt politikerne har bedt dem om. De har fullført videregående, tatt opp et høyt studielån og fullført en utdanning.

Jeg er redd for at mange av disse nyutdannede vil få en tøff start på livet som jobbsøkere. Den ferske kandidatundersøkelsen fra NIFU viser at nesten én av ti masterutdannede står uten jobb et halvt år etter studiene. Det er det høyeste nivået på minst 25 år. Jeg må si at da NIFU-tallene kom, ble jeg ikke særlig overrasket. Ledigheten blant unge har ikke vært målt så høy som i dag siden vi begynte å måle i 1972. Tall fra Randstad viser at antallet inngangsjobber har falt med 29 pst. bare siden 2024, og kandidatundersøkelsene for universitetet i Agder, NTNU og Nord, som kom rundt jul, peker alle i samme retning.

Derfor mener jeg at vi har sett konturene av denne utfordringen lenge. Allikevel har statsrådens svar på mine spørsmål om nyutdannedes muligheter til å få jobb og den rekordhøye ledigheten blant unge vært at hun ikke har noen tall som viser at det er vanskeligere å få jobb som nyutdannet nå. Hun har også svart at overgangen fra utdanning til jobb kan være krevende, og trolig mer krevende nå enn den var under oppgangskonjunkturen rett i etterkant av koronakrisen, men at hun likevel ikke har noen klare holdepunkter for å si at det nå er mer krevende enn i en normalsituasjon.

Nå taler tallene fra NIFU for seg, men jeg synes det er rart at det var så mange tydelige indikatorer på at overgangen mellom studier og jobb har blitt vanskeligere, uten at statsråden ville anerkjenne det som et problem. Jeg synes det er rart at vi kunne se det, mens statsråden ikke kunne uttale at hun også så tendensene.

Min frykt er at det er viktigere for en Arbeiderpartiregjering å vise til lave ledighetstall enn å anerkjenne det som er en stor utfordring for mange unge i dag. Og ja, statsråden kan si at arbeidsledighetstallene i f.eks. Sverige er høyere enn i Norge. Men sysselsettingen blant dem i arbeidsfør alder er jo lik, for vi har 700 000 utenfor arbeidslivet, og 114 000 av dem er unge. I et land der så mange unge er helt utenfor, bør det ikke være en utfordring at unge, nyutdannede som står klar for å bidra til samfunnet, ikke får gjøre det.

Forrige gang vi opplevde høy ledighet blant unge, sa daværende opposisjonsleder – nåværende statsminister Støre – at dette er «en personlig krise for dem som er rammet, men det er også en nasjonal krise når vi har de høyeste tallene som noen gang er målt». Dette var i 2016, og da hadde ledigheten blant unge økt etter oljeprisfallet.

I 2016 var ledigheten blant unge på 11 pst. I dag er den på 15 pst. Det er en prosentvis økning på 40 pst., selv om jeg også ser at tallene har gått opp og ned i mellomtiden. Det er underlig at Arbeiderpartiet kaller høy ungdomsledighet en nasjonal krise hvis de er i opposisjon, mens når man er i posisjon, er f.eks. høyere utdanningsministerens ord at dette er en krevende overgang. Hvis 11 pst. var en nasjonal krise, hva er da 15 pst.?

Det er også verdt å merke seg at arbeidsledigheten blant unge etter oljeprisfallet var et resultat av en konjunkturnedgang. Nå er vi faktisk i en – om enn svak – oppgangskonjunktur, og det er stort behov for arbeidskraft mange steder. Allikevel sliter unge og nyutdannede med å få jobb.

Da mener jeg at vi må spørre oss: Kan noe av næringslivet ha blitt mer forsiktige etter det som har vært en uforutsigbar næringspolitikk over flere år, med skatte- og kostnadssjokk påført dem over natten gjentatte ganger? Når regjeringen har gjort det vanskeligere for bedrifter å knytte til seg kompetanse i kortere perioder gjennom innstramminger i innleieregelverket og deltidsarbeid, hvordan rammer det dem som tidligere fikk muligheten til å prøve seg i en kortere periode for å bygge opp erfaring? Klarer utdanningsinstitusjonene å prioritere å utdanne den arbeidskraften det er behov for i Norge? Og hvordan møter vi den store bølgen med kunstig intelligens, som kan løse mange av oppgavene som nye ansatte tidligere gjorde?

I valgkampen i 2021, bare noen måneder før Støre ble statsminister, ga han landets unge en garanti om at å få flere unge i jobb ville være det viktigste og første en Arbeiderparti-regjering skulle gripe fatt i. Den garantien tror jeg ikke mange unge kjenner seg igjen i.

Derfor vil jeg spørre om statsråden er fornøyd med denne utviklingen. Jeg er også interessert i å spørre statsråden, som jeg spurte høyere utdanningsministeren om i forrige uke: Hvis det var krise på 11 pst., hva er det da på 15 pst?

Statsråd Kjersti Stenseng [11:42:17]: Overgangen fra utdanning til arbeid er viktig, både for den enkelte og for samfunnet. De aller fleste som har fullført en utdanning, kommer i jobb relativt raskt, men hvor raskt den overgangen fra utdanning til arbeid går, varierer med fagfelt og med de økonomiske konjunkturene.

Vi ser at de som utdanner seg innenfor helsefag og pedagogiske fag, typisk er de som kommer ganske raskt i jobb. De som tar en mer generalistutdanning, og som ofte retter seg mot jobb i privat sektor, kan oppleve at det kan være perioder hvor det er krevende å komme i jobb.

Etterspørselen etter arbeidskraft ble noe dempet i 2023 og 2024, spesielt i privat sektor. NIFUs kandidatundersøkelse fra i fjor viser at det for fjorårets kull samlet sett har vært mer krevende å komme i jobb. NIFU skriver:

> «Halvparten av kandidatene oppgir at det har vært vanskeligere enn forventet å finne arbeid i samsvar med kvalifikasjonene. Dette er en vesentlig

økning siden 2023, og gjenspeiler et vanskeligere arbeidsmarked for nyutdannede.»

Selv om svarprosenten er lav i NIFUs undersøkelse, har jeg ingen grunn til å betvile at det nå er mer krevende for nyutdannede å komme i jobb. Jeg ser det i sammenheng med at etterspørselen etter arbeidskraft i deler av norsk økonomi har vært noe dempet i perioden vi har bak oss. Likevel må det også understrekes at i fjorårets undersøkelse er mer enn ni av ti som har tatt master, i jobb seks måneder etter endt utdanning.

Vi følger nøye med på utviklingen i arbeidsmarkedet, gjennom både SSBs og Navs statistikk. Da arbeidsmarkedet tok seg kraftig opp etter koronakrisen, ønsket mange unge å komme i jobb, og vi har sett at mange unge også har kommet i jobb. Sysselsettingen i ungdomsgruppen 15–24 år har de siste tre årene vært den høyeste som noen gang er målt i denne tidsserien, som går tilbake til 2009. Det stemmer også at arbeidsledigheten i ungdomsgruppen har økt, og ble høy i 2025. Det har bl.a. sammenheng med at flere med utdanning som hovedaktivitet har ønsket og søkt deltidsjobb.

I tiden som kommer, vil det være en økende knapphet på arbeidskraft, og jobbmulighetene vil være gode for alle som vil og kan jobbe. De som har relevant utdanning, vil stille sterkt. Utfordringen er først og fremst knyttet til en gruppe som vil jobbe, men ikke får jobb, og som går lenge uten jobb. Denne gruppen har gjennomgående lav utdanning, lite arbeidserfaring og helseutfordringer, og mange har også utenlandsk opprinnelse. En hovedoppgave er derfor å legge til rette for at samfunnet bedre benytter den arbeidskraftressursen denne gruppen representerer.

Regjeringen har satt i gang en omfattende innsats for å øke sysselsettingen i denne gruppen av unge. Som del av Ungdomsløftet er det etablert en egen ungdomssatsing og egne ungdomsprogram rettet mot dem som mangler kompetanse, og som har store utfordringer med å komme i jobb uten bistand. Et av verktøyene er ungdomsgarantien fra 2023 og en tidlig og tett oppfølging. Regjeringen har satt seg et mål om at 30 000 flere unge under 30 år skal komme seg i arbeid innen 2030.

Omstillingene i arbeidsmarkedet er store og raske. Derfor oppstår det også misforhold mellom den kompetansen virksomheter etterspør, og den kompetansen arbeidsstyrken har. De siste årene har vi sett at det misforholdet har økt. Blant annet har etterspørselen etter helsefagarbeidere vært langt høyere enn tilbudet, og etterspørselen etter arbeidskraft i bygg og anlegg har vært lavere enn tilbudet.

For å redusere slike misforhold må også arbeidsstyrken vår være tilpasningsdyktig og mobil, både yrkesmessig og geografisk. Det er særlig viktig at nyutdannede også orienterer seg bredt. Den første jobben er sjelden drømmejobben, men det å komme seg i jobb er et veldig viktig og nødvendig steg på veien. Samtidig trenger vi arbeidsgivere som ser viktigheten av å gi unge muligheter. Arbeidsgivere må satse på unge nyutdannede, selv om de ikke har mye erfaring. De vil få kunnskapsrike og motiverte medarbeidere. Fra myndighetenes side skal vi også hjelpe dem som trenger bistand til både kvalifisering og tilrettelegging.

Amalie Gunnufsen (H) [11:47:10]: Da kan jeg jo bare merke meg at statsråden ikke vil svare på hvorfor nåværende statsminister og daværende opposisjonsleder Støre kalte den høye arbeidsledigheten i 2016 – som tross alt var vesentlig lavere enn i dag – en «nasjonal krise», men ikke kan bruke den samme betegnelsen på tallene vi ser i dag.

La meg bare gjenta tallene, for ledigheten blant unge har ikke vært så høy som i dag siden vi begynte å måle i 1972: Nesten én av ti studenter med masterutdanning står uten jobb et halvt år etter fullført utdannelse. Da synes jeg det er rart at det har tatt så mye tid for statsråden å anerkjenne hvilken utfordring dette er for den enkelte. Så er det ikke sånn at Høyre skal legge seg på samme linje som Arbeiderpartiet i opposisjon og rope ulv, ulv, men måten Arbeiderpartiet omtaler dette på i opposisjon, er jo vesentlig annerledes enn de gjør når de selv sitter med ansvaret.

Jeg mener regjeringen de siste årene har vært mest opptatt av å lukke dørene for dem som står utenfor arbeidslivet. Det er trist, for strengere innleieregler har redusert en av de viktigste inngangsportene til arbeidslivet. Et mer rigid regelverk gjør det vanskeligere for bedriftene å ta sjansen på unge uten erfaring, og da blir det vanskeligere å få arbeidserfaring som ung.

Før innstrammingen kom, var bemanningsbransjen nettopp en sånn inngang. 40 pst. av de ansatte kom fra arbeidsledighet og 20 pst. kom rett fra skolebenken. Etter innstrammingen har vi fått 16 000 færre ansatte i bemanningsbyråer, og 11 500 av dem er under 34 år. Det er jo ikke tilfeldig. Samtidig ser vi at kunstig intelligens endrer arbeidsmarkedet, og særlig de typiske inngangsjobbene. Oppgaver som før ga unge erfaring, blir det færre av, og da blir det enda viktigere at vi ikke bygger ned de inngangsportene som finnes. Da må også utdanningssystemet henge bedre sammen med behovene i arbeidslivet. Universitetene er nødt til å forholde seg til denne utviklingen, og vi må dimensjonere studieplassene etter næringslivets og kommunenes behov. Jeg tror at de tallene vi ser i dag, er et symptom på at de ikke gjør det.

Når statsråden igjen får ordet, har jeg lyst til å utfordre henne på det som var kjernen i spørsmålet mitt, som var om hun er fornøyd med utviklingen, og om hun

opplever at Arbeiderparti-regjeringen leverer på garantien om å prioritere unge i jobb foran alt annet.

Statsråd Kjersti Stenseng [11:50:00]: Ja, for denne regjeringen og for meg som arbeidsminister er den aller viktigste jobben å sørge for at folk har en trygg jobb å gå til. Derfor er både det å få flere inn i arbeid og det å få unge inn i arbeid noen av de aller viktigste satsingene våre i Regjeringens plan for Norge.

Jo, jeg anerkjenner at det å stå utenfor arbeidslivet er et stort problem, både for den enkelte og for samfunnet. Vi trenger den arbeidskraften, og den enkelte trenger en jobb å gå til.

Så synes jeg det er helt irrelevant å diskutere hva Arbeiderpartiet sa i opposisjon i 2016. Det er altså ti år siden. Ja, det er krise for den enkelte hvis en blir stående utenfor arbeidslivet, og vi trenger arbeidskraften i Norge i årene som kommer. Det er altså ingen motsetning å peke på at det er et problem og samtidig ha litt andre svar enn det Høyre-representanten har, for jeg hører altså ingen svar på utfordringene fra Høyre.

Når det gjelder hvilken arbeidskraft vi trenger framover, og at vi også må ha ungdom som utdanner seg til jobber som bedrifter og næringslivet trenger i årene som kommer, har min kollega i Kunnskapsdepartementet nå lansert et nytt verktøy som jeg tror blir veldig viktig for å sikre at vi utdanner den kompetansen Norge trenger. Kompetansebudsjettet skal bidra til at det samlede tilbudet ved fagskoler, høyskoler og universiteter samsvarer godt med virksomhetenes behov for arbeidskraft. Jeg er opptatt av at unge følger sine ambisjoner, sine drømmer for framtiden, men også at man tenker igjennom: Hva er det som kan gi meg en trygg og god jobb, og hvordan kan jeg bidra best mulig til det behovet Norge har i årene som kommer?

KI er et eksempel på at en del juniorstillinger, altså de første jobbene du får, kanskje forsvinner, og allerede er i ferd med å forsvinne. Da må vi se på hvordan det påvirker arbeidsmarkedet vårt og jobbmulighetene for dem som er nyutdannede, og det gjør vi absolutt, i høyeste grad.

Så er jeg rett og slett uenig med Høyre i at det å myke opp innleieregelverket og arbeidsmiljøloven er svaret på å gi unge en god start på arbeidslivet. Det er jo ofte kortvarige oppdrag, og det er uforutsigbarhet for arbeidstakere. Jeg mener at unge fortjener en god start på et langt arbeidsliv, med trygge og gode rammer, og at arbeidstidsreglene skal gi det vernet unge også trenger.

Morten Sandanger (A) [11:52:46]: Se for deg å være en ny student som nettopp har begynt på drømmestudiet, klar for å erobre verden og begynne i akkurat den jobben en har drømt om. Så kommer hverdagen etter tre eller fem år, hvor en skal ut og søke jobb. Det er lange kvelder med søknadsskriving og finpussing av cv-en. Denne prosessen må kanskje gjentas hundrevis av ganger før en får napp.

Dette trenger ikke jeg å forestille meg. Jeg tok utdanning innen markedsføring, og det var ikke jobb å få. Jeg gikk arbeidsledig i ett år mens jeg søkte på 200 jobber. Svarene jeg fikk, var alltid at jeg hadde for lite erfaring, eller at jeg var for ung. Jeg hadde rett og slett tatt feil utdanning.

Dette var i 2019, men det har alltid vært et problem at når en er ferdig utdannet, kan det være vanskelig å få seg drømmejobben. For min egen del var jeg veldig kresen: Jeg skulle ha meg jobb innen markedsføring. I 2019, da jeg var ferdigstudert og arbeidsledig, het statsministeren Solberg istedenfor Støre. Det betydde for min del at det ikke i like stor grad ble satt fokus på å få unge ut i arbeid. I stedet for Ungdomsløftet, «Et enklere Nav», ungdomsprogrammet og 12,6 mrd. kr til arbeidsmarkedstiltak var det ostehøvelkutt på Navs budsjetter, noe som gikk ut over kapasiteten.

Jeg er glad for at Høyre, som alltid, bryr seg om de viktige sakene nå når de sitter i opposisjon. Det er tross alt viktig å få unge ut i arbeid. Jeg skulle bare ønske at vi hadde sett litt av dette engasjementet også da de satt i posisjon. Da hadde det kanskje vært lettere for min egen del å komme meg i jobb i 2019.

Før helgen la Høyre ut en video på Instagram hvor de snakket om akkurat denne problemstillingen. Der sa nestleder Ola Svenneby at ungdomsledigheten aldri har vært høyere. Det han velger ikke å si, er at sysselsettingen blant de unge aldri heller har vært høyere. Andelen unge i jobb er nå langt høyere, etter at Arbeiderpartiet tok over styringen.

For å belyse dette tydeligere: Andelen unge i jobb er i snitt faktisk hele 6,4 prosentpoeng høyere etter at Arbeiderpartiet tok over, sammenlignet med årene Høyre styrte før oss. Og ikke nok med det: I gjennomsnitt er også arbeidsledigheten lavere. Så nei, jeg er ikke enig i Ola Svennebys påstander om at skattesystemet og at det har blitt vanskeligere å jobbe deltid, er det som gjør det vanskeligere for unge å komme i arbeid.

Tallene viser faktisk at Arbeiderpartiets politikk fungerer. Flere unge kommer seg ut i jobb. Vi satser på de unge, men jeg skal ikke bagatellisere at mange unge nå sliter med å få seg en jobb. At flere har kommet seg i jobb de siste årene, gjør ikke situasjonen lettere for dem som ikke slipper til. Dette handler ikke bare om statistikk, det handler om en stengt dør. Det er ikke mangel på unge som vil jobbe – det er mangel på arbeidsgivere som gir dem en sjanse. Arbeidsgivere må slutte med stadig oftere å kreve ferdig kvalifisert arbeidskraft og heller være med og bygge den. Hvis ikke skyver vi en hel gruppe unge ut av arbeidslivet.

De unge arbeidstakerne trenger ikke Høyres snarvei til deltidsarbeid, usikre stillinger, innleie og dårligere rettigheter. De trenger å komme seg ut i et trygt arbeidsliv og i hele, faste stillinger.

Amalie Gunnufsen (H) [11:56:07]: Det er naturlig at arbeidsstyrken i Norge øker når befolkningen gjør det. Det er jo en grunn til at vi måler nettopp arbeidsledighet: for å finne ut hvor mange som har lyst og mulighet til å jobbe som ikke får den muligheten. Det er akkurat det Arbeidskraftundersøkelsen viser, og den har ikke målt høyere ledighet i denne gruppen siden man startet å måle i 1972.

Jeg er uenig med statsråden i at det ikke er relevant hvordan Arbeiderpartiet omtalte ungdomsledighet da de var i opposisjon, kontra nå som de er i posisjon. Hvis det var en nasjonal krise da ungdomsledigheten var vesentlig lavere enn den er i dag, hva er da tallene vi ser i dag? Det skulle jeg ønske at jeg hadde fått svar på av statsråden i denne debatten. Det har jeg dessverre ikke fått, men hun har én mulighet til. Jeg skulle gjerne ønske meg å høre om dette.

Jeg er også uenig i at dette bare er arbeidsgivernes ansvar. Vi snakker med mange arbeidsgivere som gjerne skulle investert i mer arbeidskraft, som har lyst til å gi de unge en sjanse, men det er nettopp rammevilkårene de får av regjeringen, som er til hinder for det. Jeg tror at det statsråden omtaler som avdempet etterspørsel, handler om en mer rigid politikk når det gjelder både innleie og deltid, en uforutsigbar næringspolitikk, ja, rett og slett en politisk risiko, i tillegg til all annen risiko som alle som driver en bedrift, står i nå, i en mer urolig verden.

Jeg er glad for at statsråden omtaler «mismatchen» i kompetanse, for jeg tror vi er helt nødt til å dimensjonere studiestedene sånn at det passer bedre med næringslivets behov. En av de gruppene som nå sliter med å få seg jobb, er økonomene. Jeg tror man kan begynne på en bachelor i økonomi og administrasjon på 34 studiesteder i Norge. Det kan godt være at det er et litt for høyt tall, men det er et eller annet med de rammevilkårene politikerne gir til universitetene og høyskolene, som gjør at universitetene og høyskolene ikke i stor nok grad har klart å dimensjonere det de tilbyr av studieplasser, til næringslivets og kommunenes behov. Det er nettopp for dem som nå i dag står og prøver å få seg sin første jobb, at vi er nødt til å tørre å ta denne debatten. Da Høyre løftet denne debatten i sommer, ble noe av det avspist som autoritært.

Til slutt vil jeg takke statsråden for at hun har anerkjent at dette er en personlig krise. Jeg spør meg likevel fremdeles hvorfor det er så annerledes med ungdomsledighet for Arbeiderpartiet når de har ansvar, enn når de er i opposisjon.

Statsråd Kjersti Stenseng [11:59:17]: Ungdomsledighet er et problem uavhengig av hvem som styrer i Norge, og derfor vil jeg gjenta det jeg sa i stad, at det å få flere i arbeid, og ikke minst unge i arbeid, er en av hovedprioriteringene til denne regjeringen. Jeg er også opptatt av at vi setter inn innsatsen der det er aller viktigst, og sørger for at de som har lite eller ingen utdanning, eller er dårlig kvalifisert for det behovet arbeidslivet har, får bistand.

Nav er et sikkerhetsnett for oss alle sammen, og det er også eksempler på masterstudenter som er nyutdannet og ikke har fått jobb, som får bistand gjennom Nav til å finne en praksisplass, få arbeidstrening, få trening i å skrive jobbsøknader, og også kommer ut i ordinært arbeid. Jeg mener imidlertid at den store utfordringen vår først og fremst er de over 100 000 under 30 år som ikke er i aktivitet, arbeid eller utdanning, og som må få bistand til å komme inn i arbeidslivet.

Jeg er helt enig med representanten fra Høyre i at vi må se på utdanningstilbudet, studietilbudet, og det er forsknings- og høyere utdanningsministeren i gang med.

Vi kan godt sammenligne hva som skjedde under åtte år med Høyre, med hva som skjer under Arbeiderpartiet. Jeg tror vi alle sammen er enige om at unge som står utenfor arbeidslivet – f.eks. unge uføre, som vi hadde en dramatisk økning av under høyreregjeringen – er der myndighetene først og fremst skal sette inn innsatsen. Det er veldig vanskelig for den enkelte som er nyutdannet, å gå ledig i seks måneder, ett år eller mer før man får en jobb som man har drømt om gjennom et langt studium, men de aller, aller fleste kommer ut i jobb ganske raskt. Ni av ti er altså i jobb etter seks måneder.

Jeg er opptatt av både dem som har høy utdanning, og dem som står langt unna arbeidslivet, men jeg er også opptatt av å prioritere ressursene der de trengs aller mest, og da er det det store utenforskapet jeg er opptatt av å prioritere.

Presidenten [12:01:39]: Sak nr. 7 er dermed ferdigbehandlet.

Sak nr. 8 [12:01:44]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om å innføre nabosjekk av EU-regelverk (Innst. 190 S (2025–2026), jf. Dokument 8:83 S (2025–2026))

Presidenten [12:02:05]: Etter ønske fra utenriks- og forsvarskomiteen 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 ti replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

Erna Solberg (H) [12:02:47] (ordfører for saken): La meg begynne med å si at jeg synes alltid det er viktig at vi diskuterer hvordan vi belyser saker knyttet til implementeringen av EØS-regelverk eller annet internasjonalt regelverk på en god måte. I så måte er det alltid fint at vi har en diskusjon knyttet til hva som vil være de riktigste reglene. Det å sikre god belysning og god behandling er et viktig formål, også for å sørge for at vi ikke gjør feil eller ender opp med å gjøre tilpasninger vi kanskje i ettertid kommer til å angre.

Vi må også i enhver sånn sammenheng vurdere tempo, byråkratisering og tiden vi har, ikke minst i en tid hvor det er et enormt stort trykk på å gjøre forenklinger, avbyråkratiseringer og raske endringer innenfor EUs regelverk som også er EØS-relevante. For oss som er opptatt av at vi også må ha en rask implementering av EØS-saker, av hensyn til å sørge for likebehandling mellom norsk næringsliv og næringslivet innenfor det indre marked, er det viktig at vi ikke bruker for mye tid på byråkratiserende løsninger.

Forslaget her har flere tiltak som i og for seg kunne være riktige og viktige. Et flertall i Stortinget synes ikke det er riktig å gå inn for det nå, bl.a. fordi Stortinget har en egen arbeidsgruppe som gjennomgår spørsmål om hvordan Europautvalget på Stortinget skal fungere, altså den parlamentariske implementeringen. Det er fullt rom og mulighet for å ta opp og diskutere noen av disse temaene på dette tidspunktet der, og kanskje da på et grunnlag hvor man får veid spørsmålet tempo kontra byråkratisering på en større måte.

Likevel har stortingsflertallet valgt å gå inn på en modifisert utgave av et av forslagene, som dreier seg om nabosjekk – ikke ved å ta det inn i utredningsinstruksen, men ved å presisere at i de saker som er av en slik størrelsesorden at de fremlegges for Stortinget i egne proposisjoner eller annet, skal man iallfall gjennomgå hva som skjer i nabolandene knyttet til samme type gjennomføring. Det vil være en viktig sikkerhetsmekanisme.

Jeg har lyst til å si at jeg i utgangspunktet tror at andre partier i Stortinget enn dem som står bak mindretallsforslagene her, har sympati for at deler av dette kan gjøres i fremtiden, men at det kreves et eget og annet grunnlag, nettopp i valget mellom hvor stort tempo vi må ha i gjennomføringen nå, og hvor mye ekstra byråkratisering det er.

Til slutt: Selv om Høyre ikke står inne i en merknad fra Venstre og De Grønne om at det ville vært bedre med et EU-medlemskap, vil jeg understreke at Høyre mener det, men vi har ikke nødvendigvis behov for å være med på den siste delen av den merknaden, om at vi går imot Rødts forslag, for den modifiserte utgaven vi har nå, er i og for seg en innrømmelse av at det er noen ideer i dette forslaget vi godt kan se nærmere på, men kanskje i en annen sammenheng.

Trine Lise Sundnes (A) [12:05:53]: Forslaget om en nabosjekk av EU-regelverk tar opp et viktig poeng. Vi må ha god oversikt over hvordan andre land praktiserer regelverket. Det er Arbeiderpartiet enig i. Som et lite land knyttet til europeisk økonomi er vi avhengige av EØS for arbeidsplasser, eksport og trygghet for norske lønns- og arbeidsvilkår.

Allerede i dag gjør forvaltningen og regjeringen omfattende vurderinger før EU-regelverk tas inn i norsk rett. Konsekvenser for lovverk, næringsliv og arbeidsliv analyseres, og Stortinget involveres gjennom komiteene og åpne høringer. Men Arbeiderpartiet mener det er rom for å styrke denne praksisen, særlig når det gjelder systematisk sammenligning med andre europeiske land.

I den sammenheng er vi positive til at det nå legges opp til en hovedregel om å sammenligne med andre lands, særlig de nordiskes, praktisering av EØS-relevante regelverk i saker som skal vedtas her i Stortinget. Det vil gi bedre kunnskapsgrunnlag og mer åpenhet og gjøre det enklere å identifisere hvor Norge har ubrukte muligheter.

For Arbeiderpartiet er målet klart: demokratisk kontroll, gode muligheter for påvirkning, bedre bruk av forhandlingsrommet og tryggere rammer for arbeidsplasser og velferd. Derfor vil vi bidra til å styrke nabosjekk som metode innenfor de ordningene vi allerede har, istedenfor å bygge opp nye, tunge strukturer ved siden av. På den måten sikrer vi at Norge fortsatt kan samarbeide tett med Europa, samtidig som vi fører en selvstendig og ansvarlig politikk til det beste for norske arbeidsfolk og norsk industri.

Himanshu Gulati (FrP) [12:08:11]: La meg begynne med å gratulere presidenten med å bli valgt som ny visepresident.

EU er Norges viktigste handelspartner. Vi ønsker et godt forhold til Europa og står inne for de forpliktelsene vi har som en del av EØS-avtalen. Samtidig er begrepet «mer katolsk enn paven» noen ganger brukt om hvordan vi angriper en del av EU-forordningene.

Fremskrittspartiet er opptatt av at når vi implementerer EØS-forordninger, skal det ikke medføre unødvendige byråkratiske og inngripende tiltak som går lenger enn nødvendig. Til tider kan det virke som vi går lenger enn det andre europeiske land gjør. Derfor støtter vi intensjonen i

dette forslaget – at vi sammenligner oss med ikke minst naboland og andre europeiske land for å sørge for at vi ikke innfører mer inngripende tiltak overfor våre innbyggere og bedrifter enn det som strengt tatt er nødvendig.

Ingrid Fiskaa (SV) [12:09:26]: EØS-avtalen er i utgangspunktet ein udemokratisk avtale, der Noreg endar opp med å importera lover og reglar som har dårleg forankring i denne salen, og som neppe hadde blitt noko av viss utgangspunktet var kva som var norske behov og ein demokratisk samtale her i Noreg. Me endar altså med å importera ei rekkje lover og reglar som me mange gonger ikkje hadde kome på å vedta viss utgangspunktet hadde vore det norske demokratiet.

Samtidig er det jo eit handlingsrom i EØS-avtalen som i prinsippet både tilhengjarar og motstandarar av avtalen bør vera einige om at me bør utnytta betre enn i dag. Det handlar kanskje i første rekkje om å prøva å påverka prosessane på eit tidlegare tidspunkt i EU, før det blir fatta vedtak, og det får me heilt sikkert moglegheita til å diskutera i ein annan samanheng. Det føregår jo òg no eit arbeid om korleis òg Stortinget kan involverast i det påverknadsarbeidet på ein meir effektiv måte enn det som blir gjort i dag.

Dagens sak handlar derimot om å prøva å finna dei handlingsromma som òg er der etter at lovverket er vedteke i EU. Det er etter SV si meining òg viktig, for me må prøva å finna dei moglegheitene som er for å styrkja demokratiet her heime, og òg å finna moglegheiter til å tilpassa lovverket, så langt det lar seg gjera, til norske forhold. Då gjeld det å ikkje gje seg for tidleg eller å la vera å bruka det handlingsrommet som jo faktisk finst.

SV er glad for at det er ein samla komité som i dag går inn for å gjera det til ein hovudregel å gjennomføra samanlikningar med korleis andre land, og då særleg dei nordiske, praktiserer EØS-relevant regelverk når dei sakene kjem til Stortinget. Det er bra. Samtidig ønskjer bl.a. SV å gå lenger.

Med det tek eg opp dei forslaga som SV er med på.

Presidenten [12:12:03]: Representanten Ingrid Fiskaa har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [12:12:18]: Hva var hoveddiskusjonen på det bildet vi ser bak oss, «Eidsvold 1814»? Jo, det var hvem som skulle bestemme i Norge. Da var hovedprinsippet at det skulle være folkesuverenitet. Det er det norske folk som skal bestemme lover og regler i Norge. Det er nettopp folkesuvereniteten vi feirer hvert eneste år – at makten vi har på Stortinget eller i regjering, maktutøvelsen i Norge, går ut av et mandat man får av folk i Norge i valg. Det er grunnen til at Senterpartiet er så kritisk til EØS som vi er, for man har flyttet makt fra det folkevalgte skjønnet til et embetsverk som ikke er på valg. Vi har nesten ikke fått folkesuverenitet, vi har fått en slags byråkratisuverenitet. Det var fyrstesuverenitet før 1814 på Eidsvoll, så fikk en folkesuverenitet.

Det EØS er i ferd med å gjøre, er at det på visse områder er byråkratene som skal bestemme hva de folkevalgte har lov til å gjøre. Det er grunnleggende feil at det skal sitte noen embetskvinner og byråkrater i Brussel og bestemme hva det norske stortinget skal gjøre. Vi så et ekstremt eksempel på det i forrige uke, da finansminister Jens Stoltenberg sa at han er usikker på om det er det norske stortinget som skal fastsette det norske avgiftsnivået, for det kan være at noen byråkrater i Brussel mener det er feil, at det kan være i strid med EØS-avtalen.

Man kan ha ulike syn på det norske avgiftsnivået, men det som har vært et grunnleggende prinsipp, er at det er forankret i Grunnloven § 75 hvem som skal fastsette skatter og avgifter i Norge. Det er et kjempestort steg hvis vi skal begynne en diskusjon om at det norske stortinget ikke kan fastsette våre skatter og avgifter uten at vi skal få det godkjent i Brussel av noen embetsfolk som ikke stiller til valg. Da har vi gått fra fyrstesuverenitet til folkesuverenitet til en slags byråkratisuverenitet. Det er ikke det systemet vi vil ha. Vi vil ha et system der beslutninger som angår folks liv, nettopp skal tas av folket gjennom at en gir et mandat til sine folkevalgte. Det er det norske folkestyret.

Senterpartiets grunnleggende kritikk mot EU-systemet er at flere og flere av de beslutningene som angår deg og meg som bor i Norge, tas utenfor demokratisk valgte organer. At det er flere og flere som føler avstand, avmaktsfølelse og en distanse til hvordan beslutningene tas, bør bekymre alle som snakker om at en er bekymret for folkestyret og den demokratiske tendensen i Europa. Folkesuverenitet er et godt prinsipp. Det har Norge vært styrt på, og det bør det styres på også framover.

Det vedtaket som blir fattet i dag, er et godt vedtak, men i bunnen ligger vår grunnleggende motstand mot at mer og mer makt flyttes fra Norge til Brussel.

Bjørnar Moxnes (R) [12:15:20]: Det er ikke hver dag Rødt får et enstemmig storting med på våre forslag, så det er en gledens dag for oss og for alle andre i Norges land. Det er også en gledens dag for oss som ønsker å bekjempe unødvendig overstyring fra EU, og som vil stå opp for folkestyret.

Bakgrunnen er at all makt skal ligge i denne sal. Det gjør det ikke med EØS-avtalen, som er grunnleggende udemokratisk, og som griper direkte inn i Norge, i det norske samfunn, på viktige områder som arbeidsliv, kraft og energi, velferd og infrastruktur, og som ikke først og fremst bare er en ren handelsavtale. Hvordan EU-reglene tolkes, implementeres og praktiseres av na-

sjonale myndigheter, har store konsekvenser for utviklingen i det enkelte land.

Til tross for at Norge har et formelt større handlingsrom enn EUs medlemsstater, har vi i dag ingen systematisk ordning for å sammenligne hvordan medlemsstatene tolker og anvender rettsakter fra EU, men isteden en slags «copy and paste», hvor regjeringen innhenter EU-kommisjonens og ESAs vurderinger uten å komme med en selvstendig undersøkelse av andre lands praksis eller deres planlagte gjennomføringstiltak. For å si det enkelt: Norge implementerer dermed teori fra EU og ikke praksis fra EUs medlemsland, og det kan gi absurde utslag på avgjørende samfunnsområder, f.eks. som kraft og strømpriser. Da strømprisene gikk i taket i Norge på grunn av utenlandskablene og ACER, regulerte Frankrike krafteksporten for å dempe prissmitten. I Norge hørte vi at ethvert forsøk på å ta kontroll over krafteksporten ville være ulovlig i henhold til EU-regler og EØS-avtalen.

Fravær av en sånn nabosjekk gjør at Stortinget får begrenset informasjonstilgang, og det svekker også forankringen av norsk lov og rett. Det endres på nå. Nå får regjeringen marsjordre om at Norge ikke lenger skal ha automatisk vikeplikt for hva som kommer fra EU. De må undersøke om og også hvordan EU-landene følger egne regler før vi selv innfører dem. Det betyr at Norge ikke lenger på autopilot må være mer katolsk enn paven i møte med EU.

Handlingsrommet i EØS-avtalen blir dermed i større grad utforsket og utnyttet, og det er større enn mange liker å framstille det som. Det er ikke godt nok for å bli kvitt EØS-avtalens udemokratiske struktur, men det kan ha stor betydning for framtidige beslutninger, og ikke minst for å unngå automatisk vikeplikt for alt fra Brussel og EU, ved at vi undersøker fakta før vi gjennomfører det i norsk rett.

Utenriksminister Espen Barth Eide [12:18:40]: EØS-avtalen er Norges viktigste internasjonale avtale. Den sikrer norske arbeidsplasser, verdiskaping og forutsigbar tilgang til vårt nærmeste marked. Regjeringen er, som alle regjeringer før oss etter at vi gikk inn i EØS, opptatt av at vi må forvalte avtalen på en ansvarlig og tillitvekkende måte i tett samspill med våre europeiske naboer. Denne avtalen var viktig før, men den er enda viktigere nå når den globale handelspolitikken er i spill. Norge er en åpen økonomi som er svært avhengig av forutsigbare rammevilkår. Derfor sa Norge ja til EØS-avtalen i denne sal med tre fjerdedels flertall. Hver eneste regjering og hvert eneste flertall i de 32 årene som har gått, har fortsatt med det.

Når det så gjelder forslaget om å innføre en plikt i utredningsinstruksen til å sammenligne norsk praksis med andre lands praktisering av EØS-relevant regelverk, vil jeg påpeke at dette i stor grad allerede er ivaretatt gjennom dagens veileder til utredningsinstruksen. Der står det faktisk at departementene bør vurdere en nordisk samordning der det er relevant. Det gir rom for å se hen til våre naboland, hente innsikt og styrke i nettopp nordisk mobilitet, konkurransekraft og samhandling. Jeg mener, som Stortingets flertall, at det er rom for å bruke det nordiske samarbeidet enda bedre til å ha slike systematiske nabosjekker. Det er strengt tatt ikke noe nytt, men det er helt fint å presisere det.

Samtidig: At det ikke innføres som en absolutt plikt, gir nødvendig fleksibilitet. Det er ikke alltid andre lands praksis vil være relevant for norske forhold heller. Det er viktig at en slik nabolandssjekk ikke bidrar til unødige forsinkelser. Regjeringen mener derfor det ikke er behov for å innføre en formell plikt, men å tydeliggjøre at dette er god praksis, slik det endelige flertallsforslaget også legger opp til.

Så sies det at EØS-avtalen betyr at vi importerer beslutninger andre tar. Det er riktig, det er jo akkurat det vi bestemte oss for da vi samme år som vi sa nei til medlemskap i EU – hvor man kunne vært med og laget disse reglene – isteden sa ja til EØS, hvor vi skulle ha et felles regelverk. Da den avtalen ble så balansert som den tross alt ble, var det fordi det var 12 land i det daværende EF, etter hvert EU, og 7 land på EFTA-siden. Nå er det 27 land i EU og 3 land enn så lenge på EØS-siden. Det er i vår interesse at dette systemet fungerer. Norske arbeidsplasser og norske bedrifter trenger et enhetlig regelverk. Men et argument for å se hen til ikke minst våre nordiske naboer er at vi også har en interesse i at de implementerer et felles regelverk.

Det er heller ikke riktig at dette er noe ansiktsløse byråkrater bestemmer. Alle beslutningene som blir til EØS-beslutninger, er vedtatt av politikere i EU gjennom Europaparlamentet, gjennom medlemslandene i Det europeiske råd eller gjennom den politisk utnevnte EU-kommisjonen. Byråkratene passer bare på at alle land følger regelverket.

Presidenten [12:21:51]: De talere som heretter får ordet, har også en taletid på inntil 3 minutter.

Trine Lise Sundnes (A) [12:22:08]: Jeg hører i flere omganger fra denne talerstolen at politikk utarbeidet i Brussel utarbeides av et byråkrati. Det jeg hører, gir ofte et inntrykk av at man forleder befolkningen når det gjelder hvordan demokratiet i EU faktisk fungerer.

Denne byråkratisuvereniteten som jeg mistenker at representanten Slagsvold Vedum snakker om, nemlig Kommisjonen, er politisk utpekt, men de er også vektet av EU-parlamentet, og hvis de blir funnet for lette, må presidenten i Kommisjonen faktisk finne noen andre å peke på. Det er altså en ganske omstendelig politisk pro-

sess hvem som sitter i Kommisjonen. Jeg tror det er viktig at det norske folk faktisk vet at det ikke er byråkratioppnevnte mennesker som representerer Kommisjonen.

Når det gjelder påstanden om at det er noen byråkrater nede i EU som mener at det avgiftskuttet som det nå stilles spørsmål om, ikke er i tråd med regelverket, er det altså sånn at det er ESA, EØS-avtalens kontrollorgan, som behandler en klage som har kommet inn knyttet til hvorvidt dette avgiftskuttet er i strid med statsstøttereglene eller ikke. Man hopper liksom direkte til konklusjonene midt i en prosess som ikke er ferdigstilt, og igjen forleder man folket før endelig ord er sagt i saken.

Når vi er opptatt av at vi skal ha god regelverksutvikling, åpenhet og demokratisk kontroll, må vi også fortelle om hvordan det faktisk fungerer, og ikke forlede befolkningen til å tro at regelverks- og politikkutforming i EU utformes på en annen måte enn den faktisk gjør.

Utenriksminister Espen Barth Eide [12:24:53]: Jeg har bare lyst til å si at en ting som Ingrid Fiskaa sa, er riktig og viktig, og det er at det finnes et handlingsrom i EØS-avtalen. Det er ganske tydelig drøftet i Eldring-utvalget, som jeg regner med at alle som engasjerer seg i denne saken, har studert nøye, for de har beskrevet hva det er, og det er nettopp, som Fiskaa sier, å være tidlig til stede, å påvirke mens saker er i en utviklingsfase. Da gjelder det å plukke opp det. Det kan vårt dyktige embetsverk gjerne gjøre gjennom delegasjonen i Brussel, men det kan man også gjøre gjennom sine partikanaler, i hvert fall alle de partier som har venner i Brussel av samme legning, altså finne ut hva som er på vei. Medbestemmelse har vi ikke, men vår innflytelse er størst tidlig i prosessen. Så, når vedtaket er fattet, er det jo tilpasningen til norske forhold som er handlingsrommet.

Det som ikke er handlingsrommet, er at EØS-avtalen er en meny av vedtak som man kan velge fra, som noen framstiller det som. Det mener jeg har blitt så grundig og godt drøftet av Eldring-utvalget, som ble ledet av Fellesforbundets Line Eldring, at det godt kan leses om igjen. Det finnes et handlingsrom, og det bør vi bruke.

Samtidig har jeg lyst til å minne om at da vi var i regjering sammen med daværende finansminister Vedum – og Ingrid Fiskaa var tidligere statssekretær i den rødgrønne regjeringen – var det hvert eneste år hundrevis av EØS-vedtak som gikk rett igjennom. Det var fordi ingen i Norge fant et eneste problem med dem, rett og slett fordi dette er regler som alle siviliserte land regulerer, og vi gjør det i fellesskap, sånn at vi har et felles marked.

Så er det noen store spørsmål som er viktige. Jeg tror det er veldig viktig nå når vi prøver å presisere denne nabosjekken, at det ikke fører til mye unødvendig byråkrati, og at vi setter mange ansiktsløse byråkrater til å gå igjennom helt unødvendige ting, men at vi heller får et politisk grep om de relativt få sakene som faktisk krever en tydeligere politisk avveining, og ikke alt det tekniske som en vanlig hverdag er.

Det er vel ikke én regjeringskonferanse som ikke inkluderer en del implementering av regelverk som er helt uproblematisk, men selv det uproblematiske har jo dyktige mennesker vært igjennom og sjekket opp mot norsk lovgivning, og det går ikke mange uker mellom hver gang Stortinget gjør det samme.

Det er altså de krevende sakene, og der gjelder det å være tidlig ute. Da gjelder det – som det er sagt i alle Europa-meldinger som har vært skrevet siden 1994 – å velge sine slag, være tidlig på og jobbe systematisk, basert på faglig innhold. Da kan man få medbestemmelse. Det er handlingsrommet.

Presidenten [12:27:33]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8.

Dermed er dagens kart ferdig debattert. Stortinget tar nå pause, og i samsvar med den annonserte dagsorden vil det bli votering kl. 15.

Stortinget tok pause i forhandlingene kl. 12.28.

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 15.

President: Morten Stordalen

Votering

Presidenten [15:04:23]: Stortinget går da til votering og voterer først over resterende saker fra Stortingets møte torsdag 23. april 2026, dagsorden nr. 67.

Votering i sak nr. 4, debattert 23. april 2026

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kristian August Eilertsen, Julia Brännström Nordtug, Stig Atle Abrahamsen og Anne Grethe Hauan om tiltak for bedre behandling av personer med alvorlige psykiske lidelser og styrket vern av samfunnet (Innst. 189 S (2025–2026), jf. Dokument 8:85 S (2025–2026))

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

- forslag nr. 1, fra Kristian August Eilertsen på vegne av Fremskrittspartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Kristian August Eilertsen på vegne av Fremskrittspartiet

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

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til nødvendige lov- og forskriftsendringer som åpner for at private aktører med nødvendig kompetanse kan godkjennes som distriktspsykiatriske sentre (DPS) med adgang til bruk av tvang, forutsatt oppfyllelse av samme krav som offentlige DPS.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 71 mot 30 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.59)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2026 legge fram et lovforslag der kravet til manglende samtykkekompetanse eller beslutningskompetanse fjernes fra loven, og der vilkårene for bruk av tvang i psykisk helsevern tilbakeføres til slik de var før lovendringen i 2017.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet ble med 64 mot 35 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.14)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:85 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kristian August Eilertsen, Julia Brännström Nordtug, Stig Atle Abrahamsen og Anne Grethe Hauan om tiltak for bedre behandling av personer med alvorlige psykiske lidelser og styrket vern av samfunnet – vedtas ikke.

Presidenten: Fremskrittspartiet og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 63 mot 37 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.47)

Votering i sak nr. 5, debattert 23. april 2026

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Seher Aydar og Mímir Kristjánsson om å redde sykehusdriften i Egersund (Innst. 206 S (2025–2026), jf. Dokument 8:88 S (2025–2026))

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

- forslag nr. 1, fra Erlend Svardal Bøe på vegne av Arbeiderpartiet og Høyre
- forslag nr. 3, fra Kristian August Eilertsen på vegne av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt
- forslag nr. 4, fra Kristian August Eilertsen på vegne av Fremskrittspartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 5, fra Kjersti Toppe på vegne av Senterpartiet og Rødt
- forslag nr. 6, fra Ida Lindtveit Røse på vegne av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti

Det voteres over forslag nr. 5, fra Senterpartiet og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Helse Stavanger HF legger frem en plan for hvilke andre spesialisthelsetilbud som snarest eller på sikt kan desentraliseres til Egersund.»

Miljøpartiet De Grønne og Venstre har varslet støtte til forslaget – og Fremskrittspartiet varsler nå også støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet og Rødt ble med 58 mot 43 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.48)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte vurdere å etablere en satellittavdeling for dialyse i Egersund poliklinikk.»

Miljøpartiet De Grønne og Venstre har varslet støtte til forslaget,

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet ble med 59 mot 42 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.20)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak mot den økonomiske krisa i Helse Stavanger HF.»

Miljøpartiet De Grønne og Venstre har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt ble vedtatt med 52 mot 49 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.41)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 6, fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det poliklinisk tilbudet ved sykehuset i Egersund blir videreført.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti ble vedtatt med 55 mot 46 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.59)

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

«Stortinget ber regjeringen sikre at helseforetakene har vurdert andre økonomiske tiltak knyttet til reduksjon i administrative funksjoner og ressurser før det gjøres eventuelle endringer i oppgaver og funksjoner som er knyttet til pasientbehandling.»

Sosialistisk Venstreparti og Venstre har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Høyre ble vedtatt med 51 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.16)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at polikliniske tjenester i spesialisthelsetjenesten, der dette er faglig forsvarlig, i større grad kan utføres av sykepleiere og annet relevant helsepersonell. Formålet skal være å bidra til å opprettholde og styrke desentraliserte spesialisthelsetjenester, og særlig i distriktene, blant annet gjennom økt bruk av teknologiske løsninger og tverrfaglige team. Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Votering i sak nr. 6, debattert 23. april 2026

Innstilling frå helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ida Lindtveit Røse, Georg Gulli og Jonas Andersen Sayed om et nasjonalt røykesluttprogram – uten kostnad for staten (Innst. 207 S (2025–2026), jf. Dokument 8:93 S (2025–2026))

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

– forslag nr. 1, fra Anne Grethe Hauan på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
– forslag nr. 2, fra Anne Grethe Hauan på vegne av Fremskrittspartiet
– forslag nr. 3, fra Erlend Svardal Bøe på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
– forslag nr. 4, fra Ida Lindtveit Røse på vegne av Kristelig Folkeparti

Det voteres over forslag nr. 4, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen finansiere et nasjonalt program for røykeslutt, ved å fremme forslag om å utvide eksisterende sektoravgift for tobakk tilsvarende kostnaden.»

Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 96 mot 4 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.25)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 3, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig innføre et nasjonalt program for røykeslutt.»

Senterpartiet og Venstre har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 76 mot 25 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.42)

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

«Stortinget ber regjeringa gjennomgå og leggja fram forslag til endringar i tobakksskadeloven og tilhøyrande forskrifter med sikte på å flytta avgjerdsmynde i saker om marknadstilgang for nikotinprodukt frå Helsedirektoratet til politisk nivå.»

Venstre har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 70 mot 31 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.58)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa tillata tobakksfri snus på lik linje med andre tobakksvarer.»

Venstre har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 55 mot 46 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.15)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:93 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ida Lindtveit Røse, Georg Gulli og Jonas Andersen Sayed om et nasjonalt røykesluttprogram – uten kostnad for staten – vert ikkje vedteke.

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

Votering:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 77 mot 20 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.45)

Presidenten: Sak nr. 7 var interpellasjon.

Votering i sak nr. 8, debattert 23. april 2026

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse om Totalforsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig og Riksrevisjonens undersøkelse om sikring av havneanlegg for å trygge samfunnssikkerheten (Innst. 178 S (2025–2026), jf. Dokument 3:11 (2024–2025) og Dokument 3:12 (2024–2025))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende.

vedtak:

I

Dokument 3:11 (2024–2025) – Riksrevisjonens undersøkelse av Totalforsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig – vedlegges protokollen.

II

Dokument 3:12 (2024–2025) – Riksrevisjonens undersøkelse om sikring av havneanlegg for å trygge samfunnssikkerheten – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Votering i sak nr. 9, debattert 23. april 2026

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om at Riksrevisjonen reviderer statens eierstyring av Telenor ASA i forbindelse med selskapets virksomhet i Myanmar (Innst. 203 S (2025–2026))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber Riksrevisjonen revidere statens eierstyring i Telenor ASA i tilknytning til selskapets virksomhet i Myanmar.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Presidenten [15:11:29]: Stortinget går så til votering over sakene på dagens kart, dagsorden nr. 68.

Votering i sakene nr. 1–4, debattert 28. april 2026

Presidenten: Sakene nr. 1–4 er andre gangs behandling av lover og gjelder lovvedtakene 36 til og med 39.

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

Votering i sak nr. 5, debattert 28. april 2026

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus (Innst. 218 S (2025–2026), jf. Dokument 8:115 S (2025–2026))

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

– forslag nr. 1, fra Mats Henriksen på vegne av Fremskrittspartiet og Senterpartiet
– forslagene nr. 2 og 3, fra Trond Helleland på vegne av Høyre

Det voteres over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeopplegget for E6 Ulsberg–Melhus på bakgrunn av forsinket utbygging og endrede forutsetninger sammenlignet med Prop. 82 S (2018–2019), og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet ble med 65 mot 34 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.19)

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

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med statsbudsjettet høsten 2026, med forslag til forlenget nedbetalingstid av lånene på prosjektet E6 Ulsberg–Melhus, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport på strekningen går ned.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Fremskrittspartiet og Senterpartiet har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre ble vedtatt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.51)

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

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med lokale myndigheter for å innføre et passeringstak på strekningen E6 Ulsberg–Melhus.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Fremskrittspartiet og Senterpartiet har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre ble vedtatt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.14)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:115 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Votering i sak nr. 6, debattert 28. april 2026

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om stans i bruk av dagens synsfelttest som grunnlag for tap av førerkort samt endring av regelverket for vurdering av kjøreevne (Innst. 220 S (2025–2026), jf. Dokument 8:120 S (2025–2026))

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

– forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Miljøpartiet De Grønne
– forslagene nr. 2–4, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet

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

«Stortinget ber regjeringen sikre at personer som tidligere har mistet førerkortet som følge av dagens synsfelttest, gis rett til ny og individuell vurdering, herunder tilbud om simulator eller praktisk kjøretest, uten ekstra kostnader eller byråkratiske hinder.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 68 mot 31 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.10)

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

«Stortinget ber regjeringen innføre mer funksjonelle og treffsikre vurderingsmetoder for kjøreevne, herunder tilbud om simulatorbasert test eller praktisk kjøretest gjennom godkjent kjøreskole el-

ler med sensor fra Statens vegvesen, som alternativ til ren laboratorietesting av synsfelt.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 66 mot 35 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.52)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innen seks måneder gjennomføre nødvendige endringer i førerkortforskriften, slik at synsfelttest ikke alene avgjør om en person får eller beholder førerrett.»

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

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble vedtatt med 66 mot 34 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.18)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse bruken av dagens synsfelttest (Esterman-programmet) som selvstendig og avgjørende grunnlag for inndragning av eller avslag på søknad om førerkort.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Miljøpartiet De Grønne ble med 66 mot 35 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.34)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:120 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om stans i bruk av dagens synsfelttest som grunnlag for tap av førerkort samt endring av regelverket for vurdering av kjøreevne – vedtas ikke.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

Une Bastholm (MDG) (fra salen): Miljøpartiet De Grønne skal også stemme imot.

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

Votering:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 65 mot 36 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.32)

Presidenten: Sak nr. 7 var interpellasjon.

Votering i sak nr. 8, debattert 28. april 2026

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om å innføre nabosjekk av EU-regelverk (Innst. 190 S (2025–2026), jf. Dokument 8:83 S (2025–2026))

Presidenten: Under debatten har Ingrid Fiskaa satt fram tre forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt.

Det voteres over forslagene nr. 1–3, fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en gjennomgang av andre lands praktisering og/eller varslede tilpasninger i enhver proposisjon om samtykke til innlemmelse av nye rettsakter i EØS-avtalen.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en plikt i utredningsinstruksen til å sammenligne med andre lands praktisering av EØS-relevant regelverk.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen oppnevne et faglig uavhengig handlingsromsråd med oppgave å etterse at Norge ikke overoppfyller rettsakter fra EU på bekostning av nasjonalt handlingsrom. Rådet skal ta imot innspill fra befolkningen, ha kapasitet til å gjennomføre nabolandssjekker på eget initiativ og gi offentlige anbefalinger til regjeringen. Regjeringen må grunngi hvert tilfelle hvor den ikke tar anbefalingen til følge. Fagbevegelsen, industrien og primærnæringene skal være representert i rådet.»

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt ble med 86 mot 15 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.11)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen gjøre det til en hovedregel å gjennomføre sammenligninger med andre lands, særlig de nordiske, praktisering av EØS-relevant regelverk i proposisjoner som skal fremmes for Stortinget.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Sak nr. 9 [15:17:33]

Referat

1. (463) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Simen Velle, Liv Gustavsen, Morgan Langfeldt og Silje Hjemdal om en kjønnsnøytral likestillings- og diskrimineringslov (Dokument 8:280 S (2025–2026))
   Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.
2. (464) Statsrekneskapen 2025 (Meld. St. 3 (2025–2026))
3. (465) Finansmarkedsmeldingen 2026 (Meld. St. 9 (2025–2026))
   Enst.: Nr. 2 og 3 sendes finanskomiteen.
4. (466) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Kristian August Eilertsen, Rune Midtun, Bjørn Larsen og Helge André Njåstad om egenbetaling for tolketjenester etter tre års opphold i Norge (Dokument 8:281 S (2025–2026))
   Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
5. (467) Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å kartlegge naturverdier og klimaeffekter som grunnlag for beslutninger i arealforvaltningen (Dokument 3:9 (2025–2026))
   Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
6. (468) Endringer i støtteprosessloven (registreringsplikt) (Prop. 91 L (2025–2026))
   Enst.: Sendes næringskomiteen.
7. (469) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Grunde Almeland om bedre togtilbud og gjenåpning av togstrekninger på Østlandet (Dokument 8:282 S (2025–2026))
   Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.

Presidenten [15:18:06]: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke, og møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.18.

Svanemerket trykksak, 2041 0654